

NIKI ALOUPI

LA NATIONALITE
DES VEHICULES
en droit international public

NAVIRES AERONEFS OBJETS SPATIAUX

► **EXPLOI**
NAVIGATION
TATION

Editions A. PEDONE

NIKI ALOUPI

LA NATIONALITÉ
DES VÉHICULES
EN
DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

EDITIONS PEDONE

© Editions A. PEDONE
2020 - I.S.B.N. 978-2-233-00966-1

Cet ouvrage constitue une version remaniée et actualisée de ma thèse de doctorat soutenue en 2011 et dirigée par le Professeur Joe VERHOEVEN, à qui je rends ici, une fois encore, respectueux et affectueux hommage.



Tous droits, Tous pays
© Editions A. PEDONE
13, rue Soufflot, Paris, France,
editions-pedone@orange.fr
2020
I.S.B.N. 978-2-233-00966-1

© Editions A. PEDONE
2020 - I.S.B.N. 978-2-233-00966-1

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE L'IMMATRICULATION COMME CONDITION NÉCESSAIRE ET SUFFISANTE DE LA NATIONALITÉ DES VÉHICULES

TITRE I.

L'EXIGENCE INTERNATIONALE D'UN RATTACHEMENT ÉTATIQUE UNIQUE

- Chapitre 1. Le principe d'un rattachement unique :
l'immatriculation sur le registre d'un seul Etat
- Chapitre 2. L'exception d'un rattachement étatique « parallèle » :
l'immatriculation sur le registre spécial affrètement coque nue

TITRE II.

L'ABSENCE D'EXIGENCE D'UN RATTACHEMENT « PRÉALABLEMENT » EFFECTIF : LES FAUX-SEMBLANTS DU LIEN SUBSTANTIEL

- Chapitre 1. L'absence d'une règle conditionnant l'opposabilité de la nationalité
des véhicules
- Chapitre 2. Les critères d'immatriculation des véhicules en droit interne :
les limites d'un « lien effectif » imposé par les Etats

SECONDE PARTIE

LES EFFETS JURIDIQUES DE LA NATIONALITÉ : UN RÉGIME NÉCESSAIRE MAIS NON SUFFISANT POUR UNE GESTION EFFICACE DES VÉHICULES

TITRE I.

LES LIMITES D'UNE MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DES OBLIGATIONS INTERNATIONALES DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

- Chapitre 1. Vers des obligations internationales similaires pour l'Etat
d'immatriculation des navires, aéronefs ou objets spatiaux
- Chapitre 2. L'obligation d'indemnisation ou la responsabilité « propre » de
l'Etat d'immatriculation

TITRE II.

L'ATTÉNUATION PROGRESSIVE DE LA PRÉDOMINANCE DU RÔLE DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

- Chapitre 1. Les atténuations de la compétence personnelle de l'Etat
d'immatriculation
- Chapitre 2. De la question d'un droit de réparation pour dommage causé
au véhicule : une protection *sui generis*

1. En ce 21^{ème} siècle, la multiplication et la gravité des accidents impliquant des navires, aéronefs ou objets spatiaux mettent en lumière le besoin d'une étude approfondie et comparative de leurs régimes juridiques. Il s'agit dans les trois cas de véhicules sans personnalité juridique propre qui sont susceptibles d'évoluer dans un espace soustrait à toute compétence territoriale. La combinaison de ces deux caractéristiques – l'absence d'une personnalité juridique propre et l'affectation à la navigation internationale – pose la question du rattachement¹ de ces engins² à un sujet du droit international ou, plus précisément, de l'existence d'un lien de droit public entre eux et un Etat³. Cette question est d'autant plus importante que les activités auxquelles ces véhicules se livrent peuvent présenter un degré de dangerosité élevé. Habituellement, les biens meubles, catégorie à laquelle appartiennent *a priori* ces engins, sont rattachés à une personne, leur propriétaire, qui en est responsable ; il en va ainsi des véhicules automobiles et ferroviaires. Les navires, aéronefs et objets spatiaux – ou au moins certains d'entre eux – ont cependant la particularité d'être dotés d'une nationalité.

¹ La notion du « rattachement » est employée ici dans son sens le plus large, en tant qu'expression générale désignant le lien d'où résultent la compétence (dont la nature reste à être déterminée) de l'Etat sur l'engin et tous les pouvoirs y afférents. [Définition inspirée de la définition de J. COMBACAU & S. SUR à propos du rattachement des personnes aux Etats opéré par la nationalité ; voy. COMBACAU (J.) & SUR (S.), *Droit International Public*, LGDJ, 13^{ème} éd., Paris 2019, p. 363].

² Le terme « engins » n'exprime pas un concept juridique. Il s'agit d'un concept purement technique, principalement employé ici comme synonyme de « véhicule ». Selon le dictionnaire *Le petit Robert* (2015) le terme « véhicule » est défini comme suit : « engin à roues ou à moyen de propulsion servant à transporter des personnes ou des marchandises », alors que le terme « engin » désigne « tout objet servant à faire une opération précise ». Les deux termes (engin et véhicule) seront toutefois utilisés comme synonymes ci-après. Cela dit, le terme « engin » peut être entendu comme désignant également certains objets qui ne sont pas utilisés comme moyens de transport (notamment les satellites, les stations spatiales, les plates-formes pétrolières et les drones). Sa signification est donc extrêmement large. L'utilisation de ces deux termes en tant que synonymes est due à des raisons de commodité de langage, pour éviter de devoir toujours préciser « navires, aéronefs et objets/engins spatiaux », lorsque nous voulons nous référer aux trois à la fois.

³ D'évidence, le rattachement à un Etat présuppose l'existence d'un Etat en tant que sujet du droit international. Pour une étude de l'articulation entre les concepts d'Etat-nation, d'Etat souverain et d'Etat du pavillon voy. : MANSELL (J.N.K.), *Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues*, Springer-Verlag Berlin, Heidelberg, 2009, pp.15-22 et JACOBSSON (M.), « Flag State perspectives », in *The Stockholm Declaration and law of the marine environment*, NORDQUIST (M. H.) & MOORE (J. N.) & MAHMOUDI (S.) ed., 2003, pp. 299-300.

INTRODUCTION

Si cette affirmation ne saurait aujourd'hui surprendre, étant donné la longévité d'une telle pratique et son ancrage dans la conscience commune, elle n'en demeure pas moins remarquable. Ce lien entre un engin et un Etat traduit en effet la transposition à des choses d'une institution dédiée à l'origine aux personnes. Or, cette distinction entre personnes et choses, autour de laquelle le droit occidental s'est construit⁴, est si fondamentale qu'une telle transposition demande à être attentivement examinée pour être véritablement comprise. Pour ce faire, il convient d'identifier sa raison d'être en examinant l'ensemble des notions qui gravitent autour de cette institution originale (§1), avant de s'interroger sur le cadre juridique de sa mise en œuvre (§2).

§1. NÉCESSITÉ ET RAISON D'ÊTRE DU RATTACHEMENT DES VÉHICULES AUX ETATS

2. Trois facteurs justifient à titre principal le rattachement de certains engins aux Etats. Le premier réside dans le fait que ces véhicules sont susceptibles d'évoluer au sein d'espaces internationaux soustraits, par définition, à toute compétence territoriale (A). Le second tient quant à lui à la qualité d'« ensemble organisés » de ces véhicules qui empêche cette fois-ci l'identification d'une compétence personnelle unique (B). Dans ces conditions, le rattachement de ces véhicules à un Etat par l'établissement d'un lien de nationalité permet d'identifier le sujet qui sera responsable *lato sensu* de leurs activités, dont le degré de dangerosité pour les tiers ne fait d'ailleurs qu'accentuer la nécessité (C). Ainsi, si les deux premiers facteurs expliquent pourquoi un rattachement étatique unique des engins s'avère indispensable, ils ne permettent pas de saisir la problématique de ce rattachement dans toute sa singularité. Le troisième facteur constitue en revanche une finalité qui lui est propre et en révèle la raison d'être.

A. Véhicules évoluant dans des espaces soustraits à toute compétence territoriale

3. Les engins qui évoluent dans des espaces internationaux sont soustraits à toute compétence territoriale. L'exercice d'une compétence qui aurait les mêmes effets qu'une compétence personnelle s'avère donc indispensable. L'affectation à la navigation internationale (1) de certains navires ou aéronefs⁵, ainsi que de tous les objets spatiaux (2) justifie dès lors pour partie la nécessité de leur rattachement à un sujet de l'ordre juridique international.

⁴ Dans ce sens, CHAUMETTE (P.), « Le navire, ni territoire, ni personne », *DMF*, n° 678, Février 2007, p. 99 et CHENG (B.), « Nationality for Spacecraft ? », in *Air and Space Law : De Lege Ferenda*, MASSON-ZWAAN (T. L.) & MENDES DE LEON (P. M. J.) ed., 1992, p. 203.

⁵ Les navires ou aéronefs qui sont utilisés uniquement à des fins d'activités de cabotage national ne font dès lors pas partie du champ de l'étude.

