



Assemblée générale

Distr.
LIMITÉE

A/AC.105/C.2/L.204
19 février 1997

FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

COMITÉ DES UTILISATIONS PACIFIQUES DE L'ESPACE
EXTRA-ATMOSPHÉRIQUE
Sous-Comité juridique
Trente-sixième session
Vienne, 1er - 18 avril 1997
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

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 LES MOYENS DE L'UTILISER DE FAÇON
RATIONNELLE ET ÉQUITABLE, SANS PORTER
ATTEINTE AU RÔLE DE L'UNION
INTERNATIONALE DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS

Analyse d'ensemble des réponses au questionnaire relatif aux problèmes
juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux

Note du Secrétariat

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Page
INTRODUCTION	1 - 7	3
ANALYSE D'ENSEMBLE DES RÉPONSES REÇUES DES ETATS MEMBRES	8 - 80	4
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?	18 - 17	4

	Paragraphe	Page
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?	18 - 26	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?	27 - 37	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?	38 - 42	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 ultérieur sur cette orbite?	43 - 50	9
Question 6: Lorsqu'un objet aérospatial d'un Etat se trouve dans l'espace aérien d'un autre Etat, les normes du droit aérien national et international lui sont-elles applicables?	51 - 58	10
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?	59 - 64	11
Question 8: Existe-t-il des normes juridiques nationales et/ou internationales relatives au passage d'objets spatiaux après leur retour dans l'atmosphère de la Terre?	65 - 71	13
Question 9: Les règles relatives à l'immatriculation des objets lancés dans l'espace sont-elles applicables aux objets aérospatiaux?	72 - 79	14
Conclusion	80	14

INTRODUCTION

1. En 1992, à la trente et unième du Sous-Comité juridique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, la délégation de la Fédération de la Russie a présenté un document de travail intitulé "Questions concernant le régime juridique applicable aux objets aérospatiaux" (A/AC.105/C.2/L189) pour lancer et stimuler une discussion qui pourrait peut-être permettre de sortir de l'impasse dans laquelle se trouvait le débat entre les Etats qui considéraient qu'une délimitation de l'espace aérien et de l'espace extra-atmosphérique était nécessaire et les Etats qui étaient d'un avis contraire. En 1993, le Président du Groupe de travail chargé d'étudier le point 4, touchant les questions relatives à la définition et à la délimitation de l'espace extra-atmosphérique et au caractère et à l'utilisation de l'orbite géostationnaire, en consultation avec un certain nombre de délégations intéressées, a fait distribuer un document officiel intitulé "Projet de questionnaire concernant les objets aérospatiaux" (A/AC.105/C.2/1993/CRP.1) en tant que point de départ pour la préparation d'un questionnaire qui serait adressé aux Etats membres. En 1994, le Président a fait distribuer un document officiel contenant une introduction au projet de questionnaire qui avait pour but d'expliquer brièvement les origines et le but de ce dernier.
2. En 1995, à la trente-quatrième session du Sous-Comité juridique, un document de synthèse contenant le projet de questionnaire et les deux paragraphes liminaires rédigés lors de la trente-troisième session a été distribué aux Etats membres du Comité (A/AC.105/C.2/1995/CRP.3). A la suite des discussions et des consultations officielles qui ont eu lieu à cette occasion, le Président du Groupe de travail a établi et fait distribuer une version révisée du document de travail intitulé "Questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux" (A/AC.105/C.2/1995/CRP.3/Rev.3) qui a été approuvé par le Groupe de travail.
3. A la trente-quatrième session, le Groupe de travail a recommandé, ce dont le Sous-Comité juridique est convenu, que le questionnaire devrait avoir pour objet de s'enquérir des vues préliminaires des Etats membres du Comité au sujet de différentes questions liées aux objets aérospatiaux. Il fallait espérer que les réponses au questionnaire constitueraient pour le Sous-Comité juridique une base de travail qui lui permettrait de décider comment il pourrait poursuivre son examen du point 4 de l'ordre du jour. En conséquence, le Sous-Comité juridique est convenu que les Etats membres du Comité devraient être invités à exprimer leur opinion sur ces questions. Le Sous-Comité a également décidé que le Secrétariat devrait lui soumettre à sa session de 1996 un document avalisant les réponses au questionnaire qui auraient pu avoir été reçues des Etats membres du Comité.
4. Conformément à la recommandation susmentionnée, le Secrétariat a établi le document intitulé "Questionnaire relatif aux problèmes juridiques pouvant se poser à propos des objets aérospatiaux: réponses des Etats membres" (A/AC.105/635 et Add. 1, 2 et 3) contenant 14 réponses de fond et une réponse de caractère général à ce questionnaire.
5. Le Groupe de travail a recommandé à sa session de 1996 (A/AC.105/639, annexe I) que le Secrétariat prépare, pour que le Sous-Comité juridique puisse l'examiner à sa trente-sixième session, une analyse d'ensemble des réponses qui auraient été reçues au questionnaire sur les questions de droit que pouvaient soulever les objets aérospatiaux, afin de faciliter les délibérations du Groupe de travail.
6. Les recommandations du Groupe de travail ont été approuvées par le Sous-Comité juridique dans son rapport sur les travaux de sa trente-cinquième session (A/AC.105/639, paragraphe 35) et par le Comité dans son rapport sur les travaux de sa trente-neuvième session (A/51/20, paragraphe 128). L'Assemblée générale a elle aussi approuvé les recommandations du Groupe de travail dans sa résolution 51/123 en date du 13 décembre 1996.
7. C'est conformément à la recommandation susmentionnée que le Secrétariat a établi l'analyse ci-après, qui porte sur les réponses reçues au 31 janvier 1997.

ANALYSE D'ENSEMBLE DES RÉPONSES REÇUES DES ETATS 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?

