



Assemblée générale

Distr.: Générale
26 janvier 2005

Original: Anglais/Espagnol/
Français/Russe

Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique

Questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux: réponses reçues des États membres

Note du Secrétariat

Additif

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1-4	3
II. Réponses reçues des États membres		3
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
Question 2. Le régime applicable aux vols d'objets aérospatiaux diffère-t-il selon que l'objet se trouve dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique?		5
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?		7
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?		8



	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 sur cette orbite?	9
	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?	10
	Question 7. Y a-t-il des précédents en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre et existe-t-il un droit international coutumier en ce qui concerne ce passage?	11
	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?	13
	Question 9. Les règles relatives à l'immatriculation des objets lancés dans l'espace sont-elles applicables aux objets aérospatiaux?	14
	Question 10. Quelles sont les différences entre les régimes juridiques de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique?	15
	Réponses générales	16
Annexe	Mémoire explicatif de la réponse de la Finlande: étude du questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux	17

I. Introduction

1. À sa trente-huitième session, en 1995, le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique est convenu que le questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux, qui avait été finalisé à la trente-quatrième session du Sous-Comité juridique, avait pour but d'obtenir les vues préliminaires des États membres du Comité sur différentes questions relatives aux objets aérospatiaux. Il a estimé que le Sous-Comité juridique pourrait décider de la manière dont il poursuivrait l'examen du point de l'ordre du jour correspondant en fonction des réponses au questionnaire. Il est également convenu que les États membres du Comité devraient être invités à donner leur opinion sur ces questions¹.
2. Les informations reçues des États membres au 21 janvier 2004 ont été reproduites dans la note du Secrétariat (A/AC.105/635 et Add.1 à 10).
3. À sa quarante-troisième session, en 2004, le Sous-Comité juridique a approuvé le rapport du Groupe de travail sur les "Questions relatives à la définition et à la délimitation de l'espace". Le Groupe de travail a estimé que les États membres qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire sur les objets aérospatiaux devraient être invités à le faire (A/AC.105/826. annexe II, par. 9).
4. Le présent document a été établi par le Secrétariat sur la base des réponses qui avaient été reçues des États membres ci-après au 7 janvier 2005: Finlande, Liban, Portugal, Rwanda, Turquie et Ukraine.

II. Réponses reçues des États membres *

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?

Finlande²

[Original: anglais]

Non, un "objet aérospatial" ne peut pas être défini comme un objet ayant les propriétés susmentionnées, car ce terme peut également désigner des signaux aérospatiaux, des particules cosmiques naturelles pénétrant dans l'atmosphère terrestre, un véhicule aérospatial hors d'usage, des robots, des produits résultant de l'application conjointe des technologies spatiales et des sciences de la Terre (produits aérospatiaux) et même des infrastructures aérospatiales. Un "véhicule aérospatial" est donc un "objet aérospatial" parmi beaucoup d'autres. Toutefois, la définition conviendrait pour les termes "véhicule aérospatial" ou "vaisseau

* Les réponses sont reproduites telles qu'elles ont été reçues.

¹ *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquantième session, Supplément n° 20* (A/50/20), par. 117.

² Les réponses de la Finlande devraient être lues à la lumière du mémoire explicatif annexé au présent document.

aérospatial”, à condition de remplacer le membre de phrase “se maintenir pendant un certain temps dans l’espace aérien” par “voyager dans l’espace aérien”. Un “véhicule aérospatial” pourrait donc être défini comme un objet aérospatial capable de voyager dans l’espace extra-atmosphérique et d’utiliser ses propriétés aérodynamiques lorsqu’il voyage dans l’espace aérien.

Portugal

[Original: espagnol]

La définition proposée pour le terme “objet aérospatial” est de nature générale et correspond à un concept étendu et unifié qu’il faut distinguer des notions d’“aéronef”, de “vaisseau spatial” ou d’“objet spatial” apparaissant dans les conventions des Nations Unies relatives au droit spatial international. Ces concepts différents peuvent être soumis à des régimes différents. En outre, le membre de phrase “pendant un certain temps” est également extrêmement général. Par conséquent, pour des raisons de sûreté et de crédibilité, ces définitions juridiques devraient être plus précises.

Rwanda

[Original: français]

Le Rwanda attache un intérêt à la définition d’un objet aérospatial d’autant plus qu’elle n’est prévue jusque là par aucune convention ou traité. Certes la définition proposée fait allusion à la double capacité technique de l’objet aérospatial, à savoir la capacité de voyager dans l’espace extra-atmosphérique et celle de se maintenir pendant un certain temps dans l’espace aérien. Cependant, cette définition ne fait pas ressortir d’une part l’influence que l’homme peut avoir sur cet objet tant pour sa direction que pour sa vitesse et ceci à quelque altitude que ce soit, pour le différencier d’autres objets comme les météorites et, d’autre part, les missions dont cet objet peut-être chargé.

Turquie

[Original: anglais]

La définition de l’objet aérospatial qui est proposée est acceptable dans la mesure où cet objet effectue une mission spatiale. Pour que ce point soit clair et pour éviter aussi que l’expression “se maintenir dans l’espace” ne soit interprétée de façon erronée, il faudrait modifier cette définition de manière à ce qu’elle se dise comme suit:

“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 pendant un certain temps à des fins exclusivement spatiales.”

Ukraine

[Original: russe]

1. Un objet aérospatial peut, en principe, être défini ainsi, bien que le terme “objet aérospatial” ne figure ni dans les documents juridiques internationaux ni dans

la documentation scientifique et technique concernant les vols mécanisés, que ce soit dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique.

2. Étant donné qu'un objet aérospatial est principalement destiné à être utilisé dans l'espace extra-atmosphérique, la définition de ce terme devrait être établie en consultation avec le Sous-Comité scientifique et technique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique.

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

Finlande²

[Original: anglais]

Dans l'état actuel du droit, le régime applicable à un "véhicule aérospatial" diffère selon que celui-ci "voyage" dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique, mais il est possible d'envisager un nouveau régime souple, dont le critère de base serait la mission.

Portugal

[Original: espagnol]

1. Non. Les objets spatiaux sont soumis aux principes énoncés dans le 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 (résolution de l'Assemblée générale 2222 (XXI), annexe), en vertu desquels la règle coutumière établissant le droit de passage inoffensif (libre et pacifique) leur est applicable. Le lancement de Spoutnik I a ajouté une nouvelle dimension au principe de la liberté d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique (énoncé à l'article premier du Traité), à savoir la liberté de circulation. L'expérience a montré que l'inaliénabilité des droits souverains sur les objets ou véhicules spatiaux constituait l'un des principes fondamentaux du droit spatial coutumier³. Par conséquent, on peut conclure que la liberté de lancer des objets et des véhicules spatiaux et la liberté de circulation font déjà partie du principe de liberté établi par le Traité⁴.

