

La sécurité de l'espace et le code de conduite européen pour les activités menées dans l'espace extra-atmosphérique

Wolfgang RATHGEBER, Nina-Louisa REMUSS et Kai-Uwe SCHROGL

La sécurité de l'espace, qui s'entend généralement de l'absence d'éléments d'origine naturelle ou provoqués par l'homme représentant des menaces injustifiables pour les dispositifs spatiaux, est devenue un enjeu crucial pour le bien-être de l'humanité car les sociétés modernes dépendent très fortement des engins spatiaux et de leurs applications. La notion de sécurité de l'espace est soutenue par les gouvernements et par les secteurs de l'industrie et des affaires qui investissent massivement dans l'espace. C'est pourquoi un certain nombre d'initiatives visant à garantir la sécurité de l'espace ont été proposées au fil des ans ; elles visent notamment à empêcher le déploiement d'armes dans l'espace ou une course aux armements.

Les lois et réglementations multilatérales qui existent aujourd'hui sur l'espace sont des traités, des accords bilatéraux et des résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies. La Charte des Nations Unies, tout en respectant le droit des États Membres à la légitime défense, instaure un cadre essentiel qui vise la paix et la sécurité internationales en obligeant les États Membres à s'abstenir notamment de faire usage de la force contre l'intégrité ou l'indépendance des États.

Le Traité de 1963 sur l'interdiction partielle des essais nucléaires fut chronologiquement le premier traité international de limitation des armements dans l'espace. Cet instrument porte sur une activité précise ; il interdit les essais et les explosions nucléaires, mais pas le déploiement d'armes dans l'espace. Le principal document régissant les activités dans l'espace est le Traité de 1967 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 (Traité sur l'espace extra-atmosphérique) ainsi que la Déclaration des principes juridiques régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique¹ sur laquelle se fonde largement le Traité sur l'espace extra-atmosphérique. Le Traité sur l'espace extra-atmosphérique interdit de mettre sur orbite autour de la Terre des armes nucléaires ou d'autres armes de destruction massive et interdit sur la Lune et les autres corps célestes les essais et le déploiement d'armes de tous types. La Lune et les autres corps célestes doivent être utilisés exclusivement à des fins pacifiques². La Convention de 1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux énonce que les États de lancement sont responsables des dommages causés par leurs objets spatiaux et prévoit une procédure de réparation. L'Accord sur la Lune de 1979 réaffirme le principe d'utilisations à des fins exclusivement pacifiques et tente, de manière plus générale, d'éviter que la Lune et les autres corps célestes ne deviennent des zones de conflit international³.

D'autres traités internationaux portent aussi sur des zones touchant à la sécurité de l'espace. La Constitution de l'Union internationale des télécommunications traite de l'utilisation du spectre

Kai-Uwe Schrogl est directeur de l'Institut européen de politique spatiale (ESPI), Vienne (Autriche). Wolfgang Rathgeber est Research Fellow et Nina-Louisa Remuss est chef de projet à l'ESPI.

des fréquences radioélectriques pour les satellites. Tout en affirmant le droit des États membres de disposer d'installations radioélectriques militaires, elle demande aux États membres de ne pas causer de brouillages préjudiciables, ce terme étant défini dans l'Annexe de la Constitution. Le Traité d'interdiction complète des essais nucléaires (TICE) prévoit l'interdiction des explosions nucléaires en tout lieu, mais il n'est pas encore entré en vigueur.

Des négociations et accords bilatéraux entre l'Union soviétique et les États-Unis portent aussi sur l'espace. L'article XII du Traité concernant la limitation des systèmes de missiles antimissiles balistiques (Traité ABM) porte sur les obstacles faits aux moyens techniques nationaux que sont, par exemple, des satellites espions. Le Traité concernant la limitation des armes stratégiques offensives (SALT II) a étendu ces dispositions. Les États-Unis ayant dénoncé le Traité ABM en 2002, ce dernier est aujourd'hui considéré comme nul et SALT II n'est jamais devenu juridiquement contraignant. Le Traité sur la réduction des armements stratégiques (START I), signé par l'Union soviétique et les États-Unis en 1991, introduisait des mesures de transparence et de confiance. La disposition de START I interdisant de faire obstacle aux moyens techniques nationaux et multinationaux de vérification est devenue multilatérale avec le Traité sur les forces armées conventionnelles en Europe (Traité FCE) (article XV)⁴.

La résolution 1721 (XVI) de 1961 de l'Assemblée générale recommandait d'appliquer le droit international, y compris la Charte des Nations Unies, à l'espace extra-atmosphérique. Elle peut être considérée comme un premier pas vers un régime juridique pour l'espace avec des obligations de responsabilité. Plusieurs résolutions de l'Assemblée générale suivirent, notamment la Déclaration des principes juridiques régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace qui fut la base du Traité sur l'espace extra-atmosphérique.

