

**Assemblée générale**Distr.: Limitée
23 janvier 2004Français
Original: Anglais

**Comité des utilisations pacifiques
de l'espace extra-atmosphérique**
Sous-Comité juridique
Quarante-troisième session
Vienne, 29 mars-8 avril 2004
Point 8 a) de l'ordre du jour provisoire*
**Questions relatives à la définition et à
la délimitation de l'espace extra-atmosphérique**

**Résumé analytique des réponses au questionnaire relatif aux
problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets
aérospatiaux**

Note du Secrétariat

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	2
II. Résumé analytique des réponses au questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux	2

* A/AC.105/C.2/L.247.



I. Introduction

1. À la quarante-deuxième session du Sous-Comité juridique du Comité des utilisations pacifique de l'espace extra-atmosphérique, en 2003, le Groupe de travail sur les questions relatives à la définition et à la délimitation de l'espace extra-atmosphérique est convenu que le Secrétariat devrait élaborer, dans la mesure du possible, un résumé analytique des réponses reçues des États Membres au questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux (A/AC.105/635 et Add.1 à 10). Il est convenu qu'il devrait examiner ce résumé à la session suivante du Sous-Comité juridique, en vue de se prononcer sur l'opportunité de poursuivre l'étude de ce questionnaire (A/AC.105/805, annexe II, par. 8). Le rapport du Groupe de travail a été approuvé par le Sous-Comité juridique.

2. Le présent résumé, établi par le Secrétariat en réponse à la demande du Groupe de travail, fait la synthèse des réponses au questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux, reçues des États Membres depuis la diffusion du questionnaire en 1996.

II. Résumé analytique des réponses au questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux

Question 1. Peut-on définir un objet aérospatial comme un objet capable à la fois de voyager dans l'espace extra-atmosphérique et d'utiliser ses propriétés aérodynamiques pour se maintenir pendant un certain temps dans l'espace aérien?

3. Ont répondu à la question 1 les États Membres suivants: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Bénin, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Fédération de Russie, Fidji, Grèce, Inde, Iraq, Italie, Kazakhstan, Liban, Madagascar, Maroc, Mexique, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République tchèque, Slovaquie, Turquie, Turquie et Yémen.

4. Certains États ont approuvé la définition donnée dans la question 1, alors que d'autres ont formulé à ce sujet des observations et des recommandations qui peuvent être résumées comme suit:

a) Il serait nécessaire de préciser l'expression "pendant un certain temps", car elle était trop vague;

b) La définition proposée n'était fondée que sur deux critères: la capacité d'un objet à voyager dans l'espace extra-atmosphérique et sa capacité à se maintenir pendant un certain temps dans l'espace aérien. Les objets aérospatiaux devenant de conception plus complexe, leur définition devrait être fondée sur des critères supplémentaires;

c) Pour souligner la fonction principale des objets aérospatiaux, qui est de servir aux activités spatiales, il faudrait compléter la définition proposée en ajoutant

à la fin de la phrase les termes: “[principalement] [exclusivement] à des fins spatiales”;

d) Des informations complémentaires devraient être fournies sur les caractéristiques de l’objet aérospatial afin de donner à celui-ci une définition juridique compatible avec le droit international de l’espace. De plus, l’utilisation du terme “objet aérospatial” pourrait créer des confusions avec d’autres termes habituellement utilisés, à savoir, “aéronef”, “engin spatial” ou bien “objet spatial”. Il serait donc nécessaire, si l’expression “objet aérospatial” devait être retenue, de la définir par rapport à d’autres termes qui figurent dans les textes juridiques internationaux;

e) Il faudrait continuer à examiner cette définition à l’avenir compte tenu du fait que le terme “objet aérospatial” désignait différents types d’engins aérospatiaux, dont certains avaient déjà été utilisés ou testés et d’autres en étaient seulement au stade de la conception, de la planification ou des premières expérimentations;

f) Il faudrait préciser la définition en faisant référence à la fonction générale des objets aérospatiaux ou au type d’activités qui seraient habituellement les leurs. De même, il faudrait préciser le sens de l’expression “pendant un certain temps”, qui pourrait s’avérer vague;

g) La définition proposée d’un objet aérospatial était acceptable dans la mesure où cet objet effectuait une mission spatiale.

5. Un autre État a noté qu’un objet aérospatial pourrait également “rester immobile” en certains points particuliers stratégiquement importants tels que les points de Lagrange d’un système céleste “binaire” (Terre-Lune ou Terre-Soleil par exemple) sans aucune dépense d’énergie. Il a donc suggéré que soit insérée dans la définition l’expression “ou de rester immobile” après le mot “voyager”. Il a par ailleurs noté que les “vols” dans les atmosphères d’autres planètes, qui pourraient avoir lieu dans un avenir proche, ne devraient pas être exclus de la définition et qu’il faudrait peut-être envisager des précautions particulières pour de tels vols.

6. L’avis a été exprimé qu’une définition, fondée uniquement sur la double capacité de l’objet à se déplacer dans l’espace aérien et à voyager dans l’espace extra-atmosphérique, risquait d’être trop générale et de s’appliquer par conséquent à un grand nombre d’objets qui, en raison de leurs spécificités, devraient peut-être faire exiger un régime distinct. Un État a toutefois estimé que si elle devait englober tous les systèmes de transport spatial, tels que missiles, fusées et navettes spatiales, ainsi que leur charge utile, la définition donnée dans la question 1 était correcte. Cet État a noté que cette définition s’appliquait également aux missiles balistiques, aux futurs systèmes de transport hypersonique et autres, ce qui n’était peut-être pas l’intention de départ, et que davantage de précisions en la matière seraient nécessaires.

7. L’avis a été exprimé qu’un objet ne pouvait être appelé objet spatial que s’il était conçu pour être exploité dans l’espace extra-atmosphérique, qui devrait jouir du même statut que celui attribué à la haute mer.

8. L’avis a été exprimé que les termes “se maintenir pendant un certain temps dans l’espace aérien”, qui figuraient dans la définition, pourraient être mal interprétés et être compris comme signifiant que l’objet aérospatial était capable de

rester immobile dans l'espace aérien. Il a donc été proposé de remplacer les mots "se maintenir" par les mots "se déplacer".

9. Certains États ont noté que la définition proposée faisait bien référence à la capacité technique d'un objet aérospatial à se maintenir dans l'espace aérien et à voyager dans l'espace extra-atmosphérique. À cet égard, il a été dit que la définition faisait effectivement bien mention de la fonctionnalité d'un objet aérospatial et qu'elle devrait indiquer la finalité de la mission.

10. L'avis a été exprimé que la définition devrait être formulée en coopération avec le Sous-Comité scientifique et technique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique.

11. Un État a été d'avis que, même si la définition de la question 1 excluait clairement les objets d'origine naturelle, il faudrait bien préciser qu'un "objet aérospatial" était un objet conçu pour être exploité dans l'espace extra-atmosphérique et qui, du fait de ses propriétés aérodynamiques, ne pouvait voyager dans l'espace aérien que pour atteindre l'espace extra-atmosphérique ou revenir sur Terre. Cet État a estimé qu'il serait plus juste de faire référence à un "engin spatial" ou à un "véhicule spatial", qui désignait des dispositifs fabriqués par l'homme, afin de faire la distinction avec un "objet aérospatial", dénomination qui pourrait également s'appliquer à un objet naturel.