1. *Espaces concernés par la navigation internationale*

4. Les engins affectés à la navigation internationale peuvent évoluer dans des zones soumises à des régimes juridiques différents. Les espaces dans lesquels un engin peut naviguer sont en effet rangés dans deux catégories principales : ceux qui relèvent de la souveraineté d'un Etat (eaux intérieures⁶, mer territoriale, espace aérien au-dessus du territoire et de la mer territoriale de chaque Etat) et ceux qui ne sont soumis à aucune souveraineté (haute mer, Zone, espace aérien au-dessus de la haute mer et espace extra-atmosphérique). Seule la zone économique exclusive (et, pour ce qui concerne le sol et sous-sol marins, le plateau continental) sont soumis à un régime juridique *sui generis*. L'espace aérien surplombant la zone économique exclusive n'est en revanche soumis à aucune souveraineté et la liberté de survol s'y applique⁷. Quant à la haute mer et à l'espace extra-atmosphérique, dont les régimes juridiques sont proches, sont utilisés librement par tous les Etats et ne peuvent pas faire l'objet d'une appropriation nationale par proclamation de souveraineté. Il convient enfin de signaler que la délimitation verticale exacte entre l'espace aérien (souveraineté de l'Etat survolé) et extra-atmosphérique (liberté et non appropriation) n'obéit à ce jour à aucune règle internationale généralement admise, bien que la question ne cesse de se poser en pratique comme en doctrine⁸ et est actuellement discutée au sein du Sous-comité juridique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique (CUPEEA, plus connu sous son acronyme anglais, COPUOS ; ci-après COPUOS). Si une ligne s'étendant à 100 km au-dessus de la surface de la mer (ce qui correspond à la plus basse orbite terrestre occupée par un satellite) est fréquemment considérée comme la limite entre l'espace aérien et extra-atmosphérique qu'une limite scientifique à 118 km a été plus récemment admise⁹, et que la question est actuellement examinée au sein du COPUOS, la délimitation se fait en réalité encore de nos jours selon une approche fonctionnelle¹⁰. L'espace en cause est considéré comme extra-

⁶ Les cours d'eau « internationaux » font en réalité partie de cette catégorie, dès lors que « *chaque portion d'un fleuve international relève de la souveraineté de l'Etat dont elle limite ou elle traverse le territoire* » : VERHOEVEN (J.), *Droit international public*, Bruxelles, Larcier, 2000, p. 511.

⁷ Article 58 de la convention de Montego Bay.

⁸ Voy. notamment [<https://www.nationalgeographic.fr/espace/ou-se-trouvent-les-limites-de-lespace-cela-depend-qui-vous-posez-la-question>].

⁹ Voy. GOEDHART (R. F. A.), *The Never Ending Dispute: Delimitation of Air Space and Outer Space*, Gif-sur-Yvette : Frontières, Forum for air and space law, vol. 4, 1996, p. 146. Voy. également COUSTON (M.), « Chronique de droit spatial – Du nouveau dans la délimitation de l'air et de l'espace », COUSTON (M.), « Chronique de droit spatial : Etudes – Le régime de la responsabilité juridique et financière dans la loi spatiale française », *RFIDAS*, vol. 250, n°2, 2009, pp. 133-136.

¹⁰ Voy. COPUOS, *Brève rétrospective de l'examen de la question de la définition et de la délimitation de l'espace extra-atmosphérique*, Rapport du Secrétariat, 3 février 2020 [http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2020/aac_105/aac_105769add_1_0_html/AC105_769Add01F.pdf].

atmosphérique lorsque les engins qui y évoluent sont conçus comme objets spatiaux. Cela dit, en dépit des réticences étatiques à cet égard, il est indéniable qu'un critère scientifique plus précis s'avérera nécessaire dans le futur, compte tenu des avancées technologiques qui risquent de brouiller – voire qu'ils brouillent d'ores et déjà – la méthode fonctionnelle. Des engins conçus à la fois comme des objets spatiaux et comme des avions existent en effet d'ores et déjà. Par ailleurs, des propositions – notamment américaines – existent pour un zonage selon une approche fonctionnelle davantage élaborée redécoupant les deux espaces en zones différentes selon le véhicule y naviguant (drones, vols suborbitaux, tourisme spatial, positions orbitales, stations spatiales *etc.*) et créant un régime distinct pour la protozone ou « *sub-space area* »¹¹.

La multiplication de zones soumises à des statuts juridiques distincts est certainement plus manifeste dans le droit de la mer. Les navires traversent des espaces maritimes nationaux, des espaces *sui generis* et la haute mer. De manière générale, ils sont susceptibles de se trouver dans un espace international pendant de longues périodes, lorsqu'ils effectuent des voyages conséquents à travers les océans. Les aéronefs, quant à eux, sont principalement utilisés dans des espaces soumis à des compétences territoriales étrangères, même s'ils survolent fréquemment – mais pour des laps de temps moins longs – la haute mer. Les objets spatiaux évoluent quasi-exclusivement dans un espace international.

5. Il convient de souligner, enfin, que par « affectés à la navigation internationale », nous n'entendons pas uniquement les véhicules qui « naviguent » au sens propre du terme dans un espace international, mais également ceux susceptibles de s'y « trouver ». C'est le cas de certaines installations en haute mer, notamment des plates-formes de forage, ainsi que des stations spatiales – la seule en activité à l'heure actuelle étant la SSI. Celle-ci est placée en orbite et se rapproche donc juridiquement des installations en haute mer.

2. Véhicules susceptibles d'être affectés à la navigation internationale

6. Seuls certains engins sont – techniquement et juridiquement – aptes à évoluer dans des espaces internationaux. L'identification de ceux-ci ne soulève à l'heure actuelle guère de difficultés. On sait en effet qu'à ce jour seuls les navires, aéronefs et objets spatiaux sont susceptibles de naviguer dans de tels espaces. La définition juridique de ces différents véhicules n'est en revanche pas évidente. Les conventions internationales renferment en effet des définitions aussi nombreuses que contradictoires, toujours liées aux objectifs spécifiques de chaque traité, et une multitude de facteurs,

¹¹ PELTON (J. N.), *New Solutions for the Space Debris Problem*, Springer, 2015, p. 77.

extrêmement précis et hautement techniques, sont pris en compte, si bien qu'aucune définition générique des navires (a), aéronefs (b) et objets spatiaux (c) ne fait aujourd'hui l'unanimité en doctrine et en pratique.

a. Navires

7. En l'état actuel du droit international, il n'existe pas une définition générale du « navire », mais plusieurs définitions particulières¹². Ce qui importe pour l'application des règles internationales n'est pas tant la distinction entre les différents engins flottants (bateaux de commerce, de plaisance, de pêche, hydravions, aéroglisseurs, vaisseaux-réservoirs, plates-formes de forage, etc...), mais celle entre les « navires » et les « non-navires »¹³. Selon LUCCHINI et VOECKEL, au regard du droit de la mer le navire doit être considéré comme « *un engin évoluant en mer sous la responsabilité d'un Etat auquel il peut être rattaché par le lien de la nationalité et qui peut refuser toute ingérence d'un autre Etat* »¹⁴. Cette définition est suffisamment large pour permettre à plusieurs engins flottants d'être assimilés à des navires et présente en outre l'intérêt d'être construite autour du rattachement aux Etats. Les critères classiques de la définition d'un navire au sens technique du terme – flottabilité, aptitude à naviguer, à transporter et à affronter les risques de mer¹⁵ – semblent ainsi secondaires, tandis que le fait de constituer un bien meuble rattaché à un Etat devient l'élément déterminant. Suivant cette définition, nous pouvons donc assimiler à des navires certaines installations en haute mer, notamment les plates-

¹² Sur la question d'une définition juridique des navires voy. GIDEL (G.), *Le droit international public de la mer*, t. 1, *La haute mer*, Mellottée, Châteauroux, 1932, p. 70 ; LAZARATOS (G.), « The definition of ship in national and international law », *Revue Hellénique de droit international*, 1969, pp. 57-99 ; LUCCHINI (L.), « Le navire et les navires ; Rapport général », in *Colloque SFDI : Le navire en droit international*, Pedone, Paris, 1993, pp. 11-26 ; VAN DER MENSBRUGGHE (Y.), « Réflexion sur la définition du navire dans le droit de la mer », in *Actualités du droit de la mer*, Paris, Pedone, 1973, pp. 64-99 ; LUCCHINI (L.) & VOELCKEL (M.), *Droit de la mer*, t. II, *Délimitation, Navigation et Pêche*, Pedone, Paris, 1996, p. 21 citant plusieurs définitions doctrinales du mot « navire » et DU PONTAVICE (E.) & CORDIER (P.), « Navire et autres bâtiments de mer », *Juris-classeur Com.*, Fascicule 1045, nos 73-75, 1984.

¹³ LUCCHINI (L.) & VOELCKEL (M.), *Droit de la mer*, t. II, *op. cit.*, p. 20. La définition donnée par le rapporteur spécial FRANCOIS lors de la seconde session de la Commission du droit international (ci-après CDI) pour la convention de Genève sur la haute mer de 1958 (ci-après convention de Genève), inspirée de celle de GIDEL, nous paraît à ce titre suffisamment générale. Voy. *Annuaire de la Commission du droit international*, 1955, vol. I, p. 10: « *A ship is a device capable of traversing the sea, but not the air space, with the equipment and the crew appropriate to the purpose for which it is used* » [« un navire est un engin apte à se mouvoir dans les espaces maritimes, à l'exclusion de l'espace aérien, avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres, en vue des services que peut comporter l'industrie à laquelle il est employé »]. Voy. également dans le même sens la définition du navire dans SALMON (J.) ed., *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant AUF, 2001, p. 729: « *toute construction flottante conçue pour naviguer en mer et y assurer, avec un armement et un équipage qui lui sont propres, le service auquel elle est affectée* ».

