



# Assemblée générale

Distr.: Générale  
17 février 2003

Français  
Original: Anglais

## Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique

### Questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux: réponses des États Membres

Additif

Note du Secrétariat\*

#### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Réponses des États Membres .....	1-17	3
Question 1. Peut-on définir un objet aérospatial comme un objet capable à la fois de voyager dans l'espace extra-atmosphérique et d'utiliser ses propriétés aérodynamiques pour se maintenir pendant un certain temps dans l'espace aérien? .....		3
Question 2. Le régime applicable au vol d'objets aérospatiaux diffère-t-il selon que l'objet se trouve dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique? .....		3
Question 3. Existe-t-il des procédures spéciales pour les objets aérospatiaux, compte tenu de la diversité de leurs caractéristiques fonctionnelles, des propriétés aérodynamiques et des techniques spatiales utilisées, et de leurs particularités de conception ou devrait-on concevoir un régime unique ou unifié pour ces objets? .....		4

\* Le présent document est établi en fonction des réponses des États Membres reçues postérieurement au 13 janvier 2003.



Question 4. Les objets aérospatiaux peuvent-ils être assimilés, pendant un séjour dans l'espace aérien, à des aéronefs et, pendant un séjour dans l'espace extra-atmosphérique, à des vaisseaux spatiaux, avec toutes les conséquences juridiques qui en découlent, ou est-ce le droit aérien ou le droit spatial qui prévaut pendant le vol d'un vaisseau aérospatial, selon la destination de ce vol? .....	4
Question 5. Dans le régime applicable à un objet aérospatial, fait-on une place spéciale aux phases du lancement et de l'atterrissage qui, par le degré de réglementation, se distinguent de l'entrée dans l'espace aérien à partir d'une orbite extra-atmosphérique avec retour ultérieur sur cette orbite? .....	5
Question 6. Lorsqu'un objet aérospatial d'un État se trouve dans l'espace aérien d'un autre État, les normes du droit aérien national et international lui sont-elles applicables? .....	5
Question 7. Y a-t-il des précédents en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre et existe-t-il un droit international coutumier en ce qui concerne ce passage? .....	6
Question 8. Existe-t-il des normes juridiques nationales et/ou internationales relatives au passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre? .....	6
Question 9. Les règles relatives à l'immatriculation des objets lancés dans l'espace sont-elles applicables aux objets aérospatiaux? .....	7
Question 10. Quelles sont les différences entre les régimes juridiques de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique? .....	7

## Réponses des États Membres\*

### **Question 1. Peut-on définir un objet aérospatial comme un objet capable à la fois de voyager dans l'espace extra-atmosphérique et d'utiliser ses propriétés aérodynamiques pour se maintenir pendant un certain temps dans l'espace aérien?**

#### **Pays-Bas**

1. La valeur d'une définition est, en dernier ressort, fonction de l'objectif et des dispositions de l'instrument pour lequel elle est établie. S'agissant du présent questionnaire, la question fondamentale est de savoir si tout objet capable de voyager dans l'espace extra-atmosphérique est régi par le droit spatial. Le Gouvernement néerlandais répond par l'affirmative.

2. Sans mettre en cause la valeur d'une définition donnée, le Gouvernement néerlandais souhaite contribuer à une définition de l'"objet aérospatial" qui fasse la distinction entre ces objets et les aéronefs, les satellites, les fusées, les navettes spatiales, les débris spatiaux et les météorites. Il propose donc de définir l'objet aérospatial comme étant "un objet fabriqué par l'homme, capable d'atteindre quelque altitude que ce soit et dont l'altitude, la direction et la vitesse peuvent être contrôlées par l'homme à quelque altitude que ce soit."

3. Les aéronefs ne répondent pas à la définition proposée au paragraphe 2 ci-dessus dans la mesure où leur altitude est limitée; il en va de même pour les fusées et les débris spatiaux, dont l'altitude, la direction et la vitesse ne peuvent être contrôlées par l'homme à quelque altitude que ce soit; enfin, les météorites en sont exclus car ils ne sont ni fabriqués ni contrôlés par l'homme. On pourrait sans doute faire valoir qu'une navette spatiale entre dans le cadre de cette définition, mais les États-Unis d'Amérique ont clairement défini et immatriculé leur navette spatiale comme étant un objet spatial. La navette spatiale ne répond pas aux critères de la définition proposée car elle ne dispose pas d'une autonomie de manœuvre dans l'espace aérien et son altitude, sa direction et sa vitesse ne sont pas en toutes circonstances contrôlées par l'homme.