2. Le problème réside dans la portée étendue qu'ont ces principes dans le cas des objets spatiaux. S'agissant du passage d'un objet aérospatial dans l'espace aérien, c'est-à-dire uniquement en transit, le Portugal considère que c'est le droit spatial international qui est applicable. Toutefois, s'il s'agit d'un aéronef qui se déplace entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique, le droit aérien international

³ Voir I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Space Law*, deuxième édition révisée (La Haye, Kluwer Law International, 1999), p. 11 et 12.

⁴ Sur cette question, voir également Pablo Mendes de Leon, "Unilateral efforts designed to enhance security in the context of international law" *The Use of Air and Outer Space: Cooperation and Competition*, Chia-Jui Chang, éd. (La Haye, Kluwer Law International, 1998), p. 291, note 4.

devrait s'appliquer à partir du moment où cet objet pénètre dans l'espace aérien (voir la réponse à la question 6).

3. Étant donné qu'il est important de déterminer le régime applicable au passage inoffensif dans l'espace aérien, il est urgent d'élaborer des normes internationales en la matière ou de préciser les normes existantes en prenant pour modèle le droit applicable au passage inoffensif dans les eaux territoriales.

Rwanda

[Original: français]

1. L'espace aérien d'un État fait partie de son territoire. De ce fait, l'objet aérospatial qui survole ce territoire est normalement placé sous la juridiction de cet État.

2. S'agissant de l'espace extra-atmosphérique, chaque État exerce sa juridiction sur l'objet aérospatial qu'il a immatriculé.

Turquie

[Original: anglais]

Un objet aérospatial exploité dans des zones relevant de la juridiction d'un État, sera soumis au droit de cet État et au droit aérien international, mais s'il traverse directement l'espace aérien d'un autre État lors de son lancement pour se rendre dans l'espace et pour atterrir lors de son retour, qu'il a exclusivement pour mission d'effectuer des activités spatiales et d'explorer l'espace extra-atmosphérique et que son passage dans l'espace aérien n'est qu'un aspect accessoire de cette mission, il sera soumis aux principes du droit international de l'espace.

Ukraine

[Original: russe]

Le régime applicable au vol dépend de la finalité de la mission de l'objet aérospatial. Les règles du droit aérien devraient être appliquées pendant toute la durée du vol d'un engin utilisé pour transporter du matériel ou des personnes d'un point de la Terre à un autre. Lorsque l'objet aérospatial a pour mission l'exploration et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, les règles du droit spatial devraient s'appliquer pendant toute la durée de la mission.

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?

Finlande²

[Original: anglais]

À l'heure actuelle, il n'existe pas de procédures juridiques applicables aux véhicules aérospatiaux. Il est possible d'élaborer un nouveau régime, mais celui-ci ne serait viable que si l'on délimitait l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique. Une fois que cela aura été fait, on pourra, en prenant la mission comme critère de base, établir un régime souple dans le cadre du droit aérien et spatial existant, tout en respectant et en confirmant les valeurs normatives de ce droit.

Portugal

[Original: espagnol]

Bien que la définition des objets spatiaux puisse s'appuyer sur un seul critère (auquel cas un régime juridique unique serait applicable), il pourrait être nécessaire, du fait des différentes caractéristiques techniques de ces objets, d'adopter des critères différents qui seraient énoncés dans des règles spécifiques devant être incorporées dans des textes juridiques internationaux promulgués par l'ONU. Il est donc essentiel d'entreprendre une étude approfondie de ces caractéristiques techniques.

Rwanda

[Original: français]

Le Rwanda n'a pas connaissance de procédures spéciales pour les objets aérospatiaux. Jusque-là, le problème semble ne pas s'être posé, car la Navette spatiale américaine ne traverse aucun territoire étranger et c'est en haute mer qu'elle rentre dans l'atmosphère pour atterrir sur le sol américain. Pour essayer d'apporter des solutions adéquates, il serait souhaitable que la question soit envisagée en rapport avec le problème tel qu'il pourrait se poser.

Turquie

[Original: anglais]

Le régime devrait être établi après avoir procédé à une étude approfondie, car du fait des progrès de la technologie aérospatiale, il se pourrait qu'il soit nécessaire à l'avenir d'établir un régime spécifique pour tenir compte de situations qui ne sont pas couvertes par le droit aérien et spatial international en vigueur. Un tel régime pourrait également aider à définir les objets aérospatiaux et leur statut juridique sans violer le droit aérien et spatial en vigueur.

Ukraine

[Original: russe]

Aucune procédure spéciale n'est largement appliquée. Cependant, l'Ukraine estime que si le nombre de ces objets devait augmenter, ce qui pourrait soulever un certain nombre de questions concernant leur fonctionnement, il serait nécessaire de modifier et de développer les normes du droit aérien et spatial afin de tenir compte des caractéristiques distinctes 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?

Finlande²

[Original: anglais]

Les véhicules aérospatiaux ne peuvent pas être considérés comme des aéronefs ni comme des vaisseaux spatiaux selon qu'ils se trouvent dans l'espace aérien ou l'espace extra-atmosphérique. Ils peuvent être considérés uniquement comme des vaisseaux aérospatiaux. Une démarche prenant comme critère de base la destination est possible à condition que le droit aérien et le droit spatial répondent de façon adéquate aux besoins des vaisseaux aérospatiaux et que les deux domaines soient clairement délimités.

Portugal

[Original: espagnol]

Les objets ne devraient pas être classés en fonction de l'endroit où ils se trouvent à un moment donné. Le Portugal estime que leur mission ou leur destination constituent le critère fondamental. S'il a pour destination l'espace extra-atmosphérique, un objet devrait être considéré comme un vaisseau spatial et donc être soumis au droit spatial pendant toute la durée du vol (voir la réponse à la question 2).

Rwanda

[Original: français]

Le Rwanda estime qu'un objet aérospatial qui traverse l'espace aérien d'un État est soumis à la juridiction de cet État et que, lorsqu'il se trouve dans l'espace extra-atmosphérique, il est soumis au droit spatial, c'est-à-dire à la juridiction de l'État dont il porte l'immatriculation.

Turquie

[Original: anglais]

La mission et la destination d'un objet aérospatial sont des facteurs importants pour déterminer si cet objet devrait être considéré comme un aéronef ou comme un objet aérospatial. Les objets aérospatiaux volant dans l'espace aérien, en particulier s'ils traversent l'espace aérien d'un autre État et effectuent une mission aérienne, même s'ils se déplacent pendant un certain temps dans l'espace extra-atmosphérique, continueraient à être considérés comme des aéronefs. De même, des objets aérospatiaux traversant l'espace aérien pour gagner l'espace extra-atmosphérique ou en revenir seraient considérés comme des vaisseaux spatiaux.

Ukraine

[Original: russe]

On peut considérer que les objets aérospatiaux relèvent soit du droit spatial international soit du droit aérien international pendant toute la durée de leur mission selon la finalité de celle-ci. Le développement de la technologie aérospatiale peut rendre nécessaire une modification des normes du droit aérien et spatial international en vigueur.

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 sur cette orbite?

Finlande²

[Original: anglais]

Cette question est sans objet⁵.

