



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 36º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 30 de noviembre – 3 de diciembre de 2015)

Cuestión 3 del orden del día:

Examen del Programa general de trabajo del Comité Jurídico

VUELOS ESPACIALES COMERCIALES

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 19 de junio de 2015, cuando el Consejo decidió en la sexta sesión de su 205º período de sesiones celebrar el 36º período de sesiones del Comité Jurídico, se convino en sensibilizar al Comité respecto a los aspectos jurídicos los vuelos espaciales comerciales durante la consideración de la Cuestión 3 del orden del día: *Examen del Programa general de trabajo del Comité Jurídico* del Orden del día provisional del Comité.

2. ANÁLISIS

2.1 El concepto de vuelos espaciales comerciales con pasajeros se ha examinado en diferentes foros durante el último decenio, particularmente en los últimos años. El 30 de mayo de 2005, la Secretaría de la OACI preparó la nota de estudio C-WP/12436, “Concepto de vuelos suborbitales” y la decisión del Consejo al respecto, de las cuales se adjunta copia como **Apéndices A** y **B** de esta nota. Además, se ha informado regularmente al Consejo de la OACI acerca del crecimiento del espacio comercial. A raíz de una encuesta sobre el transporte espacial comercial suborbital y la integración del espacio aéreo (Comunicación a los Estados 2014/41), en noviembre de 2014, la OACI lanzó conjuntamente con la Oficina de las Naciones Unidas de Asuntos del Espacio Ultraterrestre (UNOOSA) un grupo de estudio integrado por estudiosos de las actividades de transporte espacial comercial para comprender mejor sus futuras necesidades. El Grupo sobre el espacio compiló los textos de reglamentación pertinentes provenientes de los Estados miembros, que están disponibles en <http://www4.icao.int/space>. Del 18 al 20 de marzo de 2015, la OACI y la UNOOSA realizaron conjuntamente un Simposio aeroespacial en Montreal. Uno de los temas del simposio era “métodos de reglamentación en las actividades aeroespaciales”, que incluía los vuelos suborbitales. Un vuelo suborbital es un vuelo hasta una gran altitud que no supone enviar el vehículo hasta ponerlo en órbita. Hubo debates acerca de que los vehículos suborbitales podrían usarse para transportar pasajeros de pago entre dos puntos de la tierra, a través del espacio ultraterrestre. Una de las cuestiones jurídicas que surgió es si, cuando dichos vuelos se hagan realidad, deberían estar regidos por el derecho aéreo o el derecho espacial. El segundo Simposio OACI / UNOOSA está planificado para que se realice en marzo de 2016, como medio para suscitar la conciencia respecto a este nuevo sector y compilar las mejores prácticas del mismo.

2.2 De acuerdo con la información recibida por la Secretaría, las perspectivas de viajes espaciales comerciales están revolucionando la industria aeroespacial con vuelos espaciales, viajes espaciales y acceso al espacio. Sin embargo, la incipiente industria del turismo espacial suborbital aún está naciendo. Si bien la industria del turismo espacial continúa desarrollándose, hasta la fecha no hay empresas comerciales que sean titulares de una licencia para lanzar vehículos de turismo espacial ni suborbitales que sean técnicamente capaces de realizar el transporte regular punto a punto. Los proveedores de servicios aún están en la fase de desarrollo, diseño y ensayo de vehículos de lanzamiento reusables para transportar a participantes de vuelos espaciales en vuelos suborbitales. Se espera que, a medida que se desarrollen actividades espaciales comerciales, aumente la frecuencia de los lanzamientos suborbitales aumentando el tráfico hacia y desde el espacio, así como los lugares. Se espera que los lanzamientos suborbitales tengan repercusiones en materia de seguridad operacional y gestión del tránsito aéreo para el espacio aéreo nacional del Estado desde el cual se realiza la operación, así como el de sus vecinos contiguos.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ**

