

**Assemblée générale**

Distr. générale
21 avril 2021
Français
Original : anglais/espagnol/français

**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>
II. Réponses reçues d'États membres du Comité	2
Argentine	2
Hongrie	2
Maroc	4
Nicaragua	5
Pakistan	6
Pérou	7



II. Réponses reçues d'États Membres

Argentine

[Original : espagnol]
[1^{er} mars 2021]

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 ?

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 ?

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 ?

Question d). Comment pourrait-on définir les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains¹ ?

Bien que la République argentine n'ait pas encore effectué de missions de cette nature, elle considère :

- a) Que les solutions devraient reposer sur un consensus, compte tenu des différents régimes juridiques qui existent à ce jour ;
- b) Que la détermination de la nature d'un vol suborbital comme étant un vol spatial ou autre indiquerait la loi applicable et la juridiction compétente.

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 ?

Une définition juridique des vols suborbitaux permettrait de déterminer immédiatement le régime juridique applicable et d'identifier les tribunaux ayant compétence internationale pour connaître des affaires en la matière.

Compte tenu de la démocratisation de l'utilisation et de l'exploration de l'espace extra-atmosphérique, il faudrait que le consensus soit, dans les organisations internationales, la norme pour l'établissement de règles et de règlements qui garantissent la sécurité et la durabilité de l'utilisation, de l'exploration et de l'exploitation pacifiques de l'espace par les nations et donc, également, la gestion du trafic et l'atténuation des risques liés aux débris spatiaux compte tenu, en particulier de l'existence de missions impliquant le transport d'êtres humains.

Hongrie

[Original : anglais]
[2 mars 2021]

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 ?

À notre avis, oui. La délimitation est importante pour savoir clairement quelle loi s'applique et quelle autorité a le pouvoir de réglementer le trafic d'un objet donné. Il convient également de souligner que les objets doivent être contrôlés (dirigés) étant

¹ L'Argentine a présenté une réponse consolidée aux questions a) à d).

donné l'encombrement de l'espace aérien et la quantité de débris présents dans l'espace.

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, car il est actuellement difficile de savoir si le vol suborbital est une activité spatiale, si les personnes qui voyagent dans cet aéronef sont des astronautes et s'il s'agit d'une activité couverte par le droit aérien.

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 ?

Est dit suborbital un vol qui n'atteint pas la vitesse orbitale, l'objet ne parcourant donc pas au moins une orbite autour de la Terre. Bien que ces vols puissent atteindre des altitudes allant jusqu'à 130 km, le vaisseau spatial ou l'aéronef ne tourne pas autour de la Terre et ne la quitte pas, mais retombe sur elle.

Si c'était l'approche spatialiste qui était adoptée, le vol suborbital serait considéré comme une activité spatiale (si l'altitude donnée est dépassée). Si, cependant, on adopte une approche fonctionnelle, la question n'est plus du tout claire, car on peut se demander à quoi sert l'outil. Ainsi, nous revenons au point où ce n'est pas le concept de vol suborbital qui est décisif (surtout que son cadre conceptuel est déterminé par la physique), mais ce que nous considérons être une activité spatiale.

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

Voir ci-dessus.

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 ?

Comme le véhicule n'atteint pas la vitesse orbitale et atteint des hauteurs maximales de 130 km pendant quelques minutes, nous considérons que ces activités doivent être régies par les principes du droit aérien et être contrôlées par le fournisseur de services de navigation aérienne. Il faudrait, bien entendu, revoir l'annexe 7 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

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 l'éventualité où les vols suborbitaux seraient considérés comme une activité spatiale, de nombreuses définitions et institutions du droit de l'espace devraient être revues. Le droit international de l'espace n'offre actuellement pas une base suffisante pour un cadre réglementaire complet. Ce n'est pas une coïncidence si la réglementation des vols spatiaux commerciaux a débuté au niveau national (par exemple, aux États-Unis, au Royaume-Uni et en France). Étant donné qu'il s'agit d'un marché mondial, il serait souhaitable que les principales questions soient régies au niveau international, ce qui éviterait l'existence de régimes juridiques nationaux divergents. Pour ce faire, bien entendu, il faudrait également revoir en profondeur le droit international de l'espace.