¹⁴ LUCCHINI (L.) & VOELCKEL (M.), *Droit de la mer*, *op. cit.*, p. 38.

¹⁵ *Ibidem*, p. 31.

INTRODUCTION

formes de forage, même si elles vont bien au-delà du sens commun du terme navire¹⁶. Leur statut juridique demeure à ce jour très ambigu¹⁷. Une distinction est généralement faite entre les structures simplement reliées au fond de la mer – qui peuvent être considérées comme satisfaisant le critère de la flottabilité – et celles comportant une emprise permanente au lit de la mer, qui correspondent plus à des îles artificielles qu'à des navires¹⁸. Si certains traités internationaux assimilent les plates-formes de forage à des navires¹⁹, d'autres les excluent expressément²⁰. La convention des Nations unies sur le droit de la mer (ci-après convention de Montego Bay) les mentionne dans ses articles 60 et 80, sans pour autant préjuger de leur condition juridique. Il est vrai que l'ensemble du statut du navire *stricto sensu* ne s'applique pas nécessairement aux plates-formes pétrolières et aux autres installations ou ouvrages. Ces derniers peuvent néanmoins être considérés comme étant

¹⁶ La question de la définition du navire et de l'inclusion des plates-formes dans cette définition a été soulevée dans l'affaire du *Passage par le Grand-Belt* qui opposait devant la CIJ la Finlande et le Danemark et concernait la qualification des plates-formes de forage destinées à la mer en tant que navires. La Cour n'a pas eu l'occasion de se prononcer car l'affaire s'est conclue par un arrangement à l'amiable et un désistement dont elle a pris acte le 10 septembre 1992. Voy. CIJ, Affaire du *Passage par le Grand-Belt*, Finlande c/ Danemark, ordonnance du 10 sept. 1992, *Rec. CIJ* 1992, p. 348 et GUILLAUME (G.), *La Cour internationale de Justice à l'aube du XXI^{ème} siècle*, Pedone, Paris, 2003, p. 297.

¹⁷ Voy. sur ce LABAT (B.), « Le cas Sealand ou la création d'Etats artificiels en mer », *ADM*, t. V, 2000, pp. 137-164 ; ORRU (E.), « La configurazione giuridica delle piattaforme e degli impianti offshore alla luce delle nuove esigenze in materia di sicurezza in mare », in *Trattato breve di diritto marittimo*, vol.1, Milano, Giuffrè, 2007, pp. 335-361 ; LUCCHINI (L.), « Le navire et les navires », *op. cit.*, p. 25 ; LAZARATOS (G.), « The definition of ship in national and international law », *op. cit.*, pp. 73-74 ; REMOND-GOUILLOUD (M.), *Droit Maritime*, Pedone, Paris, 1993, p. 53.

¹⁸ PAPADAKIS (N.), *The international legal regime of artificial islands*, Sijthoff, Leiden, 1977, p. 100.

¹⁹ Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, telle que modifiée par le protocole s'y rapportant daté du 17 février 1978 (ci-après MARPOL 73/78), article 1 définissant comme navire : « tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants, effectuant une navigation maritime, soit par leurs propres moyens soit à la remorque d'un autre navire » ; Convention de Rome de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, article 1 définissant comme navire : « un bâtiment de mer de quelque type que ce soit qui n'est pas attaché en permanence au fond de la mer et englobe les engins à portance dynamique, les engins submersibles et tous les autres engins flottants » ; Convention de Hong Kong du 15 mai 2009 sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, article 2, al. 7, définissant le navire comme « un bâtiment, de quelque type que ce soit, exploité ou ayant été exploité en milieu marin et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les plates-formes auto-élévatrices, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), y compris un navire qui a été désarmé ou est remorqué ». La loi française n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer assimile également les plates-formes aux navires au regard de l'abordage, article 1 : « tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure ».

²⁰ Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, article 15.5 : « La présente convention ne s'applique pas [...] b) aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol » ; Convention de Genève de 1976 sur les normes minima de sécurité dans la marine marchande, article 1.4.c) : « La présente convention ne s'applique pas [...] aux navires de faible tonnage ni aux navires tels que les plates-formes de forage et d'exploitation quand ils ne sont pas utilisés pour la navigation ».

soumises au même régime général que les navires, notamment lorsqu'il s'agit d'installations en haute mer qui sont flottantes et simplement amarrées ou attachées au lit de la mer. Elles constituent dès lors des bâtiments de mer *lato sensu*, rattachés à un Etat qui en est « responsable ». Sauf indication contraire, le terme « navire » englobera donc ces installations et les conclusions tirées pour ces derniers seront *mutatis mutandis* valables pour celles-ci.

b. Aéronefs

8. La définition juridique des aéronefs est moins controversée²¹. Elle sert surtout, à l'instar de celle concernant les navires, à distinguer un « aéronef » d'un « non-aéronef ». Contrairement au droit de la mer, le droit de l'air définit de manière relativement uniforme les aéronefs. La définition contenue dans la convention de Paris de 1919 sur la navigation aérienne (ci-après convention de Paris) a ainsi été reprise dans la convention de Chicago de 1944 sur l'aviation civile (ci-après convention de Chicago)²². Selon celle-ci, est qualifié d'aéronef « *tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air* ». Il s'agit donc d'une définition très générale, qui inclut quasiment toutes les catégories d'appareils aériens²³. Le droit international exclut toutefois les aéroglisseurs, les parachutes, les simulateurs de vol, les engins balistiques – notamment les obus et les fusées –, les missiles de croisière et les avions-fusées²⁴. Les drones aériens quant à eux peuvent bel et bien être assimilés à des aéronefs, l'article 8 de la Convention de Chicago prévoyant expressément le cas des aéronefs sans pilote²⁵. Le droit de l'Union européenne étend également aux drones l'essentiel des dispositions applicables aux autres catégories d'aéronefs²⁶.

²¹ Sur une définition juridique des aéronefs : HONIG (J. P.), *The legal status of aircraft*, Nijhoff, Leiden, 1956, pp. 40-41 ; BEREZOWSKI (C.), « Le développement progressif du droit aérien », *RCADI*, t.128, vol. 3, 1969, pp. 36-39 ; DIEDERIKS-VERSCHOOR (I. H. PH), *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, 7^{ème} éd., The Hague, London, Boston, 2006, pp. 5-6, 106 et 260.

²² Annexe A à la convention de Paris du 13 octobre 1919 sur la navigation aérienne et annexes 6 et 7 à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

²³ La définition juridique de la législation française est tout autant générale. En vertu de l'article L110-1 du Code de l'aviation civile « [s]ont qualifiés aéronefs pour l'application du présent code, tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs ».

²⁴ Voy. amendement apporté le 8 novembre 1967 à l'annexe 7 de la convention de Chicago (OACI, doc. 8707) qui exclut de la définition les appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air sur la surface de la terre. Sur ce BEREZOWSKI (C.), « Le développement progressif du droit aérien », *op. cit.*, pp.36-37 ; SALMON (J.) dir., *Dictionnaire de droit international public*, *op. cit.*, p. 44.

²⁵ Voy. sur le statut juridique des drones DUROY (S.), « Identification juridique des drones militaires », in EDDAZI (F.), *Le droit à l'épreuve des drones militaires*, LGDJ, coll. Grands Colloques, 2018, pp. 9-18. Voy. également DAVID (D.) et PANHALEUX (J.), *Les drones civils, enjeux et perspectives*, Rapport n° 008816-01, CGEDD, oct. 2015 disponible sur [<https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/164000015.pdf>].

²⁶ Voy. Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union

Une question plus récente concerne la distinction, dans certains cas relativement obscure, entre aéronef et engin spatial²⁷. La navette spatiale, par exemple, est propulsée comme une fusée, mais revient à terre comme un planeur. De manière générale, la distinction se fait à partir d'un critère fonctionnel : si l'engin est conçu pour évoluer majoritairement dans l'espace extra-atmosphérique, il sera considéré comme un objet spatial, bien qu'il ait la possibilité de naviguer dans l'espace atmosphérique. La navette spatiale est donc définie comme un objet spatial et non comme un aéronef.

c. Objets/engins spatiaux

9. Le droit de l'espace extra-atmosphérique ne suit pas le même chemin que le droit de l'air quant à la définition de l'objet spatial²⁸. Les conventions en la matière ne donnent pas de définition générale ; elles précisent toutefois que l'expression « objet spatial » désigne non seulement tous les éléments constitutifs de celui-ci, mais encore le lanceur et ses éléments²⁹. Si la plupart des traités internationaux se réfèrent au terme « objet spatial » indistinctement, l'accord sur le sauvetage des astronautes, le retour des astronautes et la restitution des objets lancés dans l'espace de 1968 et l'accord régissant les activités des Etats sur la Lune et les autres corps

européenne pour la sécurité aérienne ; Règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord ; Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.

²⁷ SLOUP (G. P.), « The aerospace vehicle as a legal concept on final approach », *Annals of Air and Space Law*, vol. VIII, 1983, pp. 433-442 ; HOBE (S.), « Aerospace Vehicles : Questions of Registration, Liability, and Institutions- A European Perspective », *Annals of Air and Space Law*, vol. XXIX, 2004, pp. 377-392 ; ZANGHI (C.), « Aerospace Object », in *Outlook on Space Law over the Next 30 years, Essays published for the 30th anniversary of the Outer Space Treaty*, Kluwer, 1997, pp. 115-123.