3.1 Se invita al Comité Jurídico a considerar la presente nota de estudio y a tomar las medidas que estime necesarias.



Organización de Aviación Civil Internacional

C-WP/12436
30/5/05**NOTA DE ESTUDIO****CONSEJO — 175º PERÍODO DE SESIONES**

Asunto núm. 16: **Actividades jurídicas de la Organización**
Asunto núm. 14.3.13: **Operaciones**

CONCEPTO DE LOS VUELOS SUBORBITALES

(Nota presentada por el Secretario General)

RESUMEN

De conformidad con C-DEC 174/13, en esta nota se analiza el concepto de los vuelos suborbitales en relación con el Convenio de Chicago.

La decisión del Consejo figura en el párrafo 7.

REFERENCIAS

- | | |
|--|---|
| <p>*C-DEC 174/13
 <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i>
 Anexo 7 — <i>Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves</i>
 Resolución A35-14, Apéndice G
 <i>(Resoluciones vigentes de la Asamblea al 8 de octubre de 2004)</i>
 (Doc 9848)
 <i>Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre</i>
 (14 de enero de 1975)</p> | <p><i>Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales</i>
 (29 de marzo de 1972)
 <i>Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre</i>
 (22 de abril de 1968)
 <i>Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso con la Luna y otros cuerpos celestes</i>
 (27 de enero de 1967)</p> |
|--|---|

Esta nota está relacionada con los Objetivos estratégicos A1 y F1.

*Referencias principales

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante la 13ª sesión de su 174º período de sesiones, el Consejo aprobó la inclusión de la cuestión “Concepto de vuelos suborbitales” en el programa de trabajo para el 175º período de sesiones (C-DEC 174/13). Teniendo en cuenta la participación emergente del sector comercial en este campo, en el que potencialmente participarían pasajeros, se decidió que el Consejo intercambiaría opiniones con miras a determinar si dichos vuelos podían ser considerados dentro del alcance del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) y por consiguiente bajo el mandato de la OACI.

1.2 Un vuelo suborbital es un vuelo que alcanza una gran altitud pero no supone enviar el vehículo a órbita. Cabe señalar que la “trayectoria suborbital” está definida en la legislación de los Estados Unidos como [49 U.S.C. § 70102 (20) (2004)]: “La trayectoria de vuelo intencional de un vehículo de lanzamiento, de un vehículo que reingresa, o cualquier parte del mismo, cuyo punto de impacto instantáneo extrapolado en el vacío no deja la superficie de la Tierra”.

1.3 En 2004, el SpaceShipOne fue el primer vehículo privado que realizó dos vuelos suborbitales en el lapso de dos semanas transportando un peso equivalente a tres personas adultas alcanzando una altura de 62,5 millas (100 km) con lo cual se hizo merecedor del Premio Ansari X. El SpaceShipOne fue transportado durante una hora por un avión que alcanzó una altitud de casi 50 000 ft (9,5 millas) desde donde fue liberado a un vuelo de planeo para luego ser propulsado verticalmente durante 80 segundos por un motor de cohete a una altitud de más de 62 millas en su apogeo, alcanzando una velocidad superior a Mach 3. Luego, precipitándose para regresar a la Tierra, reingresó a la atmósfera terrestre y planeó durante 15 a 20 minutos hasta aterrizar en la pista de despegue.

1.4 La empresa Virgin Galactic ha anunciado que tiene planes de crear una flota de cinco vehículos suborbitales que transportarán pasajeros de pago (seis pasajeros por vehículo); la empresa tiene previsto que el primero de estos vehículos esté listo para iniciar operaciones comerciales tan pronto como en el año 2008. Existen indicios que permiten suponer que por lo menos una compañía más prevé competir en este campo ofreciendo también vuelos suborbitales.

1.5 Teniendo en cuenta estos acontecimientos, cabe examinar en qué medida los vuelos suborbitales realizados por tales vehículos constituyen vuelos de aviación civil internacional y se encuentran por ende dentro del ámbito del Convenio de Chicago.

