



Assemblée générale

Distr. limitée
22 avril 2024
Français
Original : anglais

**Comité des utilisations pacifiques
de l'espace extra-atmosphérique**
Sous-Comité juridique
Soixante-troisième session
Vienne, 15-26 avril 2024

Projet de rapport

Additif

X. Débat général sur les aspects juridiques de la gestion du trafic spatial

1. Conformément à la résolution 78/72 de l'Assemblée générale, le Sous-Comité a examiné, en tant que thème/point de discussion distinct, le point 12 de son ordre du jour intitulé « Débat général sur les aspects juridiques de la gestion du trafic spatial ».
2. Les représentantes et représentants des pays suivants ont fait des déclarations au titre de ce point : Allemagne, Argentine, Azerbaïdjan, Chine, États-Unis, Fédération de Russie, France, Grèce, Inde, Indonésie, Japon, Mexique, Norvège et Pays-Bas (Royaume des). Des déclarations ont également été faites par les représentants de l'IISL et du SGAC, organisations dotées du statut d'observateur. Au cours du débat général, des déclarations sur ce point ont été faites par les représentantes et représentants d'autres États membres.
3. Le Sous-Comité a entendu les présentations suivantes :
 - a) « Appui des entités non gouvernementales au partage des données », par le représentant du Royaume-Uni ;
 - b) « Vers un pacte intergénérationnel pour la durabilité spatiale : qu'est-ce que cela signifie pour la gestion internationale du trafic spatial ? », par le représentant du SGAC.
4. Le Sous-Comité a été informé d'un certain nombre de mesures qui avaient été prises ou étaient envisagées aux niveaux national, régional et international en vue d'améliorer la sécurité et la viabilité des vols spatiaux. Les mesures comprenaient les éléments suivants : l'envoi de notifications préalables au lancement ; le compte rendu des plans annuels de lancement ; la fourniture de services de prévention des collisions, de rentrée et de fragmentation des engins spatiaux et l'élargissement de l'accès à ces services grâce au développement et à l'exploitation de capacités de surveillance et de suivi de l'espace, y compris pour les pays dotés de programmes spatiaux récents ; un nouveau système de coordination du trafic spatial exploitant les données des opérateurs, des gouvernements et des sources commerciales, universitaires et internationales ; le développement d'un écosystème national d'entreprises de surveillance de l'espace ; une prochaine mise à jour des réglementations techniques



nationales régissant les opérations spatiales et limitant, par exemple, l'accès des objets spatiaux non manœuvrables à certaines orbites ; la mise à jour d'une politique nationale à moyen et à long terme réglementant l'utilisation des orbites terrestres ; l'amélioration de l'immatriculation des objets spatiaux ; de nouvelles normes professionnelles relatives à la durabilité spatiale visant à encourager le suivi de meilleures pratiques en matière de durabilité tout au long du cycle de vie des activités spatiales ; des propositions visant à encourager l'adoption d'une exploitation plus durable des satellites en appliquant des limites variables à la responsabilité des opérateurs et aux remboursements des demandes de licence ; de nouveaux modèles d'assurance responsabilité civile ; une proposition de lignes directrices visant à éviter le déploiement de petits satellites dépourvus de capacités de suivi et de manœuvre au voisinage d'une altitude de 400 km, en accordant une attention particulière aux stations spatiales habitées ; l'annonce préalable des opérations d'entretien en orbite ; des lignes directrices nationales sur les opérations d'entretien en orbite, établissant les exigences techniques en matière de sécurité ; la tenue d'un colloque international sur l'utilisation sûre et durable de l'espace extra-atmosphérique ; l'organisation d'ateliers sur le thème de la gestion du trafic spatial ; la tenue de réunions du Comité de coordination inter-agences sur les débris spatiaux ; l'adhésion à la « Charte Zéro Débris » de l'ESA ; et la désignation de la gestion du trafic spatial comme une question d'importance stratégique pour l'Union européenne.

5. Quelques délégations ont exprimé le point de vue selon lequel, à mesure que le volume, la diversité et l'interdépendance des activités spatiales augmentaient, les normes, règles et principes qui les guidaient devraient également évoluer pour en garantir la sécurité, la sûreté et la durabilité, et la gestion du trafic spatial devrait être envisagée dans ce contexte.

6. Le point de vue a été exprimé selon lequel la gestion du trafic spatial comprenait deux volets : le volet opérationnel, composé de capacités de surveillance de l'espace et de services opérationnels pour prévenir les risques de collision, et un volet réglementaire, impliquant le développement d'un ensemble de bonnes pratiques et de normes techniques et juridiques destinées à régir les opérations spatiales.

7. Le point de vue a été exprimé selon lequel les Lignes directrices aux fins de la viabilité à long terme des activités spatiales du Comité (A/74/20, annexe II) et les Lignes directrices relatives à la réduction des débris spatiaux du Comité pourraient servir de fondements à la gestion future du trafic spatial.

