Nations Unies A/AC.105/1039/Add.12

Assemblée générale

Distr. générale
11 janvier 2019
Français
Original : anglais

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

Page

II. Réponses reçues d'États Membres 2
Autriche 2
Myanmar 2
Pakistan 4
Arabie saoudite 5
III. Réponses reçues des observateurs permanents auprès du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra atmosphérique 7
Secure World Foundation 7

V.19-00203 (F) 040219 050219

Merci de recycler

II. Réponses reçues d'États Membres

Autriche

[Original : anglais]
[18 décembre 2018]

Question a). Existe-t-il un rapport entre les plans visant à établir un système de gestion du trafic spatial et la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique ?

La mise en place d'un système de gestion du trafic spatial pourrait améliorer la sécurité et la viabilité des activités spatiales dans de nombreux domaines, grâce, par exemple, à de meilleurs échanges d'informations sur l'environnement spatial ; à de meilleures procédures d'immatriculation ; à des mécanismes de notification des lancements, des manœuvres sur orbite et des rentrées dans l'atmosphère des objets spatiaux ; à des dispositions relatives à la sécurité ; à des règles concernant les débris spatiaux ; et à des dispositions relatives à l'environnement.

S'il importe qu'un tel système garantisse la sécurité juridique par son champ d'application, il est également essentiel qu'il présente la souplesse voulue pour s'adapter aux évolutions techniques progressives susceptibles de rendre plus difficile la détermination d'une frontière fixe entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique.

Par conséquent, il apparaît plus important de définir les activités couvertes par un système de gestion du trafic spatial que d'établir une délimitation fixe de l'espace extra-atmosphérique. À cet égard, il semble utile d'adopter une approche globale qui permette de couvrir l'ensemble des activités spatiales, y compris le lancement, l'exploitation en orbite et le dégagement à l'issue des missions.

En outre, une coordination étroite entre la gestion du trafic aérien et celle du trafic spatial semble être de la plus haute importance pour garantir la sécurité des deux types de trafic, étant donné que les activités spatiales comprennent généralement le lancement depuis la Terre, le transport via l'espace aérien et la rentrée dans l'atmosphère.

Par ailleurs, la tenue d'un débat au niveau international concernant la portée, la teneur et la nature d'un futur système de gestion du trafic spatial apparaît indispensable pour garantir la sécurité et la viabilité des activités spatiales et éviter toute divergence en matière de pratiques et de réglementation aux niveaux national, régional et international.

Questions b) à g)

Prière de voir les réponses de l'Autriche figurant dans le document A/AC.105/1039/Add.9.

Myanmar

[Original : anglais]
[28 décembre 2018]

Question a). Existe-t-il un rapport entre les plans visant à établir un système de gestion du trafic spatial et la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique ?

Oui. Le Myanmar est d'avis que la mise en place d'un système de gestion du trafic spatial peut aider à contenir dans l'avenir l'augmentation du nombre d'objets inutiles à la communauté spatiale. Par ailleurs, l'élaboration d'un plan visant à gérer au mieux le trafic spatial ne devrait être envisagée qu'une fois l'espace extra-atmosphérique clairement défini et limité.

Question b). 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 la délimitation de l'espace extra-atmosphérique ?

Oui. Les vols suborbitaux s'effectuent dans l'espace extra-atmosphérique pour une durée limitée ; ils ne peuvent pas rester en orbite et doivent rentrer dans l'atmosphère terrestre. On peut donc dire qu'ils se déroulent dans la zone correspondant à l'espace extra-atmosphérique, dans la zone correspondant à l'espace proche et dans la zone correspondant à l'espace aérien, et qu'ils peuvent facilement violer la souveraineté et l'espace aérien d'autres pays en cas de défaillance opérationnelle. Ainsi, les vols suborbitaux ont un rapport direct avec la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique.

Question c). 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 ?

Une définition juridique claire, stable et uniforme des vols suborbitaux présentera un intérêt pratique pour les États et autres acteurs qui prévoient d'exploiter le type de véhicules concerné, mais n'en aura pas pour le Myanmar, dont le système satellitaire national en est au stade de la planification et qui n'a pas à ce jour de projet de vol suborbital.

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

On pourrait les définir comme de futurs véhicules de transport spatial construits à des fins commerciales et destinés à des gens aisés qui souhaitent voyager dans l'espace à des fins récréatives.

Question e). 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 ?

Le droit aérien et le droit de l'espace pourraient tous deux s'appliquer à ces vols, car ceux-ci se déroulent dans les trois zones situées au-dessus de la Terre. En outre, il importe de leur appliquer le régime du droit aérospatial, récemment créé et délimité.

Question f). 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 de l'espace ?

Compte tenu des évolutions techniques actuelles au sein de la communauté spatiale, il faudrait ajouter au droit de l'espace existant des dispositions visant à couvrir les questions relatives aux vols suborbitaux.

Par conséquent, la définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains aura un impact sur l'élaboration progressive du droit de l'espace.

Question g). 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.