2. AERONAVES

2.1 En el Capítulo 1 del Anexo 7 — *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*, al Convenio, el término “aeronave” se definió nuevamente en 1967 como sigue: “**Aeronave.** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la Tierra”. Esta definición revisada, adoptada mediante la Enmienda 2 al Anexo 7, tenía por objetivo excluir todos los tipos de vehículos de colchón de aire (VCA). Además, la definición de “aeroplano” dice lo siguiente: “**Avión o aeroplano.** Aerodino propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelos de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo”.

2.2 El SpaceShipOne, estrictamente hablando, no opera ni como aeroplano ni como aeronave durante la porción balística del vuelo mientras no está sustentado por reacciones aerodinámicas, si bien existe cierto grado de control aerodinámico durante toda la trayectoria desde la altitud de lanzamiento hasta que la nave alcanza las distancias más elevadas de la atmósfera donde la densidad del aire ya no es suficiente para un vuelo aerodinámico. Después del apogeo, durante su reingreso en la atmósfera el

vehículo pasa a un vuelo aerodinámico sin propulsión (planeo) para su regreso a la Tierra. En consecuencia, dependiendo de algunos aspectos de diseño y operacionales, puede considerarse que opera como una aeronave en vuelo durante la segunda porción de su trayecto.

2.3 Por consiguiente, tales vehículos podrían reunir los elementos principales en la definición de aeronave y utilizarse como tales durante una porción de sus vuelos, pero también ofrecen algunas características de cohete. Es probable que otros vehículos que participen en el futuro en vuelos suborbitales de este tipo también tengan un carácter híbrido similar, considerando que las futuras novedades en este campo redunden en una gama de diseños, algunos de los cuales podrían ser clasificados más claramente como aeronaves. En caso de que tales vehículos suborbitales se consideren (primordialmente) como aeronaves, cuando participen en la navegación aérea internacional, este hecho tendría ciertas consecuencias en el marco del Convenio de Chicago, principalmente en términos de matrícula, certificación de aeronavegabilidad, licencias de pilotos y requisitos operacionales (a menos que se clasifiquen como aeronaves de Estado en virtud del Artículo 3 del Convenio).

3. OBJETOS ESPACIALES

3.1 Ni el *Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales* (29 de marzo de 1972, en adelante denominada “Convenio sobre la responsabilidad”) ni el *Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre* (14 de enero de 1975, en adelante denominado “el Convenio sobre el registro”) ofrecen una definición de “objeto espacial” pero ambas estipulan que un objeto espacial denota también las partes componentes de un objeto espacial, así como el vehículo propulsor y sus partes [Artículo I d) y Artículo I b), respectivamente].

3.2 En el Convenio sobre el registro se estipula que el Estado de lanzamiento registrará el objeto espacial y notificará al Secretario General de las Naciones Unidas la creación de dicho registro con miras a mantener un registro internacional donde se pueda consignar la información pertinente (véase Artículo II y Artículo III). Aparte del registro, el derecho espacial internacional no reglamenta los requisitos relativos a la certificación de objetos espaciales y el otorgamiento de licencias a su personal, [aún si la cuestión de los astronautas se trata en el *Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre* (22 de abril de 1968)]. Con todo en el *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* (27 de enero de 1967, en adelante denominado “el Tratado sobre el espacio ultraterrestre”) se estipula, entre otras cosas, en el Artículo VI que “las actividades de las entidades no gubernamentales en el espacio ultraterrestre (...) deberán ser autorizadas y fiscalizadas constantemente por el pertinente Estado Parte en el tratado”.

