

Distr. limitée
9 mars 2018
Français
Original : russe

**Comité des utilisations pacifiques
de l'espace extra-atmosphérique**

Sous-Comité juridique

Cinquante-septième session

Vienne, 9-20 avril 2018

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire*

**Questions relatives à la définition et à la délimitation
de l'espace extra-atmosphérique**

**Le contexte difficile de l'examen de tous les aspects
de la délimitation de l'espace aérien et de l'espace
extra-atmosphérique : arguments en faveur de l'ajout
d'éléments dialectiques dans l'examen de la question
et de l'établissement de nouvelles tendances analytiques**

Document de travail présenté par la Fédération de Russie

1. L'autorité et la responsabilité du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique en ce qui concerne la recherche d'une solution à la question de la délimitation de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique sont clairement définies depuis plusieurs décennies. Toutefois, le Comité n'a pas été en mesure de réaliser des progrès importants sur ce point. Il est évident que les États ne partagent pas la même opinion quant à la capacité du Comité de parvenir à un accord dans ce domaine. Peut-être l'« idéologie de la délimitation » est-elle devenue une force perdue dont on peut facilement se passer compte tenu de l'évolution actuelle et attendue en matière d'utilisation de systèmes de transport aérospatial. Peut-être le Comité traite-t-il le sujet de manière très conservatrice alors que les points de vue traditionnels bien établis sur le sujet sont devenus obsolètes et ne reflètent plus la réalité. Il n'en est rien. Il est certain qu'une nouvelle approche de cette question est nécessaire, d'autant plus qu'il serait erroné d'affirmer que l'idée même de délimiter l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique n'a plus d'intérêt et n'est pas appuyée par des nécessités pratiques. Quant aux modalités d'examen de la question, il est certainement encore possible de les améliorer. Le Comité devrait définir un ensemble d'étapes logiques qui pourraient améliorer efficacement l'élaboration de solutions aux problèmes posés par la délimitation.

2. Quels pourraient être les facteurs de réussite à prendre en compte pour intensifier les travaux dans ce domaine ? Tout d'abord, le Comité devrait prendre des mesures pour s'assurer que la capacité d'appréhender le problème à un niveau intellectuel supérieur n'est pas diminuée. Il faudrait pour cela surmonter l'indécision en ce qui concerne l'identification de nouvelles pistes de réflexion et l'immobilisme en matière de

* A/AC.105/C.2/L.303.



compréhension du sujet, par une participation plus active aux discussions et au travail analytique. Dans une certaine mesure, l'initiative de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) visant à élaborer une définition « sectorielle » de l'« espace » (conformément à son mandat) offre la possibilité de formuler, dans le cadre du Comité, des réflexions tout à fait pertinentes reposant sur la délimitation et, peut-être, d'assurer un engagement plus manifeste pour traiter les divers aspects pratiques du sujet. La question de la délimitation doit être considérée comme le reflet d'une interaction complexe de facteurs façonnés par divers intérêts et de multiples pressions.

3. Il convient de noter que l'OMM, lorsqu'elle a présenté au Comité, sous une forme résumée, des informations sur son intention d'adopter une définition de l'« espace », n'a pas indiqué explicitement les circonstances qui ont guidé sa décision. En toute justice, définir l'« espace » n'est pas une idée qui s'impose naturellement. Il s'agit au contraire d'une notion vague en ce sens qu'il est pratiquement impossible de déterminer l'intérêt d'une définition dans le contexte particulier des missions de l'OMM, quel que soit son domaine d'activité. Ainsi, la définition proposée n'a aucun rapport avec l'étude des facteurs qui influencent la météorologie de l'espace et leur incidence sur le climat, les phénomènes atmosphériques et la vie humaine, qui relèvent de la compétence de l'OMM.

4. Non seulement la proposition que l'OMM a présentée au Comité était vague, mais l'OMM n'a pas sollicité l'avis du Comité ou de son sous-comité juridique. Les auteurs de l'initiative auraient dû faire part de leur volonté d'établir des relations dynamiques avec le Comité. À la soixante-neuvième session du Conseil exécutif de l'OMM, la délégation de la Fédération de Russie a appelé l'attention du secrétariat de l'OMM sur cet état de choses. La question de la définition de l'« espace » a été retirée de l'ordre du jour de la session conformément aux procédures de l'OMM. On ne peut que se féliciter d'une telle décision. Il est important de comprendre que le problème ne réside pas dans l'absence de volonté de la part des États de s'appuyer sur des méthodes novatrices et pragmatiques élaborées à des fins pratiques, mais dans la nécessité de tenir compte des différents contextes dans lesquels la question de la délimitation et de la définition de l'espace est examinée. Cela ne signifie pas pour autant que l'OMM ne soit pas en mesure de déterminer l'étendue possible de son autorité – ou même d'établir sa compétence exclusive – pour traiter directement, en relation avec les sujets couverts par ses travaux, des questions spécifiques qui pourraient être liées d'une manière ou d'une autre à la délimitation et à la définition de l'espace extra-atmosphérique. Il est cependant évident que l'OMM devrait présenter des arguments solides pour étayer les propositions qu'elle présente sur un thème relevant du mandat du Comité.