12. Certains États ont proposé, comme définitions, les variantes ci-après:

a) Un objet aérospatial est un objet capable à la fois de voyager dans l'espace extra-atmosphérique et d'utiliser ses propriétés aérodynamiques pour se déplacer dans l'espace aérien;

b) Un objet aérospatial est un objet doté de systèmes d'autopropulsion et de gouverne, qui est capable de voyager dans l'espace extra-atmosphérique et d'utiliser ses propriétés aérodynamiques pour se maintenir pendant un certain temps dans l'espace aérien et, dans certains cas, rentrer dans l'atmosphère terrestre;

c) Un objet aérospatial pourrait être défini comme un objet capable de se déplacer dans l'espace extra-atmosphérique et de traverser l'espace aérien en vol continu durant la phase de lancement ou de retour sur Terre;

d) Un objet aérospatial est un objet capable de voler dans l'espace extra-atmosphérique ou dans l'espace aérien, et qui peut également remplir des missions dans les deux environnements;

e) Un objet aérospatial est un objet fabriqué par l'homme, capable d'atteindre quelque altitude que ce soit et dont l'altitude, la direction et la vitesse peuvent être contrôlées par l'homme à quelque altitude que ce soit.

Question 2. Le régime applicable au vol d'objets aérospatiaux diffère-t-il selon que l'objet se trouve dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique?

13. Ont répondu à la question 2 les États Membres suivants: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Bénin, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Fédération de Russie, Fidji, Grèce, Inde, Iraq, Italie,

Kazakhstan, Liban, Madagascar, Maroc, Mexique, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République tchèque, Slovaquie, Turquie et Yémen.

14. Certains États sont convenus que le régime applicable au vol d'objets aérospatiaux devrait différer selon que l'objet se trouve dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique. Certains d'entre eux ont fondé leurs avis sur les points suivants:

a) Les obligations légales sont différentes puisque les objets spatiaux sont exploités dans des environnements différents et diffèrent par leur fonction;

b) On pourrait considérer qu'un objet aérospatial vole dans l'espace aérien et voyage dans l'espace. Conformément à l'article 1 de la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 ("Convention de Chicago"), chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Toutefois, l'espace extra-atmosphérique ne peut pas faire l'objet d'une appropriation nationale et aucun État ne peut prétendre à la souveraineté sur l'espace extra-atmosphérique ou sur les objets célestes. En conséquence, les objets aérospatiaux qui évoluent dans l'espace aérien relèvent du droit aérien international et ceux qui sont exploités dans l'espace extra-atmosphérique devraient être soumis au droit international de l'espace;

c) Il existe des différences importantes entre les contraintes matérielles et les lois physiques qui s'appliquent à chaque milieu. En particulier, les conditions d'atterrissage des objets aérospatiaux devraient être clairement définies;

d) La réponse à cette question serait positive si l'expression "se trouve" était comprise comme faisant référence, d'une part, au vol réel d'un engin dans l'espace aérien suivant les principes et techniques aéronautiques et, d'autre part, au mouvement d'un objet vers son orbite, sur son orbite ou au départ de son orbite suivant les principes et techniques astronautiques;

e) Dans l'espace aérien, le régime est aérobique (utilisation de l'air pour la combustion, d'un réacteur d'avion par exemple), alors que dans l'espace extra-atmosphérique, le régime est anaérobique (l'oxygène est embarqué sur le véhicule, une fusée par exemple).

15. D'autres États n'étaient pas d'accord pour penser que le régime applicable au vol d'objets aérospatiaux devrait différer selon que l'objet se trouvait dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique. Leur avis était fondé sur les points suivants:

a) Puisque le lancement reste une activité spatiale, il devrait être soumis au même régime. L'espace aérien est le milieu intermédiaire que l'objet aérospatial traverse;

b) Les objets aérospatiaux voyagent au-dessus de l'espace aérien qui se trouve au-delà des terres et des eaux territoriales de tout État;

c) Le régime devrait être défini par la nature de l'activité (celle-ci doit être régie sur une base conventionnelle) plutôt que par le statut de l'espace dans lequel l'objet se trouve à un moment donné.

16. Certains États ont estimé qu'il était nécessaire d'élaborer plus avant certaines règles du droit aérien international et du droit international de l'espace, en particulier en ce qui concerne la responsabilité internationale pour les dommages occasionnés, le sauvetage de l'équipage, etc.

17. Certains États étaient d'avis qu'un nouveau régime spécial pour les vols des objets aérospatiaux devrait être élaboré, compte tenu de certains aspects tels que les propriétés techniques des objets aérospatiaux, capables de se déplacer dans l'espace aérien et de voyager dans l'espace extra-atmosphérique, ainsi que des progrès techniques qui ont été réalisés et qui le seront à l'avenir.

18. Certains États ont noté que les situations de transit n'étaient pas toujours identiques et les règles qui leur étaient applicables dépendaient du droit interne. Ils considéraient que la traversée de l'atmosphère terrestre était par nature opérationnelle et n'avait pas d'incidence sur l'objet ultime de la mission dans le cadre d'un régime unifié.

19. Un autre État était d'avis que le régime applicable au vol d'objets aérospatiaux ne différait pas selon que l'objet se trouvait dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique.

20. Certains États préféraient la méthode consistant à déterminer la fonction et la finalité des objets spatiaux. Selon eux, plutôt que de concevoir un régime qui s'appliquerait aux objets aérospatiaux en fonction de leur vol ou de l'endroit où ils se déplacent, mieux vaudrait considérer ces objets du point de vue de leur finalité et de leur fonction. À cet égard, les États ont noté les points suivants:

a) Si l'objet aérospatial est destiné à l'exploration et à l'utilisation dans l'espace extra-atmosphérique, il serait tout à fait logique de lui appliquer les dispositions du droit de l'espace, en particulier en ce qui concerne les questions liées à la responsabilité en cas de dommage. Si, par contre, l'objet aérospatial est utilisé à des fins liées au trafic aérien, le droit international sur le trafic aérien pourrait être appliqué. De cette dualité d'utilisation pourraient engendrer des ambiguïtés et créer des conflits au niveau de l'application des textes juridiques en cas d'accident;

b) Le régime applicable au vol devrait dépendre de la finalité de la mission de l'objet aérospatial. Le régime établi par le droit aérien devrait s'appliquer aux engins utilisés pour le transport de matériaux ou de personnes d'un point de la Terre à un autre. Lorsque l'objectif principal de la mission est l'exploration de l'espace extra-atmosphérique, c'est le droit spatial qui devrait s'appliquer. Le régime applicable au vol de l'objet aérospatial pourrait dépendre de la question de savoir si cet objet se trouve dans l'espace extra-atmosphérique ou dans l'espace aérien;

c) Un objet aérospatial se comporte comme un objet spatial lors de son lancement et quand il se trouve en orbite, alors qu'il se comporte comme un aéronef au moment de sa rentrée dans l'atmosphère et de son atterrissage. Les caractéristiques de sa conception et ses fonctionnalités lui permettent de fonctionner aussi bien dans l'espace aérien que dans l'espace extra-atmosphérique.