²⁸ Sur une définition juridique des objets spatiaux : DE LAS MERCEDES ESQUIVEL DE COCCA (M.), « Legal concept of Space Object and State Responsibility », in *Proceedings of the 44th Colloquium on the Law of the Space*, IISL, American Institute of Aeronautics and Astronautics, 2002, pp. 123-125 ; MARCOFF (M. G.), *Traité de droit international public de l'espace*, Editions Universitaires Fribourg, Suisse, 1973, p. 410. Selon lui : « le spatonef ou véhicule spatial [équivalent de « spacecraft » en anglais] n'est pas simplement un objet capable de se mouvoir en orbite ou d'évoluer dans l'espace extra-terrestre mais tout objet artificiel, quelles que soient ses dimensions et sa dénomination, capable d'orbiter autour de la Terre sans le support de moteurs fusées complémentaires ou susceptible d'évoluer dans l'espace extra-atmosphérique sur une trajectoire déterminée selon les lois de la mécanique céleste avec l'équipement et l'équipage qui lui sont propres, en vue de l'exploration et de l'utilisation de l'espace extra atmosphérique pour le bien et dans l'intérêt de tous les pays ».

²⁹ Article 1.d. de la convention de 1972 sur la responsabilité pour les dommages causés par les objets spatiaux et article 1.d. de la convention de 1975 sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique. Sur ce voy. CHENG (B.), « Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects », in *Manual on Space Law*, vol. 1, JASENTULIYANA (N.) & LEE (R. S. K.) eds., Oceana Publ., Dobbs Ferry, Alphen aan den Rijn, Sijthoff und Noordhoff, 1979, p. 116 ; COCCA (A. A.), « Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space », *idem*, p. 180 et SLOUP (G. P.), « The aerospace vehicle as a legal concept on final approach », *op. cit.*, pp. 433-442.

célestes de 1979³⁰ semblent établir une distinction entre l'« objet spatial » non habité et l'« engin spatial », qui comprend, lui, un équipage. Les deux termes seront toutefois employés comme synonymes, et il sera indiqué à chaque fois si l'engin étudié est *a priori* habité ou non. La définition d'un objet/engin spatial est donc très large, incluant tout objet destiné à être utilisé dans l'espace extra-atmosphérique³¹.

B. Véhicules constituant des « ensembles organisés »

10. C'est à propos des engins – navires, aéronefs et objets spatiaux – constituant des « ensembles organisés »³² que le rattachement à un seul ordre juridique étatique déploie toute son utilité. Il permet en effet à un seul Etat d'exercer ses pouvoirs sur l'ensemble de l'engin (véhicule, cargaison et personnes à bord), de manière exclusive lorsque ce dernier se trouve dans un espace soustrait à toute compétence territoriale et de manière concurrente dans le cas contraire. Si une compétence analogue à la compétence

³⁰ Articles 1, 2 et 3 § 2, 10 §1 respectivement.

³¹ SALMON (J.) éd., *Dictionnaire de droit international public*, op. cit., p. 764.

³² Terme retenu depuis l'avis du Conseil d'Etat français du 28 octobre 1806 rendu à propos d'affaires survenues à bord de deux navires américains (le *Sally* et le *Newton*) en escale dans les ports français, où il a été déclaré que « le navire est un ensemble organisé, hiérarchisé, placé sous l'autorité du capitaine » [Lois annotées Sirey, t. 1, p. 737 et rapporté dans GIDEL (G.), *Le droit international public de la mer*, t. 2, Mellottée, Châteauroux, 1932, p. 207]. Voy. pour l'utilisation du terme par la doctrine COMBACAU (J.) & SUR (S.), *Droit International Public*, op. cit., p. 375 et SANTULLI (C.), *Le statut international de l'ordre juridique étatique : étude du traitement du droit interne par le droit international*, Pedone, Paris, 2001, pp. 171-172.

Cela dit, le TIDM n'utilise pas l'expression « ensemble organisé », même s'il en retient le concept. Il adopte en effet une conception unitaire du navire, le considérant – sans pour autant employer le terme – comme un « ensemble organisé » composé du véhicule, des personnes et biens à bord mais également du propriétaire du navire et de chaque personne impliquée ou intéressée dans ses opérations, quelle que soit leur nationalité. Voy. TIDM, Affaire *Saiga* n°2, St-Vincent-et-les-Grenadines c/ Guinée, arrêt du 1^{er} juillet 1999 (ci-après arrêt *Saiga* 2), § 106 ; TIDM, Affaire du navire *Virginia G*, Panama/Guinée-Bissau, arrêt du 14 avril 2014 (ci-après affaire *Virginia G*), § 127 et TIDM, Affaire du navire *Norstar*, Panama c/ Italie, exceptions préliminaires, arrêt du 4 novembre 2016, (ci-après affaire *Norstar*), §§ 230-231. Cf. pour une reprise de cette jurisprudence, CPA, affaire de l'*Arctic Sunrise*, Pays Bas c/ Russie, sentence du 14 août 2015 (ci-après affaire *Arctic Sunrise*), § 175.

En revanche, selon la jurisprudence du TIDM, les navires auxiliaires ne font pas nécessairement partie de l'ensemble organisé, ce qui laisse planer un doute quant à leur nationalité et l'Etat compétent à leur égard. Voy. TIMD, Affaire du navire *Louisa*, Saint-Vincent-et-les-Grenadines c/ Royaume d'Espagne, arrêt du 28 mai 2013 (ci-après affaire *Louisa*), §§ 86 et 87 : « Saint-Vincent-et-les-Grenadines soutient que, si le « Gemini III » ne battait pas le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, il ne servait pas moins de navire auxiliaire au « Louisa » et « constituait une unité » avec lui. Il fait aussi remarquer qu'un navire « constituant une unité » avec un autre n'est pas tenu d'arborer son propre pavillon. A supposer que l'on admette cette position, le Tribunal considère que le « Gemini III » exerçait ses activités indépendamment du « Louisa ». Le « Gemini III » n'a été exploité en association avec le « Louisa » qu'après son acquisition par la Sage Maritime Scientific Research Inc. en février 2005 et jusqu'à la cessation des activités des deux navires en avril 2005. Par la suite, le « Gemini III » a été donné en location par son propriétaire à une autre société et exploité indépendamment du « Louisa ». Le « Gemini III » possède donc une identité propre. Par conséquent, il n'est pas visé par la déclaration de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Le Tribunal en conclut qu'il n'a pas compétence à l'égard du « Gemini III » »

INTRODUCTION

personnelle n'était pas attribuée à un seul Etat, elle serait en effet nécessairement multiple et fondée sur différents liens de rattachement. Ainsi, pourrait-on concevoir une compétence personnelle des Etats de nationalité de chaque membre de l'équipage ou de chaque passager, ou encore celle du propriétaire, voire de l'exploitant, de l'engin ou de la cargaison. Mais à cet égard, la libéralisation, la privatisation industrielle et la mondialisation ont incontestablement bouleversé les secteurs maritime, aérien et spatial³³. Aujourd'hui, les liens économiques d'un engin avec un ordre juridique se multiplient. Celui-ci peut en effet appartenir, être financé, hypothéqué, construit, immatriculé, géré et assuré, dans différents pays à la fois. La solution qui consisterait à attribuer des pouvoirs distincts sur l'engin à chaque Etat concerné doit être écartée en raison, précisément, du fait qu'ils constituent des « ensembles organisés ». Il peut en effet exister des situations dans lesquelles les activités individuelles ne sont pas dissociables, l'activité de l'engin devant donc être perçue comme un tout du point de vue du droit international public³⁴. C'est le cas, notamment, lorsque la navigation du véhicule est empêchée par un Etat tiers ou lorsqu'il est coulé/abattu en violation du droit international. Le rattachement à un seul Etat permet alors de préserver un bon ordre international³⁵, en évitant que les Etats se retrouvent en situation conflictuelle

³³ Voy. analyse de l'influence de la mondialisation sur le secteur maritime par BEHNAM (A.), « The ocean trade in the new economy: a keynote address », *Ocean development and international law*, vol. 35, no. 2, 2004, p. 116.

³⁴ Dans un sens similaire, un rattachement étatique unique peut être utile pour les besoins du droit international privé. La nationalité du véhicule en cause peut être dans plusieurs cas l'unique facteur de rattachement (dans son sens classique) qui puisse être utilisé afin de trouver la loi directement applicable aux activités. Et même lorsqu'elle ne constitue pas l'unique critère de rattachement, la loi de la nationalité (ou autrement dit pour ce qui concerne les navires loi du pavillon) peut être appliquée chaque fois que les circonstances s'y prêtent. Par exemple, lorsqu'un incident se produit à bord d'un navire, même si le navire se trouve sur un territoire sous souveraineté étrangère, la loi du pavillon peut être appliquée, en écartant la *lex territorialis*, selon certaines conditions y compris celle de la réciprocité. Voy. BONASSIES (P.), « La loi du pavillon et les conflits de droit maritime », *RCADI*, t. 128, vol. 3, 1969, pp. 506-628 ; CARBONE (S. M.), *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Dott. A. Giuffrè Editore, Milano, 1970, pp. 6-11 ; GIULIANO (M.), « La nazionalità della nave come criterio di collegamento nel diritto internazionale privato italiano », *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 1965, pp. 417-418.