En 1981, l'Italie présenta aux Nations Unies au nom du Groupe des États d'Europe occidentale et autres États un projet de résolution intitulé « Prévention de la course aux armements dans l'espace extra-atmosphérique »⁵. Cette résolution pria le Comité du désarmement (qui est aujourd'hui la Conférence du désarmement) de négocier des accords visant à empêcher la course aux armements dans l'espace extra-atmosphérique et précisait que les utilisations militaires de l'espace étaient contraires à l'esprit du Traité sur l'espace extra-atmosphérique. Les discussions de la CD sur la prévention d'une course aux armements dans l'espace se retrouvèrent dans une impasse en 1995 lorsque la Chine insista pour que cette question soit liée à la négociation d'un traité sur l'arrêt de la production de matières fissiles (FMCT) ce qui fut jugé inacceptable par les États-Unis. Depuis lors, la Chine et la Fédération de Russie ont tenté de faire progresser les négociations sur un traité empêchant le déploiement d'armes dans l'espace avec diverses propositions⁶, et l'Assemblée générale a adopté des résolutions sur la prévention d'une course aux armements dans l'espace chaque année depuis la première résolution sur ce thème. La résolution 61/75 de 2006, présentée par la Fédération de Russie, était une approche légèrement différente qui invitait tous les États Membres à adresser au Secrétaire général des propositions de mesures de confiance et de transparence afin de promouvoir la prévention d'une course aux armements dans l'espace⁷. La résolution 62/43 préconisait aussi des mesures de transparence et de confiance et faisait référence au rapport du Secrétaire général sur les propositions concrètes des États Membres suite à la résolution 61/75 concernant de telles mesures⁸.

Le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique (COPUOS) fut créé en 1959 pour examiner la coopération internationale touchant les utilisations de l'espace, encourager la recherche et la diffusion de renseignements concernant l'espace et étudier les problèmes juridiques que pose l'exploration de l'espace. Le Comité se réunit une fois par an. Le COPUOS a conclu l'accord le plus récent sur les activités menées dans l'espace en adoptant, en 2007, des directives sur la réduction des débris⁹.

Les initiatives engagées récemment pour adopter de nouvelles mesures visant à lutter contre un éventuel déploiement d'armes dans l'espace prouvent que le régime juridique actuel est largement considéré comme insuffisant. Cela étant, les opinions divergent sur la façon d'avancer.

L'intérêt d'un code de conduite

Devant l'impasse des discussions à la CD sur cette question, la politique spatiale nationale des États-Unis de 2006 (opposée à de nouveaux régimes juridiques empiétant sur leur droit d'utilisation et d'accès à l'espace) et le nouvel accent mis sur les mesures de transparence et de confiance, l'idée d'un code de conduite pour les activités spatiales gagne du terrain. Un code de conduite est un instrument non contraignant ; les États qui l'adoptent acceptent volontairement de respecter certaines règles. Il peut être considéré comme un objectif en soi ou comme une étape vers un traité juridiquement contraignant. Puisqu'il représente un dispositif non contraignant, un code de conduite est plus facile à accepter et évite des discussions prolongées sur les définitions ; il peut donner un réel élan à des processus politiques aussi bien nationaux qu'internationaux. Ses partisans estiment que les dispositions figurant dans le code de conduite pourraient en fin de compte devenir un élément du droit international coutumier. Ce genre de code risque pourtant de faire oublier les efforts prometteurs engagés en faveur d'un instrument plus fort.

Puisqu'il représente un dispositif non contraignant, un code de conduite est plus facile à accepter.

Les partisans d'un code de conduite pour les activités spatiales évoquent souvent le Code de conduite de La Haye contre la prolifération des missiles balistiques, appliqué depuis novembre 2002, pour montrer qu'un dispositif non contraignant peut être respecté. Le Code de conduite de La Haye prévoit la notification préalable des tirs et d'autres mesures de transparence et de confiance pour des missiles balistiques avec des capacités d'ADM. Cet instrument que les États adoptent volontairement ne prévoit pas de conséquences officielles en cas de non-respect. Le Code de conduite de La Haye a été signé par un plus grand nombre d'États que le Traité sur l'espace extra-atmosphérique ; même s'il n'est pas juridiquement contraignant, il représente, avec 130 signataires, une force politique que beaucoup de gens jugent déterminante dans la lutte contre la prolifération des missiles.

