

**COMITE DES UTILISATIONS PACIFIQUES
DE L'ESPACE EXTRA-ATMOSPHERIQUE
Sous-Comité juridique**

Transcription non éditée

811^e séance

Vendredi 26 mars 2010, à 10 heures
Vienne

Président : M. A. Talebzadeh (République islamique d'Iran)

La séance est ouverte à 10 h 11.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Bonjour, Mesdames et Messieurs les délégués. Je déclare ouverte la 811^e séance du Sous-Comité juridique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique.

Je voudrais commencer par évoquer le programme de travail pour cette séance. Nous allons poursuivre l'examen du point 7 a) de l'ordre du jour, "Questions relatives à la définition et à la délimitation de l'espace", et du point 7 b), "Questions relatives aux caractéristiques et à l'utilisation de l'orbite des satellites géostationnaires". Nous poursuivons également l'examen du point 10 de l'ordre du jour, "Renforcement des capacités dans le domaine du droit spatial".

Nous poursuivons et, nous espérons conclure, l'examen du point 11, "Échange général d'informations sur les mécanismes nationaux relatifs aux mesures de réduction des débris spatiaux".

Si nous avons assez de temps à notre disposition, nous poursuivons également l'examen du point 12 de notre ordre du jour, "Échange général d'informations sur les législations nationales relatives à l'exploration et à l'utilisation pacifiques de l'espace extra-atmosphérique".

À la fin de la plénière, il y aura deux exposés techniques. Le premier exposé sera fait par le représentant des États-Unis et aura pour thème "Le rôle de la réglementation de l'Administration de

l'Aviation Fédérale. Le deuxième exposé sera réalisé par le représentant de la France et portera sur "Les lois, les décrets et les réglementations techniques des opérations spatiales en France".

Après, nous lèverons la séance afin que le groupe de travail chargé d'examiner le point 7 de l'ordre du jour puisse tenir sa troisième réunion, groupe de travail qui est présidé par M. José Monserrat Filho du Brésil.

Avez-vous des questions ou des observations à faire sur le programme que je viens d'évoquer ? Je n'en vois pas.

Je voudrais juste rappeler aux différentes délégations qu'une réunion de planification informelle pour les exposants à l'exposition qui célébrera le 50^{ème} Anniversaire du COPUOS et le 50^{ème} Anniversaire du premier vol spatial habité, cette réunion sera convoquée par le Secrétariat du Bureau des affaires spatiales aujourd'hui à 14 heures dans la salle MOE19, bâtiment M.

Questions relatives a) À la définition et à la délimitation de l'espace ; b) Aux caractéristiques et à l'utilisation de l'orbite des satellites géostationnaires, notamment aux moyens permettant de l'utiliser de façon rationnelle et équitable sans porter atteinte au rôle de l'Union internationale des télécommunications (point 7 de l'ordre du jour) (*suite*)

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Mesdames et Messieurs les délégués, nous allons maintenant passer à l'examen du point 7 a) de notre ordre du jour, "Questions relatives à la

Dans sa résolution 50/27 du 16 février 1996, l'Assemblée générale a approuvé la recommandation du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique aux termes de laquelle, à compter de sa trente-neuvième session, des transcriptions non éditées de ses sessions seraient établies à la place des procès-verbaux. Cette transcription contient le texte des déclarations prononcées en français et l'interprétation des autres déclarations telles que transcrites à partir de bandes enregistrées. Les transcriptions n'ont été ni éditées ni révisées.

Les rectifications ne doivent porter que sur les textes originaux des interventions. Elles doivent être indiquées sur un exemplaire de la transcription, porter la signature d'un membre de la délégation intéressée et être adressées dans un délai d'une semaine à compter de la date de publication au chef du Service de la traduction et de l'édition, bureau D0771, Office des Nations Unies à Vienne, B.P. 500, A-1400 Vienne (Autriche). Les rectifications seront publiées dans un rectificatif récapitulatif.

V.10-53438 (F)



définition et à la délimitation de l'espace", et le point 7 b) "Questions relatives aux caractéristiques et à l'utilisation de l'orbite des satellites géostationnaires".

Il n'y a pas d'orateurs inscrits sur ma liste au titre de ce point. Y a-t-il des délégations qui souhaitent s'exprimer sur ce point de l'ordre du jour? Ce n'est pas le cas. Nous allons par conséquent poursuivre et suspendre, nous l'espérons, l'examen du point 7 a) de l'ordre du jour, "Questions relatives à la définition et à la délimitation de l'espace", et nous attendrons l'adoption du rapport du groupe de travail et nous conclurons l'examen du point 7 b) "Questions relatives aux caractéristiques et à l'utilisation de l'orbite des satellites géostationnaires", cette après-midi.

Renforcement des capacités dans le domaine du droit spatial (point 10 de l'ordre du jour) *(suite)*

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*]: Mesdames et Messieurs les délégués, nous allons maintenant poursuivre l'examen du point 10 de l'ordre du jour, "Renforcement des capacités dans le domaine du droit spatial".

Il n'y a pas d'orateur inscrit sur ma liste. Y a-t-il des délégations qui souhaitent s'exprimer au titre de ce point de l'ordre du jour? Ce n'est pas le cas. Nous allons par conséquent poursuivre et, espérons, conclure l'examen du point 10, "Renforcement des capacités dans le domaine du droit spatial", cette après-midi.

Échange général d'informations sur les mécanismes nationaux relatifs aux mesures de réduction des débris spatiaux (point 11 de l'ordre du jour) *(suite)*

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*]: Mesdames et Messieurs, nous allons maintenant poursuivre et, espérons, conclure l'examen du point 11 de l'ordre du jour, "Échange général d'informations sur les mécanismes nationaux relatifs aux mesures de réduction des débris spatiaux".

Le premier orateur inscrit sur ma liste est le délégué de la Chine. La Chine, vous avez la parole.