21. Certains États ont noté que si un objet aérospatial opérait dans des zones soumises à la juridiction d'un État, il serait assujéti aux lois de cet État et au droit aérien international. Certains de ces États ont souligné que si le passage d'un objet aérospatial dans l'espace aérien d'un autre État faisait partie du passage direct à

destination ou en provenance de l'espace extra-atmosphérique lors de son lancement ou de son retour pour atterrir, et n'était qu'incident à celui-ci, il devrait être assujéti aux principes du droit international de l'espace.

22. L'avis a été exprimé que même s'ils traversaient l'espace aérien en route vers leur destination dans l'espace extra-atmosphérique, les objets aérospatiaux restaient associés à l'État de lancement. Par conséquent, c'est le droit de l'espace – et non le droit aérien de l'État dont dépend l'espace aérien que traverse l'objet aérospatial – qui s'appliquerait aux objets aérospatiaux.

Question 3. Existe-t-il des procédures spéciales pour les objets aérospatiaux, compte tenu de la diversité de leurs caractéristiques fonctionnelles, des propriétés aérodynamiques et des techniques spatiales utilisées, et de leurs particularités de conception ou devrait-on concevoir un régime unique ou unifié pour ces objets?

23. Ont répondu à la question 3 les États Membres suivants: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Bénin, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Fédération de Russie, Fidji, Grèce, Inde, Iraq, Italie, Kazakhstan, Liban, Madagascar, Maroc, Mexique, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République tchèque, Slovaquie, Turquie et Yémen.

24. Certains États ont proposé d'adopter un régime juridique applicable aux objets aérospatiaux. Ils ont employé différents adjectifs pour qualifier ce régime, par exemple "unique", "multiple", "unifié" et "spécial", et ont fondé leurs avis sur les points suivants:

a) Un tel régime serait nécessaire pour identifier les objets aérospatiaux et clarifier leur statut juridique, compte tenu des règles concernant la souveraineté territoriale des États;

b) Le régime devrait être élaboré à l'issue d'un examen approfondi dans la mesure où, au vu des avancées de la technologie aérospatiale, il faudra peut-être établir dans l'avenir un régime spécifique qui prenne en compte des situations non prévues dans le droit aérien et spatial international actuel;

c) Le régime devrait être établi sur la base des traités existants, en particulier en ce qui concerne la responsabilité;

d) Le régime pourrait également être utile pour déterminer qui est responsable en cas de dommage causé à des tiers;

e) Le régime conférerait de l'uniformité aux régimes applicables ainsi que de la simplicité en ce qui concerne le statut des objets spatiaux;

f) Le régime pourrait aider à identifier les objets aérospatiaux et à déterminer leur statut juridique sans enfreindre le droit aérien et spatial actuel;

g) Le régime devrait être élaboré afin de prévenir le désordre juridique qui pourrait résulter de l'usage croissant d'objets aérospatiaux dans le cadre des activités extra-atmosphériques. Il faudrait en outre que ces procédures spéciales soient élaborées par une organisation internationale compétente neutre;

h) Des procédures spéciales devraient être requises pour les objets aérospatiaux en matière d'immatriculation, de responsabilité et de contrôle du trafic;

i) Étant donné les progrès constants de la technologie, des situations non prévues par la réglementation aérienne et spatiale actuelle pourraient survenir et par conséquent l'instauration d'un régime pourrait tenir compte de ces nouvelles situations et les clarifier du point de vue juridique, la souveraineté territoriale des États étant dûment prise en considération;

j) Compte tenu de la diversité des objets spatiaux, de leurs caractéristiques et de leurs utilisations et par conséquent de la difficulté d'établir un régime unifié les concernant, il faudrait adopter un régime pour chacune de leurs catégories.

25. L'avis a été exprimé que si un régime unifié applicable à l'ensemble des objets spatiaux paraissait nécessaire, du fait qu'un objet spatial, de par ses propriétés, ressemblait à un aéronef, on devrait envisager de lui appliquer les dispositions des procédures aéronautiques pendant qu'il se trouve dans l'espace aérien.

26. Un État a exprimé l'avis qu'à moins qu'une réglementation unique spécifique ne soit mise en place pour les objets aérospatiaux, ces derniers, s'ils sont capables de remplir ces deux fonctions, seront en fait soumis à deux régimes juridiques différents selon les catégories d'activités menées dans l'espace entourant la Terre. Cet État a fait remarquer qu'à ce jour, le droit régissant l'aéronautique et celui régissant l'astronautique différaient sensiblement tant dans leurs principes essentiels que dans leurs règles spécifiques.

27. L'avis a été exprimé qu'au stade actuel de développement des objets aérospatiaux, il fallait, dans l'élaboration de telles procédures, se garder d'une trop grande précipitation. À mesure que ces objets se diversifiaient et se multipliaient et qu'il était donc plus vraisemblable de voir apparaître un type nouveau de circonstances liées à leur fonctionnement, on pouvait tout à fait envisager de compléter et de développer les règles du droit spatial et du droit aérien pour tenir compte des particularités des objets aérospatiaux. À ce stade, il serait important d'examiner s'il fallait ou non traduire dans la pratique la procédure de notification des États concernant le passage d'objets aérospatiaux sur leur territoire dans les limites de l'espace aérien.

28. Un État a exprimé l'avis que si le concept d'"objets aérospatiaux" n'était pas étendu aux "objets spatiaux seulement" (c'est-à-dire les objets dotés de toutes les capacités des objets aérospatiaux mais incapables de voler dans l'espace aérien), on pourrait envisager pour ces derniers un régime à peu près analogue à celui des objets aérospatiaux. Cet État estimait que, puisqu'il n'existait pas d'arrangements spéciaux régissant la diversité de ces objets dans le droit international applicable actuellement et compte tenu des éventuels progrès technologiques qui interviendront dans ce domaine, un régime unique ou unifié ne semblait pas indispensable au stade actuel.

29. Un État a exprimé l'avis que la meilleure solution était d'améliorer le cadre juridique existant en incluant les notions de libre passage ou de passage inoffensif, par exemple, dans le droit spatial et en les améliorant dans le droit aérien. Cet État a également suggéré de réviser les critères de vitesse concernant les vols dans l'espace aérien.

30. L'avis a été exprimé que les obligations des États menant des activités extra-atmosphériques étaient les mêmes quelle que soit la nature des objets aérospatiaux.

Question 4. Les objets aérospatiaux peuvent-ils être assimilés, pendant un séjour dans l'espace aérien, à des aéronefs et, pendant un séjour dans l'espace extra-atmosphérique, à des vaisseaux spatiaux, avec toutes les conséquences juridiques qui en découlent, ou est-ce le droit aérien ou le droit spatial qui prévaut pendant le vol d'un vaisseau aérospatial, selon la destination de ce vol?

31. Ont répondu à la question 4 les États Membres suivants: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Bénin, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Fédération de Russie, Fidji, Grèce, Inde, Iraq, Italie, Kazakhstan, Liban, Madagascar, Maroc, Mexique, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République tchèque, Slovaquie, Turquie et Yémen.