3.3 La Oficina de Transporte espacial comercial (AST) de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos otorgó una licencia de lanzamiento al SpaceShipOne como un “vehículo de lanzamiento reutilizable” (RLV), clasificado como un cohete. No obstante, se desprende del Registro de Objetos Espaciales de las Naciones Unidas que el SpaceShipOne no ha sido registrado como un objeto espacial [véase el sitio web de la Oficina de las Naciones Unidas para Asuntos del Espacio Ultraterrestre (OOSA) en www.oosa.unvienna.org/SORegister/register.html]. Una de las razones podría residir en el hecho de que el Convenio sobre registro se aplica únicamente a objetos espaciales “lanzados en órbita terrestre o más allá” (Artículo II), es decir no se aplica a objetos que realicen vuelos suborbitales *per se*.

4. ESPACIO AÉREO Y ESPACIO ULTRATERRESTRE

4.1 En virtud del Artículo 1 del Convenio de Chicago, “los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”. De conformidad con el Artículo II del Tratado sobre el espacio ultraterrestre, “El espacio ultraterrestre (...) no podrá ser objeto de apropiación nacional por reivindicación de soberanía, uso u ocupación, ni de ninguna otra manera”. Este tratado también establece que el Estado de registro retendrá su jurisdicción sobre el objeto lanzado al espacio ultraterrestre, así como todo el personal que vaya en él, mientras se encuentre en el espacio ultraterrestre o en un cuerpo celeste (Artículo VIII). Además, el Convenio sobre responsabilidad estipula en su Artículo II que “un Estado de lanzamiento tendrá responsabilidad absoluta y responderá de los daños causados por un objeto espacial en la superficie de la Tierra o a las aeronaves en vuelo”. No existe indicación alguna en esos instrumentos sobre ningún límite vertical del espacio aéreo a partir del cual comenzaría el espacio ultraterrestre.

4.2 La Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (UNCOPUOS), que es el Foro de las Naciones Unidas donde se examinan los aspectos técnicos y jurídicos de las actividades espaciales que tienen impacto mundial, ha debatido esta cuestión de la definición y delimitación del espacio ultraterrestre desde 1962 y hasta la fecha no ha llegado a una conclusión definitiva sobre el tema. En este respecto, cabe señalar que el Subcomité jurídico de UNCOPUOS, por intermedio de su Grupo de expertos sobre cuestiones relacionadas con la definición y delimitación del espacio ultraterrestre, ha estado considerando los posibles aspectos jurídicos con respecto a los objetos aeroespaciales. Se ha enviado un cuestionario sobre el tema a todos los Estados miembros de las Naciones Unidas. En el sitio de la OOSA (www.oosa.unvienna.org/aero/index.html) puede encontrarse una compilación de las respuestas recibidas hasta la fecha y un resumen analítico de las mismas, así como un resumen de los antecedentes relacionados con la cuestión relativa a la definición y delimitación del espacio ultraterrestre.

4.3 Como se ha debatido durante décadas en el marco del UNCOPUOS, puede cuestionarse si el límite vertical del espacio aéreo sería crítico para determinar el alcance de la aplicabilidad del derecho aéreo con respecto a los convenios internacionales de derecho espacial (enfoque “espacialista”) o si el tipo de actividades en cuestión determinaría el tipo de hecho que se aplicaría (enfoque “funcionalista”). La segunda escuela de pensamiento alega que los vuelos que pasarían meramente en tránsito a través del espacio (sub)orbital en el curso de un transporte tierra a tierra continuarían siendo objeto del derecho aeronáutico.

5. NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

5.1 La Parte I del Convenio de Chicago trata sobre las aeronaves que participan en la navegación aérea internacional y la Parte III trata sobre el transporte aéreo internacional. Con respecto a este segundo, en el Artículo 96 b), en la Parte IV se define el “servicio aéreo internacional” como “el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado”. Estos elementos definen el alcance del mandato y la competencia de la OACI.