M. B. LI (Chine) [*interprétation du chinois*]: Merci, Monsieur le Président.

Monsieur le Président, la délégation chinoise estime que la protection de l'environnement spatial est essentielle. Il faut que les ressources spatiales soient utilisées de façon durable et cela contribuera à en arriver à une exploration et une utilisation de l'espace à des fins véritablement pacifiques, et cela permettra également de préserver les droits légitimes des pays à cet égard.

Compte tenu de ce qui précède, la délégation chinoise a toujours, de façon responsable, participé aux activités de coopération internationale afin de réduire les débris spatiaux. Nous avons également adopté des mesures nationales afin de réduire les débris spatiaux.

Nous avons suivi et respecté les résolutions de l'Assemblée générale et les recommandations du Comité de coordination interinstitutions concernant les débris spatiaux et concernant également les engins spatiaux. Nous avons également respecté les dispositions du Comité concernant les satellites et nous l'avons fait pour les satellites SATA-2 et SINUS-2. Nous avons réalisé les manœuvres de désorbitage de ce satellite afin que ce satellite puisse être placé dans le cimetière approprié. Ce faisant, nous avons protégé l'orbite.

Monsieur le Président, en 2009, nous avons élaboré des réglementations chargées de régir la réduction des débris spatiaux et conformément à toutes ces réglementations, en 2009, la Chine a adopté plusieurs mesures afin de maîtriser et de mieux gérer les débris spatiaux. Conformément à toutes ces mesures, le département scientifique du Centre national a décidé qu'il assumerait la responsabilité concernant la réduction des débris spatiaux. Ce Centre est également responsable du renforcement des capacités et il doit veiller à ce que les projets de recherches spécifiques soient appliqués.

Nous avons également mis en œuvre les Lignes directrices adoptées par le COPUOS et les autres lignes directrices adoptées par d'autres organisations internationales. Ces mesures ont permis de réglementer toutes les questions relevant des débris spatiaux et des objets spatiaux. Toutes ces mesures sont prises en compte lorsqu'il s'agit de décider de lancer ou pas des engins spatiaux. Toutes les phases du projet sont également prises en compte. Ces mesures prévoient également que tout utilisateur d'engin spatial doit adopter des réglementations pour assurer la sécurité et pour réduire les débris spatiaux et doit œuvrer pour empêcher toute collision. Tout cela est très important et ces mesures doivent être respectées par toutes les entités.

Nous avons également créé un centre et ce centre est chargé de collecter des données concernant les opérations de lancement. Nous avons également mis en place un système consistant à élaborer des rapports et à faire en sorte que ces rapports soient analysés afin d'éviter tout risque futur.

Monsieur le Président, les différentes agences et les différentes entités chinoises sont obligées de respecter ces mesures et cela nous

permet de mieux contrôler la question des débris spatiaux en Chine, et cela permettra de véritablement réduire les débris spatiaux. Nous disposons par conséquent de véritables mécanismes nationaux relatifs aux mesures de réduction des débris spatiaux.

La Chine estime qu'il faudrait continuer à débattre de cette question au sein du Sous-Comité juridique afin que l'on puisse procéder à un véritable échange général d'informations. Cela permettra éventuellement d'améliorer nos mécanismes nationaux respectifs et de mieux respecter les Lignes directrices en matière de réduction des débris spatiaux. Nous sommes convaincus qu'un débat sur ce point permettra de trouver une solution au problème des débris spatiaux. Je vous remercie, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je remercie le représentant de la Chine pour cette déclaration. Y a-t-il d'autres délégations qui souhaitent s'exprimer au titre de ce point de l'ordre du jour ? Ce n'est pas le cas. Nous avons donc conclu l'examen du point 11 de l'ordre du jour, "Échange général d'informations sur les mécanismes nationaux relatifs aux mesures de réduction des débris spatiaux".

Échange général d'informations sur les législations nationales relatives à l'exploration et à l'utilisation pacifiques de l'espace extra-atmosphérique (point 12 de l'ordre du jour) (suite)

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Nous allons maintenant poursuivre l'examen du point 12 de l'ordre du jour, "Échange général d'informations sur les législations nationales relatives à l'exploration et à l'utilisation pacifiques de l'espace extra-atmosphérique".

Le premier orateur inscrit sur ma liste est le délégué des États-Unis. Monsieur, vous avez la parole.

M. S. MCDONALD (États-Unis d'Amérique) [*interprétation de l'anglais*] : Merci, Monsieur le Président. C'est un véritable plaisir pour nous que de constater que le Sous-Comité procède à un échange général d'informations sur les législations nationales relatives à l'exploration et à l'utilisation pacifiques de l'espace extra-atmosphérique. Nous estimons que les déclarations qui ont été faites l'année dernière et les exposés étaient riches en informations. Les débats permettront aux membres du Sous-Comité de comprendre les différentes approches qui ont été adoptées par les différents pays sur la question.

Nous nous félicitons surtout du type de débats qui se sont tenus au sein du groupe de travail. Nous avons pu bénéficier bien sûr, des

compétences du Pr Irmgard Marboe et nous attendons avec impatience de pouvoir participer aux sessions du groupe de travail de cette année.

Nous souhaiterions également faire savoir aux membres du Sous-Comité que le représentant de l'Administration de l'Aviation Fédérale, Laura Montgomery, fera un exposé sur "La réglementation américaine en matière de transport spatial commercial" ce matin. Je vous remercie, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je remercie les États-Unis pour cette déclaration. Y a-t-il d'autres délégations qui souhaitent s'exprimer au titre de ce point de l'ordre du jour ? Ce n'est pas le cas. Nous allons par conséquent poursuivre l'examen du point 12, "Échange général d'informations sur les législations nationales relatives à l'exploration et à l'utilisation pacifiques de l'espace extra-atmosphérique", cette après-midi.