### **Question 2. Le régime applicable au vol d'objets aérospatiaux diffère-t-il selon que l'objet se trouve dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique?**

4. S'agissant de l'espace extra-atmosphérique, le Traité 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 (résolution 2222 (XXI) de l'Assemblée générale, annexe), également connu sous le nom de "Traité sur l'espace extra-atmosphérique", dispose que les États parties ont la responsabilité des activités nationales dans l'espace extra-atmosphérique (art. VI) et que cette responsabilité s'exerce à partir du moment où l'objet a été immatriculé (art. VIII et Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique (résolution 3235 (XXIX) de l'Assemblée générale, annexe), également connue sous le nom de

---

\* Ces réponses sont reproduites telles qu'elles ont été reçues.

“Convention sur l'immatriculation”). Toutefois, le registre où sont consignés les renseignements relatifs à l'objet spatial doit indiquer la nationalité de l'objet – ne serait-ce que pour éviter l'exercice d'une juridiction extraterritoriale. Si le droit international de l'espace autorise ou exige qu'un État exerce sa juridiction sur des objets aérospatiaux qui se trouvent dans l'espace extra-atmosphérique, le régime applicable sera différent selon la législation nationale ou internationale applicable.

5. Pour ce qui est de l'espace aérien, tout État exerce sa juridiction sur un objet qui survole son espace aérien selon le principe de territorialité ou de nationalité, ou les deux, à moins que ceci ne soit interdit par le droit international. Si le droit aérien international autorise ou exige qu'un État exerce sa juridiction sur un objet survolant son espace aérien, le régime applicable sera différent selon la législation nationale ou internationale applicable.

6. Ce qui précède s'applique, par exemple, à la navette spatiale. Lorsqu'elle se trouve dans l'espace aérien, des procédures spéciales s'appliquent de sorte à prévenir des accidents avec des avions ordinaires. Dans le cas des États-Unis, ceci ne pose guère problème, puisque seuls sont concernés l'espace aérien de ce pays ou l'espace aérien en haute mer, la navette ne survolant pas l'espace aérien d'un autre pays.

**Question 3. Existe-t-il des procédures spéciales pour les objets aérospatiaux, compte tenu de la diversité de leurs caractéristiques fonctionnelles, des propriétés aérodynamiques et des techniques spatiales utilisées, et de leurs particularités de conception ou devrait-on concevoir un régime unique ou unifié pour ces objets?**

7. Le Gouvernement néerlandais n'a pas connaissance de procédures spéciales au niveau national ou international pour les objets aérospatiaux, à l'exception, peut-être, de celles applicables à la navette spatiale (voir les réponses apportées à ce sujet aux questions 1 et 2).

8. Pour ce qui est de la définition de procédures spéciales pour les objets aérospatiaux – c'est-à-dire l'établissement d'un régime unique ou unifié – le Gouvernement néerlandais est parvenu à la conclusion que de telles procédures sont nécessaires pour l'immatriculation (voir la réponse apportée à la question 9), la responsabilité (voir aussi la réponse apportée à la question 9) et le contrôle de la circulation.

**Question 4. Les objets aérospatiaux peuvent-ils être assimilés, pendant un séjour dans l'espace aérien, à des avions et, pendant un séjour dans l'espace extra-atmosphérique, à des vaisseaux spatiaux, avec toutes les conséquences juridiques qui en découlent, ou est-ce le droit aérien ou le droit spatial qui prévaut pendant le vol d'un vaisseau aérospatial, selon la destination de ce vol?**

9. Pour le Gouvernement néerlandais, la réponse à cette question n'est pas fonction de l'objet du vol, c'est-à-dire: a) du vol d'un point à un autre de la Terre (mission Terre-Terre); b) du transport d'une équipe ou d'une charge utile dans l'espace extra-atmosphérique et retour (mission Terre-orbite).

