

# Le cadre juridique des activités spatiales

Laurence Ravillon (*Université de Bourgogne*)

---

À partir de quelle distance depuis le rivage peut-on considérer que l'on se trouve dans les eaux internationales ? À partir de quelle profondeur n'est-on plus propriétaire de son terrain si l'on découvre un gisement dans le sous-sol ? Voilà des questions pratiques auxquelles les juristes répondent pour fixer les règles d'application en nombre de domaines. Depuis l'avènement de l'ère spatiale, des questions similaires se posent dans l'espace, ainsi que cela resurgit de temps à autre dans l'actualité au regard d'événements d'importance, comme la collision d'un satellite iridium et d'un satellite cosmos en 2008, ou la rentrée atmosphérique courant mai 2015 d'un cargo russe de ravitaillement de la station spatiale internationale.

Une fois n'est pas coutume, c'est un séminaire sans aucune équation qui a été donné à l'IMCCE en mai 2015, présenté par une juriste, Laurence Ravillon, qui a présenté les grands principes de la législation sur les activités liées à l'espace.

Il est singulier de constater que cette législation s'applique dans un milieu qui n'est pas bien défini, aussi surprenant que cela puisse paraître. Où donc commence l'espace, ou plus exactement l'espace extra-atmosphérique ? C'est pourtant le milieu d'application des traités et autres grands textes d'utilisation de l'espace, établis par les juristes, et ratifiés ou non par les États. Que ces États, et le florilège des entreprises privées qu'ils se doivent de faire prospérer, fassent ou non partie des puissances spatiales. On sait dire où s'arrête le monde de l'aéronautique, là où la densité atmosphérique n'est déjà plus assez forte pour assurer la portance des avions, avions ou ballons stratosphériques : la limite se situe à quelques dizaines de kilomètres, disons cinq, d'altitude. On connaît aussi un ordre de grandeur de l'altitude minimale de l'espace, que l'on définit ici comme celle où un engin spatial n'a pas besoin d'apport d'énergie pour rester satellisé pendant au moins quelques révolutions : elle se situe à quelques centaines de kilomètres. Notons que les modèles de thermosphère traditionnels, établis par les astronomes sur la base des perturbations orbitales, ont un domaine de validité qui débute vers 120 kilomètres d'altitude, et qui fournissent des estimations non nulles de la densité atmosphérique jusqu'à environ 2 000 kilomètres. Entre l'altitude de fin de l'aéronautique et l'altitude minimale de l'espace se situe une zone extrêmement stratégique, que le Colonel Jean-Luc Lefebvre, expert en stratégie spatiale, qualifie de Zone de Transition Aérospatiale (ZTA) : un engin à ces altitudes ne peut évoluer sans apport d'énergie, et la maîtrise de cette zone est hautement stratégique, comme le sont dans le domaine maritime les zones littorales pour accéder à la terre ou à la haute mer.

Les grands textes qui régissent l'utilisation de l'espace posent en grande partie sur l'adoption de règles qui sont dérogoires par rapport à ce qui s'applique habituellement dans les domaines maritimes, terrestres, aériens, surtout parce les États ne peuvent s'approprier ni l'espace, ni les objets spatiaux. Les États peuvent être propriétaires d'objets spatiaux, mais pas de l'espace ni des corps célestes. Le cadre juridique est forcément international, et met en jeu des questions d'indépendance et de souveraineté. Les premiers