8. Des 14 Etats qui ont communiqué une réponse sur le fond de la question, cinq ont semblé accepter la définition telle que présentée, et sept l'ont acceptée avec certaines réserves. Un de ces derniers Etats a déclaré que la définition suggérée pourrait servir de base de travail.

9. L'un des deux autres Etats ayant répondu a déclaré que la définition devrait être remaniée et qu'il faudrait également inclure d'autres expressions comme les "vols" dans l'atmosphère d'autres planètes, ainsi qu'une définition des "objets exclusivement spatiaux", c'est-à-dire les objets ayant toutes les propriétés des objets aérospatiaux sauf celles de voler dans l'espace aérien. Le dernier Etat a répondu que comme la définition ne se trouvait dans aucun traité de droit international ni dans aucune règle juridique internationale, il faudrait utiliser une autre expression technique comme "systèmes de transport spatial". Préconisant l'emploi de cette expression plutôt que de celle d'"objet aérospatial", cet Etat a fait observer que de tels systèmes avaient un certain nombre d'éléments communs. En particulier, ces systèmes étaient tous des objets spatiaux conçus pour l'exploration et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique de leur lancement à leur atterrissage et étaient régis par le droit international de l'espace. De plus, ils étaient conçus de manière à pouvoir atterrir après leur retour dans l'atmosphère, comme un avion.

10. Plusieurs Etats ont fait observer qu'à l'heure actuelle, les objets aérospatiaux étaient conçus à deux fins différentes: des missions Terre-Terre et le transport d'équipages et/ou de charges diverses dans l'espace extra-atmosphérique avant de revenir sur terre.

11. De l'avis d'un Etat, toute définition devrait tenir compte de ce que le concept d'"objet aérospatial" engloberait différents types de véhicules aérospatiaux dont certains existaient déjà mais d'autres étaient encore au stade des études et de la conception. Cet Etat a fait observer en outre que tous les véhicules aérospatiaux, existants ou à venir, avaient un élément commun dans la mesure où ils étaient conçus de manière à se déplacer en exploitant leurs propriétés aussi bien aéronautiques qu'astronautiques pour pouvoir voler dans l'espace aérien et se déplacer dans l'espace extra-atmosphérique.

12. Un Etat a été d'avis que le membre de phrase figurant à la fin de la définition "pour une période d'une certaine durée", devait être précisé en tant que caractéristique spécifique d'un objet aérospatial.

13. D'autres Etats ont estimé que la définition était acceptable sous sa forme actuelle, pour autant qu'il soit entendu qu'elle comprenait une autre caractéristique d'un objet aérospatial, dans la mesure où celui-ci accomplissait une activité ou une mission dans l'espace.

14. Quelques Etats ont relevé que la définition donnée était fondée sur deux critères seulement: un déplacement dans l'espace extra-atmosphérique et un séjour dans l'espace aérien pendant une période d'une durée déterminée. A cet égard, ces Etats, et d'autres aussi, ont considéré que toute définition des objets aérospatiaux et de leurs caractéristiques spécifiques devait être reliée à l'évolution de la technologie et devrait comprendre d'autres critères fondés sur le progrès des technologies spatiales. En outre, un Etat a fait observer qu'il faudrait analyser en détail les caractéristiques des objets aérospatiaux compte tenu du perfectionnement et de l'évolution de la technologie. Quelques Etats ont également été d'avis que le Sous-Comité scientifique et technique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique devrait être chargé d'étudier et de définir les aspects et exigences techniques de ces objets avant que le Sous-Comité juridique puisse poursuivre ses travaux.

15. Il semble par conséquent, bien qu'un Etat préfère l'expression "système de transport spatial" à celle d'"objet aérospatial", les différents Etats ont des vues très semblables concernant le concept général de ces véhicules. Sauf pour ce qui est de l'application du droit international de l'espace aux objets aérospatiaux, quelle que soit la terminologie utilisée, les caractéristiques communes mentionnées par différents pays dans leurs réponses sont semblables et se complètent.

16. Sur la base des réponses reçues et des suggestions formulées, l'on pourrait considérer que les éléments communs des objets aérospatiaux sont notamment les suivants:

- a) Capacité de voler dans l'espace aérien;
- b) Capacité de se déplacer dans l'espace extra-atmosphérique;
- c) Accomplissement d'une activité ou d'une mission dans l'espace;
- d) Toute conception permettant un atterrissage après la rentrée dans l'atmosphère terrestre, comme un avion.

17. Sur la base de ce qui précède et compte tenu des réponses reçues, la définition d'un objet aérospatial, dans ses grandes lignes préliminaires, pourrait se lire comme suit: "On entend par [objet aérospatial] [système de transport spatial] un objet qui peut à la fois se déplacer [ou séjourner] dans l'espace extra-atmosphérique et utiliser ses propriétés aérodynamiques pour demeurer dans l'espace aérien [pour une période d'une durée déterminée] [à des fins (principalement) (exclusivement) spatiales]."

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?

18. Des 14 Etats qui ont répondu à cette question, cinq ont répondu par l'affirmative, l'un d'entre eux donnant une longue explication scientifique des attributs techniques des aéronefs et des objets spatiaux et des raisons pour lesquelles, à une altitude inférieure à 90 ou 100 km, l'orbite d'un objet spatial déclinait inévitablement, le soumettant ainsi aux règles du droit aérien. Cinq Etats ont eux aussi répondu par l'affirmative, en joignant à leur réponse un certain nombre de justifications d'ordre juridique. Toutefois, quatre Etats ont répondu par la négative.

19. Quelques Etats ont fait observer que le régime juridique applicable à un objet aérospatial serait différent selon l'endroit où il se trouvait. A ce propos, un Etat a expressément fait valoir que la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago en 1944 (la Convention de Chicago) s'appliquerait aux objets aérospatiaux se trouvant dans l'espace aérien, tandis que le droit de l'espace s'appliquerait à ces objets ou lorsqu'ils se trouvaient dans l'espace extra-atmosphérique.