Portugal

[Original: espagnol]

Une distinction est faite entre les phases de lancement et d'atterrissage, mais pour ce qui est de déterminer le régime applicable au vol des objets aérospatiaux (conformément au principe de la liberté d'exploration et d'utilisation pacifiques de l'espace extra-atmosphérique établi dans le Traité de 1967 sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes), il n'y a pas lieu de considérer que ces deux phases doivent être soumises à des régimes juridiques différents, étant donné que cette distinction a un caractère technique. Toutefois, les deux phases devraient être soumises au droit spatial plutôt qu'au droit aérien.

⁵ Cette réponse est expliquée dans le mémoire reproduit dans l'annexe (questions 1 à 4).

Rwanda

[Original: français]

L'inexistence de normes de droit international sur cette question ne permet pas au Rwanda de donner une réponse.

Turquie

[Original: anglais]

Il faudrait faire une distinction entre les deux phases, en particulier dans le cas d'un objet aérospatial capable de décoller et de voler comme un aéronef, et de gagner l'espace extra-atmosphérique à partir de l'espace aérien puis de fonctionner comme un vaisseau spatial, ainsi que dans le cas d'un objet lancé dans l'espace extra-atmosphérique qui, après son retour dans l'atmosphère terrestre, pourrait fonctionner de façon indépendante comme un aéronef et retarder ainsi son atterrissage.

Ukraine

[Original: russe]

Le droit spatial devrait s'appliquer pleinement à toutes les phases des missions Terre-orbite. Le régime du droit aérien devrait s'appliquer aux engins qui pénètrent momentanément dans l'espace extra-atmosphérique lors de missions Terre-Terre ayant pour objet le transport de matériaux ou de personnes.

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?

Finlande²

[Original: anglais]

Les principes fondamentaux du droit aérien devraient s'appliquer aux véhicules aérospatiaux d'un État se trouvant dans l'espace aérien d'un autre État, mais étant donné les différences de jurisprudence entre le droit aérien et le droit spatial, il conviendrait d'en établir le champ d'application de façon rationnelle. Parmi les éléments essentiels, on peut citer les principes de la souveraineté nationale sur l'espace aérien et de la liberté de mener des activités dans l'espace extra-atmosphérique. Par ailleurs, les principes de la responsabilité civile et pénale, de la responsabilité des États etc. devraient également être pris en considération.

Portugal

[Original: espagnol]

Le premier point soulevé par cette question concerne la destination du vol. Si l'objet aérospatial est simplement en transit entre la Terre et l'espace extra-atmosphérique, le droit spatial international devrait s'appliquer. Cependant, il importe d'examiner les problèmes liés à la sécurité de l'État survolé ou dans lequel l'objet aérospatial décolle ou atterrit. Afin de s'assurer que les normes du droit

international traitent ces questions, tout en tenant compte du principe de libre passage, il sera nécessaire de négocier et de conclure des accords internationaux garantissant aux États leurs droits relatifs à la sécurité, à la protection de l'environnement et à la pollution (voir réponse à la question 2).

Rwanda

[Original: français]

La République du Rwanda répond par l'affirmative à cette question à l'instar de la réponse donnée à la question 2. Si l'objet extra-atmosphérique se trouve dans l'espace aérien national, il est sous la juridiction de l'État survolé. Par contre, s'il est dans l'espace aérien international, c'est le principe de la nationalité qui sera appliqué, c'est-à-dire la compétence de l'État où il a été immatriculé.

Turquie

[Original: anglais]

Lors d'un séjour dans l'espace aérien, les objets aérospatiaux devraient être assimilés à des avions. Par conséquent, les normes du droit aérien national et international devraient s'appliquer aux objets aérospatiaux d'un État lorsque ceux-ci se trouvent dans l'espace aérien d'un autre État.

Ukraine

[Original: russe]

Les normes du droit aérien national et international ne seront applicables qu'aux objets aérospatiaux qui effectuent des missions Terre-Terre, et non à ceux qui sont destinés à l'exploration et à l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique.

Question 7. Y a-t-il des précédents en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre et existe-t-il un droit international coutumier en ce qui concerne ce passage?

Finlande²

[Original: anglais]

1. Il n'y a aucun précédent à ce sujet en Finlande, mais il y en a dans d'autres parties du globe. Aucun de ces précédents ne concerne toutefois les "véhicules aérospatiaux" au sens strict du terme. La chute de Cosmos 945, la rentrée atmosphérique de Skylab, les désintégrations de la navette spatiale, la retombée de Mir dans le Pacifique et d'autres incidents apparentés constituent des passages d'"objets spatiaux" lors de leur retour dans l'atmosphère terrestre.

2. Il n'existe pas de droit international coutumier relatif au passage de "véhicules aérospatiaux". S'agissant en revanche des "objets spatiaux", il existe des principes concernant notamment le sauvetage des astronautes, le retour des astronautes et la restitution des objets lancés, la coopération et l'assistance mutuelle dans

l'exploration et l'utilisation pacifique de l'espace extra-atmosphérique, le bon voisinage et la responsabilité absolue pour les dommages causés.

Portugal

[Original: espagnol]

Comme il a été indiqué plus haut, le droit coutumier prévoit le "libre passage" et le "passage inoffensif". Cependant, compte tenu de la réponse à la question 6, il importe d'envisager la possibilité de modifier la Convention de 1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux (résolution de l'Assemblée générale 2777 (XXVI), annexe) en vue de clarifier les dispositions relatives à la responsabilité pour des dommages résultant d'activités licites.

Rwanda

[Original: français]

Mis à part le seul cas de la navette spatiale russe qui a survolé la Turquie et qui n'a posé aucun problème de droit (négociation préalable supposée entre États), la République du Rwanda n'a connaissance d'aucun précédent en ce qui concerne le passage des objets aérospatiaux dans l'espace atmosphérique. Il n'existe certes pas de droit international coutumier en ce qui concerne ce passage.

Turquie

[Original: anglais]

Il y a des précédents en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère de la Terre et il existe une pratique internationale consistant à fournir les informations pertinentes aux États dont les territoires doivent être survolés. Toutefois, les pratiques internationales relatives au droit de passage des objets aérospatiaux lors de leur lancement ou de leur retour dans l'atmosphère ne suffisent pas à démontrer l'existence d'une pratique générale ayant valeur juridique et ne constituent pas de ce fait un droit international coutumier.

Ukraine

[Original: russe]

Il n'y a pas à ce jour de précédents en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre, et il n'existe pas de droit international coutumier en ce qui concerne ce passage.

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?

Finlande²

[Original: anglais]

Voir la réponse à la question 7.

Portugal

[Original: espagnol]

Au Portugal, il n'existe pas de normes juridiques nationales spécifiques dans le domaine spatial.

Rwanda

[Original: français]

La République du Rwanda n'est consciente d'aucune norme juridique interne ou internationale applicable au passage d'objets spatiaux après leur retour dans l'atmosphère terrestre.