Présentations techniques

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Mesdames et Messieurs, nous allons passer maintenant aux présentations techniques. Les présentateurs sont priés de limiter leur présentation à 20 minutes. Je vais donner la parole à Mme Montgomery des États-Unis qui nous fera une présentation sur "Le rôle réglementaire de la F.A.A.".

Mme L. MONTGOMERY (États-Unis d'Amérique) [*interprétation de l'anglais*] : Bonjour, Monsieur le Président. Merci d'avoir inclus la F.A.A. dans les débats du Sous-Comité juridique. C'est un grand plaisir d'être parmi vous. Aujourd'hui, je vais vous parler du rôle réglementaire de la F.A.A. en matière de transport. On vous parlera donc du transport commercial, de l'autorité de l'agence et l'état de l'industrie et notre réglementation dans les vols habités.

Le Gouvernement américain est divisé en trois parties : le Congrès qui est le législatif, écrit les lois, l'exécutif qui applique ces lois, et le judiciaire qui nous juge. La F.A.A. est une des trois agences de l'exécutif qui régleme l'espace commercial. Nous nous occupons du transport. Nous avons la Commission des communications fédérale qui s'occupe des communications spatiales et la NOAA, l'Administration nationale océanique et atmosphérique qui s'occupe de la télédétection.

Les agences administratives sont soumises à la législation sur la procédure administrative qui détermine la façon dont nous promulguons ces réglementations après avoir la possibilité d'avoir les commentaires du public et les autorisations tels que les permis et les licences. Cette législation

détermine également comment nous procédons aux adjudications ou d'autres procédures d'application des règles. L'autorité statutaire de la F.A.A. se trouve dans la législation 49 sous-titre 9, le chapitre 701 autorise le Ministre des transports à autoriser le lancement, la rentrée, les opérations de lancement et de retour réalisées par les citoyens américains ou par les États-Unis. Ils demandent au Ministère d'exercer cette responsabilité conformément aux règlements en matière de santé publique, de sécurité, sécurité de la propriété et les intérêts de sécurité nationale et les intérêts de politique étrangère des États-Unis.

Nous devons également encourager, faciliter et promouvoir les lancements spatiaux commerciaux et les rentrées réalisées par le secteur privé.

Notre mission statutaire comprend différents types d'activités y compris le lancement de lanceurs réutilisables ou à usage unique, l'exploitation des sites de lancement et des vols habités. Les sites de lancement, ou les "*space ports*" comme on les appelle, ont différentes caractéristiques. Certains sont situés sur des zones de lancement fédérales, d'autres sont situés sur une partie de l'aéroport et d'autres sont situés en mer.

Nous n'octroyons pas de licence concernant les activités des autres agences gouvernementales. Le département de la défense et l'administration nationale aéronautique et spatiale procèdent à leurs propres lancements. Si le Gouvernement procède à des activités dans leur propre mandat, nous ne nous en occupons pas. Nous avons accordé des licences à plus de 200 lancements depuis 1989, y compris cinq lancements de Space Ship-1 réutilisable, véhicule qui a obtenu le Prix X. Lorsque nous procédons à une évaluation des licences, nous abordons différents aspects du lancement envisagé. Certains des éléments clés sont qu'une évaluation de la politique nous permet d'évaluer une mission sous l'aspect sécurité nationale et implication de politique étrangère.

Nous procédons à une évaluation de la sécurité pour faire en sorte que la sécurité du public ne soit pas en danger. Dans le cadre de nos spécifications de sécurité aussi bien pour les lanceurs réutilisables qu'à usage unique, nous imposons des contrôles de sécurité positifs. Nous mettons en place une approche de sécurité établissant des seuils maximaux de risques pour les différents dangers. Nous évaluons également l'impact environnemental.

Pour faire en sorte que le lanceur, l'exploitant de lancement reste financièrement responsable pour ses activités. Nous demandons que le détenteur de licence démontre sa

responsabilité financière pour compenser la perte probable maximum et qu'il puisse également compenser les pertes à la propriété publique. En cas d'accident, nous demandons remboursement des dommages au-dessus des montants assurés sous condition d'ouverture de crédit du Congrès. Nous demandons à tous les participants des lancements non habités d'accepter de lever des revendications l'un contre l'autre. L'équipage à bord des vols et les participants doivent également adopter des dérogations et s'engager à ne pas faire de réclamations contre le Gouvernement américain.

Les efforts d'entrepreneuriat complètent le travail d'opérateurs existants. Les vols suborbitaux et des opérations d'orbites proches de la Terre ont attiré l'intérêt des nouveaux entrants, notamment les citoyens privés et les services de charge utile. Pour répondre à ces activités y compris le prix X pour les vols commerciaux suborbitaux, le Congrès a adopté une législation, le Commercial Space Launch Amendments Activités spatiales en 2004, qui rend la F.A.A. responsable de la surveillance des vols spatiaux commerciaux. Cette nouvelle législation établit un régime de consentement informé de tous les participants aux vols. On suppose que l'industrie spatiale a besoin de la même liberté de s'étendre que l'industrie de l'aviation et que les personnes devraient avoir la possibilité de prendre les risques s'ils le souhaitent et s'ils sont suffisamment informés.

Cette nouvelle législation apporte un certain nombre de définitions utiles. La plus importante étant la définition du participant d'un vol spatial. Les personnes qui voyagent sur un nouvel engin ne devraient pas être considérées comme un passager mais comme participant à une aventure tout comme les alpinistes et les parachutistes.

La CSLAA fournit la responsabilité à la FAA pour la sécurité de l'équipage et des participants au vol spatial, mais limite cette responsabilité à 8 jours à moins qu'il y ait eu décès, accident grave ou un événement qui aurait pu aboutir à la mort ou à des blessures graves. Cette législation empêche même des conditions de licence individualisées pour protéger les passagers ou le personnel. Cela ne change pas la capacité de la FAA de protéger le public au sol.