32. Certains États ont exprimé l'avis que le droit spatial devait prévaloir pendant la totalité du vol des objets aérospatiaux. Ils ont fourni des exemples dans lesquels le droit spatial devait être la principale source de réglementation, en particulier:

a) Lorsque les objets aérospatiaux étaient principalement destinés à des activités extra-atmosphériques. Dans ce cas, c'est le droit spatial qui devait prévaloir en ce qui concerne le vol d'un objet aérospatial pendant toutes les phases de son déplacement, c'est-à-dire depuis l'instant du lancement (de la Terre ou bien d'une plate-forme) jusqu'à son arrivée à destination (mise en orbite ou atterrissage);

b) Étant donné la nature unique des objets aérospatiaux, le droit spatial devrait s'appliquer lorsque ces objets se trouvent dans l'espace extra-atmosphérique. Un objet aérospatial devrait, lorsqu'il se trouve dans l'espace extra-atmosphérique, être considéré comme un vaisseau spatial, avec toutes les conséquences juridiques que cela suppose, y compris la nécessité de respecter les obligations découlant de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique (résolution de l'Assemblée générale 3235 (XXIX), annexe, la "Convention sur l'immatriculation"). La destination du vol pourrait également être prise en considération lorsque l'objet aérospatial se trouve dans l'espace aérien pendant la plus grande partie de son temps de vol et est utilisé pour effectuer un transport d'un point de la Terre à un autre.

33. Certains États ont fait remarquer qu'en attendant que des procédures spéciales concernant les objets aérospatiaux soient élaborées, un objet aérospatial volant dans l'espace aérien, en particulier dans l'espace aérien correspondant au territoire d'un État donné, était assimilé à un aéronef et un objet aérospatial se trouvant dans l'espace extra-atmosphérique était assimilé à un objet spatial relevant du droit spatial. Toutefois, l'avis a été exprimé que la façon dont ces règles s'appliqueraient différerait selon la nature de l'objet spatial et le droit aérien devrait prévoir des normes spéciales régissant le vol d'objets aérospatiaux traversant l'espace aérien pour atteindre l'espace extra-atmosphérique.

34. Certains États ont jugé que la mission et/ou destination des objets aérospatiaux constituait un facteur important pour établir si un objet devait être considéré comme

un aéronef ou comme un objet aérospatial. Les engins aérospatiaux qui étaient utilisés pour le transport aérien, même s'ils étaient capables de voler à un moment donné dans l'espace extra-atmosphérique, continueraient d'être considérés comme des aéronefs. De façon analogue, les objets aérospatiaux qui traversaient l'espace aérien pour atteindre l'espace extra-atmosphérique ou le quitter seraient considérés comme des vaisseaux spatiaux. Un autre État a cependant noté que classer un objet dans la catégorie des aéronefs ou dans celle des objets aérospatiaux en fonction du lieu où il se trouvait ou de la destination de son vol risquait d'être source de confusion et de poser problème dans la pratique.

35. Un État a exprimé l'avis que les objets aérospatiaux pouvaient être assimilés, pendant un séjour dans l'espace aérien, à des aéronefs et, pendant un séjour dans l'espace extra-atmosphérique, à des vaisseaux spatiaux, avec toutes les conséquences juridiques qui en découlent, à condition que pour les questions de sécurité et de responsabilité, les normes les plus rigoureuses soient appliquées. Cependant, quand le passage dans l'espace aérien fait partie d'un voyage direct et ininterrompu à destination ou en provenance de l'espace extra-atmosphérique, l'objet doit être assimilé à un vaisseau spatial. Toutefois, selon un autre État, les objets aérospatiaux ne devaient pas être assimilés, pendant leur séjour dans l'espace aérien, à des aéronefs, que la destination originelle de l'objet était déterminante pour qu'un objet soit qualifié d'aérospatial ou d'aéronef, et que la destination du vol ne devait pas entrer en ligne de compte, une fois que l'obligation d'information était respectée.

36. Certains États se sont déclarés favorables à l'établissement d'un régime spécial qui serait applicable à la totalité du vol. Certains d'entre eux ont suggéré que la mission de l'objet et la destination du vol considéré soient prises en compte. D'autres étaient d'avis que selon le droit international actuel un vaisseau spatial était un objet se déplaçant dans l'espace extra-atmosphérique et un aéronef un objet se déplaçant dans l'espace aérien, qu'un vaisseau spatial se trouvant dans l'espace aérien au cours de ses phases de montée ou de descente pouvait être considéré comme un aéronef durant cette partie du voyage et qu'un régime spécial pourrait être établi pour définir l'étendue des conséquences juridiques que cela supposait.

37. L'avis a été exprimé que les objets aérospatiaux se trouvant dans l'espace aérien ne devaient pas être considérés comme des aéronefs, puisque des conditions spéciales s'appliqueraient toujours à leur conception, à leur manœuvre et à leurs procédures d'atterrissage, mais qu'il convenait néanmoins de tenir compte des règles actuelles s'appliquant à l'aviation internationale, ainsi que de la législation nationale et des arrangements concernant le trafic aérien.

Question 5. Dans le régime applicable à un objet aérospatial, fait-on une place spéciale aux phases du lancement et de l'atterrissage qui, par le degré de réglementation, se distinguent de l'entrée dans l'espace aérien à partir d'une orbite extra-atmosphérique avec retour ultérieur sur cette orbite?

38. Ont répondu à la question 5 les États Membres suivants: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Bénin, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Fédération de Russie, Fidji, Grèce, Inde, Iraq, Italie,

Kazakhstan, Liban, Madagascar, Maroc, Mexique, Pakistan, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République tchèque, Pays-Bas, Turquie et Yémen.

39. Certains États ont convenu que les phases du décollage et de l'atterrissage pouvaient être distinguées et comportaient un degré différent de réglementation, pour les raisons suivantes:

a) Si un objet aérospatial se déplaçant dans l'espace aérien était considéré comme un aéronef, le décollage et l'atterrissage seraient régis par les normes du droit aérien, puisque ce dernier régit l'acte technique de la navigation aérienne. Si un régime spécial devait être établi pour les objets aérospatiaux, il faudrait tenir compte des caractéristiques techniques du lancement et de l'atterrissage des différents types d'objets aérospatiaux pour pouvoir déterminer si un régime unique serait approprié ou si des normes différentes devraient être appliquées aux deux phases, selon qu'il y aurait ou non déplacement dans l'espace aérien;

b) Les phases devraient être distinguées, en particulier dans le cas d'un objet aérospatial qui est capable de décoller et de voler comme un aéronef et qui, durant son vol dans l'espace aérien, peut se lancer dans l'espace extra-atmosphérique puis opérer comme un aéronef. Il en va de même dans le cas d'un objet lancé dans l'espace extra-atmosphérique qui, après son retour dans l'atmosphère de la Terre, peut opérer indépendamment comme un aéronef et ainsi retarder son atterrissage;

c) Du fait que les phases du décollage et de l'atterrissage d'un objet aérospatial étaient considérées comme pouvant être distinguées, le droit spatial comme le droit aérien devaient leur accorder une attention spéciale. Par exemple, il faudrait examiner les notions de libre passage, de passage inoffensif et de régime de vitesse.

40. D'autres États n'étaient pas d'accord sur le fait que les deux phases pouvaient être distinguées et impliquaient un degré de réglementation différent, pour les raisons suivantes:

a) Étant donné qu'il n'existe pas d'objets aérospatiaux, et donc pas de pratique en la matière, il n'existe aucune règle de droit international coutumier autorisant le survol sans consentement préalable d'un espace aérien étranger par un objet aérospatial après sa rentrée dans l'atmosphère;

b) Si l'objectif est la simplification du régime, il serait inutile de prévoir des dispositions spéciales pour les phases du lancement et de l'atterrissage;

c) Rien ne justifiait des degrés différents de réglementation, car toutes les phases du mouvement d'un objet aérospatial devraient être régies par le droit spatial.