Le Myanmar souhaiterait proposer, dans le cadre de ladite définition, l'examen des questions suivantes :

a) Comment les entreprises qui organisent des vols suborbitaux assureront-elles la sécurité des touristes de l'espace ou des participants pendant les vols ?

b) Combien de temps devrait-il s'écouler entre deux vols suborbitaux effectués par un même engin spatial ?

c) Combien de vols spatiaux un engin spatial peut-il accomplir pendant sa durée de vie ?

d) Quels aspects de la sécurité et de l'utilisation pacifique des vols suborbitaux peut-on prendre en compte dans la définition sans porter préjudice aux communautés sociale et spatiale ?

e) Quelles mesures prévoit-on en matière d'assurance ou d'indemnisation en cas de dommages subis par les participants lors de vols spatiaux ?

Pakistan

[Original : anglais]
[7 janvier 2019]

Question a). Existe-t-il un rapport entre les plans visant à établir un système de gestion du trafic spatial et la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique ?

Compte tenu des évolutions et avancées récentes des techniques spatiales et de la croissance rapide de l'intérêt pour les activités de transport spatial, et dans la mesure où les lanceurs spatiaux et les véhicules de rentrée peuvent emprunter l'espace aérien d'un ou de plusieurs pays durant leurs activités de transport, il est devenu important de définir la limite entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique, de manière à pouvoir distinguer clairement les activités qui relèvent du trafic aérien de celles qui relèvent du trafic spatial. Pour mettre en place un système de gestion du trafic spatial, il serait bon de définir les limites d'un tel système.

Question b). 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 la délimitation de l'espace extra-atmosphérique ?

Comme indiqué ci-dessus, un véhicule qui transporte une charge utile scientifique et/ou des êtres humains est susceptible d'entrer dans l'espace extra-atmosphérique et d'emprunter l'espace aérien d'un ou de plusieurs pays durant ses activités de transport. Par conséquent, il semble important de définir les limites de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique. Les pays qui prévoient d'effectuer des vols suborbitaux devraient savoir à quel endroit et quel moment s'appliquent les législations et réglementations relatives à l'espace extra-atmosphérique et à quel endroit et quel moment s'appliquent les législations et réglementations relatives à l'espace aérien. Le Pakistan estime que l'on pourrait établir un accord ou un cadre international afin de définir l'immatriculation, l'autorisation et l'octroi de droits de passage aux fins de l'exécution d'activités spatiales commerciales (aérospatiales/suborbitales) pendant le lancement et la rentrée.

Question c). 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 ?

La définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains aura pour intérêt pratique d'établir une distinction entre ces vols et ceux qui auront pour but d'élaborer, de tester, de fournir ou de déployer des systèmes d'armes. Cette définition facilitera également la mise au point du régime et/ou des directives juridiques applicables aux vols suborbitaux.

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

Les vols suborbitaux sont des vols effectués à très haute altitude qui peuvent entrer dans l'espace extra-atmosphérique mais n'atteignent pas la vitesse nécessaire pour accomplir une ou plusieurs orbites autour de la Terre. La définition des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains devrait comporter des dispositions relatives aux fins pacifiques des charges utiles scientifiques. Ces charges utiles ne devraient contenir aucune arme ou autre objet pouvant servir à un système d'armes ou en faire partie, ni aucun objet pouvant constituer une menace pour des biens situés dans l'espace ou sur Terre.

Il est nécessaire d'établir une définition juridique des vols suborbitaux ; toutefois, on pourrait opérer des distinctions entre les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et les vols spatiaux habités, en se basant sur des critères précis, tels que :

a) Une déclaration publique de l'exploitant du vol suborbital indiquant l'objet, le but et la charge utile du vol suborbital ;

b) Une déclaration publique de l'exploitant du vol suborbital indiquant la trajectoire complète du vol ;

c) Une évaluation et une déclaration de l'exploitant du vol suborbital au sujet de la sécurité du vol et de ses effets sur les autres États, notamment de ses effets sur l'environnement ;

d) Les droits et obligations de l'exploitant du vol suborbital ;

e) Les droits et obligations des autres États concernés par le vol suborbital.

Question e). 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 ?

Le Pakistan juge essentiel que le secteur de l'aviation et le secteur spatial contribuent tous deux à mettre en place un cadre juridique pour les vols suborbitaux, notamment à définir ces vols et leur rapport avec la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique, ainsi que les types de législation (lois sur l'espace aérien/traités relatifs à l'espace) applicables aux missions, afin de trouver une solution globale à cette question. À cet égard, le Bureau des affaires spatiales et l'Organisation de l'aviation civile internationale auraient un rôle fondamental à jouer.

Question f). 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 de l'espace ?

Dans la mesure où la définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains aura pour intérêt pratique d'établir une distinction entre ces vols et ceux qui auront pour but d'élaborer, de tester, de fournir ou de déployer des systèmes d'armes, elle facilitera l'élaboration d'un instrument international juridiquement contraignant visant à empêcher une course aux armements dans l'espace, et notamment le déploiement d'armes dans l'espace.