5.2 Si bien algunos vehículos comerciales podrían en el futuro volar de un Estado a otro y transitar a través del espacio suborbital, las iniciativas actuales tienen por objetivo transportar pasajeros desde y hacia la misma ubicación. Por consiguiente, las fases de ascenso y descenso podrían suponer en ciertos casos el cruzar más de un espacio aéreo nacional. Los vehículos suborbitales considerados como aeronaves civiles que cruzan espacios aéreos extranjeros podrían entonces ser tratados como aeronaves que participan en la navegación aérea internacional. Por otra parte, cabe señalar que los objetos espaciales

podrían en efecto beneficiarse del derecho de paso inocente al cruzar el espacio aéreo de Estados extranjeros en el momento del lanzamiento o del aterrizaje, si bien esta cuestión no queda clara. Los acuerdos bilaterales también podrían ser una opción al respecto.

5.3 Con respecto a la aplicabilidad del derecho aéreo internacional a los vuelos suborbitales, los Anexos pertinentes del Convenio de Chicago comprenden cuestiones relacionadas con las comunicaciones, navegación, vigilancia, otorgamiento de licencias, operaciones y aeronavegabilidad, entre otras, que podrían conducir a su reglamentación. Sin embargo, los Anexos de la OACI actualmente no cuentan con requisitos técnicos en ese campo. Si se determinara que tales vuelos deberían regirse por el derecho aéreo internacional, en la Resolución A35-14 de la Asamblea, Apéndice G se reconoce que por lo que respecta a ciertas categorías de aeronaves o clases de personal aeronáutico pueden transcurrir muchos años hasta que entren en vigor los SARPS correspondientes o quizá no sea factible adoptarlos respecto a determinadas categorías o clases. Por consiguiente, en la Cláusula dispositiva 2 se estipula que “los certificados y licencias expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado contratante en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados contratantes en casos de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues”.

5.4 La Ley de enmienda de 2004 relativa al lanzamiento espacial comercial (CSLAA) de los Estados Unidos se promulgó el 23 de diciembre de 2004. En esta legislación se encomienda al Departamento de transporte (DOT) y a la FAA la responsabilidad de reglamentar la seguridad de la tripulación y de los “participantes en vuelos espaciales” para vuelos espaciales humanos comerciales. En relación con la seguridad, la CSLAA está basada en los principios de consentimiento informado y asunción voluntaria del riesgo por parte de los participantes en vuelos espaciales. En consecuencia, la FAA promulgó en febrero de 2005 un *Proyecto de directrices para operaciones de vehículos reutilizables suborbitales comerciales con tripulación de vuelo* y un *Proyecto de directrices para operaciones de vehículos suborbitales reutilizables para fines de explotación comercial con participantes en vuelos espaciales* (véase <http://ast.faa.gov/>). Si bien se recomienda que el piloto sea titular de un certificado de piloto de la FAA y que la tripulación de vuelo posea un certificado médico de segunda clase de la FAA, los RLV suborbitales se consideran como “cohetes suborbitales”, es decir, “un vehículo propulsado por cohete en su totalidad o en parte, destinado a vuelos en una trayectoria suborbital, cuyo empuje sea mayor que su sustentación en la mayor parte de la porción propulsada por cohete durante su ascenso” [49 U.S.C. § 70102 (19) (2004)].

6. CONCLUSIONES

6.1 Los vehículos que efectuarán conexiones tierra a tierra por el espacio suborbital pueden incorporar los elementos constitutivos de una aeronave y volar como tales por lo menos durante la fase de descenso mientras planean. Sin embargo, podría considerarse que los vehículos propulsados por cohete no corresponden a la clasificación de aeronave. En esta etapa, un Estado prefiere clasificar tales vehículos como cohetes.

6.2 Desde un punto de vista espacialista, no existe una indicación clara en el derecho internacional sobre la delimitación entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre que permita concluir sobre la aplicabilidad de ya sea el derecho aéreo o el derecho espacial para los vuelos suborbitales. Por otra parte, puede argumentarse desde un punto de vista funcionalista que el derecho aéreo prevalecería ya que el espacio aéreo sería el centro principal de actividades de los vehículos suborbitales en el curso de un transporte tierra a tierra, y todo cruce del espacio ultraterrestre sería breve y sólo incidental para el vuelo. La Comisión sobre la Utilización sobre el Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (UNCOPUOS) y

especialmente su Subcomité jurídico, está examinando los posibles aspectos jurídicos de los objetos aeroespaciales pero aún no ha llegado a una conclusión final.