Turquie

[Original: anglais]

En vertu des articles pertinents du code turc de l'aviation civile, les objets spatiaux se déplaçant dans l'espace aérien turc sont soumis aux mêmes règles que les aéronefs et autres objets volants. Les traités et principes des Nations Unies relatifs aux divers aspects de cette question doivent également être pris en considération.

Ukraine

[Original: russe]

À ce jour, aucune norme juridique nationale concernant spécialement le passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre n'a été établie. L'Ukraine estime que les normes juridiques internationales énoncées dans les traités des Nations Unies relatifs à l'espace extra-atmosphérique sont applicables.

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

Finlande²

[Original: anglais]

Les règles relatives à l'immatriculation des objets lancés dans l'espace ne peuvent s'appliquer en tant que telles aux véhicules aérospatiaux. En droit aérien, l'immatriculation établit la nationalité de l'aéronef, ce qui est essentiel en cas de procès civil, commercial ou pénal ultérieur. En droit spatial, c'est l'immatriculation qui détermine qui exerce sa juridiction et son contrôle et qui est responsable. Il convient de maintenir cette dimension essentielle de l'immatriculation, même dans le cas des véhicules aérospatiaux.

Portugal

[Original: espagnol]

Il existe un instrument spécifique régissant l'immatriculation des objets lancés dans l'espace, à savoir la Convention de 1975 sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique (résolution de l'Assemblée générale 3235 (XXIX), annexe). Il conviendrait de réviser ou de modifier cette convention de manière à étendre aux objets aérospatiaux le champ d'application des règles existantes ou apparentées. Afin de promouvoir la sécurité et mieux informer le public (conformément aux principes de sûreté et de transparence), il conviendrait de tenir, en collaboration avec l'Organisation des Nations Unies, un registre complet de tous les objets aérospatiaux et de tous les objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique.

Rwanda

[Original: français]

Oui, les règles relatives à l'immatriculation des objets lancés dans l'espace sont applicables aux objets aérospatiaux.

Turquie

[Original: Anglais]

Un objet aérospatial capable de remplir une double fonction (aéronautique et astronautique) devrait être immatriculé à la fois comme aéronef et comme engin spatial, à moins que ne soit élaboré un régime unique prévoyant une autre procédure. Un tel régime devrait également contenir des dispositions adéquates sur l'établissement de registres nationaux spéciaux, et peut-être aussi d'un registre international spécial pour ce type d'objets.

Ukraine

[Original: russe]

Les règles relatives à l'immatriculation des objets spatiaux ne sont applicables qu'aux objets aérospatiaux dont la mission concerne l'exploration et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique. Cependant, un certain nombre d'ajouts doivent être apportés aux normes du droit spatial.

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

[Original: espagnol]

Les deux régimes se distinguent par leurs règles, mais avant tout par leurs principes directeurs. Le droit aérien est fondé sur le principe de la souveraineté exclusive des États sur leur territoire, alors que le droit spatial est fondé sur les principes de la liberté d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, de la non-appropriation nationale et de l'utilisation pacifique de l'espace au profit de l'humanité. Ces principes fondamentaux, qui sont énoncés dans 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, devraient continuer à s'appliquer aux activités spatiales des États et des entités privées. À ce propos, il convient de souligner que la coopération internationale constitue la pierre angulaire du principe d'applicabilité du droit international.

Rwanda

[Original: français]

L'espace aérien fait partie du territoire d'un État au même titre que les eaux territoriales. En revanche, l'espace extra-atmosphérique ne peut faire l'objet d'appropriation et est disponible à l'exploration ou à l'utilisation de tous les États.

Turquie

[Original: anglais]

La différence fondamentale entre les deux régimes réside dans les principes sur lesquels ils reposent. Le droit aérien est fondé sur le principe de la souveraineté complète et exclusive des États sur l'espace aérien situé au-dessus de leur territoire y compris les eaux territoriales, tandis que le droit spatial est fondé sur les principes de la liberté d'exploration et d'utilisation pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, et de la non-appropriation nationale par proclamation de souveraineté, par voie d'utilisation ou d'occupation, ou par tout autre moyen.

Ukraine

[Original: russe]

1. Alors que chaque État exerce sa souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales, l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, ne peut faire l'objet d'appropriation nationale, que ce soit par proclamation de souveraineté, par voie d'utilisation ou d'occupation, ou par tout autre moyen.
2. Les activités menées dans l'espace aérien sont soumises aux normes du droit aérien national et international, tandis que celles menées dans l'espace extra-atmosphérique sont régies par les normes du droit spatial international.
3. Les normes fixées par la Convention de 1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux s'appliquent aux objets aérospatiaux effectuant des vols Terre-orbite, tandis que les objets aérospatiaux effectuant des missions Terre-Terre sont soumis aux normes établies par la Convention de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, par la Convention de 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, et par d'autres instruments.
4. Pour ce qui est de l'immatriculation, les deux régimes diffèrent radicalement: l'immatriculation des aéronefs est régie par la Convention de 1944 relative à l'aviation civile internationale tandis que l'immatriculation des objets spatiaux est régie par la Convention de 1975 sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique. Ces accords prévoient des procédures et des exigences différentes en la matière.

Réponse générales

Liban

[Original: anglais]

Le Liban ne mène actuellement aucune activité concernant les questions juridiques relatives aux objets aérospatiaux.

Annexe

Mémoire explicatif de la réponse de la Finlande: étude du questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux*

[Original: anglais]

Introduction

1. Le questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux est la contribution la plus récente aux débats sur la délimitation de l'espace extra-atmosphérique qui se déroulent depuis 45 ans au sein du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique et de ses sous-comités. La Déclaration de Bogota de 1976, par laquelle certains pays équatoriaux ont réclamé des droits sur l'orbite géostationnaire, a donné une nouvelle dimension à cette question. À la trente-deuxième session du Sous-Comité juridique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, les discussions ont porté sur la définition et la délimitation de l'espace; les caractéristiques et l'utilisation de l'orbite géostationnaire; et sur les moyens d'utiliser cette orbite de façon rationnelle et équitable sans porter atteinte au rôle de l'Union internationale des télécommunications (voir A/AC.105/544, annexe IV, sect. A). À la trente-quatrième session, les questions relatives à la délimitation de l'espace et aux caractéristiques de l'orbite géostationnaire ont été examinées au titre du point 4 de l'ordre du jour. À sa trente-huitième session, le Sous-Comité a élaboré la version finale du questionnaire, dont l'objectif annoncé était de solliciter l'avis préliminaire des États membres du Comité sur diverses questions juridiques concernant les objets aérospatiaux. Exception faite de légères modifications apportées par la suite à sa structure, le questionnaire est pratiquement resté inchangé.