grands textes ont été élaborés dans le cadre de l'ONU, qui s'est dotée d'un comité pour l'utilisation pacifique de l'espace (COPUOS), qui comprend un sous-comité technique, et un sous-comité juridique, et c'est au sein de ce sous-comité juridique que les réflexions ont été menées par les États. Notons qu'au fil du temps, au fur et à mesure de l'évolution de la maturité des textes et de leurs conséquences sur les activités spatiales, leur portée s'est considérablement réduite, essentiellement parce qu'après les grands principes sur l'utilisation de l'espace sont apparus des considérations régionales (pour définir une politique spatiale à l'échelle d'un continent par exemple), ou des enjeux financiers (pour l'exploitation de nouvelles ressources). Puisque les textes internationaux sont des actes juridiques qui font l'objet de ratifications de la part d'États volontaires, l'histoire de ces dernières décennies, même dans une ère qui a succédé à la période de la guerre froide, a montré que plus on a avancé dans le temps, moins il y a eu de ratifications par les États. Ainsi, le premier grand texte fondateur, le "Traité sur l'Espace" de 1967, a été ratifié par 103 États membres de l'ONU ; le dernier traité élaboré au sein de l'ONU est le traité sur la Lune, en 1979. Comme il annonce l'idée que la Lune et ses ressources naturelles constituent le patrimoine de l'humanité, vouloir exploiter les ressources lunaires signifierait la mise en place d'une autorité internationale de répartition équitable de ces ressources. Ceci explique sans doute que seuls 15 États ont ratifié ce traité, parmi lesquels aucune puissance ayant un accès direct à l'espace...

Ce "Traité sur l'Espace" de 1967, qui trouve son inspiration dans le droit de la mer et le traité sur l'Antarctique, pose les grands principes régissant les activités des États dans l'espace, y compris sur la Lune et les autres corps célestes : (i) un principe de liberté d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, conditionné par l'obtention d'un certain nombre d'autorisations nationales et internationales, (ii) un principe de non-appropriation de l'espace et des corps célestes : "l'espace extra-atmosphérique ne peut faire l'objet d'appropriation nationale (...)". (iii) un principe de responsabilité des États, que les activités soient gouvernementales ou non gouvernementales, (iv) un principe

de caractère pacifique des activités spatiales, qui prend se concrétise différemment selon l'endroit où l'on se trouve : dans l'espace, les armes de destruction massive et les armes nucléaires sont interdites (a contrario : les activités militaires non agressives sont autorisées), alors que la Lune et les autres corps célestes ne sont pas concernés et sont complètement démilitarisés.

Certains principes sont mis à mal en raison du caractère spécifique des activités spatiales. Quid de ce que le colonel Jean-Luc Lefebvre appelle la martialisation de l'espace, ie l'utilisation à des fins guerrières de matériel envoyé dans l'espace à des fins pacifiques ? (systèmes de radionavigation, panneaux solaires...); Quel sens donner au principe de non-appropriation orbitale, si les satellites arrivés en fin de vie ne sont pas désorbités ou envoyés sur une orbite cimetière ? Le texte de 1968 prévoit le sauvetage des astronautes et la restitution des objets, selon un principe de coopération concernant les objets spatiaux et les astronautes juridiquement considérés comme les "envoyés de l'humanité". Avec l'arrivée des vols touristiques suborbitaux, quel statut donner à ces riches terriens dont la liste s'allonge déjà ? Celui d'un passager ? D'un astronaute ?

Le traité de 1975 venait compléter celui de 1972 portant sur la responsabilité internationale du fait des dommages causés par les objets spatiaux. On apporte des précisions au traité de 1967, et on décline la responsabilité selon que le dommage intervient au sol, ou dans l'espace extratmosphérique. Si le dommage a lieu au sol, l'État de lancement est responsable de manière absolue. Si le dommage a lieu dans l'espace, le schéma classique de responsabilité pour faute s'applique. Jusqu'à aujourd'hui un nombre très limité de cas a été concerné par ces deux traités, surtout que les accidents sur les pas de tir ne sont pas concernés car ils n'entrent pas dans le champ d'application du traité.