6.3 El Convenio de Chicago se aplica a la navegación aérea internacional pero las actividades comerciales actuales prevén vuelos suborbitales que despeguen y aterricen en el mismo lugar lo cual podría no suponer el cruce de espacios aéreos extranjeros. No obstante, si se atravesaran espacios aéreos extranjeros y se consideraran en un futuro vuelos suborbitales como sujetos al derecho aéreo internacional, los Anexos pertinentes del Convenio de Chicago deberían en principio adaptarse a su reglamentación.

7. **DECISIÓN DEL CONSEJO**

7.1 Se invita al Consejo a:

- a) tomar nota de la presente; y
- b) tomar las medidas que considere apropiadas.



CONSEJO — 175° PERÍODO DE SESIONES

DECIMOQUINTA SESIÓN

(SALA DEL CONSEJO, MIÉRCOLES 15 DE JUNIO DE 2005 A LAS 1000 HORAS)

RESUMEN DE DECISIONES

SESIÓN PÚBLICA

Extracto

...

Concepto de los vuelos suborbitales (Asuntos núms. 16 y 14.3.13)

4. Seguidamente, el Consejo examinó la nota C-WP/12436, presentada por el Secretario General, en la que se analizaba el concepto de los vuelos suborbitales en relación con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y el mandato de la OACI. Se recordó que esta cuestión se había incluido en el programa de trabajo del Consejo para el 175° período de sesiones a solicitud del Representante de la India (véase C-DEC 174/13, párrafo 4).

5. Al ofrecer un resumen del análisis, el Presidente del Consejo agradeció al Representante de la India haber señalado este asunto a la atención del Consejo. Hizo la observación de que la nota era muy importante ya que constituía una refundición de la información sobre el concepto de vuelos suborbitales. En dicha nota se consideraban varios puntos jurídicos y técnicos dignos de atención. Como se sugirió, la Secretaría prepararía, en coordinación con las Naciones Unidas, un glosario con la terminología, aprobada a escala internacional, que se utiliza en el campo del espacio ultraterrestre.

6. Al referirse al párrafo 6.2 del documento en cuestión, el Presidente tomó nota de que la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (UNCOPUOS), y especialmente su Subcomité jurídico, estaba examinando los posibles aspectos jurídicos de los objetos aeroespaciales, pero aún no había llegado a una conclusión definitiva. Por lo tanto, era necesario que el Consejo siguiera el trabajo de dichos órganos. Al respecto, recordó que, de vez en cuando, dependiendo del orden del día, la OACI participaba en las reuniones del Subcomité jurídico de la UNCOPUOS. Se informaría al Consejo, según correspondiera, del resultado de cualquiera de dichas reuniones en las que la Organización fue representada. En relación con la delimitación del espacio ultraterrestre en relación con el espacio aéreo, el Presidente tomó nota de que, si bien hace varios años la ex URSS había formulado una propuesta sobre un límite vertical de 100 km, dicha propuesta no se había aceptado. Aún no había una delimitación del espacio ultraterrestre reconocida a escala internacional.

7. Con referencia a la decisión del Consejo que figuraba en el párrafo 7 de la nota C-WP/12436, el Presidente sugirió que el Consejo, además de lo anterior, tomara nota de dicho documento y solicitara al Secretario General que le comunicara cualquier novedad.

8. El Consejo aceptó este resumen como su decisión.

9. Se tomó nota de que el Representante de Australia proporcionaría a la Dirección de asuntos jurídicos el texto de la Ley sobre Actividad Espacial de su Gobierno.

...

— FIN —