41. L'avis a été exprimé que dans le régime juridique actuel applicable à un objet aérospatial, on ne faisait pas de place spéciale aux phases du lancement et de l'atterrissage qui, par le degré de réglementation, se distinguaient de l'entrée dans l'espace aérien à partir d'une orbite extra-atmosphérique avec retour ultérieur sur cette orbite.

42. Certains États ont exprimé l'avis qu'en cas de passage d'un objet aérospatial au-dessus de l'espace aérien correspondant au territoire d'un État donné après son

entrée dans l'espace aérien, le droit aérien international ou le droit interne de l'État concerné pouvait être appliqué à cet objet pour ce qui est de la souveraineté et du problème de sécurité du pays.

43. L'avis a été exprimé que lorsqu'un objet aérospatial pouvait voyager dans l'espace aérien pendant un certain temps, il était justifié d'appliquer un degré différent de réglementation, même si c'étaient les règles générales du droit de l'espace qui régissaient la majeure partie du vol de cet objet.

44. L'avis a été exprimé qu'un objet aérospatial qui serait capable de voler comme un aéronef dans l'espace aérien et de se déplacer comme un engin spatial dans l'espace extra-atmosphérique devrait être soumis au droit aérien ou au droit spatial en fonction de l'endroit où il se trouvait. La réglementation des phases de décollage et d'atterrissage de tels objets, qui pouvait être différente pour chacune de ces manœuvres en raison de leurs caractéristiques particulières, devrait être élaborée à l'avenir compte tenu des règles générales applicables à la circulation dans l'espace.

45. L'avis a été exprimé que même s'il n'existait aucune disposition actuellement en vigueur réglementant spécifiquement les vols des objets aérospatiaux à l'entrée dans l'espace aérien national, seul devrait être réglementé, dans l'intérêt de l'uniformité, le passage innocent d'un tel objet.

46. Certains États ont estimé qu'il faudrait prévoir des procédures ou des règles juridiques spéciales dans un régime applicables aux objets aérospatiaux et que les éléments suivants devraient être pris en compte:

a) Un tel régime serait particulièrement important pour la phase d'atterrissage, qui parfois et pour diverses raisons pouvait provoquer des dégâts, et surtout si à l'atterrissage l'objet aérospatial traversait l'espace aérien d'un autre État;

b) Ces règles pourraient viser le droit de passage inoffensif lors du lancement et de l'atterrissage, de même que les procédures régissant la circulation aérienne dans l'espace aérien national et international;

c) Il faudrait faire une distinction entre les deux phases de lancement et d'atterrissage et la rentrée dans l'espace aérien à partir d'une orbite jusqu'au retour à cette dernière.

Question 6. Lorsqu'un objet aérospatial d'un État se trouve dans l'espace aérien d'un autre État, les normes du droit aérien national et international lui sont-elles applicables?

47. Ont répondu à la question 6 les États Membres ci-après: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Bénin, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Fédération de Russie, Fidji, Grèce, Inde, Iraq, Italie, Kazakhstan, Liban, Madagascar, Maroc, Mexique, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République tchèque, Slovaquie, Turquie et Yémen.

48. Certains États ont convenu que les normes du droit aérien national et international seraient applicables à un objet aérospatial d'un État lorsqu'il se trouvait dans l'espace aérien d'un autre État. Ils ont également noté ce qui suit:

a) Les normes du droit aérien national et international ne s'appliqueraient pas si l'entrée dans cet espace aérien n'était qu'incident à son décollage ou à son atterrissage directs;

b) S'il y avait trop de différences entre le droit national des États, le droit aérien international pourrait être modifié pour que ces règles et règlements soient unifiés, de façon à rendre possible le vol d'un objet aérospatial dans l'espace aérien d'un autre État;

c) Actuellement les objets aérospatiaux se déplaçant dans l'espace aérien étaient considérés comme des aéronefs et soumis de ce fait aux normes du droit aérien national et international;

d) Les normes applicables devraient être des normes spéciales conformes à la nature d'un objet spatial, dont les caractéristiques et les objectifs étaient différents de ceux d'un aéronef;

e) Si un objet aérospatial d'un État devait traverser l'espace aérien d'un autre État, cet État devrait obtenir à l'avance des renseignements détaillés sur le lieu de lancement et la trajectoire de vol, et le vol devrait aussi être coordonné;

f) Le droit aérien international ainsi que le droit aérien national pertinent seraient applicables pour des raisons de sécurité nationale ou de sécurité aérienne, aussi longtemps que l'objet aurait les caractéristiques à la fois d'un aéronef et d'un objet spatial.

49. L'avis a été exprimé que les normes du droit aérien et du droit spatial ne s'appliqueraient pas, car le passage inoffensif d'objets aérospatiaux serait régi par le droit spatial. Des accords internationaux devraient être conclus concernant les situations d'urgence dans lesquelles un objet aérospatial serait obligé d'atterrir sur le territoire d'un État autre que l'État de lancement, de survoler ce territoire, d'y pénétrer ou de le quitter. Selon un autre État, si un vaisseau spatial dépassait l'espace aérien ou le survolait en dehors de ses trajectoires de vol d'aller et retour, il ne devrait alors plus être couvert par le droit spatial.

50. Un État a exprimé l'avis qu'il serait utile d'envisager le renforcement contractuel des règles existantes concernant le passage pacifique (inoffensif) à travers l'espace aérien d'un autre État au moment de la mise sur orbite et du retour depuis l'orbite. Cet État a noté qu'il serait nécessaire de tenir compte des caractéristiques des vols effectuant une mission "Terre-Terre" et "Terre-orbite", en particulier lorsque le respect de toutes les exigences du droit aérien, pour les engins effectuant un vol dans le cadre d'une mission "Terre-orbite", ne serait pas possible.

51. Selon un avis, il serait utile d'examiner cette activité de vol au regard des règles existantes en matière de navigation aérienne en vue de résoudre les interférences possibles.

52. L'avis a été exprimé par un État que les objets aérospatiaux étaient soumis au droit spatial et devraient être traités comme des objets spatiaux lorsqu'ils se trouvaient dans l'espace aérien soit de l'État de lancement (tel que défini dans l'article premier de la Convention sur l'immatriculation), soit de l'État d'atterrissage (normal ou accidentel) ou de tout autre État tiers. Cet État a noté que l'immatriculation par un État dans ses registres de tout objet volant en tant que aéronef ou objet spatial était le critère officiel de détermination du droit applicable.

Néanmoins, dans les deux cas, les normes du droit aérien concernant la sécurité de la navigation aérienne devraient être applicables.

53. L'avis a été exprimé que les normes du droit aérien national et international ne seraient pleinement applicables qu'aux objets aérospatiaux capables de servir à des fins aéronautiques, et non aux engins aérospatiaux qui seraient considérés comme étant essentiellement des objets spatiaux. Cela étant, même les objets aérospatiaux servant à des fins astronautiques devraient observer certaines des normes du droit aérien, en particulier, lorsqu'ils se déplaçaient dans l'espace aérien d'un autre État, le principe de souveraineté totale et exclusive dudit État sur cet espace.

