



Assemblée générale

Distr. générale
6 mars 2013
Français
Original: anglais/espagnol

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
Colombie.....	2



I. Introduction

1. À la cinquante et unième session du Sous-Comité juridique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, en 2012, le Groupe de travail sur la définition et la délimitation de l'espace a décidé de poser aux États Membres de l'ONU et aux observateurs permanents du Comité les questions suivantes (A/AC.105/1003, annexe II, par. 10 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) 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?

d) 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.

II. Réponses reçues des États Membres

Colombie

[Original: espagnol]

[17 janvier 2013]

Question a). Un vol suborbital est une activité effectuée par un aéronef capable de voler à des altitudes comprises entre 100 et 50 kilomètres, ce qui est maintenant possible grâce aux progrès de la science et de la technologie mais aurait été unimaginable lors des débuts de l'aviation en 1919, voire en 1957, à l'aube de l'ère spatiale. Or, la définition et la délimitation de l'espace ne devraient pas être liées aux progrès technologiques, ceux-ci ayant un impact permanent et imprévisible qui est une source d'insécurité juridique pour les différents acteurs concernés, en particulier les États, qui, en vertu du droit aérien, exercent leur souveraineté sur l'espace situé au-dessus de leur territoire. Ensuite, il convient de garder présent à l'esprit que les vols suborbitaux sont effectués par des aéronefs ayant une configuration technologique qui leur permet de voler à des altitudes comprises entre 100 et 150 kilomètres; comme ces aéronefs, compte tenu de leurs caractéristiques et de leur mission, ne changent pas de nature, le régime juridique applicable devrait également rester inchangé.

Question b). Une telle définition présenterait un intérêt pratique pour les États si les vols suborbitaux étaient juridiquement définis en tant qu'activité aéronautique; Cependant, de nouveaux types de vol suborbitaux pourraient rendre difficile l'application d'une telle définition ainsi que du cadre législatif qui en découlerait. Il est donc préférable que les États, tenant compte de l'étendue des

progrès scientifiques et technologiques pertinents, appliquent les dispositions du droit aérien aux vols suborbitaux à vocation scientifique ou touristique et, en fonction du type et des caractéristiques de l'aéronef, considèrent les personnes à son bord comme des passagers. Le fait que la configuration et la capacité d'un aéronef lui permettent de réaliser des vols suborbitaux ne modifie pas sa nature, ni le statut des personnes se trouvant à son bord, qui devraient être traitées comme des passagers ou des membres d'équipage et non comme des astronautes, d'autant que, en raison notamment des progrès qui ont été réalisés par des entreprises commerciales sur la question des vols transatlantiques suborbitaux dans le but de réduire les coûts et les temps de vol, ce domaine technologique est en pleine évolution et on peut donc prévoir qu'il va se développer rapidement.

Question c). Il convient d'examiner le point de savoir dans quelle mesure la définition des vols suborbitaux sera déterminée par la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux et si, à la lumière des traités relatifs à l'espace, les objets effectuant des vols suborbitaux seront considérés comme des objets spatiaux.

Il faudrait tenir compte de la définition suivante du terme "objet spatial" figurant à l'alinéa d) de l'article premier de la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux et à l'alinéa b) de l'article premier de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique: "L'expression 'objet spatial' désigne également les éléments constitutifs d'un objet spatial, ainsi que son lanceur et les éléments de ce dernier". Il conviendrait aussi de se poser la question de savoir si cette définition est suffisante pour décrire de tels objets ou s'il serait possible de l'étendre dans le contexte juridique de la définition des vols suborbitaux.

Il faudrait tenir compte de la définition du terme "État de lancement" figurant à l'alinéa c) de l'article premier de la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux et se prononcer sur le point de savoir si cette définition doit être appliquée aux États lançant des objets spatiaux qui effectuent des vols suborbitaux.

Lors de l'examen de la définition et du cadre réglementaire des vols suborbitaux, il conviendra également de se poser la question de savoir si les passagers de ces vols doivent être considérés comme des astronautes à la lumière de l'article 5 du 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.

Question d). Voir la réponse à la question précédente.