L'équipage et les participants du vol spatial doivent exempter le Gouvernement américain de toute responsabilité. Également, le détenteur de licence ou de permis doit informer le participant au vol et l'équipage que le Gouvernement américain ne certifie pas le lanceur comme sûr ou doit les informer des risques du lancement et des antécédents de sécurité du lanceur.

La FAA publie des réglementations qui se trouvent dans la réglementation fédérale et dans le Code américain de réglementation fédérale qui détermine les vols spatiaux y compris les spécifications de l'équipage et des participants du vol spatial. Parce que les membres de l'équipage sont essentiels pour protéger le public, la FAA les considère comme parties du système de sécurité et il importe donc que l'équipage soit bien formé et démontre sa capacité de faire face au stress pendant le vol. Le pilote et l'opérateur doivent posséder un certificat de pilotage de la FAA et prouver qu'il peut lire les instruments, et il obtient également une formation spécifique pour l'engin spatial.

L'opérateur doit également démontrer sa capacité d'utiliser les instruments de vol. L'opérateur du lancement doit également évaluer les conditions environnementales et fournir un apport d'oxygène suffisant pour l'équipage. L'opérateur du lancement doit également empêcher l'incapacitation de l'équipage à cause d'une dépressurisation de la cabine ou d'un incendie. L'opérateur doit également tenir compte du facteur humain lors de la conception de l'engin spatial. Des tests de vols seront exigés.

Chaque membre d'équipage et chaque participant au vol doit également une dérogation réciproque de plainte envers la FAA. À la différence des clients de charge utile, les participants de vols spatiaux ne doivent pas déroger à leurs revendications de leur plainte envers l'opération. Pour les participants de vols spatiaux, nous demandons une formation, un consentement à pleine connaissance de cause. Nous avons également des prescriptions en matière de sécurité.

La CSLAA établit un régime de permis expérimentaux pour les missiles suborbitaux lancés à des fins de recherche et de développement. La différence entre un permis et une licence est que le permis peut être donné plus facilement qu'une licence et que le permis ne contient pas une offre supplémentaire de payer des compensations dépassant l'assurance exigée.

Alors que les pays utilisent de plus en plus l'espace et que les affaires commerciales deviennent de plus en plus claires, une réglementation devient importante. Je vous invite à visiter le site internet de la FAA et si vous avez des questions vous pouvez me contacter.

J'espère que notre expérience vous a semblé utile et intéressante. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je vous remercie, Madame, pour cette présentation. Avez-vous des questions à poser ? Cela ne semble pas être le cas. C'est une présentation très intéressante. Je vais donner

maintenant la parole à M. Julien Mariez de la France qui nous parlera des lois, décrets et réglementations techniques des opérations spatiales en France.

M. J. MARIEZ (France) : Merci, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs les distingués représentants, je suis très très heureux de présenter dans cette enceinte, comme vous l'avez dit, la loi, les décrets et les réglementations relatives aux opérations spatiales françaises. Le point de départ c'est donc la loi spatiale de fin 2008 dont l'objet est de mettre en œuvre un régime d'autorisation et de contrôle des activités sous juridiction française c'est-à-dire particulièrement celles qui mettent en jeu la responsabilité internationale de l'État français en vertu des traités que nous connaissons tous. Je rappelle ici très rapidement évidemment que la France est un État de lancement responsable pour un certain nombre d'opérations spatiales, au premier rang desquelles les lancements conduits par un espace depuis le centre spatial guyanais à Kourou, mais également la France est également État de lancement quand ses opérateurs de satellites font procéder aux lancements.

L'objectif principal de cette loi c'est évidemment d'assurer la meilleure protection possible des personnes, des biens, de l'environnement et de la santé publique.

Quelques éléments calendaires à présent. La loi du 3 juin 2008. La nouveauté en 2009 ce sont les trois décrets d'applications. Tout d'abord, le décret relatif aux autorisations qui a précisé les conditions, les modalités selon lesquelles les autorisations seraient données par le Gouvernement français. Le deuxième décret c'est le décret relatif à la sauvegarde des opérations de lancement menées au Centre spatial guyanais. Le troisième décret enfin, c'est un décret relatif aux données d'origine spatiale.

Dans la foulée de ces décrets seront adoptées très prochainement, elles sont finalisées mais pas encore formellement adoptées, des réglementations sous forme d'arrêtés. Tout d'abord, l'arrêté technique en vertu duquel seront autorisées les opérations françaises. Cet arrêté, je le signale, sera soumis à la Commission européenne en vertu d'une directive de 1998. Un deuxième arrêté pris par le Président du CNES qui portera réglementation de sauvegarde au Centre spatial guyanais. Et enfin, un troisième arrêté qui précisera les informations d'immatriculation à fournir par les opérateurs spatiaux.

Une date très importante à retenir, que j'ai mise en rouge dans la présentation, c'est la date du 10 décembre 2010, date à laquelle le régime d'autorisation et de contrôle entrera pleinement en

vigueur. Cela veut dire que toutes les opérations spatiales, les lancements depuis le CSG ou les opérations de mise en orbite de satellites français qui interviendront à compter de cette date, devront être formellement autorisées par le Gouvernement. J'ai mis ici, pour mieux comprendre l'architecture juridique, un schéma. Vous voyez tout en haut la loi spatiale qui modifie aussi la loi du CNES, en-dessous les trois décrets et les trois arrêtés qui en découlent.

S'agissant du régime d'autorisation, quelles sont les quatre questions qu'on peut se poser et auxquelles je vais essayer de répondre. Tout d'abord, quelles sont les opérations spatiales concernées par ce régime ? Puis, quelles sont les conditions qui permettent d'octroyer ces autorisations ? Quelles sont les différents types d'autorisations ? Et enfin, quelle est la procédure en vertu de laquelle seront octroyées ces autorisations ?