54. L'avis a été exprimé qu'un État pouvait ou devait d'exercer sa juridiction sur un objet qui survolait son espace aérien selon le principe de territorialité ou de nationalité, ou les deux, à moins que ceci ne soit interdit par le droit international. À cet égard, cet État a noté également qu'un objet aérospatial serait régi par les lois de l'État où il se trouvait matériellement (principe de la territorialité), qu'il serait régi par les lois de l'État où il était immatriculé (principe de la nationalité), que l'application du principe de territorialité ou de nationalité pour ce qui est de la responsabilité des dommages subis par les passagers ou par les bagages et les marchandises en vertu de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international dépendrait si l'objet aérospatial était immatriculé comme étant un objet aérospatial ou un aéronef.

55. Un État a exprimé l'avis que cette question montrait combien il était important de délimiter l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique. Étant donné que tout État jouissait de la souveraineté sur son espace aérien, son droit national s'appliquait à tout objet aérospatial d'un autre État. Cet État a conclu que dans une telle situation il faudrait que l'État auquel appartenait l'objet aérospatial demande à l'autre État l'autorisation de traverser son espace aérien.

Question 7. Y a-t-il des précédents en ce qui concerne le passage des objets aérospatiaux après leur retour dans l'atmosphère de la Terre et existe-t-il un droit international coutumier en ce qui concerne ce passage?

56. Ont répondu à la question 7 les États suivants: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Bénin, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Fédération de Russie, Fidji, Grèce, Inde, Iraq, Italie, Kazakhstan, Liban, Madagascar, Maroc, Mexique, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République tchèque, Slovaquie, Turquie et Yémen.

57. Certains États ont indiqué les précédents ci-après en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux pendant le décollage et/ou l'entrée dans l'atmosphère:

a) La pratique internationale existante montrait que la souveraineté d'un État ne s'étendait pas à l'espace qui se trouve au-dessus de l'orbite du péri-gée le plus bas d'un satellite artificiel de la Terre (approximativement 100 km au-dessus du niveau de l'océan). Il y avait relativement peu de cas de passage d'objets spatiaux au-dessus du territoire d'États étrangers. Dans les cas où le vol s'était effectué à une altitude inférieure à 100 km, l'État d'immatriculation en avait informé l'État

survolé, en partant du principe de la bonne volonté. Par exemple, en mars 1990, les États-Unis d'Amérique avaient communiqué à l'ex-Union des Républiques socialistes soviétiques des renseignements concernant la phase finale du vol du vaisseau de la navette Atlantis. Ces renseignements consistaient en données générales sur la trajectoire du vol proposé de la navette au-dessus de parties déterminées de régions orientales de l'ex-Union soviétique, indiquaient pendant combien de temps la navette, après avoir quitté son orbite, devait se trouver au-dessus du territoire de ce pays, l'altitude minimale de son vol dans l'espace indiqué avant son retour dans l'espace aérien au-dessus des eaux internationales, et des détails techniques sur l'état de la navette. Ces renseignements, communiqués quelques heures avant le passage, l'avaient été par courtoisie. Il avait été convenu que la transmission de ces informations ne constituait pas un précédent. Néanmoins, la communication de ce genre de renseignements laissait apparaître les grandes lignes des procédures de notification des États;

b) Ce passage était prévu par l'accord entre la Fédération de Russie et la République du Kazakhstan du 28 mars 1994 relatif aux principes généraux et conditions de l'utilisation du cosmodrome de Baïkonour;

c) D'autres cas comportaient la récupération de satellites. En Argentine, un pays propriétaire d'un satellite retombé sur Terre, a coopéré à sa récupération en offrant de verser une indemnité en compensation des dommages causés par la chute de l'objet. En outre, les règles du droit spatial international, en particulier la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux (Convention sur la responsabilité) (résolution 2777 (XXVI) annexe, de l'Assemblée générale), et l'Accord sur le sauvetage des astronautes, le retour des astronautes et la restitution des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique (résolution 2345 (XXII), annexe, de l'Assemblée générale) qui régleme, entre autres, la responsabilité pour les dommages causés par les objets spatiaux, comportaient des dispositions visant à régler ces questions;

d) Au cours de son unique vol, la navette spatiale Bourane de l'ex-URSS a survolé l'espace aérien turc lors d'une partie de sa phase de rentrée. Toutefois, l'absence d'autonomie de manœuvre empêchait de considérer la navette Bourane comme un aéronef. Même si le survol sans consentement préalable de l'espace aérien turc par Bourane aurait pu se fonder sur une règle de droit, cette règle ne se serait pas appliquée aux objets aérospatiaux dans la mesure où ils étaient conçus de manière à disposer d'une autonomie de manœuvre;

e) La désorbitation de la station spatiale orbital MIR de la Fédération de Russie, le cas de la station spatiale Skylab des États-Unis et un certain nombre d'incidents au cours desquels des fragments d'objets spatiaux sont tombés sur le territoire d'un État tiers ont également été mentionnés.

58. D'autres États ont été d'avis qu'il n'y a pas de précédents en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux après leur retour dans l'atmosphère terrestre. Certains ont noté qu'il n'existait pas de règles de droit coutumier international à cet égard.

59. L'avis a été exprimé que le retour à la Terre de navettes spatiales ayant traversé l'espace aérien de pays tiers pouvait être considéré comme un précédent en matière de passage inoffensif. Un autre État a été d'avis que la navette spatiale ne

pouvait pas être considérée comme un objet aérospatial, puisqu'elle n'était pas strictement capable de se déplacer dans l'espace aérien.

60. L'avis a été exprimé que les dispositions de la Convention sur la responsabilité était applicable aux objets spatiaux et servait de droit coutumier international à cet égard. Cet État a toutefois noté qu'il n'existait pas de tel droit coutumier pour le passage d'objets aérospatiaux et qu'il serait important d'aborder cette question afin de dissiper tout malentendu quant au droit qui serait applicable.

61. Il a été indiqué que les règles du droit international coutumier en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux après leur retour dans l'atmosphère de la Terre étaient en train de se mettre en place.

62. L'avis a été exprimé que la jurisprudence du droit spatial n'était pas assez importante pour conclure que le droit de passage d'un objet spatial se dirigeant vers l'espace extra-atmosphérique ou en revenant était considéré comme une règle coutumière du droit international. D'autres États ont été d'avis que du fait qu'aucune objection ou opposition n'avait été soulevée par les États dont l'espace aérien avait été traversé par de objets spatiaux, un droit coutumier international avait été créé en ce qui concerne ce type de passage.

63. D'autres États ont souligné que le fait que la plupart des pays n'avaient pas fait objection au passage d'objets spatiaux au-dessus de leur espace aérien ne signifiait pas qu'ils approuvaient ce passage comme une pratique internationale ou comme un précédent; certains d'entre eux n'avaient tout simplement pas d'information sur le passage et celui-ci ne constituait pas à ce moment-là un inconvénient particulier perceptible.

Question 8. Existe-t-il des normes juridiques nationales et/ou internationales relatives au passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre?

64. Les États Membres dont les noms suivent ont répondu à la question 8: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Bénin, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Fédération de Russie, Fidji, Grèce, Inde, Iraq, Italie, Kazakhstan, Liban, Madagascar, Maroc, Mexique, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République tchèque, Slovaquie, Turquie et Yémen.