2. Il ressort du document A/AC.105/635/Add.5 que le questionnaire a été établi par le Groupe de travail du Sous-Comité sur le point 4 de l'ordre du jour (questions relatives à la *définition et à la délimitation de l'espace extra-atmosphérique ainsi qu'aux caractéristiques et à l'utilisation de l'orbite des satellites géostationnaires*). De même, certains documents de l'ONU (voir par exemple le document A/AC.105/C.2/L.204, qui contenait une analyse d'ensemble des réponses à une version antérieure du questionnaire) ont été publiés sous le titre suivant: "Questions relatives à la définition et à la délimitation de l'espace extra-atmosphérique, ainsi qu'aux caractéristiques et à l'utilisation de l'orbite des satellites géostationnaires, notamment aux moyens permettant de l'utiliser de façon rationnelle et équitable sans porter atteinte au rôle de l'Union internationale des télécommunications".

3. L'objectif du questionnaire étant d'aider à définir l'expression "objets aérospatiaux" et donc de faire aboutir les travaux du Groupe de travail du Sous-Comité sur le point 4 de l'ordre du jour (relatifs à la délimitation de l'espace extra-atmosphérique et à l'utilisation de l'orbite géostationnaire), l'Institut de droit aérien

* La présente étude, qui a été réalisée par l'Institut de droit aérien et spatial de la Faculté de droit de l'Université de Laponie (Finlande), doit être considérée comme le mémoire explicatif de la réponse de la Finlande au questionnaire.

et spatial de l'Université de Laponie s'est efforcé de donner son opinion en fonction de cet objectif.

4. Par ailleurs, s'agissant des questions relatives à la délimitation de l'espace, l'Institut a adopté une démarche progressive et, se fondant sur ses études et ses recherches, il a considéré que l'espace aérien s'étendait jusqu'à une altitude de 80 à 100 kilomètres (ce point est souligné dans les réponses au questionnaire).

5. Les questions sont traitées dans le même ordre que dans le questionnaire. L'Institut présente en détail ses conclusions et ses points de vue sur chaque question puis la réponse possible. Ses réponses traduisent sa politique et sa méthode générales.

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?

6. Il faut tout d'abord définir ce que recouvre l'expression "objet aérospatial".

A. Définitions scientifiques

7. En sciences générales, l'adjectif "aérospatial" qualifie "l'atmosphère et l'espace extra-atmosphérique considérés comme un tout".

8. Il pourrait également qualifier ce que recouvrent les trois définitions suivantes:

a) "Combinaison des sciences et techniques spatiales et des sciences et techniques relatives à l'atmosphère terrestre";

b) "Intégration de l'aéronautique (sciences et techniques des vols spatiaux) à l'aéronautique (théorie et pratique de la navigation aérienne)";

c) "Aéronefs et engins spatiaux, y compris la conception, la fabrication et le vol de véhicules ou de missiles se déplaçant dans l'atmosphère terrestre ou au-delà".

9. Il faut en déduire que l'adjectif "aérospatial" ne s'emploie pas uniquement pour les aéronefs et les engins spatiaux mais qu'il peut qualifier d'autres réalités concernant à la fois l'atmosphère et l'espace extra-atmosphérique. Ainsi, l'expression "objets aérospatiaux" ne désigne pas uniquement des véhicules aéronautiques/spatiaux. Si l'on avait uniquement cherché à régler les questions de responsabilité et de compétence que soulèvent les véhicules aéronautiques/spatiaux, on aurait pu considérer les expressions "véhicules aérospatiaux" et "objets aérospatiaux" comme synonymes. Cependant, l'objectif que l'on vise en l'occurrence en cherchant à définir l'expression "objets aérospatiaux" n'est pas seulement de fixer les responsabilités et les compétences en ce qui concerne les véhicules spatiaux/aéronautiques, mais également de déterminer l'utilisation de l'orbite géostationnaire et de délimiter l'espace extra-atmosphérique. Ainsi, dans le cas présent, l'expression "objet aérospatial" désignerait tout objet ayant un rapport à la fois avec l'atmosphère et avec l'espace mais pas nécessairement un vaisseau aérospatial.

10. Si l'on adoptait l'approche scientifique générale, on pourrait considérer que les véhicules aérospatiaux, les signaux aérospatiaux, les particules cosmiques naturelles entrant dans l'atmosphère terrestre, les véhicules spatiaux hors d'usage, les robots, les produits résultant de l'application conjointe des techniques spatiales et des sciences de la Terre (produits aérospatiaux) et même l'infrastructure aérospatiale sont des "objets aérospatiaux".

B. Définitions juridiques

11. Aucun instrument juridique ne donne une définition des "objets aérospatiaux", bien que certains le fassent presque. On cherchera donc à dégager une définition en faisant la distinction entre les "objets spatiaux" et les "objets aéronautiques/aériens/atmosphériques".

Objets spatiaux

12. La Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux de 1972 (résolution 2777 (XXVI) de l'Assemblée générale, annexe) définit comme suit l'expression "objet spatial" à l'alinéa d) de son article premier: "L'expression 'objet spatial' désigne également les *éléments constitutifs d'un objet spatial*, ainsi que son lanceur et les *éléments de ce dernier*". [Les italiques ont été ajoutés.]

13. La Convention sur la responsabilité ne définit pas l'expression "objet spatial", mais elle indique que même les éléments constitutifs et le lanceur d'un objet spatial sont des objets spatiaux. Malgré cette absence de définition, il apparaît clairement qu'un lanceur est également un "objet spatial" et que les deux termes ne sont pas simplement synonymes. Autrement dit, l'expression "objet spatial" a un sens plus large. Les éléments constitutifs d'un objet spatial étant également des "objets spatiaux", on peut donc désigner sous ce vocable le satellite, ses accessoires, la charge utile, les signaux etc. Le lanceur transportant un objet spatial est aussi un "objet spatial". Il semble donc que la Convention sur la responsabilité donne au terme "objet spatial" un sens plus large qu'au terme "véhicule spatial".

14. Les navettes spatiales, qui sont les seuls véhicules aérospatiaux actuellement exploités et qui en constituent un prototype, sont pleinement conforme à la définition. Le lanceur de la navette, la navette proprement dite (considérée en tant qu'objet spatial et non en tant que véhicule), ses accessoires, les produits obtenus dans le laboratoire de la navette et même les membres de l'équipage seraient alors inclus dans le champ sémantique du terme "objet spatial". Toutefois, si la définition était appliquée à un engin capable de décoller et d'atterrir horizontalement, sa seconde partie (relative au lanceur) deviendrait obsolète. Donc, si l'on supprimait cette partie, la définition ne désignerait plus que les éléments constitutifs d'un "objet spatial". Il est donc extrêmement clair que, dans le cadre du droit spatial, les "objets spatiaux" ne se limitent pas aux "véhicules spatiaux".

15. Pour définir l'expression "objet spatial", la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1975 (résolution 3235 de l'Assemblée générale (XXIX), annexe) reprend mot pour mot la définition figurant dans la Convention sur la responsabilité.