20. Quelques Etats ont été d'avis que le régime applicable juridique aux objets aérospatiaux serait différent selon l'objet du vol et devrait être déterminé sur la base des normes correspondantes du droit international de l'espace ou du droit aérien. Par exemple, le régime applicable à un objet aérospatial qui accomplissait une mission Terre-Terre sans pénétrer dans l'espace extra-atmosphérique était déterminé par les règles du droit aérien international, tandis qu'un objet aérospatial effectuant une mission Terre-orbite serait régi par les règles du droit international de l'espace. Un Etat a été d'avis que le vol d'un objet dans l'espace aérien sur la base des principes de l'aéronautique et sa trajectoire jusqu'à son placement sur orbite et retour sur la base des principes de l'astronautique seraient soumis aux règles aussi bien du droit aérien que du droit de l'espace.

21. Dans ce contexte, un autre Etat a également exprimé l'opinion que, comme les objets aérospatiaux étaient destinés à des activités dans l'espace extra-atmosphérique, les circonstances concrètes de la traversée de l'atmosphère terrestre n'affectaient pas le rôle desdits objets dans le contexte d'un régime unifié. Un autre Etat a également été d'avis qu'aucune distinction ne devait être établie lorsque la mission accomplie était une mission dans l'espace. Ce dernier a fait observer aussi qu'il serait plus utile de formuler des dispositions concernant le passage inoffensif d'un objet spatial au-dessus de l'espace aérien national.

22. Un autre Etat a exprimé l'opinion qu'il n'était pas nécessaire d'établir une différenciation pour éviter l'application simultanée de deux séries de règles à une seule et même situation, qui ne manquerait pas de susciter une confusion.

23. L'Etat a été d'avis que les systèmes de transports spatiaux conçus pour l'exploration et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique étaient des objets spatiaux au regard de l'ensemble du corpus de droit de l'espace, qu'ils se déplacent dans l'espace atmosphérique ou dans l'espace aérien, tout en ajoutant que les règles de droit international régissant la navigation aérienne pourraient également être applicables après la rentrée dans l'atmosphère de la Terre, spécialement du fait que le trafic aérien pouvait gêner le vol du système de transport spatial. En particulier, compte tenu de la distance à franchir (environ 8 000 km) et de la durée du vol avant l'atterrissage (de 14 à 15 minutes après avoir franchi le plafond d'altitude de 60 km), de sérieuses précautions devaient être adoptées pour éviter des collisions étant donné qu'après leur rentrée dans l'atmosphère, les objets spatiaux n'avaient pas la même manoeuvrabilité. Par conséquent, les Etats, les organismes de régulation de la navigation aérienne et les spécialistes du droit de l'espace devraient s'employer ensemble à élaborer une solution commune en ce qui concerne les normes juridiques applicables aux objets spatiaux se dirigeant vers la Terre à travers l'espace aérien d'Etats étrangers ainsi que les régimes juridiques spécifiques qu'il conviendrait d'élaborer.

24. Il ressort de ce qui précède qu'un grand nombre d'Etats ont en fait relevé qu'un objet aérospatial ou un système de transport spatial pouvait être soumis à la fois au droit de l'espace et au droit aérien. Pour ce qui était de la sécurité, un Etat a considéré que les règles juridiques régissant la navigation aérienne pouvaient s'appliquer à un système de transport spatial pendant son passage dans l'atmosphère afin d'éviter les risques de collision mais que, d'une façon générale, le droit applicable devrait être le droit de l'espace.

25. Quelques Etats considèrent que l'applicabilité du droit aérien ou du droit de l'espace est fonction de l'approche spatiale, c'est-à-dire de la question de savoir si un objet aérospatial se trouve dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique, tandis que d'autres estiment que la détermination du droit applicable devrait être fondée sur une approche fonctionnelle, c'est-à-dire sur le but de l'objet aérospatial dont il s'agit. D'autres Etats encore sont d'avis qu'il conviendrait de formuler des dispositions appropriées régissant l'utilisation des objets aérospatiaux. A défaut, un Etat a considéré qu'il serait très utile d'élaborer des dispositions concernant le passage inoffensif des objets spatiaux au-dessus de l'espace aérien national.

26. Des vues très diverses ont été exprimées sur cette question, laquelle devrait être étudiée plus avant compte tenu des différentes vues exposées. Il semble toutefois, sur la base des réponses reçues, que les Etats pourraient être à même d'étudier plus en détail la question de la compatibilité du droit aérien et du droit de l'espace. Nombre d'Etats ont également considéré qu'il faudrait analyser de manière plus approfondie plusieurs des préoccupations exprimées afin de trouver des solutions communes aux problèmes soulevés et, le cas échéant, d'élaborer des dispositions sur des questions comme le passage inoffensif d'un objet spatial au-dessus de l'espace aérien national.

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?

27. La question 3 peut être décomposée en deux éléments, le premier ayant trait à l'existence de procédures spéciales qui seraient applicables aux objets aérospatiaux, et le second étant la question de savoir s'il conviendrait d'élaborer concernant ces objets un régime unique ou un régime unifié.

28. Pour ce qui est de la première partie de la question, quelques Etats ont été d'avis que s'il n'était pas élaboré une réglementation spéciale unique pour les objets aérospatiaux, ceux d'entre eux qui peuvent être utilisés à l'une ou l'autre fin seraient soumis à deux régimes juridiques différents. Un Etat, en particulier, a considéré qu'il y aurait des différences dans l'application du droit aérien et du droit de l'espace dans différents domaines, comme la légalité du vol (droit aérien pour ce qui est de l'autorisation d'un Etat étranger ou droit spatial, qui garantit la liberté des

activités dans l'espace extra-atmosphérique), l'immatriculation des aéronefs conformément à la Convention de Chicago ou des objets spatiaux conformément à la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique (résolution 3235 (XXIX) de l'Assemblée générale, annexe), et les fondements de la responsabilité (droit aérien, qui repose sur les traités internationaux et le droit national, ou droit spatial, fondé sur le droit international). Cet Etat a également exprimé l'avis qu'il était possible que certains types d'objets aérospatiaux soient considérés comme des aéronefs même si une partie de leur trajectoire traversait l'espace et que d'autres types d'objets aérospatiaux soient considérés comme des objets spatiaux étant donné que leurs propriétés aérodynamiques entreraient en jeu que lors du décollage et de l'atterrissage. Cet Etat a cependant considéré que, du point de vue de la question de savoir s'il convenait de soumettre les objets aérospatiaux à un régime unique ou à un régime unifié, une telle éventualité était une possibilité assez éloignée.