65. Certains États ont cité des dispositions des textes de loi nationaux ou d'instruments internationaux visant le passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre. Ainsi:

a) L'article 19 de la loi russe sur l'activité spatiale, adoptée en 1993, dispose qu'un objet spatial d'un État étranger peut effectuer un seul passage pacifique dans l'espace aérien de la Fédération de Russie à l'occasion de sa mise sur orbite autour de la Terre ou plus loin dans l'espace extra-atmosphérique, et aussi lors de son retour sur Terre à condition que les services compétents de la Fédération de Russie aient été informés à l'avance du moment, du lieu, de la trajectoire et des autres conditions de ce passage. Certains aspects de ces passages (responsabilité internationale, sauvetage des astronautes, retour des objets, etc.) sont abordés ou présumés dans les traités multilatéraux en vigueur;

b) Il a également été fait mention, à propos du passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre, de la loi kazakhe sur les activités spatiales, en cours de rédaction, du Space Activities Act australien de 1998 et des cinq traités des Nations Unies relatifs à l'espace. Il a été indiqué que des normes de ce genre étaient également prévues dans les accords spatiaux internationaux;

c) Dans la mesure où l'on accepte que les dispositions du droit aérien s'appliquent aux objets spatiaux quand ceux-ci se trouvent dans l'espace aérien, les articles 1827 à 1840 du Code colombien du commerce (section applicable à l'aéronautique) renferment des dispositions visant notamment les dommages causés à des tiers à la surface de la Terre;

d) Aux États-Unis, le Commercial Space Act de 1998 (loi sur les activités commerciales dans l'espace, modifiant la loi de 1984 sur les lancements commerciaux dans l'espace, sections 70101 et suivantes du titre 49 du Code des États-Unis) comporte des dispositions visant la rentrée dans l'atmosphère, dans le cadre du régime de licence des activités spatiales;

e) Dans la mesure où les articles pertinents du Code civil de l'aviation turc et certaines pratiques nationales sont pris en compte, les objets spatiaux se trouvant dans l'espace aérien sont soumis aux mêmes règles que les aéronefs et autres objets volants;

f) Bien que le Chili ne dispose pas de normes juridiques visant expressément ce point, ce pays considère que son espace aérien relève de sa souveraineté nationale et que l'on pourrait considérer que les normes de sécurité aérienne s'appliquent.

66. Il a été dit qu'il n'existe pas de règle spécifique nationale ou internationale régissant le passage d'objets spatiaux après leur retour dans l'atmosphère.

67. Un État a estimé qu'il fallait procéder à une étude approfondie de la question de manière à élaborer un ensemble de normes qui prenne en compte les caractéristiques complexes des objets aérospatiaux. À son avis, toutes les situations éventuelles risquaient de ne pas être couvertes si l'on appliquait seulement le droit aérien ou encore seulement le droit spatial. Un autre État a jugé que les normes juridiques nationales et internationales en vigueur devraient s'appliquer aux objets aérospatiaux après leur retour dans l'atmosphère.

Question 9. Les règles relatives à l'immatriculation des objets lancés dans l'espace sont-elles applicables aux objets aérospatiaux?

68. Les États Membres dont les noms suivent ont répondu à la question 9: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Bénin, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Fédération de Russie, Fidji, Grèce, Inde, Iraq, Italie, Kazakhstan, Liban, Madagascar, Maroc, Mexique, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République tchèque, Slovaquie, Turquie et Yémen.

69. Certains États ont estimé que les règles concernant l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique étaient énoncées dans la Convention sur l'immatriculation. Il a été dit que ces règles devaient aussi s'appliquer aux objets aérospatiaux qui seraient à l'avenir capables de servir les objectifs de l'astronautique.

70. Certains États ont noté que, conformément à l'article II de la Convention sur l'immatriculation, lorsqu'un objet spatial est lancé sur une orbite terrestre ou au-delà, l'État de lancement l'immatricule au moyen d'une inscription sur un registre approprié dont il assure la tenue et informe le Secrétaire général de l'ONU de la création dudit registre. Certains États ont noté que, dans la mesure où l'expression "objet spatial" telle qu'utilisée dans cette Convention englobait les objets placés en orbite autour de la Terre et dans l'espace extra-atmosphérique, il était difficile de conclure que cette expression visait aussi un objet aérospatial. Certains États ont noté que les dispositions de cette Convention applicables aux objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique trouvaient leur origine dans une disposition du Traité 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 (connu sous le nom de Traité sur l'espace extra-atmosphérique, résolution 2222 (XXI) de l'Assemblée générale, annexe) qui s'appliquait à tous les objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique (art. VIII). Or, si un objet aérospatial était conçu de manière à décoller comme un aéronef, y compris à partir d'une piste de décollage en prenant de l'altitude graduellement du fait du flux d'air s'écoulant le long de ses ailes, il ne pouvait être considéré comme étant lancé dans l'acception ordinaire de ce terme et ne serait donc visé ni par la Convention sur l'immatriculation ni par l'article VIII du Traité sur l'espace extra-atmosphérique. En conséquence, puisque la navette spatiale américaine doit être lancée, au sens ordinaire du terme, les États-Unis d'Amérique l'ont traitée et immatriculée comme un objet spatial.

71. Certains de ces États se sont inquiétés de la rapidité du progrès technique, qui pourrait rendre sans effet les règles d'immatriculation en vigueur.

72. Un État a estimé qu'il serait prématuré pour le moment d'apporter aux règles d'immatriculation fixées par la Convention sur l'immatriculation de 1975 des modifications reflétant les caractéristiques des objets aérospatiaux. De telles modifications pouvaient toutefois être jugées utiles dans l'avenir, à mesure que se développeront les objets aérospatiaux. En particulier, la liste des renseignements sur les paramètres de l'orbite pouvait être complétée par des informations sur la trajectoire prévue du passage d'un objet spatial dans l'espace aérien au-dessus des territoires des États. Il serait possible de se faire une opinion définitive à ce sujet à partir d'une étude complémentaire des particularités de fonctionnement des engins aérospatiaux. Il faudrait analyser le concept accepté d'"État de lancement" à la lumière des possibilités des moyens futurs de lancement d'engins aérospatiaux. Un État qui autorise le lancement dans l'espace d'un engin aérospatial étranger à partir de son espace aérien, conformément au droit spatial en vigueur, est automatiquement considéré comme l'un des États de lancement, avec les obligations internationales correspondantes qui en découlent conformément à la Convention sur la responsabilité.

73. Il a été estimé que, en ce qui concerne l'immatriculation de l'objet, les buts et objectifs prévus par la Convention actuelle n'étaient pas pleinement applicables à

l'objet aérospatial; il était conseillé de réexaminer à fond cette question en vue de vérifier la nécessité ou la possibilité d'une "immatriculation", compte également tenu de la brièveté de la "phase en orbite" généralement attribuée à l'objet aérospatial.