S'agissant du premier point, le champ d'application des autorisations, on peut résumer ceci en trois points, trois cas qui sont soumis à autorisation. Le premier c'est le cas de l'opérateur de lancement qu'il soit français ou étranger qui opère depuis le territoire français. Actuellement, nous avons l'opérateur Ariane Espace qui est un opérateur français et qui opère depuis le territoire français en Guyane. Deuxième cas, c'est l'opérateur de lancement français, pas étranger, français, qui opère depuis un territoire étranger. Et enfin, le troisième cas, c'est la personne française qui fait procéder à un lancement ou qui, plus globalement, assure la maîtrise en orbite de cet objet spatial.

Je précise, sur ce dernier point, je pense que c'est important pour les délégations ici présentes qui peuvent être par ailleurs, clients d'Ariane Espace, que les clients d'Ariane Espace, les opérateurs de satellites qui font lancer leurs satellites par Ariane actuellement, ne sont pas du tout soumis au régime d'autorisations français, puisque pour la phase de lancement c'est Ariane Espace qui devra avoir l'autorisation de lancement, et pour la phase de maîtrise, cet objet n'étant pas sous juridiction française, l'État français n'a pas à autoriser ou à contrôler ces satellites.

Deux cas plus marginaux d'autorisations, à côté des trois cas principaux, qui sont les cas de transfert en orbite qui devront, d'après la loi française, être autorisés par le Gouvernement, et ce dans les deux sens, c'est-à-dire le cas où un opérateur français entend céder à un tiers la maîtrise en orbite d'un satellite, et le cas où un opérateur français entend prendre la maîtrise d'un satellite initialement opéré par un opérateur étranger.

Quelles sont désormais les conditions d'autorisation ? Le principe général c'est que l'autorisation sera accordée par le Ministre en charge de l'espace selon la procédure suivante : tout d'abord, un examen administratif qui sera conduit directement par le Ministre en charge de l'espace et qui veillera à s'assurer que les opérateurs disposent des garanties financières, professionnelles et morales suffisantes pour exercer, entre guillemets, le métier d'opérateur. Deuxième aspect, c'est un examen technique qui est confié par la loi au CNES et en vertu duquel le CNES contrôlera la conformité des systèmes et procédures mis en œuvre par l'opérateur par rapport à une réglementation technique qui est arrêtée par le Ministre sur proposition du CNES.

Également, je le signale parce que c'est assez important, il y a une obligation d'assurance ou de garantie financière équivalente qui pèse sur l'opérateur.

Quels sont les différents cas d'autorisation que la loi a prévus ? Évidemment, la première d'entre elles c'est l'autorisation simple, c'est-à-dire que l'opérateur qui la demande devra à chaque fois démontrer qu'il dispose des garanties administratives et que son système est conforme à la réglementation technique.

Évidemment, pour simplifier la procédure le législateur français a prévu un système de licences à trois niveaux. Tout d'abord, une licence d'opérateur qui est une licence qui permettra à l'opérateur de se voir reconnaître pour une durée donnée, 10 ans maximum, qu'il remplit pour cette période les critères moraux, administratifs et financiers.

Deuxième cas de licence qui est complémentaire d'ailleurs de la première, c'est la licence technique. C'est la licence qui va constater, pour une période donnée encore une fois, 10 ans maximum, que le système dans sa définition générique est conforme à la réglementation. Ensuite, l'opérateur qui dispose de cette licence devra demander malgré tout, une autorisation individuelle pour chaque opération spatiale, mais cette autorisation sera évidemment simplifiée. Elle sera accordée selon un délai plus court et le contrôle de conformité qui y sera associé ne portera que sur la différence, le delta entre ce qui a été licencié, ce que l'on peut appeler dans le jargon, le système qualifié, et l'objet spatial qui est effectivement prêt à être opéré.

Troisième cas de licence, c'est une licence qui vaut autorisation pour une période donnée. Dans cette hypothèse, l'opérateur qui en dispose sera dispensé de devoir demander une autorisation au cas par cas pour chaque opération qu'il doit mettre en œuvre pendant la durée de validité de la

licence. Le Gouvernement français a souhaité limiter cette licence valant autorisation aux seuls cas de maîtrise en orbite. C'est-à-dire que les lancements français ne pourront pas bénéficier de cette autorisation et devront à chaque fois passer par une autorisation individuelle, en plus de la licence technique, évidemment.

Je vous ai mis, mais je ne compte pas forcément m'appesantir sur ces planches, mais c'était pour vous donner une idée de la procédure en vertu de laquelle seront autorisées les opérations spatiales. Tout part évidemment de l'opérateur qui transmet un dossier de demande au Ministère de l'espace. Si le dossier est incomplet, il devra le compléter. Une fois que le dossier est complet, le délai d'instruction du Ministère démarre, le Ministère a quatre mois pour répondre. Dans ce délai de quatre mois, le CNES aura deux mois pour se prononcer sur la conformité technique. Il transmet son avis au Ministère, lequel élabore un projet d'arrêté qu'il transmet à l'opérateur. L'opérateur peut faire ses observations sur le projet d'arrêté, surtout évidemment si l'arrêté prévoit le refus d'autorisation et ensuite, une fois que l'opérateur a fait ses remarques, le Ministère en tient compte ou pas, et émet l'arrêté d'autorisation de l'opération spatiale. Ça c'est le schéma pour avoir une autorisation simple ou bien une licence.

Dans le cas où l'opérateur dispose d'une licence en vertu du schéma que je viens d'exposer, le schéma d'autorisation simplifié est le suivant. Le délai d'instruction du Ministère est de deux mois avec un mois seulement pour le CNES et il n'y a pas de procédure de commentaire de l'opérateur sur le projet d'arrêté. Donc la procédure, les délais sont quand même très simplifiés pour les autorisations dans le cadre d'une licence technique.