En 2002, le Henry L. Stimson Center a publié une étude qui dresse la liste des avantages d'un code de conduite pour les activités menées dans l'espace. Il a ensuite présenté trois projets de code en 2004, 2006 et 2007¹⁰. Si la première version comportait des définitions de termes tels que débris, antisatellite et armes spatiales, les versions suivantes y renoncèrent pour favoriser un consensus. Ces textes de code mentionnent les droits et obligations des nations spatiales sans énoncer les modalités de vérification. L'idée était d'établir des règles qui évolueraient vers des normes et éventuellement en traités.

Alors qu'il était président du COPUOS, Gérard Brachet opta pour une stratégie différente. Il présenta un document de travail sur les activités futures du COPUOS visant à assurer la sécurité de l'espace à long terme¹¹ qui lui permit de réunir un groupe d'experts d'horizons divers, y compris des industriels et des exploitants, pour rédiger un code de conduite. Ce projet de code de conduite, à la différence de celui de l'Union européenne, traite de questions techniques précises et abordera certainement une diversité de menaces allant des dangers naturels à la météorologie spatiale. Ce code de conduite implique aussi des experts techniques nationaux pour les questions connexes et, de par cette approche consultative, il n'est pas destiné à concurrencer ou remplacer le projet de code de conduite de l'Union européenne. Il est encore à l'étape de projet et devrait être présenté officiellement au Sous-Comité scientifique et technique du COPUOS en février 2010.

Le projet de code de conduite européen

GENÈSE

Pour obtenir que la question de la maîtrise des armements dans l'espace figure à l'ordre du jour de l'Union européenne, l'Allemagne, alors qu'elle assurait la présidence du Conseil de l'Union européenne, a organisé à Berlin, en juin 2007, un séminaire sur la sécurité et la maîtrise des armements dans l'espace et le rôle de l'Union européenne. Le Représentant adjoint de l'Allemagne pour le désarmement et la maîtrise des armements, l'Ambassadeur Rüdiger Lüdeking, a soutenu l'idée d'un code de conduite, tout en reconnaissant l'importance d'une approche progressive sans exclure pour autant des mesures parallèles ou ultérieures¹². L'Ambassadeur italien Carlo Trezza a réaffirmé l'objectif d'un accord juridiquement contraignant pour la sécurité de l'espace tout en notant qu'il existait une tendance au sein de l'Union européenne à préférer des projets « moins ambitieux » et qu'un code de conduite pouvait incarner de telles mesures. L'Ambassadeur Trezza fit référence à un document de réflexion que l'Italie avait présenté en mars 2007 à CODUN, le groupe de travail de l'Union européenne sur le désarmement, et qui prévoyait : d'adopter et appliquer les engagements existants, qu'ils soient obligatoires ou non ; d'éviter que l'espace ne devienne une zone de conflit ; de respecter le rôle de l'espace pour la sécurité générale ; et de se garder d'une utilisation préjudiciable des objets spatiaux contre d'autres objets spatiaux¹³.

En septembre 2007, l'Union européenne demanda à COPUOS d'envisager un code de conduite plus spécifique plutôt que de faire, comme suggéré auparavant, une analyse générale des règles de conduite¹⁴. Plus tard, aux Nations Unies, le Portugal déclara (au nom de l'Union européenne) que le large soutien apporté aux résolutions de l'Assemblée générale concernant les mesures de transparence et de confiance pour l'espace et la prévention d'une course aux armements dans l'espace – pour lesquelles l'Union européenne avait voté à l'unanimité – attestait de la détermination de l'Europe à définir des mesures de transparence et de confiance et à élaborer un « code de conduite » et des « règles de comportement » dans l'espace¹⁵.

Tirant parti des discussions sur le document de réflexion de l'Italie, la présidence portugaise du Conseil de l'Union européenne rédigea lors du deuxième semestre 2007 une première version d'un code de conduite de l'Union européenne. Une nouvelle version (intitulée « Best Practice Guidelines for / Code of Conduct on Outer Space Activities ») fut distribuée début 2008, sous la présidence slovène. Après l'examen de différents commentaires, le document fut accepté en juin 2008. Parallèlement à ce processus, les Pays-Bas établirent un plan pour discuter du code avec des partenaires clés et pour le promouvoir dans les instances internationales concernées¹⁶. L'Union européenne et les États-Unis échangèrent leurs opinions. Des discussions furent aussi organisées avec la Chine et la Fédération de Russie. La France, qui prit le relais de la présidence du Conseil de l'Union européenne en juillet 2008, fit de cette proposition une priorité. Elle s'efforça de rendre ce code acceptable au plus grand nombre d'États possible. En décembre 2008, le Conseil de l'Union européenne publia officiellement son projet de code de conduite pour les activités menées dans l'espace extra-atmosphérique¹⁷.