74. Certains États ont estimé qu'un engin aérospatial pouvant servir les deux objectifs (aéronautique et astronautique) devrait faire l'objet d'une double immatriculation, comme aéronef et comme engin spatial, sauf si un régime unique était élaboré et prévoyait une autre procédure. Un tel régime devrait également contenir des dispositions adéquates sur l'établissement de registres nationaux (et peut-être aussi d'un registre international) consacrés à ce type d'objets aérospatiaux. Selon un État, tous les objets aérospatiaux devraient être immatriculés en tant que "vaisseaux spatiaux" et "aéronefs". Toutefois, l'immatriculation des objets de transport spatiaux qui seront assemblés dans l'espace et n'atterriront jamais sur la Terre (c'est-à-dire qui sont fabriqués à la station spatiale ou autres plates-formes analogues), dont le voyage commencera à partir de ces plates-formes ou vers ces plates-formes et qui ne feront aucun vol aérien, devraient être également immatriculés et leurs itinéraires et leurs destinations devraient être déclarés, afin d'éviter tout incident. Un autre État a noté qu'il serait préférable d'établir un registre unique pour les objets aérospatiaux.

Question 10. Quelles sont les différences entre les régimes juridiques de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique?

75. Les États Membres dont les noms suivent ont répondu à la question 10: Afrique du Sud, Algérie, Bénin, Brésil, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Fidji, Madagascar, Maroc, Mexique, Pays-Bas, République tchèque, Turquie et Yémen¹.

76. Certains États ont estimé que les régimes juridiques applicables à l'espace aérien et à l'espace extra-atmosphérique étaient totalement différents car, pour ce qui concerne le droit aérien, chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire terrestre et de ses eaux territoriales, alors que l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, est considéré comme une ressource internationale que tous les États peuvent explorer et utiliser librement. Contrairement à l'espace aérien, l'espace extra-atmosphérique ne pouvait donc pas faire l'objet d'appropriation nationale par proclamation de souveraineté, ni par voie d'utilisation ou d'occupation, ni par tout autre moyen.

77. Par ailleurs, des États ont noté les différences indiquées ci-après entre le régime juridique applicable à l'espace aérien, énoncé dans la Convention de Chicago de 1944, et celui applicable à l'espace extra-atmosphérique, énoncé dans les traités des Nations Unies sur l'espace extra-atmosphérique:

a) Le droit spatial reconnaît que l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique doit se faire pour le bien et dans l'intérêt de tous les pays; aucune disposition de cette nature n'existe dans le droit aérien;

b) Dans le droit aérien, le droit de passage inoffensif dans l'espace aérien d'un autre État n'existe pas et l'autorisation de l'État étranger est donc nécessaire, que ce soit de manière générale en vertu d'un traité international ou au cas par cas. Dans le droit spatial, le passage libre des objets spatiaux est autorisé. La différence

dans les réglementations a trait aux questions de sécurité nationale et aussi au besoin de réglementer les deux espaces selon l'utilisation qu'on en fait;

c) L'immatriculation des aéronefs et celle des objets spatiaux renvoient à des méthodes et à des conditions d'immatriculation différentes. Dans le cas des aéronefs, ce sont les dispositions de la Convention de Chicago et le droit national qui s'appliquent; dans celui des objets spatiaux, ce sont celles de la Convention sur l'immatriculation;

d) Pour ce qui est de la responsabilité, dans le droit aérien, elle est établie par des dispositions juridiques tant internationales que nationales et elle est attribuée aux particuliers; le droit spatial, par contre, établit le principe de la responsabilité des sujets de droit international (États et organisations internationales qui lancent des objets dans l'espace) conformément aux dispositions de la Convention sur la responsabilité;

e) Le concept d'"aéronef" est plutôt bien défini, alors que la notion d'"objet spatial" ne l'est pas et l'on ne peut exclure que les règles fonctionnelles tant de l'espace aérien que de l'espace extra-atmosphérique puissent s'appliquer à un seul et même objet;

f) Certains domaines sont régis par le droit aérien international seulement, tels que le transit aérien, la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, les infractions et certains autres actes survenant à bord des aéronefs, la répression de la capture illicite d'aéronefs et la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile. Ces différents domaines ne sont pas régis par le droit spatial car cela n'est pas nécessaire sur le plan pratique. De même, en raison de leurs caractéristiques particulières, certaines dispositions du droit spatial ne s'appliquent que dans le cadre du régime spatial (attribution des orbites géostationnaires, par exemple).

78. Un État a estimé que le seul lien qui existe entre le droit aérien et le droit spatial est qu'ils prévoient tous les deux la réglementation d'un espace physique différent de la terre et de la mer. Mais comme ces deux espaces – aérien et extra-atmosphérique – ont des utilisations et des caractéristiques spécifiques, les normes applicables à chacun d'eux sont très différentes. Le problème devient évident lorsqu'on cherche à formuler un régime pour les objets spatiaux qui traversent les deux espaces physiques, tels que les objets aérospatiaux, et auxquels aucun régime spécial ne s'applique en l'occurrence. Ainsi, les normes qu'il faudrait appliquer dans ces deux espaces différents seraient fonction de l'endroit où l'objet est situé.

79. Un État a estimé que, l'espace extra-atmosphérique étant considéré comme un bien commun à des fins scientifiques, il serait souhaitable de concevoir une norme unifiée qui établirait une distinction entre les deux zones considérées et protégerait les droits des États tiers.

80. Un État a estimé que, selon l'alinéa a) de l'article 96 de la Convention de Chicago, il faut entendre par "service aérien" tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises. Il était clair que l'expression "service aérien" n'incluait pas les voyages dans l'espace extra-atmosphérique.

81. L'Afrique du Sud a communiqué les renseignements ci-après concernant la loi n° 74 de 1962 sur l'aéronautique (Aviation Act):

a) L'article premier de cette loi définit le terme "aéronef" comme "tout appareil capable de se maintenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air autres que celles s'exerçant sur la surface de la Terre". L'article 2 prévoit que "les dispositions de cette loi, de la Convention et de l'Accord sur le transit s'appliquent, sauf exception expresse en vertu de ladite loi ou d'un règlement, à tout aéronef se trouvant à l'intérieur ou au-dessus d'une partie quelconque du territoire de la République ou de ses eaux territoriales, ainsi qu'à tous les aéronefs et personnel sud-africains, où qu'ils soient.";

b) La première annexe de cette loi est la Convention de Chicago. L'article premier de cette convention dispose que "les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.". La mention expresse d'espace aérien exclut implicitement la souveraineté exclusive sur l'espace extra-atmosphérique.

Réponses d'ordre général

82. Un État a estimé que les États devraient chercher à définir et à délimiter l'espace extra-atmosphérique en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement. Cet État, prenant acte du débat sur le questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux lors des précédentes sessions du Comité, dont l'objectif était de parvenir à une formulation acceptable de la définition et de la délimitation de l'espace extra-atmosphérique, a toutefois jugé qu'avant de répondre de manière détaillée au questionnaire, il conviendrait d'obtenir des précisions sur les points suivants:

a) Le débat sur les réponses au questionnaire aura-t-il pour objet de définir un régime particulier applicable aux objets aérospatiaux?

b) Le débat sur le questionnaire conduira-t-il à supprimer la question de la définition et de la délimitation de l'espace extra-atmosphérique de l'ordre du jour du Comité?

c) Au cas où la réponse aux deux questions ci-dessus serait "oui", ce régime spécial permettra-t-il de régler les problèmes liés à la définition et à la délimitation de l'espace extra-atmosphérique?

Notes

¹ Cette question a été présentée par le Groupe de travail chargé des questions relatives à la définition et à la délimitation de l'espace à la quarante et unième session du Sous-Comité juridique. Seuls les États ayant répondu au questionnaire sur les objets aérospatiaux après 2002 ont traité de cette question.