Nations Unies A/AC.105/1039/Add.11

# Assemblée générale

Distr. générale
13 février 2018
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

Mexique. . . . . 2

V.18-00736 (F) 050318 060318

Merci de recycler

# II. Réponses reçues d'États Membres

## Mexique

[Original : anglais]
[13 décembre 2017]

Question a). Existe-t-il un rapport entre les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains et la définition et délimitation de l'espace extra-atmosphérique ?

Oui. À ce jour, tous ces vols utilisent l'espace aérien, sillonné par des aéronefs, pour atteindre « l'espace extra-atmosphérique ». En l'absence de limite, théoriquement, il s'agit de l'ensemble de l'espace, aucune distinction n'étant faite entre espace aérien et espace extra-atmosphérique. La limite dans laquelle l'espace aérien peut être utilisé est celle fixée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans ses règlements, à savoir entre 18 et 19 kilomètres pour les vols de transport de passagers, de fret, etc.

Question b). La définition juridique des vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques et/ou du transport d'êtres humains présentera-t-elle un intérêt pratique pour les États et autres acteurs en ce qui concerne les activités spatiales ?

Oui. Entre autres considérations, il sera important de déterminer s'il s'agit du vol d'un aéronef ou d'un objet spatial, tels qu'ils sont définis dans les traités régissant l'espace extra-atmosphérique, la Lune et d'autres corps célestes.

Il importera aussi de déterminer quelle législation s'applique pour la question de la responsabilité : la Convention de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, celle de 1999 ou la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux.

Compte tenu de ce qui précède, dans le cas de vols suborbitaux auxquels participent des passagers, on pourrait délimiter la portée d'une telle définition par un règlement spécial, qui n'existe pas encore mais qui déterminerait notamment les droits et obligations de ces passagers, sur le modèle des règlements applicables au transport aérien (vols de transport de passagers et/ou de fret, vols effectués aux fins d'expérimentation scientifique, etc.).

S'agissant des plateformes de lancement d'objets spatiaux jugées, en toute bonne foi, comparables à un aérodrome ou à un aéroport, il n'existe aucun règlement en vigueur équivalent à un traité. Le fonctionnement de ces plateformes est régi par la législation nationale.

Il serait extrêmement utile que les États définissent les vols suborbitaux. Cependant, une simple définition ne suffira pas, il faudra une réglementation complète.

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

Comme des vols spatiaux (vols dans l'espace extra-atmosphérique) qui ne supposent pas d'activités scientifiques ni de transport de passagers dans « l'espace aérien » que traversent les aéronefs régis par les dispositions des instruments de l'OACI et des réglementations nationales.

Il convient de noter que, bien que la limite entre espace aérien et espace extra-atmosphérique n'ait pas été définie, ces vols – aller comme retour – utilisent « l'espace aérien ».

Question d). 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 ?

Cette question est vague, car elle ne mentionne concrètement aucune action ni circonstance particulière, comme la responsabilité en cas de collision avec un avion. Cette question simple comporte en fait de nombreux aspects.

Question e). 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 ?

Étant donné qu'il est difficile de négocier et de conclure un traité (instrument contraignant), la réglementation reposera sur des directives, des résolutions ou des instruments qui, par nature, ne sont pas contraignants. Comme cela ne suffira pas pour traiter les questions relatives à la sécurité et à la responsabilité, il faudra élaborer une réglementation formelle qui ne se résume pas à des définitions.

Question f). 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.

Comme cela a été indiqué précédemment, on ne peut pas se contenter de définir juridiquement les vols suborbitaux. Un vol suborbital dépasse la limite de l'atmosphère et peut atteindre une altitude d'un peu plus de 100 kilomètres. Ce n'est pas nouveau : des fusées utilisées à des fins d'expérimentation scientifique ont déjà dépassé la limite de l'atmosphère avant de revenir sur Terre. D'autres vols ont déjà été effectués dans des circonstances diverses et à l'aide de différentes méthodes ; certains sont effectués à l'aide d'un aéronef qui décolle d'un aéroport.

Ce qu'il convient d'examiner, c'est la question des mesures de contrôle que les États pourraient mettre en place. Par ailleurs, dans le cadre de l'analyse menée à cette fin, il serait utile de prendre en compte l'avis de l'OACI.

Cette question est en cours d'examen et l'adoption d'une décision au sujet de la délimitation nécessite le consensus des États membres.