Un point important également qui a été introduit par le décret relatif aux autorisations, c'est que parallèlement au régime d'autorisation proprement dit, le Gouvernement a mis en place un régime d'attestation préliminaire de conformité. En vertu de ce régime, tout développeur, pas forcément l'opérateur, mais tout développeur d'un système spatial ou d'un sous-système important peut saisir le CNES très en amont pendant le développement du système spatial en question pour permettre au CNES de s'assurer que ce sous-système est conforme à tout ou partie de la réglementation. Évidemment ce système vise à permettre au Gouvernement de s'impliquer très en amont dans le développement des projets spatiaux et donc d'éviter les autorisations ou les refus d'autorisation coupe-raie qui pourraient intervenir si jamais le développeur n'a pas fait appel à ce mécanisme. Ce mécanisme est facultatif, il n'est pas obligatoire et évidemment, le document de conformité préliminaire qui sera émis par le CNES pourra être

utilisé ensuite par l'opérateur quand il demandera l'autorisation formelle d'effectuer son opération spatiale.

Une fois que l'autorisation est accordée, l'opérateur n'en a pas fini avec le Gouvernement français, entre guillemets, puisqu'il y a un régime de contrôle pendant la préparation et la conduite de l'opération spatiale, plus un régime de sauvegarde pour les activités de lancement menées depuis le Centre spatial guyanais. Ce régime de contrôle part du principe que l'autorisation sera donnée à un moment donné du processus de développement du système spatial mais qu'une fois que l'autorisation est donnée, le Gouvernement doit quand même s'assurer pendant la préparation de l'opération, que le système spatial qui a été autorisé respecte toujours les conditions qui ont présidé à l'autorisation. Donc, l'autorisation prévoira des prescriptions qui seront des points de contrôle à définir entre l'opérateur et le Gouvernement, qui permettront de s'assurer jusqu'au début de l'opération que les conditions d'octroi de l'autorisation sont toujours respectées. Donc, vous avez un régime qui est mis en place avec des contrôles par des agents de l'État, notamment des agents du CNES, et ce contrôle pourra intervenir pendant la préparation de l'opération mais aussi pendant sa conduite.

S'agissant du cas particulier du Centre spatial guyanais, il faut préciser que le Président du CNES se voit accorder un pouvoir de ce que l'on appelle de police spéciale en droit français, qui est un régime en vertu duquel il disposera d'une compétence, d'une mission de sauvegarde au Centre spatial guyanais, c'est-à-dire qu'il devra élaborer les règles de sauvegarde applicables aux opérations de lancement au Centre spatial guyanais et devra les faire respecter par toutes les entités qui sont présentes dans l'enceinte du Centre spatial guyanais. Donc l'opérateur de lancement, évidemment, mais aussi l'ensemble des industriels présents sur la base.

S'agissant désormais des réglementations techniques qui sont élaborées, il y en a plusieurs. Tout d'abord, une réglementation sur les opérations de lancement qui est complétée par un guide de bonnes pratiques. Ensuite, une réglementation sur les opérations de maîtrise en orbite également complétée par un guide des bonnes pratiques. Un arrêté de sauvegarde au CSG pris par le Président du CNES et donc un guide des bonnes pratiques sera élaboré par le CNES en concertation avec l'ensemble du secteur spatial français qui permettra de codifier les meilleures pratiques actuelles de façon à ne pas imposer de nouvelles contraintes à l'industrie spatiale française et européenne.

Ces réglementations techniques ne sont pas encore adoptées, comme je l'ai dit, je ne rentrerai donc pas dans le détail de leur contenu. Je vais juste souligner quelques traits marquants de ces réglementations. Tout d'abord, elles seront aussi proches que possible des pratiques actuelles du secteur spatial européen de façon, encore une fois, à ne pas créer de nouvelles contraintes pour cette industrie. Elles seront également inspirées des meilleurs standards internationaux et européens au premier rang desquels, pour les débris spatiaux, par exemple, celles du COPUOS, et elles devront être compatibles avec les réglementations spécifiques aux différents ensembles de lancement.

Un point rapide sur les activités spatiales gouvernementales. Il faut savoir que les opérations spatiales menées par le CNES ne sont pas comprises dans le régime d'autorisation puisque le CNES est contrôlé par ailleurs par le Gouvernement pour tous ses programmes, donc on n'a pas jugé utile de soumettre les opérations du CNES à ce régime. En revanche, les autres activités publiques de défense ou les activités scientifiques seront, a priori, soumises au régime d'autorisation.

Un des derniers points que je veux aborder ici, c'est le régime de responsabilité puisque la loi spatiale prévoit en fait une répartition de la responsabilité entre l'État et l'opérateur. L'objectif de ce régime c'est que l'opérateur, quel que soit le recours qui soit engagé par la victime, soit toujours responsable du même montant. Dans le cas n° 1, si l'opérateur est poursuivi et condamné par un tribunal national, il pourra se retourner contre l'État français afin d'obtenir sa garantie. La garantie de l'État français jouera en fait au-delà d'un certain montant, c'est-à-dire que l'opérateur sera responsable pour une somme donnée et qu'au-delà de cette somme, c'est le Gouvernement français qui assumera l'intégralité des dommages. Parallèlement, si c'est le Gouvernement français qui est poursuivi sur le fondement de la Convention de 1972 sur la responsabilité internationale, ce gouvernement pourra exercer une action récursoire contre l'opérateur de façon à obtenir réparation de la somme pour laquelle l'opérateur est responsable et pour laquelle il doit s'assurer.

L'immatriculation je ne l'aborde pas puisque mon collègue Mario Hucteau vous l'a présentée longuement il y a quelques jours. J'en ai donc fini avec cette présentation. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je vous remercie pour cet exposé M. Mariez. Y a-t-il des délégations qui souhaitent poser des questions ? La Chine, vous avez la parole.