29. Plusieurs Etats ont noté qu'il existait en ce qui concerne les objets aérospatiaux aucune procédure spéciale tenant compte de la diversité de leurs caractéristiques fonctionnelles, de leurs propriétés aérodynamiques et de leurs spécifications techniques.

30. De l'avis d'un Etat, il ne semblait pas nécessaire d'élaborer de procédures spéciales ou de réglementations internationales touchant les systèmes de transports spatiaux vu que l'expérience pratique passée (à l'exception du vol de la navette spatiale Buran de l'ancienne Union des républiques socialistes soviétiques) le justifiait. Pour ce qui était de l'application d'un régime unifié ou d'un régime unique, cet Etat a considéré que l'examen de la question devrait être remis jusqu'à ce que le Sous-Comité scientifique et technique ait entrepris une étude technique des objets aérospatiaux.

31. Plusieurs Etats ont été d'avis qu'il faudrait élaborer pour les objets aérospatiaux un régime unique ou unifié englobant tous les aspects de la question afin d'éviter le désordre juridique que ne manquerait pas d'entraîner l'augmentation du nombre et l'utilisation de plus en plus fréquente de tels objets. Quelques Etats ont également exprimé l'opinion qu'il faudrait mettre en place un régime général tenant compte des vols de tout type d'objets aérospatiaux, y compris les vols "transatmosphériques" et les rentrées directes dans l'atmosphère avec une carcasse réutilisable. Un tel régime devrait également peu à peu perfectionné eu égard à l'évolution des techniques spatiales.

32. S'agissant de l'établissement d'un régime unifié, un Etat a considéré qu'un tel régime devrait être établi par une organisation internationale compétente neutre.

33. Un Etat a répondu que l'on ne pouvait envisager un seul régime que si le concept d'objets aérospatiaux n'était pas élargi à tel point qu'il comprendrait les "objets exclusivement spatiaux". Selon lui, comme le droit international ne contenait aucune procédure spéciale régissant la diversité des objets aérospatiaux et compte tenu de l'évolution probable de la technologie à laquelle l'on pouvait s'attendre, un régime unifié n'était pas juridiquement nécessaire à ce stade.

34. Un Etat a noté que la question d'importance primordiale était de savoir s'il fallait mettre en place des procédures de notification du passage d'objets aérospatiaux dans l'espace aérien d'Etats étrangers. A cet égard, l'on pouvait se référer à un certain nombre de caractéristiques, y compris et surtout la désignation de l'objet aérospatial soit comme un système devant servir à transporter des charges ou des passagers d'un point de la Terre à un autre, soit comme un système conçu pour être lancé dans l'espace.

35. Par conséquent, selon la nomenclature retenue pour définir ces objets, il semble, sur la base des réponses reçues, que tous les Etats sont convenus qu'il n'existe aucune procédure spéciale applicable aux objets aérospatiaux.

36. S'agissant de la deuxième partie de la question 3, qui est de savoir s'il conviendrait d'élaborer pour les objets spatiaux un régime unique ou unifié, les vues des Etats ayant répondu au questionnaire ont divergé. Certains Etats ont déclaré qu'il fallait mettre au point un régime unique ou unifié afin d'éviter les confusions et de tenir compte de l'augmentation prévisible du nombre et de la diversité de ces objets et de la fréquence accrue de leur utilisation. D'autres ont déclaré qu'il serait prématuré d'entreprendre l'élaboration d'un tel régime en raison de l'évolution

future des techniques dans ce domaine, lesquels, de l'avis d'un Etat, devraient tout d'abord faire l'objet d'une étude de la part du Sous-Comité scientifique et technique. Enfin, un Etat a considéré qu'il fallait considérer en détail une autre question, qui était de savoir s'il fallait prévoir des procédures de notification.

37. En conséquence, aucune tendance ne s'est clairement dégagée sur la question de savoir s'il faudrait élaborer ou non un régime unique ou unifié, et il ne semble pas qu'il existe un accord sur ce point. Il y a donc lieu de se référer à l'analyse des réponses à la question 2 étant donné qu'il ressort du fond des réponses reçues que les Etats souhaiteraient peut-être à tout le moins discuter de manière plus approfondie de la compatibilité, dans un contexte limité des approches du droit aérien et du droit spatial.

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?

38. Certains Etats, suivant l'approche spatiale, ont exprimé l'avis que les objets aérospatiaux pouvant être utilisés à l'une et l'autre fins pourraient être considérés comme des aéronefs pendant leur séjour dans l'espace aérien et comme des objets spatiaux pendant leur déplacement dans l'espace extra-atmosphérique. De l'avis d'un Etat, des problèmes juridiques comme la souveraineté sur l'espace aérien et la sécurité de la navigation aérienne faisaient que l'approche spatiale était la mieux appropriée pour déterminer le droit applicable. Un autre Etat a néanmoins estimé que l'on pouvait considérer que les objets aérospatiaux servant aux transports aériens, même s'ils se déplaçaient pendant une période d'une certaine durée dans l'espace extra-atmosphérique, pourraient essentiellement rester des aéronefs, tandis que les objets qui traversent l'espace aérien pour se rendre dans l'espace extra-atmosphérique ou en revenir pourraient être considérés comme des objets spatiaux (par exemple la navette spatiale), chacun de ces types d'objets devant néanmoins observer certains des principes et des règles de l'autre régime juridique. Un autre Etat a noté en outre que, compte tenu de la diversité des missions et des règles applicables dans chaque cas, il faudrait appliquer un seul régime juridique selon la destination du vol considéré.