Maroc

[Original : Français]

[9 mars 2021]

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 question de la gestion du trafic spatial est étroitement liée à la définition et à la délimitation de l'espace extra-atmosphérique car, pour pouvoir déterminer la réglementation applicable à ce trafic, il faut reconnaître et délimiter la zone où il a lieu.

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 ?

Compte tenu des nombreux types de vols suborbitaux, il existe une relation claire dans certains cas : les engins utilisés pour les vols suborbitaux sont considérés comme des objets spatiaux et peuvent atteindre des altitudes allant jusqu'à 1 500 km, même si ces vols ne sont pas destinés à occuper une position orbitale.

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 présente un grand intérêt pour les États, car elle permettra de clarifier et de préciser les limites de leur responsabilité. Une définition juridique pourrait garantir la sécurité des États et des acteurs dont ils sont responsables et contribuer à une meilleure gestion du trafic spatial. Toutefois, une telle définition pourrait être considérée comme restreignant les activités commerciales menées par des acteurs privés.

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

Une définition des vols suborbitaux pourrait prendre en considération les deux aspects suivants :

- a) L'altitude à laquelle se déroule le vol, car cette altitude a une incidence sur le type de lanceur utilisé et sur le risque pour les objets spatiaux en orbite ;
- b) L'approche fonctionnelle, qui concerne la finalité du 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 ?

En l'absence d'une définition juridique des vols suborbitaux, il n'est pas possible d'indiquer une législation spécifique qui pourrait s'appliquer à ces vols. Toutefois, étant donné la nature hybride des vols suborbitaux, il pourrait être proposé, dans le contexte actuel, d'appliquer soit le droit aérien, soit le droit de l'espace, selon le cas.

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 ?

L'existence d'une telle définition faciliterait la mise en place d'un système global de gestion du trafic spatial, améliorerait la sécurité des activités spatiales et préserverait le caractère pacifique de ces activités, conformément aux traités pertinents des Nations Unies.

Nicaragua

[Original : espagnol]

[8 mars 2021]

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 ?

Il existe une relation entre les projets d'établissement d'un système de gestion du trafic spatial et la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique, dans la mesure où le trafic spatial ne peut être géré que si l'espace extra-atmosphérique est délimité.

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 ?

Il est nécessaire de définir et de délimiter l'espace extra-atmosphérique de manière à refléter les différentes finalités des vols suborbitaux, qu'il s'agisse de missions scientifiques, de transport d'êtres humains ou d'autres finalités.

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 pour des missions scientifiques et/ou pour le transport de personnes sera utile en pratique si elle établit les limites et la nature de ces vols et la responsabilité des États et/ou des participants pour tout dommage causé par ces vols.

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 pourraient être définis en fonction de leur finalité. En termes généraux, on pourrait dire qu'ils renvoient au voyage d'un vaisseau dans l'espace et à son retour à la surface de la Terre sans que soit accomplie une orbite.

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 ?

La législation applicable dépendra du droit international, des traités, des conventions et des recommandations émises par des organisations internationales spécialisées telles que le Bureau des affaires spatiales.

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 sera nécessaire de mettre à jour la législation pertinente et de procéder, au besoin, aux ajustements correspondants afin d'établir des définitions et les responsabilités, obligations et droits des États et d'éviter les ambiguïtés.

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.

Il faudrait que la définition juridique des vols suborbitaux englobe les aspects liés à l'autorisation du vol, aux responsabilités, obligations et droits associés, ainsi qu'à la catégorisation de ces vols en fonction de leur finalité.

Pakistan

[Original : anglais]

[2 mars 2021]

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. 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 impératif 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. Il est difficile d'utiliser l'approche spatiale pour établir une frontière fixe entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique sur la base de critères scientifiques ou technologiques car une charge utile, un étage de fusée ou un module de rentrée peut survoler l'espace aérien d'un ou de plusieurs pays pendant la phase de montée ou de descente d'activités de transport spatial. Par conséquent, pour obtenir un système viable, il faut définir la finalité de l'activité.

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. 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, d'où l'importance de délimiter l'espace extra-atmosphérique. Les États qui prévoient d'effectuer et d'exploiter des vols suborbitaux ont besoin de savoir à quel endroit et quel moment s'appliquent les législations relatives à l'espace aérien et à l'espace extra-atmosphérique. Le Pakistan estime que l'on pourrait mettre en place un accord ou un cadre international pour définir l'immatriculation, l'autorisation et l'octroi de droits de passage aux fins de l'exécution d'activités spatiales (aérospatiales et 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 un système 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 ?