³⁵ Il s'agit, en réalité, de la préoccupation internationale de « prévenir d'inutiles conflits [de compétence] » par la « formulation de critères de rattachement permettant l'identification de l'Etat « préférentiellement », sinon exclusivement, compétent ». [Voy. VERHOEVEN (J.), *Droit international public*, *op. cit.*, p. 131]. Dans la doctrine anglophone cette idée est plutôt exprimée par le terme « [international] *public order* » (traduit comme « ordre public international »), qui a été écarté ici pour éviter les confusions. Pendant longtemps, la notion d'ordre public était en effet utilisée principalement, voire exclusivement, dans le cadre du droit interne et du droit international privé. Cependant, l'ordre public *international* a désormais son propre contenu et doit être distingué de deux autres. Dans le cadre du droit international public, il exprime de manière globale les valeurs fondamentales de la communauté internationale, considéré souvent comme synonyme de *jus cogens* [voy. SALMON (J.) (dir.), *Dictionnaire de droit international public*, *op. cit.*, p. 789, qui définit l'ordre public international comme « l'ensemble de règles d'importance fondamentale pour la communauté internationale dans son ensemble » et l'identifie au *jus cogens*. Sur la notion de l'ordre

lorsqu'ils veulent exercer leur compétence personnelle – ou, plus particulièrement pour ce qui concerne les pouvoirs exercés, leur juridiction et leur contrôle – sur un engin constituant un « ensemble organisé ».

11. D'un point de vue strictement juridique, les engins examinés sont des biens meubles. Pour autant, ils ne constituent pas de simples « choses » dans la mesure où ils sont plus ou moins personnalisés³⁶ et où ils constituent un mélange indissoluble de biens et de personnes. C'est pour exprimer cette particularité que la jurisprudence et la doctrine ont eu recours à la notion d'« ensemble organisé », qui ne correspond certes pas à un statut juridique spécifique, mais qui traduit au mieux la nature particulière de ces engins, à mi-chemin entre la « personne morale » et la « chose ». La même idée est exprimée par leur qualification doctrinale de « collectivités organisées »³⁷, d'« êtres juridiques collectifs sans personnalité »³⁸ ou encore de « groupements »³⁹ et d'« entités fonctionnelles »⁴⁰. Un ensemble organisé se définit ainsi comme « *un être complexe, composé d'un bien (le véhicule), d'autres*

public international voy. également GUICHARD (J.), « Law, Order, Politics and the Concept of International ordre public », in *Globale Gerechtigkeit, Global Justice*, ed. Frommann-Holzboog, 2005, pp. 53-65 et LEVI (W.), « The international ordre public », *Revue de droit international, des sciences diplomatiques et politiques*, vol.72, affl.1, 1994, pp. 55-77, notamment pp. 59-66]. Mais le terme est également utilisé – notamment dans la tradition anglophone – non pas comme synonyme de *jus cogens*, mais afin d'exprimer ce concept toujours en cours d'élaboration d'un droit propre à la communauté internationale notamment en ce qui concerne les espaces internationaux ; il s'agit dans ce cadre spécifique de mettre en lumière les valeurs de coexistence pacifique et coordonnée entre les Etats dans les espaces internationaux et l'utilisation de ces derniers de manière équitable et raisonnable. Il est employé dans un tel sens dans deux grands ouvrages : McDOUGAL (M. S.) & BURKE (W. T.), *The Public Order of the Oceans : A Contemporary International Law of the Sea*, New Haven Press, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1987 et McDOUGAL (M. S.) & LASSWELL (H.) & VLASIC (I.), *Law and Public Order in Space*, New Haven, Yale University Press, 1963. Voy. également : McDOUGAL (M. S.), BURKE (W. T.) & VLASIC (I. A.), « The maintenance of public order at sea and the nationality of ships », *AJIL*, vol. 54, 1960, pp. 25-116, ainsi que l'article de FAYE (F.), « Insuffisances juridiques dans la lutte contre la piraterie », *La Revue maritime*, n°483, 2008, pp. 88-93 où l'auteur se réfère au besoin d'élaborer une notion d'« ordre public international en mer » et d'un concept de « maintien d'ordre public international en mer », afin de lutter efficacement contre la piraterie moderne (pp. 91 et 93 respectivement). Lorsque le terme est utilisé dans cet ouvrage, nous l'entendons dans le sens d'une bonne organisation internationale.

³⁶ Notamment dans la tradition anglo-saxonne : le navire y est qualifié comme une « legal entity » et est traité comme un sujet du droit international lorsqu'il navigue en haute mer. Voy. CHAUMETTE (P.), « Le navire, ni territoire, ni personne », *op. cit.*, p. 100 ; HOWARD (A. T.), « Personification of the vessel : fact or fiction », *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 21, n°3, 1990, p. 319 ; SHAW (M. N.), *International Law*, 5th ed., Cambridge University Press, 2003, p. 176. Sur la nature du navire voy. également : GAURIER (D.) & HESSE (P.-J.), « L'incertain statut mobilier du navire : faut-il réinventer les cateaux ? », *ADMAS*, t. X, 1989, pp. 151-166.

³⁷ GIDEL (G.), *Le droit international public de la mer*, t. 1, *op. cit.*, p. 250. L'auteur critique comme inutile la fiction de territorialité du navire et le présente en tant que collectivité organisée.

³⁸ COMBACAU (J.), « Les bateaux et le navire : tentative de détermination d'un concept juridique international ; Conclusions », in *Colloque de la SFDI : Le navire en droit international*, Pedone, Paris, 1993, p. 239.

³⁹ SYMHA (M.), *La nationalité des navires : ses effets juridiques et la codification du droit international de la mer*, 1953, p. 213 et GIDEL (G.), *Le droit international public de la mer*, *op. cit.*, p. 253.

⁴⁰ CHAUMETTE (P.), « Le navire n'est pas une personne », *DMF*, n° 683, Juillet-Août 2007, p. 584.

biens (la cargaison) et de personnes (l'équipage et les passagers). L'ensemble sans avoir une personnalité morale qui le détache de ses éléments, comporte des exigences de cohésion telles que le droit international le traite comme un tout »⁴¹. Cette définition, qui rapproche les engins des personnes en dépit de l'absence d'une personnalité juridique, explique qu'on puisse avoir recours à la notion de « quasi-personnalité ». Mais cette dernière doit être nuancée. Si la personnification est très forte s'agissant des navires⁴², elle l'est nettement moins concernant les aéronefs⁴³, et est, pour l'instant, quasiment insaisissable pour les objets spatiaux.

12. Ces derniers ne constituent en effet pas encore tous de véritables « ensembles organisés ». Selon la définition juridique de l'objet spatial, aussi bien un satellite, une sonde spatiale, un lanceur ou un propulseur qu'une navette spatiale et une station spatiale peuvent être considérés comme des engins spatiaux. Les quatre premiers ne peuvent assurément pas être qualifiés d'« ensembles organisés ». Il en va de même des drones. Etant non habités, c'est-à-dire sans équipage et sans passagers, seule une cargaison éventuelle pourrait justifier leur qualification d'êtres complexes. En revanche, une navette spatiale habitée (pour des vols orbitaux) et les avions spatiaux avec équipage (pour les vols suborbitaux) peuvent être considérés comme des engins à tous égards équivalents aux navires et aux aéronefs. Mais, même en ce qui concerne les objets non habités, la différenciation ainsi observée est quantitative et non qualitative. Elle n'annule donc pas l'hypothèse générale selon laquelle les trois catégories d'engins examinés constituent un cas d'étude à part, celui des ensembles organisés « naviguant » dans des espaces internationaux. En effet, l'avenir des objets spatiaux est sans aucun doute analogue à la situation actuelle des navires et des aéronefs. Les avancées technologiques de l'industrie spatiale permettent d'envisager d'ores et déjà l'évolution des aspects techniques et juridiques concernant les engins

⁴¹ COMBACAU (J.) & SUR (S.), *Droit International Public, op. cit.*, pp. 375-376.

⁴² Voy. sur la théorie de la « quasi-personnalité » et sa critique : GIDEL (G.), *Le droit international public de la mer, op. cit.*, p. 73 sur le fait que même si le navire est une chose meuble, sa nature particulière permet toutefois de le comparer à une personne ; mais également p. 253 où il souligne qu'il ne faut cependant pas verser dans la fiction du « navire-personne » ; LUCCHINI (L.), « Le navire et les navires », *op. cit.*, pp. 11-12 ; VOELCKEL (M.), « Le navire et les situations internationales de crise : Rapport général », *idem*, p. 186 ; BONASSIES (P.), « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer ; Rapport général », *idem*, pp. 110-112 ; COMBACAU (J.), « Les bateaux et le navire : tentative de détermination d'un concept juridique international ; Conclusions », *idem*, p. 244, qui souligne, néanmoins, que « tous les attributs de la personnalité lui font défaut : le navire n'a pas de droits, pas d'obligations, pas de pouvoirs légaux, pas d'organes et pas d'agents aptes à agir pour lui comme en ont les êtres collectifs personnalisés » et RIPERT (G.), *Droit maritime, tome I : Navigation-Navires-Personnel-Armateurs-Créanciers*, Dalloz, 4^{ème} éd., n° 303, Paris, 1950, p. 275. La doctrine souligne souvent que cette notion de « quasi-personnalité », découlant de la personnification du navire, est très relative et ne peut pas être poussée trop loin.