39. Quelques Etats ont été d'avis que les règles du droit aérien national et international pourraient également s'appliquer à des fins concrètes comme la sécurité et la régulation de la navigation aérienne.

40. Un Etat a noté que le droit international de l'espace s'appliquait à tous systèmes de transport spatial, que ce système se déplace dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique. A son avis, en l'absence de règles internationales spécifiques régissant la navigation des systèmes de transports spatiaux, les organismes chargés de réglementer la navigation aérienne et les spécialistes du droit de l'espace devraient s'employer à éliminer les incompatibilités entre ces deux régimes pour faciliter juridiquement la rentrée des objets aérospatiaux, compte tenu des droits et des intérêts légitimes des Etats affectés par leur passage et de la nécessité de garantir la sécurité de la navigation aérienne internationale.

41. Quelques Etats ont fait observer que, du point de vue technique, les objets aérospatiaux ne devraient pas être considérés comme des aéronefs car ils étaient conçus avec des spécifications de construction et de lancement différentes de celles des aéronefs, sans parler du fait que leurs facilités et leurs capacités de manoeuvre en tant qu'aéronefs n'étaient qu'incidentes compte tenu de l'usage auquel ils étaient destinés. Un Etat a relevé que c'était le droit de l'espace qui devait s'appliquer à ces objets dans tous les cas où l'objet du vol était de réaliser des activités dans l'espace extra-atmosphérique. C'était cette idée qui inspirait la proposition tendant à ce que la définition donnée dans la question 1 soit modifiée de manière à inclure l'expression "à des fins (principalement) (exclusivement) spatiales". De même, un autre Etat a exprimé l'opinion que le critère à appliquer pour déterminer le droit applicable était le but du vol de l'objet. Par conséquent, à mesure que la technologie avancerait, la question se ramènerait à celle

de savoir s'il faudrait ou non compléter les dispositions existantes du droit aérien international et du droit de l'espace.

42. Plusieurs Etats ont fait observer qu'il faudrait élaborer un régime unique approprié pour les objets aérospatiaux pendant leur déplacement dans l'espace aérien et dans l'espace extra-atmosphérique. A ce propos, un autre Etat a fait valoir qu'un tel régime devrait tenir compte de la délimitation de l'espace aérien. Un autre Etat a été d'avis qu'il faudrait élaborer, selon leurs destinations, un régime applicable aux objets aérospatiaux pendant leurs déplacements dans l'espace aérien et dans l'espace extra-atmosphérique.

43. Les réponses reçues à la réponse 4 ont fait apparaître une divergence de vues sur la question. Nombre d'Etats ont émis l'avis que les objets aérospatiaux ne devaient pas être considérés comme des aéronefs pendant leurs déplacements dans l'espace aérien mais qu'aux fins de la sécurité de la navigation aérienne, ces objets devaient respecter les règles nationales et internationales relatives à la régulation de la navigation aérienne. Toutefois, ces règles ne devaient pas régir le vol des objets aérospatiaux. Quelques Etats sont allés plus loin, ajoutant que le droit applicable aux objets aérospatiaux était le droit de l'espace, pour autant que le vol avait essentiellement pour but la réalisation d'activités dans l'espace extra-atmosphérique. D'autres ont émis l'opinion que le facteur clé était l'endroit où se trouvait l'objet aérospatial (approche spatiale). Pendant leurs déplacements dans l'espace aérien, le droit applicable serait le droit aérien, et, pendant leur séjour dans l'espace extra-atmosphérique, ce serait le droit spatial qui s'appliquerait. De l'avis de certains Etats, qu'ils soient partisans de l'une ou l'autre de ces thèses, il conviendrait de formuler pour les objets aérospatiaux un régime unifié approprié. Enfin, un Etat a exprimé l'opinion qu'il pourrait être nécessaire, compte tenu des nouvelles technologies et du progrès de la technique, de compléter les dispositions existantes du droit aérien international et du droit de l'espace. Dans une certaine mesure, la divergence des vues exprimées pourrait peut-être s'exprimer par l'absence de définition convenue de l'"objet aérospatial".

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?

44. Plusieurs Etats ont fait observer que la réglementation ne devrait pas être différente pendant les phases du décollage et de l'atterrissage. Un autre Etat a relevé à ce propos qu'il fallait uniquement tenir compte des procédures opérationnelles. Un autre Etat encore a observé également que la période de vol des objets aérospatiaux servant principalement à réaliser des activités dans l'espace extra-atmosphérique ne devrait pas être soumise à un autre régime juridique et que tout le vol était régi par le droit spatial. Quelques Etats ont exprimé l'avis qu'il n'existait dans le système juridique actuel aucun régime spécial distinguant les phases du décollage et de l'atterrissage mais que le droit aérien international et le droit aérien national des Etats intéressés pouvaient s'appliquer en cas de passage au-dessus de l'espace aérien d'un autre Etat après la rentrée dans l'atmosphère, en particulier pour ce qui était de la souveraineté et de la sécurité de l'Etat intéressé. A ce propos, un autre Etat a relevé que la seule partie de la mission d'un objet aérospatial qui pouvait être réglementée était son passage inoffensif au-dessus du territoire d'un autre Etat. De l'avis d'un Etat, un véhicule aérospatial utilisé pour l'astronautique ne devait pas être soumis à une réglementation différente pendant les phases de décollage et d'atterrissage, aussi longtemps qu'il observait les principes et les règles du droit aérien. Un objet aérospatial pouvant servir l'une et l'autre fins, c'est-à-dire voler comme un aéronef et se déplacer comme un objet spatial, devrait opérer conformément au droit aérien et au droit spatial dans les espaces correspondants.