10. Le Gouvernement néerlandais estime qu'un objet aérospatial est régi par les règles pertinentes du droit aérien lorsqu'il survole l'espace aérien d'un pays ou l'espace aérien international (règles "spatialistes" telles que celles applicables à la circulation) et par les règles pertinentes du droit de l'espace lorsqu'il se trouve dans l'espace extra-atmosphérique (règles "spatialistes" telles que le droit de visite de véhicules spatiaux sur des corps célestes). Qui plus est, le Gouvernement néerlandais pense qu'un objet aérospatial est régi par les règles pertinentes du droit de l'espace qui visent les objets spatiaux quel que soit l'endroit où ils se trouvent (espace aérien ou espace extra-atmosphérique), car cet objet est capable de séjourner dans l'espace extra-atmosphérique (règles fonctionnelles telles que les dispositions relatives à la sécurité des passagers d'un objet aérospatial) (voir la réponse apportée à la question 1). De ce point de vue, un objet aérospatial est comparable à un véhicule amphibie, qui conserve sa capacité de naviguer en mer alors même qu'il se trouve sur la terre ferme. On peut ajouter que le contenu de ces règles fonctionnelles dépend de l'environnement ou de l'espace dans lequel se trouve l'objet.

**Question 5. Dans le régime applicable à un objet aérospatial, fait-on une place spéciale aux phases du lancement et de l'atterrissage qui, par le degré de réglementation, se distinguent de l'entrée dans l'espace aérien à partir d'une orbite extra-atmosphérique avec retour ultérieur sur cette orbite?**

11. Le Gouvernement néerlandais croit comprendre que cette question vise à déterminer si le droit de passage inoffensif par l'espace aérien d'un autre pays existe lors des phases de lancement et d'atterrissage par opposition à la phase de vol. Il répond à cette question par la négative, vu l'absence de pratique et donc d'un droit international coutumier concernant le vol d'objets aérospatiaux. Toutefois, il estime souhaitable que soient élaborées des règles spéciales applicables au vol d'objets aérospatiaux (voir la réponse apportée à la question 3). Ces règles peuvent viser le droit de passage inoffensif lors du lancement et de l'atterrissage, de même que les procédures régissant la circulation aérienne dans l'espace aérien national et international.

**Question 6. Lorsqu'un objet aérospatial d'un État se trouve dans l'espace aérien d'un autre État, les normes du droit aérien national et international lui sont-elles applicables?**

12. Un État peut ou doit exercer sa juridiction sur un objet qui survole son espace aérien selon le principe de territorialité ou de nationalité, ou les deux, à moins que ceci ne soit interdit par le droit international (voir la réponse apportée à la question 2). Pour ce qui est des règles du droit aérien qui s'appliquent à l'espace aérien d'un État, par exemple l'obligation pour un véhicule de suivre des couloirs aériens déterminés, un objet aérospatial est régi par les lois de l'État où il se trouve matériellement (principe de la territorialité). S'agissant des règles du droit aérien applicable à l'espace aérien international, un objet aérospatial est régi par les lois de l'État où il est immatriculé (principe de la nationalité). En ce qui concerne les règles du droit aérien applicables à un aéronef, par exemple pour ce qui est de la responsabilité des dommages subis par les passagers ou par les bagages et les marchandises en vertu de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (également

connue sous le nom de Convention de Varsovie), cela dépend si l'objet aérospatial est considéré comme étant un aéronef par l'État d'immatriculation (principe de la nationalité) ou par l'État où il se trouve matériellement (principe de la territorialité).

**Question 7. Y a-t-il des précédents en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre et existe-t-il un droit international coutumier en ce qui concerne ce passage?**

13. Le Gouvernement néerlandais n'a connaissance que d'un seul cas de passage d'une navette spatiale dans un espace aérien étranger après sa rentrée dans l'atmosphère. Au cours de son unique vol, la navette spatiale soviétique Bourane a survolé l'espace aérien turc lors d'une partie de sa phase de rentrée. Toutefois, l'absence d'une autonomie de manœuvre distingue la navette Bourane des objets aérospatiaux (voir la réponse apportée à la question 1). Même si le survol sans consentement préalable de l'espace aérien turc par Bourane peut se fonder sur une règle de droit (voir ci-dessous), cette règle pourrait ne pas s'appliquer aux objets aérospatiaux dans la mesure où ils sont conçus de manière à disposer d'une autonomie de manœuvre.