⁴³ HERBERT (P. P.), *Les problèmes juridiques du rattachement des aéronefs civils à l'Etat*, 1968 (thèse de doctorat), Paris, p. 124.

spatiaux. La commercialisation et la privatisation de ce secteur se généralisent, les vols habités se multiplient et les engins spatiaux peuvent être utilisés en tant que moyens de transport. L'exemple de la SSI et des vols spatiaux nécessaires à son ravitaillement ou au transport des astronautes y séjournant ne fut que le début de cette évolution. Le 30 mai 2020, SpaceX fut la première entreprise privée à lancer une fusée (Falcon-9) avec à son bord deux astronautes américains en destination de la SSI. Si c'est la NASA qui lui a confié la mission, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit là de la première (mais certainement pas la dernière) fois où une société privée est responsable d'un vol spatial habité⁴⁴. De tels vols commerciaux habités sont certainement voués à se multiplier, SpaceX étant d'ores et déjà chargée de lancements réguliers du même type avec quatre astronautes à bord. Actuellement, trois milliardaires se battent pour marquer la conquête spatiale. Richard Branson fondateur de la marque *Virgin* se bat contre Jeff Bezos, fondateur d'*Amazon* pour envoyer le premier touriste dans l'espace pour la fin de l'année 2020, alors qu'Elon Musk, fondateur de *Tesla* et de *SpaceX* entend faire voyager des passagers privés en orbite dès 2021 et espère envoyer la première mission habitée au planète Mars en 2024, quand la NASA annonçait elle en 2020 le retour des astronautes américains sur la Lune pour 2024 et l'arrivée du premier humain sur Mars en 2033⁴⁵. Mais quoiqu'il en soit de ces évolutions imminentes, en raison de l'état actuel de l'industrie et des activités spatiales, la pratique étatique contemporaine concerne pour l'instant majoritairement les objets spatiaux non habités.

13. Il convient enfin de préciser que la notion doctrinale d'ensemble organisé rattaché à un Etat n'est utile qu'à propos des engins privés. En effet, les navires et les aéronefs qui retiendront notre attention sont uniquement les navires et aéronefs civils appartenant à des personnes privées et non pas les engins publics (c'est-à-dire les engins de guerre et autres véhicules d'Etat utilisés à des fins non commerciales⁴⁶), dont le rattachement relève d'une problématique beaucoup moins ambiguë. Les engins publics sont, par définition, rattachés aux Etats de leur nationalité⁴⁷. Les véhicules dits d'Etats

⁴⁴ [https://www.lemonde.fr/sciences/article/2020/05/30/spacex-a-lance-deux-astronautes-de-la-nasa-dans-l-espace-une-premiere-historique-pour-une-societe-privée_6041305_1650684.html].

⁴⁵ [https://www.lemonde.fr/sciences/article/2019/04/02/la-nasa-rappelle-ses-objectifs-des-astronautes-sur-la-lune-en-2024-puis-sur-mars-en-2033_5444883_1650684.html].

⁴⁶ Articles 29, 31 et 32 de la convention de Montego Bay, dont il découle que le navire d'Etat est défini en tant que « *un navire de guerre ou [...] tout autre navire d'Etat utilisé à des fins non commerciales* » et article 3.b. de la convention de Chicago en vertu duquel : « *les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat* ». La liste de l'article 3.b. n'est pas considérée comme limitative. Voy. sur ce SALMON (J.) dir., *Dictionnaire de droit international public, op. cit.*, p. 44.

⁴⁷ MILDE (M.), « Status of military aircraft in international law », in *Air and space law in the 21st century, Mélanges offerts à K.H Bockstiegel*, Carl Heymanns Verlag KG, 2001, pp. 152-165 ;

sont en effet « affectés à des fonctions de souveraineté » et sont « moins rattachés [à l'Etat] qu'ils ne font partie de sa substance »⁴⁸. Mais à ce titre les objets spatiaux se détachent partiellement du statut juridique des navires et des aéronefs. La privatisation du secteur spatial étant tout à la fois récente et partielle et la participation étatique y demeurant primordiale, il est encore difficile d'envisager les objets spatiaux comme entièrement civils et privés. Contrairement aux conventions de Montego Bay et de Chicago, les traités du droit de l'espace ne distinguent pas entre engins privés et engins publics quant à leur champ d'application⁴⁹. Les objets spatiaux seront néanmoins étudiés en tant qu'engins privés – ils le sont d'ailleurs de plus en plus – mais cette particularité de leur statut sera signalée en tant que de besoin.

C. Véhicules dont les activités sont susceptibles de causer un dommage aux tiers

14. Si la nécessité qu'une compétence unique soit exercée sur un engin semble justifier son rattachement à un Etat lorsqu'aucune compétence territoriale ne peut s'exercer et que l'exercice simultané de compétences individuelles sur chaque élément de l'ensemble organisé doit être écarté, celle-ci se trouve encore renforcée par le besoin de désigner un sujet international qui sera responsable *lato sensu* de l'engin et de ses activités. Qu'il s'agisse de la navigation, du transport de personnes ou de l'exploitation des milieux marin et extra-atmosphérique, les activités des navires, aéronefs et objets spatiaux sont en effet susceptibles de causer des dommages importants à des tiers. Dès lors que la responsabilité civile du propriétaire ou de l'exploitant de l'engin ne saurait suffire pour protéger les victimes, son rattachement à un sujet de l'ordre juridique international – chargé de contrôler les activités de ces véhicules afin de prévenir les dommages, mais également d'accorder une réparation aux victimes s'il ne s'acquitte pas de cette obligation – s'avère indispensable.

15. A l'analyse, le rattachement des engins aux Etats et la nationalité des personnes ont dès lors des finalités différentes à certains égards. De manière générale, la nationalité des personnes engendre en effet plus de pouvoirs que de charges pour l'Etat. Ce dernier n'est ainsi pas, en principe, internationalement responsable des actes des personnes privées ayant sa nationalité, mais il peut endosser leurs réclamations dans le cadre de la protection diplomatique. Or, ce constat s'inverse pour partie s'agissant des

OXMAN (B. H.), « Le régime juridique des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *AFDI*, 1982, pp. 811-850.

⁴⁸ Voy. COMBACAU (J.) & SUR (S.), *Droit International Public*, *op. cit.*, p. 377.

⁴⁹ Lors des travaux du COPUOS le délégué canadien avait suggéré une distinction entre objets spatiaux civils et militaires, en soulignant que les seconds n'avaient pas besoin d'une immatriculation. Sa proposition ne fut toutefois pas retenue : UN Doc. A/AC.105/C.2/SR.113 du 12 juin 1969, p. 23.

engins les plus dangereux⁵⁰, puisque l'Etat d'immatriculation n'est pas uniquement appelé à « protéger » les véhicules de sa nationalité, mais également et surtout – du moins en théorie – à protéger les tiers des dommages causés par les engins qui lui sont rattachés⁵¹. La raison d'être du rattachement semble donc se déplacer de la *protection des nationaux* vers la *protection des victimes potentielles des nationaux*.

Certes, hors certaines exceptions bien précises prévues par le droit international, les actes des « nationaux » d'un Etat, qu'ils soient des individus, des sociétés commerciales ou des engins privés, ne lui sont pas directement imputables. Mais il n'en demeure pas moins que les conventions internationales sur le droit de la mer, de l'air et de l'espace extra-atmosphérique imposent une multitude d'obligations à l'Etat d'immatriculation des navires, aéronefs et objets spatiaux. Ces obligations découlent directement du rattachement entre les engins et les Etats en cause, et visent à protéger les tiers contre les dommages que pourraient leur causer les activités de ces ensembles organisés. Leur violation peut donc en théorie engager la responsabilité internationale de l'Etat. De telles obligations ne sont pas prévues lorsque sont en cause des personnes physiques⁵², en tout cas pas autrement que par une obligation très générale de *due diligence* de l'Etat territorial (et non de l'Etat de nationalité). Cela prouve, dans une certaine mesure, que la communauté internationale a voulu non seulement permettre à l'Etat de protéger les véhicules de sa nationalité (comme c'est le cas, toute analogie gardée, pour la nationalité des individus), mais également et surtout l'obliger à assurer le contrôle de ces engins afin de prévenir les dommages qu'ils pourraient causer.

16. Le besoin de protection des tiers semble ainsi constituer une des principales raisons justifiant le rattachement des véhicules aux Etats. Cette raison d'être est commune pour les navires, aéronefs et objets spatiaux, malgré des divergences plus ou moins significatives. Des différences importantes entre le rattachement des navires, celui des aéronefs et celui des objets spatiaux existent certes. Elles ne sont pas uniquement d'ordre terminologique ; elles sont même tellement marquantes parfois qu'elles

⁵⁰ Dans ce sens dans COMBACAU (J.) & SUR (S.), *Droit International Public*, op. cit., p. 377 et HENKIN (L.), « Nationality at the turn of the century », *Recht zwischen umbruch and bewahrung*, 1995, pp. 101-102.