46. Un autre Etat a fait observer que si l'on élaborait un régime spécial pour les systèmes de transports spatiaux, il faudrait établir une distinction entre les phases de décollage et d'atterrissage, qui étaient différentes. Si la trajectoire au décollage était très proche de la verticale, la trajectoire lors de l'atterrissage s'étendait sur une distance de quelque 8 000 km. De plus, ces objets étaient habituellement lancés sur le territoire de l'Etat "d'origine" ou en coopération avec un Etat étranger, et les problèmes pouvant éventuellement surgir pouvaient donc être réglés en conséquence.

47. De même, quelques Etats ont exprimé l'avis qu'il fallait établir une distinction entre les différentes phases. Certains d'entre eux ont relevé qu'un degré différent de réglementation était nécessaire pour la rentrée dans l'atmosphère et le retour sur orbite et que les caractéristiques des objets aérospatiaux devaient être prises en considération s'il était décidé d'élaborer un régime spécial.

48. Un Etat a estimé que les phases de décollage et d'atterrissage des objets aérospatiaux devraient respecter les précautions nécessaires pour garantir la sécurité de la navigation aérienne même s'il pouvait être nécessaire de prévoir des dispositions spéciales pendant ces phases du vol des objets aérospatiaux.

49. Un autre Etat a noté que, si l'on voulait établir une telle distinction, il faudrait élaborer des critères et des mécanismes de réglementation appropriés pour ces aspects du vol d'objets aérospatiaux et ensuite codifier les distinctions établies dans le droit international de l'espace.

50. Comme dans le cas de la question 4, et bien qu'il semble y avoir des divergences d'opinion sur le point de savoir si les différentes phases du vol exigent des degrés différents de réglementation, il ressort des observations formulées que si l'on devait envisager et formuler un régime spécial pour les objets aérospatiaux, tous les aspects mentionnés par les Etats ayant répondu au questionnaire pourraient être couverts par des dispositions appropriées. Dans ce cas également, nombre d'Etats, dont certains qui considéraient qu'il ne faudrait faire aucune différence de réglementation pour les différentes phases, ont évoqué les considérations de sécurité nationale, de précaution et de souveraineté.

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

51. Plusieurs Etats ont été d'avis qu'aussi bien le droit aérien national que le droit aérien international étaient applicables.

52. Quelques Etats ont estimé que les normes du droit aérien international et national seraient applicables, mais seulement aux objets aérospatiaux capables d'exécuter des manoeuvres aéronautiques, et pas aux objets essentiellement considérés comme des objets spatiaux. Plusieurs Etats ont été d'avis que l'application du droit aérien international et national à des objets ayant des caractéristiques sujettes au droit aérien et au droit spatial serait nécessaire pour des raisons de sécurité nationale et de sécurité de la navigation aérienne.

53. De l'avis d'un Etat, comme les systèmes de transports spatiaux étaient conçus pour l'exploration et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, ces systèmes étaient sujets au droit spatial qu'ils se déplacent dans l'espace aérien ou dans l'espace extra-atmosphérique. Cet Etat, se référant aux réponses données aux autres questions, a noté toutefois que le droit aérien international et national s'appliquerait à des fins concrètes comme la sécurité de la navigation aérienne. Un autre Etat a fait observer que si le droit aérien n'était pas applicable, il pourrait être nécessaire dans certains cas de déterminer si le vol d'un objet aérospatial était conforme aux règles applicables à la navigation aérienne afin de régler les divergences qui pourraient surgir. De même, certains Etats ont émis l'opinion que si le vol avait pour but une mission dans l'espace, le droit spatial devrait s'appliquer. A ce propos, un Etat a relevé que le critère formel, pour déterminer le droit applicable, devrait être l'immatriculation de l'objet par un Etat en tant qu'aéronef ou en tant qu'objet spatial.

54. Quelques Etats ont été d'avis que tous les objets aérospatiaux pourraient être soumis aux règles du droit international relatives à la navigation aérienne lors de leur rentrée dans l'espace aérien d'Etats étrangers. Plusieurs Etats ont été d'avis aussi que les normes du droit aérien concernant la sécurité de la navigation aérienne devraient s'appliquer si, par exemple, un objet spatial s'écartait de sa trajectoire et pénétrait dans l'espace aérien d'un autre Etat.

55. Un Etat a relevé que, pour répondre à la question, il fallait établir une distinction entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique et tenir dûment compte, en particulier, de l'issue des débats au sein du Sous-Comité juridique. Le droit aérien international et le droit aérien national ne pouvaient pas s'appliquer intégralement aux objets aérospatiaux, et il fallait prévoir des normes bien définies pour ces objets.

56. Quelques Etats ont été d'avis que la situation devrait relever de la Convention de Chicago et que, si des changements s'imposaient, l'on pourrait envisager d'entamer des consultations appropriées avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

57. Un Etat a fait observer que, dans le cas des objets aérospatiaux placés sur orbite avant de regagner la Terre par une trajectoire traversant l'espace aérien d'un autre Etat, il faudrait envisager la possibilité de codifier des droits de passage inoffensif. A cet égard, il fallait tenir spécialement compte des caractéristiques des vols Terre-Terre. En outre, cet Etat a relevé que les objets utilisés pour des missions entre la Terre et une orbite spatiale pourraient, pour des raisons pratiques, avoir des difficultés à respecter toutes les règles du droit aérien.

58. Les Etats ont été d'avis différents concernant l'applicabilité du droit aérien international et national, les vues semblant correspondre au clivage entre l'approche fonctionnelle et l'approche spatiale. S'agissant des Etats partisans de l'approche fonctionnelle, il est difficile de dire s'ils considèrent qu'un régime spécial devrait être élaboré pour les objets aérospatiaux. Pour les Etats partisans de l'approche spatiale, il est clair qu'un régime spécial réglementant le passage à travers l'espace aérien d'un autre Etat est nécessaire. D'autres Etats ont également préconisé, en pareille situation, l'application des normes de l'OACI. Les réponses concernant la question de l'applicabilité du droit aérien international et national ont donc précisé quelque peu la question du passage dans l'espace aérien d'un Etat étranger.

