

**Assemblée générale**

Distr. générale
28 janvier 2013
Français
Original: anglais/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****Table des matières**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1-2	2
II. Réponses reçues des États Membres		2
Australie		2
Finlande		2
Jordanie		3
Kazakhstan		3
Portugal		3
III. Réponses reçues des observateurs permanents du Comité		4
Institut international de droit spatial		4



I. Introduction

[Original: anglais]

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.

2. Le présent document a été établi par le Secrétariat sur la base des réponses reçues au 28 janvier 2013 de l'Australie, de la Finlande, de la Jordanie, du Kazakhstan et du Portugal, ainsi que de l'Institut international de droit spatial.

II. Réponses reçues des États Membres

Australie

[Original: anglais]
[24 décembre 2012]

Le Gouvernement australien n'a, à l'heure actuelle, pas de position sur ces questions.

Finlande

[Original: anglais]
[13 décembre 2012]

Question a). Non.

Question b). Oui.

Question c). Les vols suborbitaux pourraient devenir un marché et une source de pollution atmosphérique. Ils posent également, en cas d'accident, des questions de responsabilité qui présentent un rapport avec le droit spatial.

Question d). Aucune.

Jordanie

[Original: anglais]
[14 décembre 2012]

Question a). Oui. Une fois qu'il sera décidé de définir les limites de chaque zone, cela séparera les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques de ceux effectués aux fins du transport d'êtres humains.

Question b). Oui.

Question c). Une fois que chaque zone sera définie, la responsabilité de chaque utilisateur sera claire et évidente.

Question d). Avons-nous besoin de définir également les catégories de missions scientifiques? Si oui, quelle sera la base de cette définition?

Kazakhstan

[Original: russe]
[14 janvier 2013]

Il n'existe actuellement, dans la législation kazakhe, aucune définition juridique du terme "vol suborbital".

Le Kazakhstan estime que, du point de vue juridique, les vols suborbitaux et les lancements d'astronefs sur orbite sont liés à la définition et à la délimitation de l'espace car dans les deux cas, ces vols peuvent conduire à traverser non seulement l'espace extra-atmosphérique, mais aussi l'espace aérien d'autres États.

Nous estimons qu'en ce qui concerne les vols suborbitaux, il est logique, pour garantir la souveraineté et la sécurité des États, d'envisager sérieusement, pour ces vols, une définition et un statut juridiques qui devraient s'inscrire dans un accord international multilatéral conclu dans le cadre des Nations Unies.

En outre, nous suggérons de n'établir, pour rédiger les instruments juridiques internationaux et les législations nationales, qu'un seul glossaire international pour pouvoir élaborer progressivement le droit spatial sur la base de la terminologie des sciences de l'espace.

Portugal

[Original: anglais]
[3 décembre 2012]

La conception d'un régime pour les objets aérospatiaux demeure à l'ordre du jour du Sous-Comité juridique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique. En clarifiant ce que les deux types de vol signifient sur les plans aussi bien technique qu'économique, on aiderait à déterminer s'il faut les traiter conjointement ou séparément.

III. Réponses reçues des observateurs permanents du Comité

Institut international de droit spatial

[Original: anglais]
[28 janvier 2013]

Question a). En théorie, certainement. L'article VI 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 (Traité sur l'espace extra-atmosphérique) prévoit la responsabilité internationale des activités nationales menées dans l'espace extra-atmosphérique, ce qui pose la question de savoir où ce dernier commence. Il convient également de noter que l'article II prive effectivement les États de la possibilité d'exercer, sur ces activités, une compétence territoriale. De même, le régime de responsabilité de l'article VII du Traité sur l'espace extra-atmosphérique et celui de la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux (Convention sur la responsabilité) lient la responsabilité aux dommages causés par les objets spatiaux, eux-mêmes généralement définis par référence à l'intention de les lancer dans l'espace. Ainsi, aux fins de la responsabilité et de la compétence, il importe au plus haut point de déterminer si quelque chose se produit dans l'espace extra-atmosphérique ou en dessous, dans l'espace aérien. Il en va essentiellement de même pour les charges utiles scientifiques ou pour le transport d'êtres humains, même si, lorsqu'il faudra déterminer la responsabilité et la compétence, les différences qui existent entre les deux ressortiront bien évidemment de nouveau.

En réalité, cependant, rien d'important n'a, à ce jour, mis en cause le manque d'un point de "démarcation" clairement accepté entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique. Dans la pratique, en effet, cela peut, pour le moment, ne pas vraiment poser un problème, en particulier aussi longtemps que nous ne parlons que d'engins suborbitaux qui ne pénètrent les couches inférieures présumées de l'espace extra-atmosphérique que brièvement, et seulement à la verticale de l'espace aérien de l'État d'où les opérations sont menées, de sorte qu'il serait peu probable qu'ils interfèrent avec des activités d'autres États.

Question b). Oui, en supposant, bien sûr, que l'on choisisse une définition appropriée. Cela aiderait, par exemple, à clarifier les régimes juridiques qui s'appliquent aux phases de vol respectives. Cela englobe tout, des régimes de responsabilité et de droit pénal (comparables à la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs) à la question de l'immatriculation – la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique (Convention sur l'immatriculation) n'exige formellement l'immatriculation que des objets spatiaux lancés sur orbite terrestre ou au-delà sans, toutefois, définir ce que "au-delà de l'orbite terrestre" signifie ni, à l'inverse, ce que "suborbital" signifie: ne pas achever une orbite indépendamment des altitudes atteintes – les fusées-sondes, par exemple, peuvent atteindre une altitude de 1 500 kilomètres sans jamais achever une orbite, et les sondes d'exploration de l'espace lointain parcourent des millions de kilomètres sans se placer sur orbite – ou ne pas atteindre l'altitude à laquelle une orbite circumterrestre est pratiquement réalisable (voir également la réponse à la question précédente).

Question c). Encore une fois, en supposant que l'on choisisse une définition appropriée, la réponse est essentiellement donnée dans la réponse à la question précédente.

Question d). Il existe un certain nombre de questions connexes qui pourraient avoir une incidence sur la définition juridique appropriée, notamment:

- a) La spécification de l'objet de ces vols;
 - b) La spécification de la durée de ces vols (y compris le fait de savoir s'ils sont destinés à être "aller-retour");
 - c) La spécification du cadre réglementaire (droit interne/international) et, éventuellement, des instances de réglementation;
 - d) La spécification du type de technologie spatiale utilisée.
-