LES DISPOSITIONS DU CODE

L'objectif du code de conduite est double. Il cherche, d'une part, à renforcer les traités des Nations Unies, les principes et autres accords actuels, en obtenant des États qu'ils s'engagent à faire des efforts pour les adopter, les appliquer et promouvoir une adhésion universelle à ces instruments. Il vise, d'autre part, à compléter les traités des Nations Unies, les principes et autres accords en codifiant de nouvelles bonnes pratiques pour les activités menées dans l'espace et notamment les notifications et consultations. Cela devrait renforcer la transparence et la confiance entre les acteurs engagés dans

l'espace et favoriser des solutions de bonne foi qui permettent à tous d'avoir accès à l'espace et d'y mener des activités¹⁸.

Le projet de code de conduite comprend un préambule et 12 articles répartis selon quatre parties : Principes et objectifs fondamentaux, Mesures générales, Mécanismes de coopération et Aspects organisationnels. Dans le préambule, l'Union européenne constate « la nécessité d'une adhésion la plus large possible aux instruments internationaux en la matière ». Le code de conduite en se fondant sur des principes qui reprennent les préoccupations majeures des principales puissances spatiales montre clairement le rôle de conciliateur qu'entend jouer l'Union européenne. Le préambule précise qu'une approche globale de la sécurité et de la sûreté dans l'espace devrait être fondée sur le libre accès à l'espace pour tous à des fins pacifiques (tenant compte des revendications des États-Unis), la préservation de la sécurité et de l'intégrité des objets spatiaux en orbite et la prise en compte des intérêts légitimes des États en matière de défense.

L'article 2 précise d'autres principes généraux devant être respectés par les États signataires comme « la liberté d'accès à l'espace extra-atmosphérique, à son exploration et à son utilisation et à l'exploitation d'objets spatiaux à des fins pacifiques sans interférence, dans le plein respect de la sécurité, de la sûreté et de l'intégrité des objets spatiaux en orbite ». Les autres principes sont le droit à la légitime défense ainsi que la responsabilité des États de ne pas causer de brouillages préjudiciables et de promouvoir l'exploration pacifique pour éviter que l'espace ne devienne une zone de conflit.

Les parties II et III présentent les règles principales et comportent des dispositions sur les débris spatiaux et la notification des manœuvres. L'article 4 concerne les opérations spatiales, l'article 5 la limitation et la réduction des débris spatiaux, et les articles 6 à 10 portent sur la notification, l'immatriculation, les informations, et les questions de consultation et d'enquête. L'article 7 entend compléter la Convention sur l'immatriculation en engageant les États signataires à enregistrer les objets spatiaux et à fournir au Secrétaire général de l'ONU les données pertinentes, faisant ainsi référence à la résolution 62/101 de l'Assemblée générale des Nations Unies. En outre, « Les États signataires décident d'échanger, chaque année et lorsqu'elles sont disponibles, des informations sur : les politiques et stratégies nationales dans le domaine spatial, y compris les grands objectifs », les règles de conduite, des stratégies sur les débris spatiaux et des informations sur la situation de l'environnement spatial et les prévisions en la matière (article 8). Des mécanismes de consultation et d'enquête veillent au respect des engagements pris. Le premier autorise les États signataires ayant lieu de croire que certaines activités menées dans l'espace extra-atmosphérique par un ou plusieurs États signataires sont ou pourraient être contraires aux objectifs du code de demander des consultations (article 9.1). Un mécanisme d'enquête pourra faire l'objet d'un accord ultérieur. Il pourrait s'appuyer sur des informations nationales et/ou des moyens d'enquête nationaux fournis par les États signataires sur une base volontaire, ainsi que sur une liste d'experts reconnus au niveau international pour mener une enquête (article 9.2). Le projet prévoit des réunions tous les deux ans « ou suivant d'autres modalités arrêtées » afin d'examiner la mise en œuvre du code et son évolution (article 10.1). Un « point de contact centralisé » devra être nommé pour traiter la signature de nouveaux États, gérer le système d'échange d'informations, faire fonction de secrétariat lors des réunions bisannuelles et exercer d'autres fonctions définies (article 11).

Si l'on compare le premier projet de code et la version publiée, l'on constate une certaine modification du texte. Dans l'anglais « shall » a été remplacé par « will » et le verbe accepter a été remplacé par décider. La proposition est ainsi plus forte. En outre, le titre a changé ; il ne s'agit plus d'un guide des meilleures pratiques, mais d'un code de conduite (probablement parce que la proposition est connue sous ce nom à l'extérieur de l'Union européenne). L'accent est davantage mis sur les doctrines nationales puisque certaines références, par exemple celles à la Charte des Nations Unies et aux résolutions de l'Assemblée générale, ont été supprimées. Une référence explicite à l'Article 51 de la Charte des Nations Unies (droit de légitime défense), que les États-Unis et le Royaume-Uni auraient

voulu inclure, ne fut pas approuvée par plusieurs États membres de l'Union européenne, notamment l'Allemagne, l'Italie et les pays scandinaves. De la même façon, si l'article 4.2 fixe des règles pour la réduction des débris spatiaux, l'article 4.3 les assouplit en autorisant les manœuvres exécutées pour réparer des objets spatiaux, réduire le volume des débris, éviter les collisions ou gérer le trafic spatial

Le projet est donc un compromis qui renforce les chances de discussions fructueuses.