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?

59. Quelques Etats ont été d'avis qu'il n'existait aucun précédent en ce qui concerne le passage d'objets aérospatiaux après leur rentrée dans l'atmosphère terrestre. Certains ont été d'avis qu'il n'existait pas encore dans le régime juridique de l'espace d'éléments suffisants permettant de conclure qu'un droit de passage pour l'ascension ou la descente d'objets spatiaux avait été reconnu en tant que règle du droit international coutumier mais que, dans la pratique, ce passage se faisait sans objection et que, aussi longtemps que ce passage était inoffensif et ne portait pas atteinte à la paix et à la sécurité des Etats sous-jacents, il pourrait servir de base à la légalisation des pratiques effectivement suivies. A cet égard, un Etat a fait observer qu'alors même que le passage se faisait sans objection, cela ne signifiait pas que le passage était considéré comme une pratique ou un précédent international étant donné que les Etats intéressés n'en étaient pas informés et qu'il ne représentait pour eux aucun inconvénient.

60. Un Etat a noté que la navette spatiale des Etats-Unis ne constituait pas nécessairement un précédent pour les systèmes de transports spatiaux étant donné qu'elle décollait en territoire américain et atterrissait également en territoire américain après avoir survolé la haute mer. D'un autre côté, le même Etat a fait observer que la navette spatiale Buran de l'ex-Union soviétique n'avait volé qu'une fois mais avait survolé un territoire étranger lors de son retour. L'on ne savait pas si les Etats sous-jacents avaient ou non été consultés ou informés. Comme la navette spatiale américaine n'était pas un précédent pour les questions de survol et comme la navette spatiale Buran ne constituait pas un précédent suffisant pour pouvoir donner naissance à une règle du droit international coutumier, il n'existait pas de coutume internationale en ce qui concerne le passage de systèmes de transports spatiaux au-dessus de territoires étrangers étant donné qu'il n'y avait pas de pratique internationale dans ce domaine.

61. Plusieurs Etats ont été d'avis qu'il existait effectivement des précédents en ce qui concerne la chute d'objets spatiaux mais pas pour le passage d'objets aérospatiaux en état de fonctionner. Ils ont cité de nombreux exemples, y compris la chute du COSMOS-954 en territoire canadien et la chute du Skylab en territoire australien. Un Etat, allant plus loin, a noté qu'il y avait d'autres exemples, outre les deux cas susmentionnés, y compris la rentrée dans l'atmosphère d'Apollo 13/SNAP 27 au-dessus du Pacifique Sud avant sa disparition dans la Fosse des Tonga et

l'accident du COSMOS-1402, qui était rentré dans l'atmosphère au-dessus de la haute mer avant de se désintégrer. Cet Etat pensait néanmoins qu'il n'existait pas de règles spécifiques du droit coutumier international concernant le passage d'objets aérospatiaux au-dessus de territoires étrangers.

62. Un Etat a fait observer que le droit international coutumier en était encore à un stade de développement pour ce qui était du passage d'objets aérospatiaux dans l'espace aérien d'Etats étrangers. De l'avis d'un Etat, les nombreux vols de la navette spatiale américaine à travers l'espace aérien d'un grand nombre d'Etats tiers pouvaient être considérés comme des précédents de passage inoffensif et, comme il n'avait pas été soulevé d'opposition ni d'objection, ce passage avait ainsi créé un droit au regard du droit international coutumier, comme cela avait été le cas du premier satellite artificiel de la Terre. Un Etat a fait observer en outre que l'accord conclu entre la Fédération de Russie et le Kazakhstan au sujet du passage d'objets spatiaux russes constituait un précédent pour un tel passage.

63. Un Etat a fait observer que la pratique internationale dans ce domaine évoluait, et que la souveraineté de l'Etat ne s'étendait pas à l'espace situé au-dessus du péri-gée des satellites artificiels de la Terre, c'est-à-dire au-delà de 100 km environ au-dessus du niveau de la mer. Dans le cas de vols à une altitude inférieure, les Etats ont volontairement communiqué les informations pertinentes aux Etats dont le territoire était survolé, comme en 1990, lorsque les autorités américaines avaient communiqué à celles de l'ex-Union soviétique des informations sur la partie du vol de la navette spatiale américaine qui passerait au-dessus des régions orientales du territoire de l'ex-Union soviétique. De l'avis dudit Etat, ces informations avaient été communiquées comme courtoisie, étant entendu que les informations données ne seraient pas considérées comme posant un précédent, même si la procédure suivie pouvait être citée en exemple pour les pratiques futures. Selon cet Etat, les dispositions du droit international coutumier dans ce domaine évoluaient.

64. Il ressort de l'analyse qui précède que des vues divergentes ont été exprimées au sujet de la question de l'existence de précédents. Si les Etats ne s'accordent pas tous à reconnaître qu'il existe des précédents pour le passage d'objets aérospatiaux, la communauté internationale n'en a pas moins essayé de s'entendre sur des formules appropriées pour le passage des objets spatiaux.

Question 8: Existe-t-il des normes juridiques nationales et/ou internationales relatives au passage
d'objets spatiaux après leur retour dans
l'atmosphère de la Terre?