8. Le point de vue a été exprimé selon lequel, puisque tout vol à une altitude inférieure ou égale à 80 km devrait être régi par la Convention relative à l'aviation civile internationale, la réglementation de la gestion du trafic spatial pourrait porter, comme point de départ, sur les principes généraux et les règles s'appliquant aux vols à des altitudes supérieures, étant entendu que dans l'éventualité où la définition de l'atmosphère type donnée dans la Convention de Chicago était modifiée, la Convention aurait la priorité sur la réglementation de la gestion du trafic spatial.

9. Le point de vue a été exprimé selon lequel, dans le cadre de l'examen de la gestion du trafic spatial, il était opportun et nécessaire d'analyser les mises à jour du régime de responsabilité.

10. Le point de vue a été exprimé selon lequel les travaux futurs sur la gestion du trafic spatial devraient prendre en compte le trafic spatial vers la Lune et l'accès à celle-ci.

11. Le point de vue a été exprimé selon lequel les différences de capacités spatiales et de niveaux de développement technologique entre les pays devraient être pleinement prises en compte dans l'examen de la gestion du trafic spatial, et que le droit de tous les pays, en particulier les pays en développement et les nouvelles nations spatiales, à un accès sûr, égal et libre à l'espace extra-atmosphérique devait être sauvegardé.

12. Le point de vue a été exprimé selon lequel une approche multidimensionnelle de la gestion du trafic spatial était nécessaire pour assurer des opérations spatiales

viables et sans interférences, et que lors de l'établissement d'un cadre juridique international de gestion du trafic spatial, il faudrait également créer un mécanisme d'échange d'informations géré par les Nations Unies, comprenant une base de données sur les objets spatiaux et les événements se produisant dans l'espace ainsi que des procédures pour le fonctionnement de la base de données.

13. Le point de vue a été exprimé selon lequel les délégations devraient poursuivre l'examen de la proposition, élaborée pour la première fois en 2016, de création d'une plateforme d'information placée sous les auspices de l'ONU, qui permettrait de collecter, systématiser et mettre à la disposition de tous l'analyse des informations relatives aux objets et aux événements observés dans l'espace extra-atmosphérique (voir [A/AC.105/C.1/L.361](#)).

14. Le point de vue a été exprimé selon lequel les informations non seulement sur les objets spatiaux mais aussi sur les manœuvres prévues étaient essentielles à la gestion du trafic spatial, et qu'un certain nombre de propositions connexes étaient reprises dans le projet de Lignes directrices aux fins de la viabilité à long terme des activités spatiales figurant dans le document publié sous la cote [A/AC.105/C.1/L.367](#).

15. Le point de vue a été exprimé selon lequel à l'avenir, il y aurait un système mondial coordonné de fournisseurs de services de connaissance de la situation spatiale, composé de plusieurs centres nationaux ou régionaux, fournissant des informations et des services de connaissance de la situation spatiale aux opérateurs d'engins spatiaux, et que ces centres seraient soutenus par des réseaux de partenariats internationaux, leurs services étant renforcés par un secteur commercial mondial solide.

16. Le point de vue a été exprimé selon lequel un traité international devrait être spécialement élaboré pour réglementer le trafic spatial.

17. Le point de vue a été exprimé selon lequel l'objectif d'un régime mondial complet de gestion du trafic spatial ne pouvait être atteint que sur la base d'un consensus multilatéral et, à terme, du droit international, et que le Comité et ses sous-comités devaient progresser sur le sujet, en montrant qu'ils avaient non seulement le mandat de faire le travail, mais aussi l'expertise, la capacité et la volonté d'y parvenir.

18. Le point de vue a été exprimé selon lequel une approche multidisciplinaire de la question de la gestion du trafic spatial devrait être soutenue, car bien que les aspects juridiques soient analysés au sein du Sous-Comité juridique, la gestion du trafic spatial impliquait également des aspects technologiques, sociétaux, environnementaux et économiques et, par conséquent, une plus grande interaction avec le Sous-Comité scientifique et technique serait utile pour les travaux menés dans le cadre de ce point de l'ordre du jour.

19. Certaines délégations ont été d'avis qu'un groupe d'étude sur les perspectives de la gestion du trafic spatial devrait être créé au sein du Sous-Comité juridique.

20. Le point de vue a été exprimé selon lequel un groupe d'étude de ce type pourrait être composé d'experts gouvernementaux, nommés par la présidence du Sous-Comité, en étroite coordination avec les groupes régionaux, sur la base d'une représentation géographique juste et équitable, de l'égalité des genres et d'une représentation égale des nations spatiales, des nations spatiales récentes et des pays en développement. La délégation qui a exprimé ce point de vue a également estimé que le groupe d'étude pourrait être chargé de faire rapport au Sous-Comité en vue de promouvoir une compréhension commune des avantages et de la portée possible d'un futur régime international de gestion du trafic spatial au niveau des Nations Unies.