

**Assemblée générale**

Distr. générale
29 novembre 2013
Français
Original: anglais, espagnol, français,
et russe

**Comité des utilisations pacifiques
de l'espace extra-atmosphérique****Questions relatives aux vols suborbitaux effectués aux fins
de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains****Note du Secrétariat****Additif****Table des matières**

	<i>Page</i>
I. Introduction	2
II. Réponses reçues des États Membres	2
Algérie	2
Allemagne	3
Arménie	4
Guatemala	5
Kenya	5



I. Introduction

1. À la cinquante-deuxième session du Sous-Comité juridique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, en 2013, le Groupe de travail sur la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique a décidé de continuer à inviter les États Membres de l'ONU et les observateurs permanents du Comité à répondre aux questions suivantes (A/AC.105/1045, annexe II, par. 8 c)):

a) Existe-t-il un rapport entre les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains et la définition et délimitation de l'espace extra-atmosphérique?

b) La définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains présentera-t-elle un intérêt pratique pour les États et autres acteurs en ce qui concerne les activités spatiales?

c) Comment pourrait-on définir les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains?

d) Quelle est la législation qui s'applique ou pourrait s'appliquer aux vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains?

e) Quel impact la définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains aura-t-elle sur l'élaboration progressive du droit spatial?

f) Veuillez proposer d'autres questions à examiner dans le cadre de la définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains.

2. Le présent document a été établi par le Secrétariat sur la base des réponses reçues de l'Algérie, de l'Allemagne, de l'Arménie, du Guatemala et du Kenya.

II. Réponses reçues des États Membres

Algérie

[Original: français]
[11 novembre 2013]

Question a). Les vols suborbitaux sont des activités spatiales qui sont menées dans l'espace aérien et dans l'espace extra-atmosphérique, et ils peuvent atteindre une altitude supérieure à 100 km (ligne de Kármán). De ce fait, il y a un lien direct avec la nécessité de définir et de délimiter l'espace extra-atmosphérique, à l'instar de l'espace aérien. Cette définition revêt une importance capitale par rapport à la problématique de la responsabilité des États qui exercent une activité spatiale de plus en plus grande. Aussi, l'absence de délimitation de l'espace peut entraîner une ambiguïté juridique qui augmenterait les risques de différends entre les États.

Question b). À ce titre, la définition juridique des vols suborbitaux, effectués à des fins scientifiques et/ou du transport d'êtres humains, présente un intérêt pratique certain pour les États qui mènent une activité spatiale.

Question c). Les vols suborbitaux sont des activités spatiales menées par des objets spatiaux dans l'espace extra-atmosphérique, et à la frontière entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique.

Question d). Cette activité pourrait être régie par le droit international en attendant l'élaboration progressive du droit spatial.

Question e). La définition juridique des vols suborbitaux permettra de cerner d'une manière plus précise la notion d'objet spatial et ce, dans le cadre de l'élaboration progressive du droit spatial.

Question f). Il existe un certain nombre de questions connexes notamment celle relative aux passagers des vols suborbitaux. Par exemple, seront-ils considérés comme des astronautes?

Allemagne

[Original: anglais]
[5 novembre 2013]

Question a). Oui, il y a un rapport entre ces vols suborbitaux et la question de la délimitation. Il convient d'établir une distinction entre les vols suborbitaux qui atteignent une altitude d'environ 80 à 120 km (principalement des vols suborbitaux aux fins du transport d'êtres humains) et les vols suborbitaux tels que ceux effectués par les fusées-sondes, qui sont conçus pour réaliser des expériences scientifiques à des altitudes allant de 50 à 1 500 km dans une fourchette d'environ 100 à 150 km. Si ces fusées-sondes atteignent une altitude de plus de 120 km, elles parviennent, selon une interprétation commune, jusqu'à l'espace extra-atmosphérique. Conformément à l'article VI du Traité de 1967 sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, les États parties au Traité ont la responsabilité internationale des activités nationales menées dans l'espace. L'article VII du Traité sur l'espace extra-atmosphérique dispose que l'État de lancement est responsable du point de vue international des dommages causés par un objet lancé dans l'espace. En outre, il existe une relation entre la définition de l'espace et le terme clef "objet spatial". La Convention de 1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux introduit le terme clef "objet spatial" sans le définir. Conformément à l'article II de la Convention sur la responsabilité, l'État de lancement a la responsabilité absolue de verser réparation pour le dommage causé par son objet spatial à la surface de la Terre ou aux aéronefs en vol.

Question b). Dans la pratique, il existe une large gamme de vols suborbitaux qu'il est difficile d'intégrer dans une définition unique. En ce qui concerne l'altitude, ces vols atteignent un spectre allant de l'espace aérien supérieur à l'espace extra-atmosphérique selon la pratique généralement acceptée. Une solution pragmatique concernant la "zone grise", à savoir la zone comprise entre 80 et

120 km entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique, semble donc être plus appropriée qu'une définition juridique. À cet égard, il existe différentes approches pertinentes: l'approche fonctionnelle pourrait, entre autres, être l'une d'elles dans la "zone grise" comprise entre 80 et 120 km.