⁵¹ Dans le même sens voy. également les analyses, plus ou moins amples de : MEYERS (H.), *The nationality of ships*, Martinus, Nijhoff, La Haye, 1967, pp. 26-27, CARBONE (S.M.), *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, op. cit., pp. 16-17 ; RENTON (D), *The genuine link concept and the nationality of physical and legal persons, ships and aircraft: an examination into the meaning of the concept and its possible limitation upon state's exercise of jurisdiction in the bestowal of nationality*, 1975, (thèse de doctorat), Köln, pp. 103-104 ; CHENG (B.), « Air Law and Space Law », in *Current Legal problems*, Oxford University Press, Stevens, London, vol. 21, 1968, p. 147.

⁵² Dans ce sens voy. PELLET (A.), « La seconde mort d'Euripide Mavrommatis ? Notes sur le projet de la CDI sur la protection diplomatique », *Mélanges offerts à Jean Salmon*, 2007, p. 1364.

INTRODUCTION

pourraient remettre en cause, à première vue, l'hypothèse d'une raison d'être et d'un régime communs au rattachement des engins quels qu'ils soient.

Ainsi, une première différence est d'ordre pratique. Un navire arbore son pavillon afin de ne pas être arraisonné en haute mer par des navires étrangers. Pour les aéronefs et surtout pour les engins spatiaux il est, au contraire, plus difficile d'imaginer qu'un autre Etat, dans l'espace aérien ou extra-atmosphérique, veuille et puisse exercer son contrôle ou sa juridiction sur eux. Dans le même sens, les marques d'immatriculation ne peuvent en aucun cas jouer le même rôle que le pavillon, dès lors qu'elles ne sont pas visibles de loin à l'œil nu. L'enjeu principal du rattachement des aéronefs et des objets spatiaux semble donc être beaucoup moins la protection des intérêts des Etats d'immatriculation que la protection des intérêts de victimes potentielles.

Une autre différence significative entre la fonction du rattachement des navires et celui des aéronefs tient au fait que les premiers séjournent longuement en haute mer, tandis que les seconds survolent surtout des territoires étrangers, demeurant donc soumis à une souveraineté étrangère. C'est notamment en raison de cela que des accords bilatéraux régissent une grande partie, voire l'ensemble, de la navigation aérienne. Une différenciation parallèle apparaît entre les aéronefs et les objets spatiaux et découle des principes distincts régissant respectivement le droit de l'air et de l'espace. Si le droit de l'air est fondé sur la souveraineté exclusive des Etats sur leur territoire, le droit de l'espace l'est sur la liberté d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, la non-appropriation nationale et l'utilisation pacifique de l'espace au profit de l'humanité.

17. Ces remarques ne révèlent pour autant pas une distinction fondamentale entre le rattachement des navires, celui des aéronefs et celui des objets spatiaux. L'élément-clé qui différencie la raison d'être de la nationalité des personnes de celle des engins, c'est-à-dire la protection des victimes, contribue en effet à uniformiser le rattachement des différents types d'engins aux Etats. Les différenciations signalées n'altèrent pas la nature de l'institution telle qu'elle est appliquée à chaque type de véhicule. Les mêmes objectifs sont poursuivis par le rattachement des trois types de véhicules, même si leur importance n'est pas identique dans chaque catégorie. Ainsi, pour les navires, les droits et les charges de l'Etat du pavillon semblent plus équilibrés que dans le cas des aéronefs et des objets spatiaux. La protection des victimes potentielles des activités des engins est par ailleurs plus clairement mise en avant par le droit aérien et, de manière encore plus impérieuse, par le droit de l'espace. La raison d'être du rattachement des véhicules aux Etats en droit international public constitue donc un triptyque axé sur la notion de protection. Il s'agit de protéger respectivement les intérêts de l'Etat d'immatriculation, de

faire respecter le bon ordre international et de protéger les victimes des incidents impliquant les engins en cause.

Si les divergences signalées peuvent avoir pour résultat un traitement souvent différencié du rattachement étatique de chaque catégorie d'engins, ces trois types de véhicules ont en commun leur nature d'« ensemble organisé », leur capacité à évoluer dans des espaces internationaux et leur dangerosité pour les tiers. Ces traits caractéristiques les différencient pour partie des personnes dont la nationalité ne sert pas les mêmes fins et expliquent pourquoi leur rattachement aux Etats peut être perçu comme une institution uniforme en dépit de leurs propriétés distinctes.

§2. NATURE ET ÉTABLISSEMENT DU RATTACHEMENT DES VÉHICULES
AUX ETATS

18. L'utilité d'un rattachement des engins aux Etats est donc incontestable, dès lors que ce lien de droit public permet de faire face aux besoins de l'établissement d'une compétence unique à l'égard de ces ensembles organisés et de désigner un sujet de l'ordre juridique international qui sera responsable de leurs activités. C'est dès lors bien la nationalité qui désigne le plus communément le rattachement d'un engin à un Etat (A), qui résulte d'un acte de droit interne, l'immatriculation (B).

A. Un rattachement communément appelé « nationalité »

19. Traditionnellement, le terme « nationalité » – qui traduit à l'origine le lien de droit existant entre une personne et un Etat – est utilisé par extension à propos des navires et des aéronefs pour exprimer ce rattachement. Il n'a en revanche pas été retenu – du moins pas dans les textes internationaux – pour exprimer le lien entre les objets spatiaux et les Etats. Le même type de rattachement existe toutefois entre un navire, un aéronef ou un objet spatial et un Etat, de sorte que le terme « nationalité » a vocation à être employé pour ces trois types d'engins.

20. L'idée d'un rattachement des engins aux Etats apparaît pour la première fois vers la fin du XVIII^{ème} siècle et concerne, bien évidemment, les navires. Ces véhicules n'étaient rattachés jusqu'à alors qu'à leurs propriétaires privés et étaient régis uniquement par des lois et coutumes locales⁵³. Le développement de l'industrie maritime a toutefois rapidement imposé le rattachement des navires aux Etats, non seulement pour distinguer entre navires neutres et navires belligérants, mais également afin de faciliter la

⁵³ MORIN (M.), « La prévention et la lutte contre la pollution par les navires de commerce », *ADMO*, t. 14, 1996, p. 169 et BOCZEK (B. A.), *Flags of convenience: an international legal study*, Harvard University Press, Cambridge, 1962, p. 94.

navigation des navires marchands, grâce à la reconnaissance mutuelle du droit de chaque Etat partie à un traité de commerce et de navigation de « protéger » en mer le navire lui étant rattaché. Le terme « nationalité » est utilisé dès le début du XIX^{ème} siècle⁵⁴, et devient récurrent dans les correspondances diplomatiques et conventions internationales, ainsi que dans la jurisprudence interne et internationale dès 1830⁵⁵. La flotte de la marine marchande ne constitue pour autant pas une propriété publique, mais fait en quelque sorte partie du patrimoine étatique et détient un rôle important dans la vie économique de l'Etat du pavillon⁵⁶.

21. De même, la nécessité d'un lien juridique entre les aéronefs et les Etats est soulignée assez rapidement suite à l'apparition des premiers avions. Dès 1889, lors du premier congrès international d'aéronautique, réuni à Paris à l'occasion de l'Exposition universelle, il fut déclaré que « *la matriculation des aéronefs serait la meilleure et peut être la seule manière d'assurer l'efficacité d'une réglementation libérale* »⁵⁷. En 1901, FAUCHILLE soulignait ainsi que les « aérostats » devaient avoir, à l'instar des navires, une seule nationalité⁵⁸. Les Etats ont par la suite reconnu sans difficulté, dans leurs relations, le caractère national des aéronefs⁵⁹.

⁵⁴ Le traité d'amitié, de navigation et de commerce entre la France et le Rio de Janeiro du 8 juin 1826 est considéré comme un exemple classique de cette attitude, puisque l'article XII stipulait : « *Les Hautes Parties contractantes conviennent de déclarer que seront considérés navires brésiliens ceux qui seront construits ou possédés par des sujets brésiliens et dont le capitaine et les trois quarts de l'équipage seront brésiliens [...] de la même manière seront considérés navires français ceux qui navigueront et seront possédés conformément aux règlements en vigueur en France* ». Le traité du 2 novembre 1826 conclu entre la Suède et le Danemark et l'article 10 de la convention de 1884 pour la protection des câbles sous-marins consacrent également le terme. Voy. CARON (D. D.), « Ships, Nationality and Status », in BERNHARDT (R.) ed., *Encyclopedia of Public International Law*, vol. 11, North-Holland, Amsterdam, 1989, p. 289.

⁵⁵ RIENOW (R.), *The test of nationality of the merchant vessel*, Columbia University Press, New York, 1937, pp. 8-12. Voy. également FEDOZZI (P.), « La condition juridique des navires de commerce », *RCADI*, t. 10, 1925, pp. 47-51 et HIGGINS (A. P.), « Le régime juridique des navires de commerce en haute mer en temps de paix », *RCADI*, t. 30, 1929, pp. 5-76.

⁵⁶ En effet, certains auteurs – surtout du début du 20^{ème} siècle – influencés par le fait qu'un réel rattachement existait toujours entre les navires et l'Etat de leur pavillon, affirmaient que « *les navires privés ne constituent pas tellement des biens meubles de droit privé mais sont à la fois l'instrument d'un vaste secteur de la vie économique de l'Etat et des relations importantes entre les différents pays [...] et sont surtout et avant tout soumis à la souveraineté exclusive de l'Etat dont ils battent le pavillon* » (notre traduction) : Voy. MEIER, *Der Staatsangehörige und seine Rechte, insbesondere seine Vermögensrechte in System des Völkrechts*, Jena, 1927, p. 81 et SCERNI, *Il diritto internazionale privato marittimo ed aeronautico*, Padova, 1936, p. 31 cités tous les deux par CARBONE (S.M.), *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, op. cit., p. 17, note de bas de page n° 24.