À partir des années 1980, les textes qui ont suivi n'ont plus été que des principes, et des lignes directrices, à défaut de pouvoir continuer à organiser l'ensemble du secteur, aussi parce que les activités commerciales ont commencé à émerger, ce que l'arrivée récente de SpaceX, le lanceur privé, aux côtés des lanceurs majoritairement contrôlés par les États comme l'est Arianespace, ne vient que confirmer. Il y a eu des conventions internationales, comme le projet de station spatiale internationale, la charte "espace et catastrophes majeures", pour mobiliser les satellites en cas de catastrophe naturelle; des lignes directrices invitant à un "best effort" dans nombre de domaines comme la réduction des débris spatiaux. Notons ici que la France, après avoir pendant longtemps eu un droit de l'espace éparpillé dans de nombreux textes (le statut du CNES, du Centre Spatial Guyanais...), a décliné en juin 2008 l'ensemble de sa réglementation dans le LOS, Loi relative aux Opérations Spatiales, dont nous avons déjà parlé dans ces colonnes, et qui a ceci de particulier qu'elle transforme certaines propositions internationales en dispositions contraignantes (comme celle imposant une durée de vie dans l'espace limitée pour les débris spatiaux, version française d'un texte

de l'IADC, "l'Inter Agency Space Debris Committee").

Beaucoup de ces textes abordent désormais certains aspects de droit privé et essaient de sécuriser certains montages de contrat avec les sociétés de lancement. Avec le temps on a en effet vu de plus en plus intervenir aux côtés des États des interlocuteurs privés comme les assureurs, les banquiers, les grosses sociétés aérospatiales. Mais le secteur spatial n'est décidément pas un secteur traditionnel de l'économie : comment un banquier peut-il récupérer un satellite si le client emprunteur ne peut pas payer ses traites ? Comment évaluer le coût d'un contrat d'assurance d'un objet spatial sachant que si dommage il y a, il peut avoir pour origine soit de la société de lancement, soit le concepteur du satellite, soit un tiers (satellite inactif ou débris spatial), voire même une météorite ? Et un client a-t-il la possibilité de négocier le montant du prix du contrat s'il montre sa bonne volonté à utiliser une partie de son budget à sécuriser, pour les générations de satellites qui le suivent, l'espace en désorbitant (à coût non nul), son propre satellite ?

Ce secteur est si particulier que des dispositions spécifiques s'appliquent entre les différents partenaires. Dans les contrats, de manière complètement uniforme, on limite la recherche de la responsabilité, pour éviter que les éventuels contentieux freinent le développement des activités. Des clauses de non-recours réciproque entre opérateurs du satellite et sociétés de lancement s'appliquent. En cas de contentieux, c'est une juridiction arbitrale et pas un tribunal de l'État qui, généralement, statue, conformément à ce que les parties ont prévu dans leurs contrats. En conséquence, elles sont confidentielles.

Toutes les difficultés ne sont cependant pas résolues par l'ensemble de ces textes. Mentionnons en quelques mots les problèmes de responsabilité en cas de défaillance des systèmes de radionavigation (surtout pour Galileo en tant que système civil, annoncé intègre), les questions liées au respect de la vie privée. Citons ce cas de recours à l'utilisation de satellites que la Cour européenne des droits de l'homme a validé après qu'un projet d'attentat a été déjoué en Allemagne.

À la vue des enjeux, il est cependant très surprenant de constater que bien peu de formations à ces thématiques existent en France et dans le monde, et encore moins des formations couvrant l'ensemble des connaissances en droit, en stratégie, en astrodynamique. Ces textes gouvernent l'ensemble des activités de l'espace, y compris celles relatives aux projets de recherche auxquels les laboratoires participent. Les problématiques du risque (qu'il soit de nature technique, stratégique ou réglementaire, comme l'a montré la question de l'attribution des fréquences au système Galileo), est un problème décidément très particulier. La collaboration entre différents métiers est indispensable, surtout quand, comme les astronomes, on s'intéresse à la vitesse d'engins ou de corps célestes qui se déplacent à des vitesses qui se chiffrent aisément en km/s.