Question c). Il ne semble pas y avoir de définition généralement acceptable.

Question d). Les activités suborbitales actuelles se déroulent au-dessus du territoire national. Par conséquent, la législation nationale pertinente est applicable. Lorsque différents États sont concernés par des vols suborbitaux, il est recommandé d'établir une réglementation par la voie d'accords de coopération. Si l'activité suborbitale se déroule dans l'espace, les traités des Nations Unies relatifs à l'espace sont alors applicables à cette activité.

Question e). La conception d'une gestion appropriée du trafic spatial et une limite claire entre la gestion du trafic aérien et la gestion du trafic spatial semblent plus pertinentes sur le plan pratique qu'une définition juridique des vols suborbitaux.

Question f). Aucune.

Arménie

[Original: russe]
[5 novembre 2013]

Question a). Le Gouvernement estime qu'il existe un rapport direct entre les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains et la définition et délimitation de l'espace extra-atmosphérique, étant entendu que des règles doivent être établies concernant l'exécution de ces vols.

Question b). Le Gouvernement est d'avis que la définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains présentera un intérêt pratique pour les États et autres exploitants.

Question c). Les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains pourraient être considérés comme des vols se produisant dans la zone située entre les limites inférieure et supérieure de l'espace extra-atmosphérique.

Question d). La législation conçue pour réglementer les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains pourrait être appliquée à ces vols.

Question e). La définition juridique des vols suborbitaux rendra nécessaire une révision de la législation qui régit l'espace aérien.

Question f). À l'heure actuelle, le Gouvernement n'a pas de proposition à formuler.

Guatemala

[Original: espagnol]
[8 novembre 2013]

Question a). La question de la délimitation de l'espace est définie dans les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies. On pourrait s'intéresser à la situation des vols suborbitaux au regard des définitions et de l'utilisation de l'espace.

Question b). Oui, elle peut présenter un intérêt pratique et, en particulier, un intérêt économique. En tout état de cause, les États d'Amérique centrale pourraient travailler de concert pour établir leurs droits et obligations en tant qu'entité.

Question c). Les définitions existantes qui ont déjà été acceptées au niveau international devraient être révisées et des mesures devraient ensuite être prises pour faire en sorte que ces définitions soient adaptées aux besoins du Guatemala et de l'Amérique centrale.

Ces définitions pourraient s'appuyer sur les traités des Nations Unies et sur le principe du droit de l'espace.

Question d). Les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies, de l'Union internationale des télécommunications et d'autres organisations s'appliquent selon un ordre hiérarchique. Le Guatemala peut adapter ou créer une législation spécifique après s'être assuré qu'elle est conforme au droit international.

Question e). Si le Guatemala et le bloc des pays d'Amérique centrale n'exercent pas leurs droits dans le domaine de l'espace suborbital et extra-atmosphérique, l'utilisation de ces ressources par nos pays risque d'être limitée. Il pourrait aussi y avoir des restrictions à d'éventuelles réclamations pour des dommages subis sur nos territoires à la suite d'accidents ou d'autres circonstances. Enfin, des contraintes d'ordre économique pourraient également s'exercer.

Question f). Un organisme spécialisé devrait être créé exclusivement pour superviser ces questions.

Kenya

[Original: anglais]
[22 novembre 2013]

Question a). La définition et la délimitation de l'espace ont une incidence directe sur la législation à appliquer en ce qui concerne les vols suborbitaux. Étant donné que les vols suborbitaux peuvent être effectués par des engins propulsés par fusée à partir de la surface de la Terre ou par des lanceurs aéroportés, il est nécessaire que l'espace soit défini et délimité afin d'établir une législation pour régir ces vols.

Question b). La définition juridique des vols suborbitaux sera utile pour les États, en particulier avec l'avènement des véhicules commerciaux qui pourraient transiter par l'espace suborbital d'États étrangers.

Question c). Conformément à l'étude de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur la notion de vols suborbitaux (C-WP/12436), un vol suborbital pourrait être défini comme un vol effectué à une très haute altitude, qui n'implique pas la mise du véhicule sur orbite.

Question d). Si la Convention relative à l'aviation civile internationale traite principalement de l'immatriculation, des certificats de navigabilité, des licences des pilotes et des conditions d'exploitation, le droit international de l'espace aborde de fait la question de l'immatriculation des objets mais ne régleme nte pas les conditions requises pour la certification des objets spatiaux et l'octroi de licences au personnel.

Une nouvelle législation devrait donc être élaborée pour régir les vols suborbitaux, sous forme soit d'annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, soit d'instrument juridique indépendant.

Question e). Les évolutions relevées dans le contexte des vols suborbitaux ont mis en évidence l'absence d'une législation appropriée visant à régir une exploitation sûre et efficace aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains. La définition juridique des vols suborbitaux permettra d'élaborer une législation sur les questions de personnel, les conditions d'exploitation, la sécurité, les risques, les questions d'assurance et la responsabilité.

Question f). Aucune.