à condition que « toutes les mesures raisonnables pour limiter au minimum les risques de collisions » aient été prises. Le projet est donc un compromis qui renforce les chances de discussions fructueuses avec des tiers. Il importe de rappeler que l'objectif visé par l'Union européenne est celui d'un traité juridiquement contraignant : si le code de conduite n'est pas juridiquement contraignant, il pourrait devenir un élément de droit coutumier mais cela dépendra du nombre d'États qui accepteront d'être lié par ses dispositions.

Certaines questions ne sont pas du tout abordées par le projet de code de conduite. Il ne fait pas mention des interférences temporaires avec les objets spatiaux. Il ne donne, en outre, aucune indication sur l'instance de négociation de prédilection pour débattre des questions de sécurité de l'espace. Contrairement à ce que demandait le document de réflexion de l'Italie, le projet de code de conduite ne traite pas de la possibilité que la CD et le COPUOS aient des activités qui se chevauchent. Le projet de code de conduite ne comporte pas non plus de dispositions sur les zones d'exclusion ou les débris spatiaux à longue durée de vie¹⁹. Au lieu de cela, le code insiste sur des recommandations de comportement. L'Union européenne peut ainsi échapper à des négociations portant sur les définitions contrairement aux propositions de la Chine et de la Fédération de Russie (qui comprennent des définitions négatives, autrement dit des interdictions). Cette stratégie empêche l'Union européenne de préciser en détail des actions, des situations, des délais et des conditions spatiales²⁰.

LES DERNIÈRES AVANCÉES DEPUIS LA PUBLICATION DU PROJET DE CODE DE CONDUITE

La présidence française du Conseil de l'Union européenne avait déjà présenté le projet de code de conduite à l'administration américaine au cours du dernier trimestre 2008, avant qu'il ne soit officiellement publié en décembre 2008. Les États-Unis ont dressé une liste d'observations et de modifications. Après sa publication, la présidence tchèque de l'Union européenne a organisé une série de discussions bilatérales avec d'autres nations spatiales afin de parvenir à un texte faisant consensus susceptible d'être accepté par le plus grand nombre de pays possible. Au cours de cette première phase, l'Afrique du Sud, le Brésil, le Canada, l'Inde, l'Indonésie, Israël, le Japon, la République de Corée et l'Ukraine furent consultés. La présidence suédoise va maintenant engager la deuxième phase de consultations avec notamment la Chine, la Fédération de Russie et la nouvelle administration des États-Unis.

Le minimum d'informations a filtré sur les avancées de ces discussions bilatérales. Cette confidentialité s'explique principalement par la volonté du groupe CODUN de ne pas compliquer les négociations futures en communiquant certaines informations. Jusqu'à présent, rien n'a été dit sur la façon dont les États membres de l'Union européenne vont tenir compte des commentaires, critiques et modifications formulés lors de ces consultations bilatérales.

DES OBSTACLES ET DES QUESTIONS

La teneur du code de conduite final, son instance de négociation ainsi que son mode d'adoption doivent encore être précisés. Les obstacles qui s'opposent à l'adoption finale du code peuvent être répartis selon deux catégories : les difficultés inter-européennes et les problèmes avec des pays tiers.

En 2009, la présidence tchèque a fait une déclaration au COPUOS précisant clairement que le code peut servir de base à des discussions informelles dans des instances internationales mais ne peut en aucun cas être présenté et discuté officiellement dans une instance internationale existante comme le COPUOS ou la CD²¹. La présidence de l'Union européenne continuera d'informer les organes multilatéraux des progrès enregistrés sur l'initiative du code de conduite. L'idée d'organiser une conférence spéciale à la fin du processus de consultation est envisagée pour permettre aux États d'adhérer au code de conduite²².

Il s'agit de la position commune officielle de l'Union européenne, mais il semblerait que des États membres de l'Union examinent encore la question de savoir si le code de conduite doit rester en dehors des instances habituelles de négociations. L'idée initiale était de mener des négociations indépendantes en dehors de la CD et du COPUOS en s'inspirant du processus d'Ottawa (qui conduisit au Traité d'interdiction des mines) pour éviter l'impasse des travaux de la CD. Certains pensent néanmoins qu'une conférence spéciale pourrait avoir des conséquences inattendues comme la remise en question des principes actuels du droit de l'espace, notamment ceux du Traité sur l'espace extra-atmosphérique. Le projet de code de conduite ne sera pas touché immédiatement par ce genre d'interrogations, mais l'application et le respect des dispositions du code pourraient au final être affectés : les initiatives de sécurité de l'espace pourraient être retardées et le régime actuel du droit de l'espace pourrait souffrir.