14. Étant donné qu'il n'existe pas d'objets aérospatiaux, et donc pas de pratique en la matière, le Gouvernement néerlandais estime qu'il n'existe aucune règle de droit international coutumier autorisant le survol sans consentement préalable d'un espace aérien étranger par un objet aérospatial après sa rentrée dans l'atmosphère (sur la nécessité de définir des règles spéciales, voir la réponse apportée à la question 3). Ce n'est qu'en cas d'accident, de détresse, de force majeure ou de survol involontaire que l'on peut envisager que les circonstances excluent la faute.

**Question 8. Existe-t-il des normes juridiques nationales et/ou internationales relatives au passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre?**

15. Le Gouvernement néerlandais n'a connaissance que de dispositions de droit interne. On pourrait citer par exemple les textes de loi suivants de pays n'ayant pas encore répondu au présent questionnaire, qui comportent des dispositions spéciales relatives au passage d'objets aérospatiaux lors de leur retour dans l'atmosphère terrestre:

a) Aux États-Unis, le *Commercial Space Act* de 1998 (loi sur les activités commerciales dans l'espace, modifiant la loi de 1984 sur les lancements commerciaux dans l'espace, sections 70101 et suivantes du titre 49 du Code des États-Unis) comporte des dispositions visant la rentrée dans l'atmosphère, dans le cadre du régime de licence des activités spatiales;

b) En Australie, le *Space Activities Act* de 1998 (loi sur les activités spatiales) comporte des dispositions allant dans le même sens.

---

**Question 9. Les règles relatives à l'immatriculation des objets lancés dans l'espace sont-elles applicables aux objets aérospatiaux?**

16. La Convention sur l'immatriculation vise tous les objets spatiaux lancés dans l'espace extra-atmosphérique, mais elle a son origine dans une disposition du Traité sur l'espace extra-atmosphérique qui vise tous les objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique (art. VIII). Dans la mesure où un objet aérospatial est conçu pour décoller comme un aéronef, à partir d'une piste et en gagnant progressivement de l'altitude en tirant parti de la dynamique créée par l'écoulement d'air au-dessus de ses ailes, on ne peut pas parler de lancement au sens habituel de ce terme ni appliquer à cet objet les dispositions de la Convention sur l'immatriculation ou de l'article VIII du Traité sur l'espace extra-atmosphérique. Par contre, la navette spatiale faisant l'objet d'un lancement, au sens habituel, ceci explique que les États-Unis l'aient traitée et immatriculée comme objet spatial.

**Question 10. Quelles sont les différences entre les régimes juridiques de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique?**

17. Compte tenu de toutes les différences qui existent entre les régimes juridiques de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique, le Gouvernement néerlandais tient à souligner qu'il n'est pas en mesure de répondre de façon exhaustive à cette question. Il souhaite toutefois exposer l'approche succincte et schématique suivante:

a) Les règles régissant le droit aérien s'appliquent d'une manière générale à l'espace aérien (approche "spatialiste") ou aux aéronefs (approche fonctionnelle);

b) Les règles du droit de l'espace s'appliquent d'une manière générale à l'espace extra-atmosphérique (approche "spatialiste") ou aux objets spatiaux (approche fonctionnelle);

c) Pour ce qui est de l'approche spatialiste, la principale différence entre les régimes juridiques de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique concerne la souveraineté sur l'espace aérien national et l'absence de souveraineté sur celle que partie que ce soit de l'espace extra-atmosphérique;

d) Pour ce qui est de l'approche fonctionnelle, le concept d'"aéronef" est plutôt bien défini, alors que la notion d'"objet spatial" ne l'est pas et l'on ne peut exclure que les règles fonctionnelles tant de l'espace aérien que de l'espace extra-atmosphérique puissent s'appliquer à un seul et même objet.