5. Comme l'indique le document [A/AC.105/1112/Add.2](#), l'OMM reconnaît que la question de la définition et de la délimitation de l'espace extra-atmosphérique a des implications juridiques. C'est pourquoi, selon l'OMM, le Comité examine cette question depuis de nombreuses années. Dans le même temps, la définition de l'espace extra-atmosphérique proposée par l'OMM conduit presque inévitablement à la conclusion qu'une frontière peut être établie et qu'elle devrait se situer à la limite supérieure de la mésosphère (c'est-à-dire à une altitude de 80 à 90 km). Le problème n'est pas l'altitude spécifique (bien que cette altitude soit différente des fourchettes proposées précédemment par les États – par exemple, 100 à 110 km). Le véritable problème est que la définition de l'« espace » proposée par l'OMM, si elle est adoptée (y compris dans le cadre du Règlement technique de l'OMM), créera un précédent assez risqué. En effet, des facteurs politiques interviendront et la question de la délimitation de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique se morcellera et sera répartie entre les différentes institutions spécialisées des Nations Unies. Il convient de noter que, dans ce cas précis, l'OMM n'utilise pas le terme « espace aérien » et ne se réfère pas du tout à la délimitation de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique. Si les décisions techniques et juridiques concernant les limites de l'espace aérien étaient laissées à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (dans le cadre de ses compétences exclusives), la situation évoluerait très probablement selon un scénario géopolitique.

6. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a estimé qu'il était nécessaire de définir et de délimiter l'espace extra-atmosphérique pour élaborer des lois ou des réglementations appropriées relatives à la sécurité publique et aux vols suborbitaux (A/AC.105/1112/Add.2). En outre, dans le document A/AC.105/1039/Add.8, l'OMS a déclaré que la définition de l'espace extra-atmosphérique serait déterminante dans le contexte de la protection de la santé des voyageurs lors de vols suborbitaux, ainsi que pour définir les exigences en matière de santé et de sécurité à bord et les médicaments et dispositifs médicaux essentiels connexes. Ces déclarations soulèvent un certain nombre de questions. En particulier, en ce qui concerne les questions de qualité de l'air, il ressort du document « Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air : particules, ozone, dioxyde d'azote et dioxyde de soufre : mise à jour mondiale 2005 : synthèse de l'évaluation des risques » que, dans ce contexte, la question ne concerne que la couche superficielle de l'atmosphère à des altitudes auxquelles un être humain peut respirer sans équipement spécial. Si l'accent est mis sur les vols suborbitaux, la délimitation de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique n'est ni justifiée ni nécessaire du point de vue de la protection de la santé humaine, car pour obtenir les estimations requises de la dose accumulée de rayonnement et déterminer d'autres paramètres physiques sur la base desquels le degré de risque qu'implique un tel vol est évalué, les caractéristiques physiques (modèles physiques) de l'environnement dans lequel passe un aéronef devraient être prises en compte, et dans ce cas, peu importe la manière dont cet environnement est officiellement nommé. Ces modèles sont déjà disponibles et font l'objet d'un examen dans le cadre de l'Équipe de coordination interprogrammes pour la météorologie de l'espace de l'OMM. L'OMS pourrait utiliser ces modèles pour calculer les paramètres physiques de l'environnement nécessaires pour évaluer les facteurs de risque pour la santé humaine.

7. Le risque existe que différentes institutions spécialisées du système des Nations Unies établissent des définitions de l'« espace » et de l'« espace aérien » et définissent des éléments de la réglementation des vols suborbitaux, voire même des éléments du concept de gestion du trafic spatial. Si tel est le cas, certaines parties prenantes s'efforceront inévitablement de présenter ces définitions et concepts de base élaborés en dehors du Comité comme reflétant essentiellement les vues de l'ensemble de la communauté internationale. La question se posera alors de savoir s'il existe des raisons objectives de préserver le mandat du Comité en ce qui concerne la délimitation et la définition de l'espace extra-atmosphérique.