Du côté des pays tiers, la vive opposition des États-Unis aux premiers projets de code a conduit à un affaiblissement de la formulation du code²³. Les changements récents de l'administration des États-Unis pourraient favoriser une meilleure disposition à l'égard de discussions et déboucher sur un code de conduite plus fort. Si l'Union européenne poursuit son programme de consultations bilatérales, la Chine et la Fédération de Russie soutiennent toujours leur proposition de traité juridiquement contraignant. Les deux États ont annoncé récemment la finalisation d'un document d'information pour la CD présentant les questions essentielles et des commentaires sur le projet d'accord relatif à la prévention du déploiement d'armes dans l'espace et de la menace ou de l'emploi de la force contre des objets spatiaux. Au début de l'Assemblée générale de cette année, les deux pays ont exhorté les membres de la CD à soumettre des propositions pour des mesures de confiance dans l'espace²⁴. L'insistance de la Chine et la Russie pour un traité laisse à penser qu'ils n'approuveront le code de conduite de l'Union européenne qu'en échange d'un certain soutien de la part de l'Union pour un projet de traité sino-russe.

L'avenir

Le projet de code de conduite précise qu'il n'entend pas remplacer d'autres initiatives mais qu'il les complète et les soutient en insistant sur la nécessité de prendre toutes les mesures appropriées pour éviter que l'espace ne devienne une zone de conflit. Il faut bien reconnaître et accepter qu'il représente déjà un projet singulier.

Il ne prévoit pas uniquement des mesures générales à moyen terme mais permet d'envisager un mécanisme complet de réglementation des activités spatiales : la gestion du trafic spatial. Cette expression est utilisée depuis un certain nombre d'années, mais elle n'a pour l'instant fait l'objet que d'une seule étude fondamentale et interdisciplinaire, réalisée par l'Académie internationale d'astronautique (AIA) entre 2001 et 2006²⁵. D'autres travaux ont été menés depuis sur la question, notamment par l'Université internationale de l'espace et l'International Association for the Advancement of Space Safety (IAASS).

La gestion du trafic spatial est définie comme un ensemble de dispositions techniques et réglementaires visant à garantir la sûreté de l'accès à l'espace, des activités dans l'espace et du retour

sur Terre depuis l'espace sans interférences physiques ou radioélectriques²⁶. La gestion du trafic spatial ne va pas régler des problèmes particuliers, c'est un concept global de réglementation des activités spatiales qui se fonde sur l'idée que les activités spatiales représentent un trafic et pas des activités isolées des États²⁷. Elle constitue une réponse permanente pour les problèmes de sûreté et de sécurité dans l'espace.

Comme nous l'avons vu, les traités et réglementations existants sur l'espace ne sont ni complets ni uniformisés ; certaines dispositions sont plus avancées que d'autres et de nombreuses autres sont totalement absentes (par exemple la prévention de la pollution de l'atmosphère/troposphère ou toute obligation concernant les notifications préalables de lancement). Ils constituent pourtant les éléments fondamentaux d'un régime de gestion du trafic spatial. À ce stade, l'idée est de combler les lacunes et résoudre les dispositions ambiguës du cadre actuel en concluant un nouvel accord intergouvernemental international pour compléter la structure juridique existante et instaurer un régime complet de gestion du trafic spatial. Le code de conduite pourrait être un élément de la proposition d'instaurer un régime pour gérer l'ensemble du trafic spatial.

La gestion du trafic spatial nécessite des données, autrement dit un système de surveillance de l'espace. Un tel système implique la création d'une base de données par un système prévoyant la notification préalable des lancements (avec des données améliorées et plus nombreuses que celles actuellement communiquées dans le cadre de la Convention sur l'immatriculation), la notification des manœuvres orbitales et de désorbitation, et la communication de renseignements sur la fin de la durée de vie active et opérationnelle des objets spatiaux. Cette base de données permettrait au régime complet de gestion du trafic spatial de définir des règles pour les domaines suivants :

- mesures de sécurité pour les lancements ;
- mesures de sécurité pour les vols habités ;
- sélection d'orbites ;
- règles de priorité pour les phases en orbite ;
- classement des manœuvres par ordre de priorité ;
- dispositions particulières pour les orbites géostationnaires et les orbites terrestres basses ;
- mécanismes de réduction des débris ;
- dispositions de sécurité pour les manœuvres de rentrée ;
- et mesures pour l'environnement.