Arabie saoudite

[Original : arabe]
[18 décembre 2018]

1. Le terme « vol suborbital » renvoie à des véhicules qui, aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains, sont lancés à une altitude suffisamment élevée pour entrer dans l'espace extra-atmosphérique (soit entre 80 km et 150 km au-dessus du niveau de la mer), mais à une vitesse ne leur permettant pas

d'être mis sur orbite autour de la Terre. Par conséquent, il existe un rapport direct entre la définition des vols suborbitaux et la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique. Il est nécessaire de mettre en place des cadres réglementaires applicables à ce type de vols.

2. On peut définir un véhicule suborbital comme un aéronef qui peut être utilisé comme engin spatial ou comme un engin spatial qui peut être utilisé comme aéronef. Pour en donner une définition précise, il faut déterminer, conformément aux instruments juridiques internationaux et aux normes nationales et internationales régissant l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique, la tâche pour laquelle est lancé le véhicule. L'Arabie saoudite estime donc qu'il est nécessaire d'établir une définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains, afin de garantir aux États et aux acteurs non étatiques une sécurité juridique concernant les droits et obligations que leur confèrent la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie), la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux (Convention sur la responsabilité) et d'autres conventions et principes.

3. L'Arabie saoudite est d'avis qu'il serait opportun d'examiner la définition des vols suborbitaux lors des réunions du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique et de ses deux sous-comités. Le Royaume souligne qu'il importe que l'Organisation de l'aviation civile internationale participe aux débats sur la détermination de la responsabilité. Pour l'heure, il n'est pas possible de définir les vols suborbitaux, car l'espace extra-atmosphérique n'a pas été délimité.

4. La question de savoir si un vol suborbital effectué aux fins d'une mission scientifique et/ou du transport d'êtres humains est défini comme tel dépend de la mission pour laquelle il est lancé et relève de la Convention de Varsovie (droit aérien), de la Convention sur la responsabilité (droit de l'espace), de l'Accord sur le sauvetage des astronautes, le retour des astronautes et la restitution des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique, 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, et d'autres accords et principes.

5. Il n'est pas possible de déterminer l'impact que la définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains aura sur l'élaboration progressive du droit de l'espace en l'absence de cadre qui réglemente ces vols d'une manière sûre et efficace.

6. a) Oui, le Royaume accepte de débattre avec d'autres pays sur la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique, afin de parvenir à une convergence de vues et d'aboutir à une solution satisfaisante pour tous.

b) La multiplicité des buts et des motifs des vols suborbitaux soulève des questions au sujet des voyageurs spatiaux (comme celle de savoir si ce sont ou non des astronautes) et des vols traversant l'espace aérien d'autres pays. Il est donc nécessaire d'établir des instruments internationaux contraignants afin de définir les vols suborbitaux et l'objectif des activités qui seront menées durant ces vols. Il faut également élaborer une définition juridique des objets spatiaux et des activités qu'ils permettent de réaliser et mettre en place un cadre juridique pour l'immatriculation des objets spatiaux suborbitaux.

III. Réponses reçues des observateurs permanents auprès du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique

Secure World Foundation

[Original : anglais]
[18 décembre 2018]

Question a). Existe-t-il un rapport entre les plans visant à établir un système de gestion du trafic spatial et la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique ?

Pas nécessairement. Les systèmes de gestion du trafic spatial seront probablement établis au niveau national. Lors de la mise en place de tels systèmes, les pays concernés définiront l'applicabilité du droit aérien et du droit de l'espace comme ils le jugeront approprié.

Question b). 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 la délimitation de l'espace extra-atmosphérique ?

Pas nécessairement. Dans un premier temps, il est probable que les vols suborbitaux effectués à des fins touristiques et scientifiques ne sortent pas de l'espace aérien de l'État qui les autorise. Les pays autorisant ce type de vols définiront l'applicabilité du droit aérien et du droit de l'espace comme ils le jugeront approprié. Dans l'avenir, si le transport suborbital d'un point à un autre devenait une réalité, des questions relatives aux obligations internationales des États pourraient se poser. Toutefois, de nombreux problèmes techniques devront être résolus avant que cela ne devienne une question juridique importante.

Question c). 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 ?

L'intérêt que pourrait présenter une telle définition n'apparaît pas clairement.

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

On pourrait définir ces vols en recherchant des points communs entre les pratiques de plusieurs États. Toutefois, aucun vol de ce type n'ayant été effectué à ce jour, il semble contre-indiqué de réglementer dans l'abstrait.

Question e). 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 ?

Les législations spatiales de différents pays pourraient autoriser, encadrer et réglementer les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains tout en permettant à ces pays de remplir leurs obligations internationales. Étant donné que les activités spatiales engagent la responsabilité des États, la législation nationale semble être l'instrument le plus indiqué pour régir, le cas échéant, les vols suborbitaux.

Question f). 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 de l'espace ?

Il est probable que les États définissent l'applicabilité de leur droit aérien et de leur droit de l'espace aux vols suborbitaux. Cela fera avancer l'élaboration progressive du droit aérien et du droit de l'espace au niveau national. À terme, les pratiques communes des États pourraient avoir un impact sur l'élaboration progressive du droit international de l'espace.

Question g). 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.

Nous n'avons pas de propositions à formuler pour le moment.