8. Il est plausible de soutenir que toute initiative prévoyant des solutions distinctes en ce qui concerne la définition et la délimitation de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique peut, pour des raisons objectives, être considérée comme directement liée au thème de la gestion du trafic spatial. Plus précisément, d'un point de vue politique, ce type d'initiative tend à promouvoir l'idée qu'il faudrait établir une « strate » (zone) supplémentaire entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique aux fins des vols suborbitaux, à laquelle ne s'appliqueraient pas les dispositions du droit de l'espace, notamment l'interdiction cruciale de placer en orbite autour de la Terre tout objet transportant des armes nucléaires ou tout autre type d'arme de destruction massive. Jusqu'à présent, l'idée d'une « strate » n'a circulé que dans les cercles d'experts. Dans le même temps, l'évolution de la situation politique vient confirmer que des efforts et des ressources considérables sont consacrés à soutenir l'idée dangereuse d'une transition accélérée vers la gestion du trafic spatial. Les experts et les responsables politiques doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils définissent un cadre théorique de recherche sur la question de la gestion du trafic spatial compte tenu des difficultés considérables qu'une telle voie pourrait poser.

9. D'une manière ou d'une autre, le Comité s'est enlisé dans les discussions sur les applications civiles des véhicules de transport de nouvelle génération, par exemple à des fins touristiques. Tôt ou tard, cette façon idyllique de penser devra changer. Qu'en est-il des questions pratiques liées à la sécurité et à la sûreté ? Il est évident que la possibilité d'une projection de forces à l'aide de véhicules de nouvelle génération n'est plus purement hypothétique. Si le Comité souhaite s'assurer que ses activités reflètent les réalités politiques, il devrait, lorsqu'il aborde la question de la délimitation, s'atteler

à la tâche difficile de cerner toutes les facettes de la réglementation ou, à tout le moins, présenter des prévisions représentant une étape importante dans l'analyse de toutes les questions de sécurité et de sûreté qui pourraient être en jeu. Les États qui estiment avoir un avis bien fondé sur la notion de gestion du trafic spatial et les États qui pourraient se montrer compréhensifs ou favorables à l'idée d'une nouvelle « strate » devraient faire preuve de courage et présenter des idées sur les normes fondamentales qui pourraient régir les activités dans ce domaine hypothétique et qui reflètent organiquement le large éventail de questions liées à la sécurité et à la stabilité stratégique.

10. L'Union internationale des télécommunications (UIT), pour des raisons objectives, souhaiterait trouver une réponse à la question de savoir à quelles étapes d'un vol suborbital d'un véhicule de transport aérospatial les équipements radioélectriques de ce véhicule (récepteurs/émetteurs) devraient être soumis aux dispositions du Règlement des radiocommunications terrestres (en particulier les services qui réglementent les radiocommunications aéronautiques) ou aux dispositions du même Règlement relatives aux services de radiocommunication spatiale. Pendant le vol d'un lanceur, y compris la partie suborbitale de la trajectoire, le fonctionnement de l'équipement radioélectrique du véhicule (et, le cas échéant, de sa charge utile) est soumis aux dispositions du Règlement des radiocommunications relatives aux services spatiaux. Le Règlement des radiocommunications recommande d'utiliser les services de radiocommunication par satellite à des altitudes supérieures à 100 km, bien que l'altitude minimale du périégée d'une orbite hautement elliptique puisse être inférieure à 100 km. Étant donné que l'altitude maximale d'un vol suborbital peut largement dépasser 100 km, il serait certainement intéressant de comprendre quelles solutions fonctionnelles au problème de l'application des dispositions du Règlement des radiocommunications pourraient être proposées en ce qui concerne ces vols. On pourrait logiquement supposer qu'un véhicule aérospatial effectuant un vol suborbital à partir de la surface de la Terre ou de l'espace aérien pourrait bien être desservi par des services de radiocommunication aéronautique jusqu'à une certaine altitude et, par la suite, par des services de radiocommunication par satellite. De même, un véhicule aérospatial qui effectue un vol suborbital dans l'espace pourrait être efficacement soutenu par des services de radiocommunication par satellite et, en dessous d'une certaine altitude, par des services de radiocommunication aéronautique. Par conséquent, l'UIT pourrait juger approprié et acceptable de fixer une limite à une certaine altitude qui séparerait deux zones : l'une où les services radio terrestres seraient utilisés et l'autre où les services radio spatiaux seraient utilisés. Toutefois, l'établissement d'une telle frontière n'a rien à voir avec la délimitation et la définition de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique. Rien ne prouve qu'il est réellement nécessaire d'apporter des modifications au Règlement des radiocommunications dans le but spécifique de réglementer l'utilisation des équipements radioélectriques des objets suborbitaux.

11. Les mesures de confiance devraient être essentielles à l'établissement d'un modèle comportemental et ne peuvent être mises en œuvre qu'avec des intentions honnêtes. Faute de quoi, il est peu probable que des relations positives fondées sur la confiance puissent être établies entre les États. C'est pourquoi, lorsqu'ils traitent de questions telles que la délimitation de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique, les États devraient faciliter des discussions ouvertes et des échanges de vues francs sur tous les aspects possibles du problème.