La gestion du trafic spatial permettrait de clarifier le concept d'« État lanceur » et la définition des « objets spatiaux ». De plus, la gestion du trafic spatial apporterait des réponses aux questions de responsabilité, en instaurant des mesures d'exécution ainsi qu'une disposition portant sur le règlement des différends²⁸. La gestion du trafic spatial nécessite de toute évidence une supervision rigoureuse²⁹, mais elle peut être le moyen idoine pour garantir la conduite d'activités dans l'espace sans causer de brouillages préjudiciables comme l'exige le Traité sur l'espace extra-atmosphérique³⁰.

Le projet de code de conduite est aussi intéressant car il est, pour l'instant, l'initiative diplomatique européenne la plus visible et la plus avancée sur le fond en matière de politique spatiale et de réglementation³¹ ; il montre aussi que l'Union européenne tend à être un acteur international plus engagé sur les questions spatiales. La façon dont le code est reçu aujourd'hui montre l'influence de l'Europe aujourd'hui : l'Union européenne est en train de devenir une puissance normative qui entend prévenir la course aux armements dans l'espace. Le projet de code de conduite s'inscrit donc dans une politique spatiale européenne plus large. L'Union doit encourager son rôle d'instigateur et affirmer plus fortement ses principes³² ; elle aura ainsi une base solide sur laquelle se fonder pour affirmer sa position lorsque d'autres questions liées à l'espace se poseront. Ces questions pourraient être la création d'un système européen de surveillance de l'espace (impliquant éventuellement

une coopération transatlantique), le rôle accru des dispositifs spatiaux dans la sécurité intérieure ou une stratégie européenne pour des dispositifs spatiaux plus efficaces (autrement dit des engins plus flexibles pouvant être mis au point et lancés plus rapidement)³³. Pour toutes ces questions, la coopération internationale est de la plus haute importance. Avec ce projet de code de conduite, l'Europe présente à la fois un véritable mécanisme pour traiter les problèmes de la sécurité de l'espace et une approche diplomatique prometteuse pour parvenir à un résultat susceptible d'être accepté par un grand nombre³⁴.

Notes

1. Résolution 1962 (XVIII) de l'Assemblée générale des Nations Unies du 13 décembre 1963.
2. Le Traité sur l'espace extra-atmosphérique aborde d'autres questions que des accords ultérieurs ont traitées plus en détail. Pour un exposé détaillé du Traité sur l'espace extra-atmosphérique, voir Stephan Hobe, Bernhard Schmidt-Tedd et Kai-Uwe Schrogl (sous la direction de), 2009, *Cologne Commentary on Space Law, Volume 1: Outer Space Treaty*, Cologne, Heymanns.
3. Pericles Gasparini Alves, 1991, *Prevention of an Arms Race in Outer Space. A Guide to the Discussions in the Conference on Disarmament*, Genève, UNIDIR.
4. Jonathan Dean, 2002, « Future Security in Space: Treaty Issues », INESAP Information Bulletin, n° 20, août.
5. Voir résolution 36/97C de l'Assemblée générale des Nations Unies, 9 décembre 1981.
6. Pour une comparaison détaillée des éléments de ces propositions, voir Wolfgang Rathgeber et Nina-Louisa Remuss, 2009, *Space Security: A Formative Role and Principled Identity for Europe*, ESPI report, n° 16, Vienne, janvier. Les principaux documents auxquels il est fait référence sont : Éléments possibles d'un futur accord juridique international relatif à la prévention du déploiement d'armes dans l'espace et de la menace ou de l'emploi de la force contre des objets spatiaux, CD/1679, 28 juin 2002 qui fut complété par divers documents de travail (CD/1778, CD/1779, CD/1781, CD/1784, CD/1785 et CD/1786 ainsi que des versions révisées comme CD/1818) et le Projet de traité relatif à la prévention du déploiement d'armes dans l'espace et de la menace ou de l'emploi de la force contre des objets spatiaux, dans le document CD/1839 du 25 avril 2008.
7. Résolution 61/75 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 6 décembre 2006, document des Nations Unies A/RES/61/75, 18 décembre 2006.
8. Résolution 62/43 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 5 décembre 2007, document des Nations Unies A/RES/62/43, 8 janvier 2008.
9. Pour plus d'informations sur le COPUOS, consulter le site du Bureau des affaires spatiales de l'ONU, <www.oosa.unvienna.org/oosa/en/COPUOS/copuos.html>.
10. Henry L. Stimson Center, 2007, *Model Code of Conduct for Responsible Space-Faring Nations*, <www.stimson.org/pub.cfm?ID=575>.
11. COPUOS, *Rôle et activités futurs du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique*, document des Nations Unies A/AC.105/L.268, 10 mai 2007.
12. Cité dans Marcel Dickow, 2009, « The European Union Proposal for a Code of Conduct for Outer Space Activities », in Kai-Uwe Schrogl, Charlotte Mathieu et Nicolas Peter (sous la direction de), *Yearbook on Space Policy 2007/2008: From Policies to Programmes*, Vienne, SpringerWienNewYork, p. 153 et 154.
13. Ambassadeur Carlo Trezza, « A Possible Comprehensive Code of Conduct for Space Objects in an EU Perspective », présentation faite lors d'un séminaire de l'Union européenne sur la sécurité et la maîtrise des armements dans l'espace et le rôle de l'Union européenne organisé à Berlin, 21-22 juin 2007, <sedi.esteri.it/rapparm/2007.06.21.22-trezza-InterventoConferenzaUEBerlinospazio.rtf>.
14. Theresa Hitchens, « COPUOS Wades into the Next Great Space Debate », *Bulletin of the Atomic Scientists*, 26 juin 2008.
15. Déclaration faite par l'Ambassadeur portugais José Júlio Pereira Gomes au nom de l'Union européenne lors du débat thématique sur les autres armes de destruction massive, Soixante-deuxième session de l'Assemblée générale des Nations Unies, 19 octobre 2007, <www.delegfrance-cd-geneve.org/declarations/unioneuropeenne/unga_owmd_eu_statement.doc>.
16. Marcel Dickow, op. cit.
17. Projet de code de conduite pour les activités menées dans l'espace extra-atmosphérique, Conseil de l'Union européenne, document 17175/08, PESC 1697, CODUN 61, Bruxelles, 17 décembre 2008, Annexe II, <register.consilium.europa.eu/pdf/fr/08/st17/st17175.fr08.pdf>.
18. Un résumé du rapport de l'Union européenne à COPUOS est disponible dans le *Rapport du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique*, document des Nations Unies A/64/20, Vienne, 2009, par. 45.
19. Marcel Dickow, op. cit., p. 160

