



**Cuarta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA y  
Vigésima segunda Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y  
Sudamérica (GREPECAS/22)  
Fase Virtual (Asincrónica, en línea 16 de septiembre al 11 de octubre de 2024)  
Fase Presencial (Lima, Perú, 20 al 22 de noviembre de 2024)**

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Navegación Aérea – Desarrollos mundiales y regionales**

**DELIMITACIÓN DEL ESPACIO EEUU**

(Presentada por Estados Unidos)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Este artículo presenta la posición de Estados Unidos sobre la definición y delimitación del espacio ultraterrestre.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 14ª Conferencia de Navegación Aérea – Informe del Comité sobre el tercer tema del orden del día (AN-Conf/14-WP/213)</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 Como lo reconoció la 14ª Conferencia de Navegación Aérea en el informe del tercer punto de la agenda<sup>1</sup>, las operaciones de transporte espacial y las operaciones del espacio aéreo superior son distintas. Esta distinción no se debe a la altitud a la que operan, sino más bien al tipo de vehículo y la intención de la misión que separan estos dos tipos de operaciones porque, como también señaló la Conferencia, “los vehículos espaciales no cumplen con la definición de “aeronave”.

**2. Discusión**

2.1. Estados Unidos sigue manteniendo la opinión de que no hay necesidad de buscar una definición o delimitación legal para el espacio ultraterrestre<sup>2</sup>. Actualmente, no existe un consenso

<sup>1</sup> AN-Conf/14-WP/213

<sup>2</sup> Vale la pena señalar que algunos estados federales de los Estados Unidos han adoptado o propuesto definiciones de "espacio ultraterrestre" o conceptos relacionados para sus propios fines, como el cumplimiento normativo o las leyes

internacional sobre dónde estaría dicho límite ni tampoco hay beneficios operacionales o de seguridad acordados al definir dicho límite con respecto a la integración del espacio aéreo.

2.2. Dada la falta de consenso internacional, un intento de definir o delimitar el espacio ultraterrestre sería un ejercicio teórico innecesario que podría complicar involuntariamente las actividades existentes y que tal vez no pueda adaptarse a futuros desarrollos tecnológicos.

2.3. Algunos Estados han sugerido la línea de Kármán, de 100 kilómetros, como delimitación jurídica entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre. Sin embargo, no existe ninguna base en aerodinámica o importancia física para una línea en la línea de Kármán o cualquier otra altitud<sup>3</sup>.

### **3. Conclusión**

3.1. Estados Unidos se opone a buscar una definición legal u operativa del espacio ultraterrestre hasta que haya una necesidad demostrada y una base práctica para desarrollar una definición o delimitación.

3.2. Se invita a la reunión a tomar nota de esta información.

— FIN —

---

fiscales. Esas acciones no se relacionan con la existencia de una definición del espacio ultraterrestre en el derecho internacional ni son prueba de ella

<sup>3</sup> Gangle, Tom, “The Non Karman Line: An Urban Legend of the Space Age,” *The Journal of Space Law*, Volume 41, Number 2, 2017, p 151-177.