16. D'après la loi australienne de 1998 sur les activités spatiales, le terme "objet spatial" peut désigner:

- a) Un lanceur; et
- b) Une charge utile (le cas échéant) que le lanceur doit acheminer vers l'espace ou ramener de l'espace; ou tout élément de cette charge utile, même si:
- c) Cet élément ne doit effectuer qu'une partie du trajet vers l'espace ou du trajet de retour; ou
- d) Cet élément résulte de la séparation d'une ou plusieurs charges utiles après le lancement.

Cette loi définit par ailleurs un véhicule spatial comme un véhicule capable d'acheminer une charge utile vers l'espace ou de la ramener.

17. D'après la loi britannique sur l'espace de 1986, il faut entendre par "objet spatial" les éléments constitutifs d'un objet spatial ainsi que le lanceur et ses éléments constitutifs.

18. La Convention portant création d'une Organisation européenne pour la mise au point et la construction de lanceurs d'engins spatiaux de 1964 définit un véhicule spatial comme un véhicule conçu pour être placé en orbite en tant que satellite de la Terre ou d'un autre corps céleste, ou pour suivre d'autres trajectoires dans l'espace.

19. On suppose dans toutes les définitions qui précèdent qu'un véhicule spatial est un lanceur susceptible de transporter des "objets spatiaux" et qu'il constitue lui-même un objet spatial.

Objets aéronautiques/aériens/atmosphériques

20. L'annexe 7 de la Convention de 1944 relative à l'aviation civile internationale ("Convention de Chicago") définit comme suit un aéronef: "tout appareil capable de se maintenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air".

21. La loi fédérale sur l'aviation (États-Unis d'Amérique) de 1958 définit un "aéronef" comme un dispositif utilisé ou destiné à être utilisé pour le vol aérien. Elle définit en outre un avion comme un aéronef motorisé à voilure fixe plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est assurée par la réaction dynamique de l'air sur les ailes. Elle définit également les termes "instrument", "cellule", etc. Il est clair que dans cette loi, le terme "aéronef" désigne un objet aéronautique/aérien/atmosphérique.

22. Le Protocole de 2001 portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles définit le terme "aéronef" de la même façon que la Convention de Chicago en ajoutant à cette définition les termes "cellule d'aéronef", "moteur d'avion" et "hélicoptère". Bien que le protocole ne définisse pas le terme "objet aérien", il précise que le terme "biens aéronautiques" désigne des cellules d'aéronef, des moteurs d'avion qui y sont posés et des hélicoptères. On en conclura donc que le terme "objet aéronautique/aérien/atmosphérique" a un champ sémantique plus étendu que le terme "aéronef".

23. Il apparaît également à la lecture de ces définitions qu'un "aéronef" est un objet aéronautique/aérien/atmosphérique.

C. Conclusions

24. La première question du questionnaire, qui porte sur la définition des “objets aérospatiaux”, est “fermée”, puisque les États interrogés doivent indiquer si un objet aérospatial: a) est capable de voyager dans l’espace extra-atmosphérique; et b) utilise ses propriétés aérodynamiques pour se maintenir dans l’espace aérien. Il ne leur est pas demandé de définir ce qu’est un “objet aérospatial” mais de donner leur avis sur le point de savoir si on peut le faire sur la base des deux propriétés indiquées.

25. Compte tenu des principaux objectifs du questionnaire, l’Institut estime, après examen des documents, des définitions correspondantes et des incidences juridiques, que l’on ne peut pas définir un “objet aérospatial” de la manière suggérée dans le questionnaire, car ce terme a un sens plus large qui pourrait entraîner dans la pratique de sérieuses difficultés (qui sont étudiées plus loin dans les réponses à d’autres questions).

26. Si l’on remplace l’expression “objet aérospatial” par “véhicule aérospatial” ou “engin aérospatial”, les deux conditions énoncées dans le questionnaire seraient satisfaites et la définition serait acceptable. Il n’en reste pas moins, comme l’ont fait remarquer de nombreux États membres dans leurs réponses, que le sens de l’expression “se maintenir pendant un certain temps dans l’espace aérien” doit également être précisé. L’Institut propose de la remplacer par “voyager dans l’espace aérien”.

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?

27. En répondant par la négative, on se dispenserait automatiquement de l’obligation de fournir des explications supplémentaires, mais ce serait là une façon peu judicieuse de traiter la question qui irait à l’encontre des efforts et des objectifs du Sous-Comité juridique. Une réponse affirmative oblige à donner davantage de précisions, puisque l’application de régimes différents ne sera possible que lorsque les deux domaines (espace aérien et espace extra-atmosphérique) auront été clairement délimités. L’incidence juridique qu’auront les “véhicules aérospatiaux” sur ces régimes doit également être déterminée, puisque ces véhicules n’ont pas été définis au plan technique ni au plan juridique.

28. Avant d’aller plus loin, l’Institut rappelle qu’à son avis, il faudrait remplacer l’expression “objets aérospatiaux” par “véhicules aérospatiaux” ou “engins aérospatiaux”.

29. L’intitulé de la question ne précise pas si le “régime” mentionné est un “régime juridique”. Certaines des réponses fournies par les États membres soulignent la nature technique de ce régime, ce qui est un facteur d’ambiguïté. Quoi qu’il en soit, l’Institut considère néanmoins qu’il s’agit d’un “régime juridique”.

30. Puisqu’une démarche progressive a été choisie pour répondre à la question en proposant que le “véhicule aérospatial” soit soumis à un régime distinct suivant

qu'il se trouve dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique, la question de la délimitation se pose. Bien qu'un bon nombre de théories^a existent à ce sujet, l'Institut n'en a retenu que deux, à savoir celle de "l'orbite effective" et celle des "distances arbitraires". Une distance de 80 à 100 kilomètres est fixée sur cette base. Bien qu'il respecte l'approche fonctionnelle, l'Institut, contrairement à d'autres, ne s'appuie pas uniquement sur la "théorie fonctionnelle". Quel que soit le point de vue considéré, cette position trouve de solides justifications^b.

31. Si l'on se fonde sur cette délimitation entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique, le droit aérien pourrait s'appliquer moyennant quelques adaptations (comme le suggère la question 3) tant que le véhicule aérospatial se trouve dans l'espace aérien. Au-delà de la limite, les dispositions du droit spatial pourraient, moyennant adaptation, être invoquées. Cela ne doit cependant pas être réglé à la légère, car les jurisprudences aérienne et spatiale ont des caractéristiques, des objectifs et des racines philosophiques qui leur sont propres. Des questions telles que l'immatriculation, le transport, la responsabilité en cas d'accident et la normalisation subsistent également (voir pour plus de détails la réponse à la question 3).

32. L'observation concernant le remplacement de l'expression "se maintenir pendant un certain temps dans l'espace aérien" qui a été faite à propos de la première question vaut également ici. Il convient de remplacer l'expression "se trouve dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique" par "voyage dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique".

33. Le mode d'application des divers régimes est examiné dans la réponse à la troisième question.

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?

34. Cette question est en quelque sorte un prolongement de la précédente. Elle comprend deux parties:

- a) Existe-t-il des procédures spéciales pour les véhicules aérospatiaux ?
- b) Devrait-on concevoir un régime uniforme pour ces véhicules?