M. Y. XU (Chine) [*interprétation de l'anglais*] : Merci, Monsieur le Président. La Chine

souhaiterait commencer par remercier le délégué de la France pour cet exposé. Nous nous félicitons des efforts qui ont été réalisés. Nous nous félicitons des efforts de transparence et nous vous remercions également pour avoir partagé avec nous l'expérience française.

J'ai écouté avec attention cet exposé de la France. Je pense que M. Mariez a indiqué qu'il existe différents types de réglementations qui vont être adoptées dans un avenir proche. Je souhaiterais en savoir un petit peu plus. Est-ce qu'il y a une réglementation en matière d'immatriculation ? Parce que ces réglementations en matière d'immatriculation, en fait, visent les opérateurs spatiaux. Je me demande par conséquent quel sera le rôle des opérateurs spatiaux. Parce qu'en écoutant ce qui a été dit, il semblerait que les opérateurs soient visés lorsque l'on parle de l'immatriculation des objets spatiaux et lorsque l'on parle des activités de lancement. Par exemple, dans la charte on parle déjà d'immatriculation et on a parlé également des différents ministères impliqués. De quel type de réglementation s'agit-il lorsque l'on évoque l'immatriculation ? Est-ce que l'on pourrait en savoir un petit peu plus à ce sujet ? Est-ce que l'on pourrait obtenir des informations supplémentaires concernant ce type de réglementation en particulier ? Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je remercie le délégué de la Chine pour cette question. Je donne la parole à la France.

M. J. MARIEZ (France) : Merci, Monsieur le Président. Je voudrais remercier le distingué représentant de la Chine pour ces commentaires et sa question et évidemment je vais y répondre.

Vous avez raison, le régime français prévoit effectivement une réglementation sur l'immatriculation. Elle prévoit tout d'abord, je pense que Mario Hucteau vous l'a présentée, elle prévoit tout d'abord que le CNES est chargé par le Gouvernement d'assurer la tenue d'un registre national d'immatriculation pour le compte du Gouvernement. Évidemment, un arrêté est en cours d'élaboration qui prévoit les informations à donner par l'opérateur, vous avez raison, c'est effectivement l'opérateur qui devra donner au CNES toutes les informations requises de façon à ce que le CNES et ensuite le Gouvernement français puisse satisfaire à ses obligations en matière d'immatriculation.

S'agissant des informations que l'opérateur devra fournir au CNES, ce sont toutes les informations qui sont prévues dans la Convention de 1975 sur l'immatriculation complétées par deux types d'informations qui ne sont pas prévues par la Convention, d'une part la désignation, le cas

échéant, du propriétaire, du constructeur ou du développeur de l'objet spatial et également une information sur l'état opérationnel de l'objet spatial. Savoir si l'objet est en bon état de marche ou pas. Évidemment, l'opérateur a une obligation de tenir le CNES informé de toute évolution qui pourrait survenir. Si un satellite au départ, fonctionne et qu'en cours de route il ne fonctionne plus, l'opérateur devra le signaler au CNES qui répercutera dans le registre national l'information correspondante.

Je ne sais pas si cette réponse vous satisfait, si vous souhaitez en savoir plus.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je remercie le délégué de la France pour cette réponse. Y a-t-il d'autres délégations qui souhaitent poser des questions ? La Chine et après la Corée. La Chine.

M. Y. XU (Chine) [*interprétation de l'anglais*] : Merci, Monsieur le Président. Je voudrais également remercier notre collègue français pour ses explications supplémentaires. Mais ma question porte sur l'immatriculation dans le cadre de la procédure d'autorisation. Je ne souhaite pas évoquer la Convention. Mais en écoutant ce qui a été dit par les exposés, il y a différentes phases dans ce processus d'autorisation. Dans certains cas, vous avez besoin de l'immatriculation et vous avez également parlé d'une législation concernant les opérations et même dans le tableau que vous avez montré, vous avez dit que l'opérateur devait transmettre des informations au Ministère, et après il y a immatriculation. Mais de quel type d'immatriculation est-ce que vous parlez à ce stade, parce qu'il n'y a pas eu de lancement encore ?

Ma question porte uniquement sur l'immatriculation. De quel type d'immatriculation a-t-on besoin dans ce stade ? Et quelles sont les différentes étapes prévues ?

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je remercie la Chine pour cette question. La France, vous avez la parole.

M. J. MARIEZ (France) : Merci, Monsieur le Président. Effectivement, je n'ai peut-être pas été assez clair sur ce que l'on entend par immatriculation. En fait, ce qu'il faut savoir c'est que l'obligation qui est à la charge de l'opérateur de fournir les informations au CNES, elle n'intervient qu'après le début de l'opération, c'est-à-dire qu'on ne demande rien à l'opérateur avant le début de l'opération. Mais une fois que l'opération a commencé, l'opérateur doit fournir les informations dans un délai de deux mois. Donc, ce qui est effectué par le CNES c'est bien la tenue d'un registre national d'immatriculation et ensuite les

informations sont fournies ici à l'ONU pour l'immatriculation, je dirais, internationale.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je remercie le délégué de la France pour ces explications supplémentaires et je donne la parole à la Corée qui, je pense, a une question à vous poser. La Corée, vous avez la parole.

M. W.-h. PARK (République de Corée) [*interprétation de l'anglais*] : Merci, Monsieur le Président. Je voudrais remercier les États-Unis et la France pour leurs exposés riches en informations. Je voudrais rebondir sur ce qui a été dit par les États-Unis.

Pour ce qui est des vols spatiaux, lorsque vous avez des personnes visées par ces vols, la législation américaine semble définir cette personne comme étant un participant et non pas une personne. Je voudrais savoir quels sont les classements prévus dans la législation américaine. Donc, toute personne qui se trouverait sur un vol spatial ne serait pas un passager et serait par conséquent un participant.