65. Plusieurs Etats ont fait observer que si le passage d'objets aérospatiaux après leur rentrée dans l'atmosphère terrestre n'était pas soumis à des règles spécifiques, il n'en existait pas moins certaines dispositions générales du droit international de l'espace qui s'appliquaient à tous les stades des vols dans l'espace, y compris le passage dans l'atmosphère terrestre. Les exemples cités étaient notamment les dispositions pertinentes du Traité sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes (résolution 2222 (XXI) de l'Assemblée générale, annexe), de l'Accord sur le sauvetage des astronautes, le retour des astronautes et les restitution des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique (résolution 2345 (XXII) de l'Assemblée générale, annexe), de la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux (résolution 2777 (XXVI) de l'Assemblée générale, annexe), de la Déclaration des principes juridiques régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique (résolution 1962 (XVIII) de l'Assemblée générale) et des Principes relatifs à l'utilisation de sources d'énergie nucléaire dans l'espace extra-atmosphérique (résolution 47/68 de l'Assemblée générale).

66. Un Etat a fait valoir que les systèmes de transports spatiaux conçus pour l'exploration et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, de leur lancement à leur atterrissage, étaient régis par le droit international de l'espace. A cet égard, les règles internationales relatives à la navigation aérienne pouvaient s'appliquer, pour des raisons pratiques, à ces systèmes. Cet Etat a mentionné que sa législation nationale en la matière contenait une définition des aéronefs qui prévoyait que les objets spatiaux, fusées et objets volants semblables étaient considérés comme des aéronefs aussi longtemps qu'ils se trouvaient dans l'espace aérien. Un autre Etat a noté que, conformément à son

propre code de l'aviation civile ainsi qu'à la pratique des Etats, les objets spatiaux se trouvant dans l'espace aérien étaient soumis aux mêmes règles que les aéronefs et les autres objets volants.

67. Un autre Etat a fait savoir qu'aux termes de sa législation relative aux activités dans l'espace, un Etat étranger était autorisé à effectuer un vol inoffensif lors de la mise sur orbite ainsi que lors du retour sur terre, à condition que les informations concernant le vol soient communiquées à ces autorités suffisamment à l'avance. Un autre Etat a signalé que sa propre loi à ce sujet, actuellement à l'étude, contiendrait des dispositions concernant ces passages.

68. Plusieurs Etats ont été d'avis que les normes juridiques nationales et/ou internationales existantes devraient s'appliquer aux objets spatiaux et aérospatiaux après leur rentrée dans l'atmosphère terrestre.

69. Quelques Etats ont fait savoir que leurs législations ne contenaient aucune norme juridique applicable au passage d'objets aérospatiaux après leur rentrée dans l'atmosphère terrestre. Plusieurs ont également été d'avis qu'il n'existait aucune norme juridique internationale applicable à ce passage.

70. Un Etat a exprimé l'opinion qu'il faudrait élaborer des normes juridiques internationales concernant le passage d'objets aérospatiaux.

71. La plupart des Etats qui ont répondu à la question 8 (à l'exception d'un seul qui a déclaré qu'il ne disposait d'aucune information et d'un autre qui n'a pas indiqué de normes juridiques nationales relatives à ce passage) ont déclaré qu'il existait, sous une forme ou sous une autre, des normes internationales ou nationales qui régissaient ou pouvaient régir le passage d'objets spatiaux après leur rentrée dans l'atmosphère terrestre.

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

72. La plupart des Etats ont fait observer que les règles concernant l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique s'appliquaient aux objets aérospatiaux. A ce propos, un Etat a noté que ces règles s'appliqueraient aux objets aérospatiaux qui devaient essentiellement être considérés comme des objets lancés dans l'espace.

73. Quelques Etats ont relevé que les objets pouvant servir l'une et l'autre fins devaient être immatriculés à la fois comme aéronefs et comme objets spatiaux à moins que, selon un Etat, il soit élaboré pour les objets aérospatiaux un régime unique comportant des procédures spéciales d'immatriculation.

74. Plusieurs Etats ont fait observer qu'il faudrait établir une nouvelle procédure d'immatriculation tenant compte des caractéristiques propres des objets aérospatiaux.

75. Certains Etats ont été d'avis que les objets aérospatiaux ne pouvaient pas être traités comme les autres objets lancés dans l'espace et immatriculés conformément à la Convention sur l'immatriculation. De l'avis de l'un d'entre eux, l'immatriculation devrait par conséquent se faire auprès d'un organe différent.

76. Un Etat a estimé qu'il serait prématuré à ce stade, mais qu'il pourrait un jour être nécessaire, de modifier ou de compléter les règles existantes pour tenir compte des caractéristiques spéciales des objets aérospatiaux. A cet égard, des informations plus détaillées que celles déjà requises pourraient être fournies pour les objets aérospatiaux, par exemple la trajectoire prévue à travers l'espace aérien d'autres Etats, mais les informations à fournir dépendraient des résultats d'une étude plus approfondie et d'une analyse des caractéristiques et du fonctionnement des objets aérospatiaux. De plus, le concept d'"Etat de lancement" devrait être revu à la lumière des nouveaux moyens de lancement des objets aérospatiaux qui seraient mis au point.

77. Un Etat a considéré qu'il fallait mener une étude plus approfondie pour déterminer s'il était nécessaire d'exiger une immatriculation, compte tenu de la brièveté de la phase orbitale d'un objet aérospatial.

78. Un Etat a considéré que les objets de transports spatiaux montés dans l'espace qui n'étaient pas conçus pour jamais regagner la Terre ou effectuer un vol dans l'espace aérien devraient être immatriculés eux aussi et leurs itinéraires et leurs destinations déclarés afin d'éviter des incidents éventuels.

79. D'une façon générale, la plupart des Etats sont convenus que la Convention sur l'immatriculation devrait s'appliquer, mais d'autres ont été nettement partisans d'un autre mécanisme d'immatriculation et ont préféré qu'un régime unifié, s'il était élaboré, réglemente l'immatriculation des objets aérospatiaux.

Conclusion

80. L'analyse qui précède permet apparemment de conclure que les avis évoluent progressivement au moins vers la possibilité d'une poursuite du dialogue ainsi entamé au sujet des questions que soulèvent les objets aérospatiaux, avec le concours de spécialistes aussi bien du droit aérien que du droit de l'espace.