35. On peut répondre facilement à la première partie de la question, puisque qu'il n'existe aucune procédure spéciale applicable aux véhicules aérospatiaux, en droit aérien ou en droit spatial.

36. En ce qui concerne la seconde partie, il est nécessaire d'établir un régime unifié puisqu'il n'existe aucune procédure spéciale. La question cruciale est

^a Parmi lesquelles on peut citer la théorie de l'approche fonctionnelle, la théorie de la portance aérodynamique, la théorie *usque ad infinitum*, la théorie de l'orbite effective et la théorie des distances arbitraires.

^b Pour plus de détails, prière de consulter l'Institut.

cependant de savoir quelles seront les grandes lignes de ce nouveau régime: quelles doivent en être les caractéristiques et sur quels principes doit-il être fondé?

37. L'Institut a envisagé trois possibilités:

- a) Définir un régime totalement nouveau;
- b) Opter pour le droit aérien ou le droit spatial;
- c) Établir un régime adapté.

Trois possibilités sont examinées ci-après.

a) *Un régime totalement nouveau*

38. Si un régime totalement nouveau doit être défini, il faudra en premier lieu considérer les caractéristiques mentionnées dans la question et donc élaborer un régime fondé sur les caractéristiques fonctionnelles, les propriétés aérodynamiques, les techniques spatiales utilisées et les caractéristiques de conception. Ces caractéristiques techniques méritent certes d'être prises en compte, mais l'essentiel est de faire en sorte que le nouveau régime juridique soit conforme aux normes existantes du droit aérien et du droit spatial. Les problèmes seraient principalement liés à des concepts doctrinaux tels que la souveraineté nationale sur l'espace aérien, le patrimoine commun de l'humanité, etc. Un régime totalement nouveau qui exclurait les normes existantes du droit aérien et du droit spatial aurait des effets dévastateurs. Cette solution est donc la moins judicieuse.

b) *Un régime de droit aérien ou de droit spatial*

39. Cette option suppose que l'on décide de soumettre les activités des véhicules aérospatiaux soit au droit aérien, soit au droit spatial. Si l'on optait pour le droit aérien, les problèmes commenceraient avec la définition, puisque les véhicules spatiaux, en raison de leurs caractéristiques, ne peuvent être considérés comme des "aéronefs" au sens de la Convention de Chicago ou des instruments connexes. Le choix du droit spatial conduirait à des difficultés similaires, telles que l'incompatibilité entre la "souveraineté aérienne" et la "liberté" ou, de la même façon, entre le Système de Varsovie (découlant de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de 1929) et les règles du droit spatial en matière de responsabilité et d'immatriculation. Cette question aurait été plus facile à résoudre si la première question sur la définition des véhicules aérospatiaux avait été de nature juridique au lieu de chercher à définir ce type de véhicule par sa capacité à voyager dans l'espace extra-atmosphérique et à utiliser ses propriétés aérodynamiques pour voyager dans l'espace aérien. Il y aurait surtout un grave conflit de jurisprudence, puisque le droit aérien, depuis son origine, s'apparente plus ou moins à un droit des transports, alors que le droit de l'espace vise par essence à garantir la liberté des États dans l'espace extra-atmosphérique sous réserve du respect des exigences liées à l'intérêt commun de l'humanité tout entière. Toutes les normes du droit spatial sont imprégnées de cet esprit.

40. Dans un régime où les "véhicule aérospatiaux" seraient soumis au droit spatial et à toutes ses normes, un engin aérospatial survolant le territoire d'un État soulèverait une succession de problèmes juridiques, tout comme le ferait un engin soumis au droit aérien s'il évoluait dans l'espace extra-atmosphérique. Un régime de droit aérien ou de droit spatial ne résoudrait pas non plus un certain nombre de

questions relatives à la normalisation, au bilatéralisme, aux droits de propriété, etc. Cette solution ne semble donc pas appropriée en l'espèce.

c) *Un régime adapté*

41. Cette solution ne sera viable que si l'on établit une limite claire entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique. Comme l'ont dit un grand nombre d'États membres, elle correspond à une approche "fonctionnelle" ou "fondée sur la mission". Étant donné l'absence du concept de véhicule aérospatial dans les textes juridiques, des modifications mineures seraient cependant nécessaires. En d'autres termes, il faudrait, grâce à des ajouts et à des modifications mineures, inclure les "véhicules aérospatiaux" dans le champ d'application tant du droit aérien que du droit spatial, tout en préservant les principes respectifs. L'Organisation de l'aviation civile internationale et le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique pourraient, compte tenu de leur expertise dans ces domaines, entamer des négociations et jouer un rôle décisif à ce sujet.

42. Suivant cette approche, la destination du véhicule déterminerait le régime auquel celui-ci est soumis. Ainsi, un véhicule aérospatial destiné à transporter des passagers et un chargement vers un autre point de la Terre à travers l'espace extra-atmosphérique serait soumis à un "droit aérien adapté" tandis qu'un véhicule aérospatial destiné à l'exploration extra-atmosphérique serait régi par les dispositions d'un "droit spatial adapté".

43. Un véhicule aérospatial destiné à l'aviation civile serait soumis aux dispositions de la Convention de Chicago pour tout ce qui a trait au vol (et bénéficierait des cinq libertés de l'air), à celles de la Convention de Varsovie pour toutes les questions relatives au transport et à la responsabilité et à celles de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs de 1963 pour tout ce qui touche aux questions pénales. Ces règles ne s'appliqueraient toutefois que tant que le véhicule aérospatial resterait en dessous de l'altitude fixée comme limite. Cependant, lorsque le véhicule évoluera dans l'espace extra-atmosphérique, c'est-à-dire au-dessus de la limite, il faudra tenir dûment compte du régime de responsabilité applicable dans l'espace extra-atmosphérique. Les questions telles que l'immatriculation, la normalisation et la navigation seraient régies par les règles aériennes existantes.

44. De même, un véhicule aérospatial destiné à l'exploration spatiale (à d'autres fins que le transport) serait soumis au droit spatial. Les questions concernant notamment l'immatriculation, la normalisation et le contrôle au sol seraient régies par les dispositions de ce droit. Un tel véhicule pourrait exercer son droit de survol pour traverser l'espace aérien d'un État souverain.

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?

45. Cette question est une version plus précise de la question 2, dans laquelle il était demandé si le régime applicable aux véhicules aérospatiaux était différent selon que ce véhicule se trouvait dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique. Il s'agit maintenant de dire si l'on pourrait appliquer le droit aérien en considérant le véhicule comme un aéronef lorsqu'il est dans l'espace aérien, et le droit spatial en considérant le véhicule comme un engin spatial lorsqu'il est dans l'espace extra-atmosphérique. La question envisage également une autre possibilité, à savoir opter pour l'un ou l'autre droit, suivant la destination du véhicule aérospatial.