20. Marcel Dickow, op. cit. Pour une comparaison plus détaillée du code de conduite avec d'autres propositions, voir Rathgeber et Remuss, op. cit.
21. « Draft EU Code of Conduct for Outer Space Policies », note d'information présentée par Petr Lála expliquant au COPUOS les activités du groupe CODUN, Vienne, juin 2009.
22. « Statement by the Czech EU Council Presidency under Item 4: General exchange of views », Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique de l'ONU, cinquante-deuxième session, Vienne, 3-12 juin 2009.
23. Rathgeber et Remuss, op. cit.
24. Ray Acheson, « Collective Security as National Security », *CD Report, Reaching Critical Will*, 25 août 2009.
25. Corinne Contant-Jorgensen, Petr Lála et Kai-Uwe Schrogl (sous la direction de), 2006, *Cosmic Study on Space Traffic Management*, Paris, International Academy of Astronautics, <iaaweb.org/iaa/Studies/spacetraffic.pdf>.
26. Ibid.
27. Kai-Uwe Schrogl, 2008, *Space Traffic Management: The New Comprehensive Approach for Regulating the Use of Outer Space*, *Acta Astronautica*, vol. 62, n°s 2-3, janvier-février, p. 272 à 276, octobre, Vienne.
28. Contant-Jorgensen et al., op. cit., p. 14 et 15.
29. Schrogl, op. cit., p. 3 et 4.
30. Contant-Jorgensen et al., op. cit., p. 10.
31. Jusqu'alors, l'Europe n'avait engagé qu'une initiative commune aussi importante : en 1998, elle avait demandé au COPUOS une amélioration de la Convention sur l'immatriculation, instrument qui a donné lieu aux deux résolutions récentes de l'Assemblée générale sur la notion d'« État de lancement » et sur la pratique concernant l'immatriculation des objets spatiaux (résolution 59/115 du 10 décembre 2004, document des Nations Unies A/RES/59/115, 25 janvier 2005; résolution 62/101 du 17 décembre 2007, document des Nations Unies A/RES/62/101, 10 janvier 2008).
32. Rathgeber et Remuss, op. cit.
33. Pour un examen détaillé de l'idée de dispositifs spatiaux plus efficaces, voir Nina-Louisa Remuss, à paraître en 2010, *Responsive Space: Elements of a Roadmap for Europe*, ESPI Report, n° 22, Vienne.
34. Sur la pertinence de cette initiative en tant qu'action diplomatique majeure de l'Europe, voir Laurence Nardon, 2009, « UE/Espace. Une puissance spatiale de plus en plus compétente », *Rapport annuel de l'Institut français des relations internationales (RAMSES) 2010*, Paris, IFRI, septembre.