J'ai également une autre question à poser. Nous savons qu'il y a eu six ou sept touristes de l'espace jusqu'à présent. La délégation de la Fédération de Russie pourrait peut-être répondre à cette question. Est-ce que ces touristes spatiaux sont assurés ? Si oui, de quel type d'assurance il s'agit ?

Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je remercie la Corée. Vous avez posé une question aux États-Unis et vous avez posé également une question à la France ou pas ? La France, est-ce que vous avez une observation à faire après la question qui a été posée par la Corée ? Non. Les États-Unis, vous avez une observation à faire ?

Mme L. MONTGOMERY (États-Unis d'Amérique) [*interprétation de l'anglais*] : Oui, Monsieur le Président. Je voudrais remercier la Corée pour cette excellente question. Effectivement, dans la législation américaine, on appelle un passager, un participant au vol spatial et nous l'avons de propos délibéré. Il s'agit d'une décision philosophique qui a été adoptée. Cela permet aux personnes de se rendre dans l'espace même s'il s'agit encore d'un risque. Encore une fois, la sûreté n'est pas assurée à 100%, ce n'est pas comme prendre l'avion, et pourtant il y a encore des touristes, des gens qui veulent participer à ces vols. Nous avons justement, en utilisant le mot participant, nous avons essayé de montrer que participer à un vol spatial n'est pas comme prendre l'avion. Dans la législation, on s'est référé surtout à la première époque de l'aviation où vous pouviez

par exemple monter sur un petit avion en bois et faire le tour d'un petit lot de terrain. À ce moment-là il n'y avait pas de réglementation du Gouvernement, c'était au début du siècle dernier. Mais maintenant, il existe une réglementation et on souhaite protéger les populations. Le Congrès a décidé de parler de participants afin que l'industrie spatiale comprenne quelle était la situation. Encore une fois, on a donné à l'industrie spatiale la même liberté qui avait été octroyée à l'industrie de l'aviation au début du siècle dernier.

Encore une fois, la sécurité des vols spatiaux n'est pas la même que la sécurité des vols en avion. C'est la raison pour laquelle de participants et non pas de passagers car il faut que le participant sache qu'il y a risque. Vous savez, les personnes peuvent prendre l'avion et après peuvent utiliser leur parachute. Mais si vous voulez le faire, c'est votre décision. Pour ce qui est de l'espace, nous avons souhaité que les participants sachent qu'il y avait un risque. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je remercie les États-Unis pour cette explication et je remercie également la France pour son excellent exposé technique. Avez-vous d'autres questions à poser ou d'autres observations à faire, des questions à poser à la France ? L'Arabie saoudite, vous avez la parole.

M. M. A. TARABZOUNI (Arabie saoudite) [*interprétation de l'anglais*] : Merci, Monsieur le Président. Je voudrais rebondir à la question qui a été posée par la Corée. La Corée a posé une question à la Fédération de Russie. Est-ce que les passagers des vols spatiaux sont assurés ? Si oui, de quel type d'assurance s'agit-il ? J'aimerais bien avoir une réponse à cette question. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : C'est une question qui s'adresse à la Fédération de Russie. Est-ce que vous avez une réponse à cette question ? La Russie, vous avez la parole.

M. V. Y. TITUSHKIN (Fédération de Russie) [*interprétation de l'anglais*] : Merci, Monsieur le Président. Les vols habités, les touristes spatiaux font l'objet d'un contrat, il y a un contrat qui est conclu entre la personne et l'Agence spatiale russe. Je ne sais pas quelles sont les dispositions juridiques précises de ce contrat, mais je suis sûr que ces contrats prévoient probablement des assurances et prévoient également des

dispositions en matière de sûreté personnelle. Donc, je suis convaincu qu'il y a des dispositions en ce sens mais je ne peux pas vous transmettre des détails précis à ce sujet.

Le PRÉSIDENT [*interprétation de l'anglais*] : Je remercie la Fédération de Russie pour cette explication. D'autres observations ? Ce n'est pas le cas. Je vais bientôt lever la séance afin que le groupe de travail chargé d'examiner le point 7 de l'ordre du jour puisse tenir sa troisième réunion. Ce groupe de travail est présidé par M. José Monserrat Filho du Brésil

Je voudrais juste rappeler aux délégations quel sera notre programme de travail pour cette après-midi. Nous allons reprendre nos travaux à 15 heures et nous allons poursuivre et j'espère suspendre l'examen du point 7 a) de l'ordre du jour, "Questions relatives à la définition et à la délimitation de l'espace", après l'adoption du rapport du groupe de travail et nous allons conclure l'examen du point 7 b) de l'ordre du jour, "Questions relatives aux caractéristiques et à l'utilisation de l'orbite des satellites géostationnaires".

Nous allons également poursuivre et espérons conclure l'examen du point 10, "Renforcement des capacités dans le domaine du droit spatial". Nous allons poursuivre l'examen du point 12, "Échange général d'informations sur les législations nationales relatives à l'exploration et à l'utilisation pacifiques de l'espace extra-atmosphérique".

Nous leverons après la séance afin que le groupe de travail chargé d'examiner le point 12 de l'ordre du jour puisse tenir sa première réunion. Ce groupe de travail est présidé par Mme Irmgard Marboe d'Autriche.

Avez-vous des questions ou des observations sur le programme de travail prévu pour cette après-midi ? Ce n'est pas le cas.

J'invite M. José Monserrat Filho du Brésil à venir présider la troisième réunion du groupe de travail chargé d'examiner le point 7 de l'ordre du jour.

La séance plénière est levée et nous reprendrons nos travaux à 15 heures. Je vous remercie de votre attention.

La séance est levée à 11 h 20.