46. Les questions soulevées ici ont été examinées en détail dans les réponses aux deux questions précédentes et on peut en déduire qu'un véhicule aérospatial n'est ni un aéronef ni un engin spatial, mais un "engin aérospatial" qui ne peut être soumis à l'intégralité du droit aérien lorsqu'il se trouve dans l'espace aérien, ni à l'intégralité du droit spatial lorsqu'il se trouve dans l'espace extra-atmosphérique. La deuxième solution envisagée dans la question 4, à savoir que c'est la destination du véhicule qui devrait déterminer le régime juridique applicable, semble plus pertinente. Bien qu'il souscrive à cette approche, l'Institut n'est pas entièrement acquis à l'idée d'un choix entre le droit aérien et le droit spatial dans leurs formes actuelles. Il est certain que le choix doit dépendre de la destination et que le régime juridique applicable doit être soit le droit spatial, soit le droit aérien, mais sous réserve que des adaptations appropriées soient apportées, comme il est suggéré à propos de la troisième question.

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?

47. Compte tenu de ce qui a été dit plus haut, cette question est sans objet.

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?

48. Cette question souligne les différences de jurisprudence entre le droit aérien et le droit spatial. Alors que le droit spatial vise à garantir la "liberté" des États dans l'espace extra-atmosphérique sous réserve du respect des exigences liées à l'intérêt commun de l'humanité tout entière, le droit aérien, parfois aussi appelé "droit de

l'aviation", fait partie du droit des transports. L'accès sans restriction à l'espace ainsi que l'interdépendance des intérêts de tous les acteurs spatiaux constituent le fil directeur du corpus de droit spatial. Le droit aérien vise essentiellement à assurer la meilleure exploitation possible des techniques de l'aviation, ce qui le rapproche parfois du droit de la consommation. Le rôle que doit jouer le droit est complètement différent selon qu'il s'agit de l'espace aérien ou de l'espace extra-atmosphérique. Il existe même des différences mineures en ce qui concerne les sujets titulaires de droits et débiteurs d'obligations. L'activité normative dans ces branches du droit a été fortement marquée par les objectifs visés et les droits conférés. De plus, le droit aérien est un droit privé ayant les caractéristiques du droit public, alors que le droit spatial relève exclusivement du droit public. Ces dernières années toutefois, les activités spatiales ayant changé de nature, le droit spatial a commencé à s'adapter aux activités privées dans ce secteur. Il n'en reste pas moins que les activités spatiales sont sous le contrôle et la direction des États.

49. Les principes qui seraient applicables dans ce contexte sont les suivants:

a) *Droit aérien*: souveraineté nationale sur l'espace aérien, responsabilité des personnes physiques et morales, principes du droit pénal et utilisation rationnelle de l'espace aérien;

b) *Droit spatial*: liberté de mener des activités dans l'espace extra-atmosphérique, responsabilité des États pour les activités spatiales, utilisation pacifique de l'espace extra-atmosphérique, coopération et assistance mutuelle.

50. Un véhicule aérospatial voyageant dans l'espace aérien puis dans l'espace extra-atmosphérique doit tenir dûment compte des principes fondamentaux de ces deux branches du droit. L'idée d'un régime adaptatif ayant été avancée, on ne saurait faire abstraction de leurs doctrines fondamentales. Un tel régime conférerait à un véhicule aérospatial certains droits et certaines obligations devant être exercés de bonne foi en tenant dûment compte des intérêts des autres acteurs.

Question 7. Y a-t-il des précédents en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux lors de leur lancement et/ou de leur retour dans l'atmosphère terrestre et existe-t-il un droit international coutumier en ce qui concerne ce passage?

51. En ce qui concerne la première partie de la question (relative à l'existence de précédents), la réponse fournie ci-après par l'Institut n'appelle pas d'autres commentaires.

52. En ce qui concerne l'existence d'un droit international coutumier relatif au passage d'un "véhicule aérospatial", la réponse est négative. Toutefois, dans le cas des "objets spatiaux", certaines dispositions des traités relatifs à l'espace ont donné corps à un droit international coutumier.

53. Le point plus important à cet égard est le devoir de sauvetage, d'assistance et de restitution, tel qu'il est codifié dans l'Accord sur le sauvetage des astronautes, le retour des astronautes et la restitution des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1968 (résolution 2345 (XXII) de l'Assemblée générale, annexe). Cet accord, en raison de son universalité, de son uniformité et de la cohérence avec laquelle il est appliqué, a acquis le caractère de droit international coutumier. Ce

devoir d'assistance vaut pour toutes les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que pour le retour des astronautes et la restitution de l'“objet aérospatial” à l'autorité de lancement dans de bonnes conditions de sécurité. Par ailleurs, en se conformant à cette obligation, les États doivent également respecter le principe d'assistance mutuelle et de coopération pour l'exploration et l'utilisation pacifiques de l'espace extra-atmosphérique. Les principes généraux de bon voisinage peuvent également être appliqués dans ce contexte.

54. Le principe de la responsabilité absolue pour les dommages causés par un “objet spatial” à la surface de la Terre s'applique également à un “objet aérospatial”.

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?

55. Cette question porte sur l'existence de normes juridiques nationales et internationales applicables aux “objets spatiaux”. Par conséquent, la réponse à la seconde partie de la question précédente vaut également ici.

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

56. À l'heure actuelle, l'immatriculation des objets lancés dans l'espace est régie par la Convention sur l'immatriculation de 1975. Tout le processus d'immatriculation est fondé sur la notion d'“État de lancement”. En d'autres termes, la Convention fait obligation à l'État de lancement d'immatriculer l'objet qu'il a lancé dans l'espace. La Convention n'étant applicable qu'aux “objets spatiaux”, il est clair qu'elle ne peut pas être appliquée en l'état à l'immatriculation des “véhicules aérospatiaux”.

57. L'immatriculation des aéronefs est actuellement régie par la Convention de Chicago, qui ne peut pas non plus être appliquée en l'état aux “véhicules aérospatiaux”.

58. L'avant-projet de protocole portant sur les questions spécifiques aux biens spatiaux à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles de 2001 est un autre instrument international relatif à l'enregistrement des objets spatiaux. Il prévoit une autorité de surveillance chargée de tenir un registre où sont inscrites les sûretés portant sur des biens spatiaux. La notion de “biens spatiaux”, telle que définie par l'avant-projet de protocole^c sera importante pour les objets aérospatiaux lorsqu'il sera procédé à

^c “Tout bien identifiable qu'il est prévu de lancer et placer dans l'espace, ou qui se trouve dans l'espace;
 Tout bien identifiable assemblé ou fabriqué dans l'espace;
 Tout lanceur identifiable qui n'est utilisé qu'une seule fois ou qui peut être utilisé à nouveau pour le transport de personnes ou de biens vers ou de l'espace; et
 Tout composant séparément identifiable formant partie d'un bien spatial auquel il est fait référence aux lettres précédentes ou lié à celui-ci ou qui est contenu dans ce bien.”

l'adaptation susmentionnée. Des dispositions d'enregistrement similaires, applicables cette fois aux aéronefs, figurent dans le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles de 2001.