Est appelé vol spatial suborbital un vol au cours duquel un vaisseau spatial atteint l'espace extra-atmosphérique, mais dont la trajectoire croise l'atmosphère ou la surface de la Terre, de sorte qu'il n'effectue pas une révolution orbitale complète ou n'atteint pas la vitesse d'échappement. Il faudrait que sa définition pour les missions scientifiques et/ou le transport d'êtres humains englobe l'aspect des fins pacifiques de la charge utile scientifique. Aucune arme de destruction massive ne devrait constituer une charge utile ou une partie de celle-ci, ni aucun autre objet susceptible de constituer une menace pour les moyens spatiaux existants ou pour la Terre et son atmosphère. Il est nécessaire d'établir une définition juridique des vols suborbitaux ; toutefois, on pourrait opérer une distinction supplémentaire entre les vols suborbitaux

effectués aux fins de missions scientifiques et les vols spatiaux habités en se fondant sur des critères qui pourraient être les suivants :

- a) Une déclaration publique de l'exploitant du vol suborbital indiquant la finalité, la charge utile et la trajectoire complète du vol ;
- b) Une évaluation et une déclaration de l'exploitant du vol suborbital concernant la sécurité du vol et ses effets sur les autres États, notamment sur l'environnement ;
- c) Les droits et obligations de l'exploitant du vol suborbital ;
- d) Les droits et obligations des autres États concernés par les vols suborbitaux.

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 ce cadre et son rapport avec la définition et la délimitation de l'espace extra-atmosphérique, ainsi que les types de législation (lois sur l'espace aérien ou traités relatifs à l'espace) applicables à ces 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 ?

La définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains aidera à élaborer un instrument juridiquement contraignant sur la prévention d'une course aux armements, y compris le déploiement d'armes, dans 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.

Il est proposé d'examiner, à ce sujet, les questions suivantes :

- a) Quels facteurs liés à la sécurité des vols suborbitaux peut-on inclure dans ce cadre ?
- b) Quelles sont les dispositions en matière de responsabilité en cas de dommages causés par des vols suborbitaux ?
- c) Quel sera le mécanisme de gestion des vols suborbitaux pour le transport d'êtres humains ou la réalisation de missions scientifiques ?

Pérou

[Original : espagnol]
[4 mars 2021]

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 ?

Tout système de gestion du trafic spatial doit établir clairement les limites à l'intérieur desquelles les véhicules à surveiller circuleront. Il sera difficile d'établir un système à cette fin si l'espace extra-atmosphérique n'est pas délimité.

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 ?

Les différences entre les lois applicables à l'espace aérien et celles applicables à l'espace extra-atmosphérique, et le fait que la technologie offre aujourd'hui la possibilité de vols dits suborbitaux (qu'il vaudrait mieux appeler « voyages non orbitaux »), qui permettent aux véhicules de se déplacer à la fois dans l'espace utilisé par le trafic aérien et dans celui utilisé par les objets en orbite, montrent qu'il existe une relation claire entre ces vols et la délimitation des espaces dans lesquels ils opèrent.

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 ?

Il serait plus pratique de délimiter l'espace extra-atmosphérique et l'espace aérien, ce qui signifierait que la législation applicable à un véhicule capable de se déplacer dans les deux espaces dépendrait de l'emplacement de ce véhicule plutôt que de sa nature.

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

Il serait plus approprié de qualifier ces vols de « voyages non orbitaux », car la technologie associée, à la différence de celle utilisée dans les avions, n'utilise pas la portance comme moyen fondamental de déplacement. En outre, le terme « suborbital » suggère un voyage à une altitude inférieure aux altitudes auxquelles il est possible d'orbiter autour de la Terre, alors que le concept de voyage non orbital est plus proche de l'idée de ne pas atteindre l'état d'équilibre dit « en orbite », quels que soient les principes appliqués, les technologies utilisées ou la durée du voyage.

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 ?

Comme indiqué à la réponse c), la législation applicable dépendrait de l'emplacement du véhicule, et il pourrait s'appliquer plusieurs lois.

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 ?

Comme indiqué à la réponse d), la délimitation de l'espace extra-atmosphérique est d'une grande importance pour l'harmonisation du droit aérien et spatial.

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.

Il n'est proposé aucune autre question.