⁵⁷ MATEESCO MATTE (N.), *Traité de droit aérien-aéronautique*, Institut et Centre de droit aérien et spatial, Pedone, Paris, 1980, 3^{ème} éd. p. 81.

⁵⁸ FAUCHILLE (P.), « Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats », *RGDIP*, vol. 8, 1901, p. 471.

⁵⁹ COOPER (J.C.), « National status of aircraft », *Journal of air law and commerce*, vol. 17, 1950, p. 298.

TABLE DES MATIÈRES

Abréviations & sigles.....	5
Sommaire	9

INTRODUCTION

§1. Nécessité et raison d'être du rattachement des véhicules aux Etats	12
A. Véhicules évoluant dans des espaces soustraits à toute compétence territoriale	12
1. Espaces concernés par la navigation internationale	13
2. Véhicules susceptibles d'être affectés à la navigation internationale	14
a. Navires	15
b. Aéronefs.....	17
c. Objets/engins spatiaux	18
B. Véhicules constituant des « ensembles organisés ».....	19
C. Véhicules dont les activités sont susceptibles de causer un dommage aux tiers.....	24
§2. Nature et établissement du rattachement des véhicules aux Etats.....	27
A. Un rattachement communément appelé « nationalité »	27
B. Un rattachement établi par un acte de droit interne : l'immatriculation.....	30

PREMIÈRE PARTIE

L'IMMATRICULATION COMME CONDITION NÉCESSAIRE ET SUFFISANTE DE LA NATIONALITÉ DES VÉHICULES

TITRE I.

L'EXIGENCE INTERNATIONALE D'UN RATTACHEMENT ÉTATIQUE UNIQUE

Chapitre 1. Le principe d'un rattachement unique :	
l'immatriculation sur le registre d'un seul Etat	39
Section I. L'exigence d'un rattachement à un Etat	39
§1. Le droit de la mer et la nationalité des navires.....	40
§2. Le droit de l'air et la nationalité des aéronefs	44
§3. Le droit de l'espace extra-atmosphérique et le rattachement des engins spatiaux....	47
Section II. Le retrait de la nationalité par l'Etat d'immatriculation.....	56
§1. Le retrait de nationalité en droit de la mer	56
§2. Le retrait de nationalité en droit de l'air.....	61
§3. Le retrait de nationalité en droit spatial.....	62

TABLE DES MATIÈRES

Section III. L'interdiction de la double immatriculation et le rattachement problématique à une organisation internationale	63
§1. L'exclusivité du pavillon national en droit de la mer	64
A. L'interdiction du double pavillon par l'article 92 de la convention de Montego Bay et dans la pratique des Etats.....	64
B. Le cas particulier du rattachement « international » des navires.....	68
§2. L'exclusivité de l'immatriculation des aéronefs et ses limites	72
A. L'interdiction de la double immatriculation des aéronefs par l'article 18 de la convention de Chicago et dans la pratique des Etats.....	72
B. Le cas particulier du rattachement « international » des aéronefs.....	73
§3. L'immatriculation « internationale » des engins spatiaux et ses limites	76
A. Un rattachement « multinational » : droit et pratique.....	76
B. Le rattachement à une organisation internationale	78
Chapitre 2. L'exception d'un rattachement étatique « parallèle » : l'immatriculation sur le registre spécial affrètement coque nue.....	85
Section I. L'immatriculation lors d'un affrètement coque nue.....	86
§1. L'affrètement coque nue et les pratiques similaires	86
A. L'affrètement coque nue dans la pratique maritime	86
B. Les pratiques similaires dans le droit aérien et l'hypothèse d'un développement analogue dans l'industrie spatiale	90
§2. La nature de l'immatriculation parallèle.....	92
A. L'immatriculation provisoire n'équivaut pas immatriculation parallèle.....	93
B. L'immatriculation parallèle : ni un rattachement attributif de nationalité permanente, ni un rattachement de complaisance.....	96
Section II. L'immatriculation parallèle conforme au principe d'un rattachement étatique unique.....	100
§1. L'immatriculation parallèle et le droit de la mer	100
A. L'immatriculation parallèle en cas d'affrètement coque nue conforme au principe de l'exclusivité du pavillon.....	101
B. L'immatriculation parallèle, seul rattachement pris en compte par le droit international.....	103
§2. L'immatriculation parallèle et le droit aérien.....	106
A. La délégation des fonctions en tant que solution du droit aérien pour la location coque nue.....	106
B. L'immatriculation parallèle, une solution mieux adaptée aux besoins de l'industrie aérienne.....	112
§3. L'immatriculation parallèle et le droit spatial	116
A. La conformité discutable de l'immatriculation parallèle au droit de l'espace	117
B. La nécessité éventuelle d'une immatriculation parallèle en droit spatial.....	119
Conclusion du premier titre.....	125

TITRE II.

L'ABSENCE D'EXIGENCE D'UN RATTACHEMENT « PRÉALABLEMENT »
EFFECTIF : LES FAUX-SEMBLANTS DU LIEN SUBSTANTIEL

Chapitre 1. L'absence d'une règle conditionnant l'opposabilité de la nationalité des véhicules.....	129
Section I. L'inutilité d'un lien effectif pour la nationalité des véhicules.....	130
§1. La non-transposition du principe d'une nationalité effective des personnes au rattachement des véhicules.....	130
A. Le principe de l'effectivité et la nationalité des individus.....	130
B. La notion de l'effectivité et la nationalité des véhicules.....	134
§2. Les différentes manifestations en droit international d'un lien effectif pour la nationalité des véhicules.....	136
A. Les navires : le lien substantiel et les pavillons de complaisance.....	136
1. Le lien substantiel tel que prévu par le droit conventionnel.....	137
a. Les conventions de Genève et de Montego Bay.....	137
b. La convention de 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires.....	142
c. Les textes internationaux après 1986.....	145
d. Le rapport de 2005 des organisations internationales réunies sous l'égide de l'OMI concernant le lien substantiel et le Symposium de 2020 organisé par l'OMI et le World Maritime University.....	147
2. L'absence de valeur juridique de l'exigence du lien substantiel.....	149
B. Les aéronefs : la clause de nationalité et l'exclusion d'une immatriculation « complaisante ».....	153
1. De la tentative de transposition de l'exigence du lien effectif à la privatisation de l'industrie aérienne.....	153
2. La clause de nationalité comme substitut à un lien effectif en droit aérien.....	156
C. Les engins spatiaux : le lien préalable et l'émergence d'une immatriculation « complaisante ».....	163
1. La commercialisation et la privatisation des activités spatiales : vers une remise en cause de l'effectivité du rattachement.....	164
2. Les licences d'autorisation des activités spatiales comme substitut d'un lien effectif en droit spatial.....	168
Section II. Le rejet par la jurisprudence internationale du lien effectif comme règle autonome conditionnant le rattachement des véhicules.....	170
§1. La jurisprudence internationale et arbitrale.....	171
A. La jurisprudence internationale.....	171
1. La décision OMCI de la CIJ.....	171
2. La jurisprudence du Tribunal International du Droit de la Mer.....	175
B. La jurisprudence arbitrale.....	186
1. L'affaire concernant le filetage à l'intérieur du golfe du Saint Laurent.....	186
2. L'affaire <i>I'm Alone</i>	188
3. L'affaire du F. OABV.....	189
§2. La jurisprudence de la CJUE.....	190

TABLE DES MATIÈRES

A. <i>Factortame</i> et ses suites en droit maritime et en droit aérien	190
B. <i>Poulsen</i> et ses suites	195
Chapitre 2. Les critères d'immatriculation des véhicules en droit interne : les limites d'un « lien effectif » imposé par les Etats	199
Section I. Les critères permettant à l'Etat d'immatriculation de « contrôler » le véhicule : un déplacement de critères « personnels » vers des critères « administratifs/territoriaux »	200
§1. Le critère de la nationalité du propriétaire/exploitant du véhicule	201
A. Le critère de la nationalité du propriétaire/exploitant dans les législations maritimes	202
1. Le critère de la nationalité du propriétaire ignoré ou contourné	202
2. Le critère de la nationalité des bénéficiaires effectifs dépassé par la réalité de l'industrie shipping : solutions alternatives	206
a. Les registres <i>bis</i> ou internationaux	207
b. Le critère de l'établissement local	209
B. Le critère de la nationalité du propriétaire/exploitant dans les législations de droit aérien	212
§2. Les autres critères de type « personnel » ou « territorial » facilitant le contrôle exercé par l'Etat d'immatriculation sur le véhicule	216
A. Le rattachement « national » d'un ensemble organisé : équipage et bâtiment	217
1. Le critère « personnel » de la nationalité de l'équipage	217
2. Les critères « territoriaux » du lieu de construction du navire et du port d'attache	221
B. Les critères « territoriaux » et « personnels » alternatifs prévus par les législations spatiales pour un contrôle effectif	223
1. Le critère de l'Etat de lancement : un critère « pseudo-territorial »	225
2. Les critères « territoriaux » et « personnels » retenus pour l'autorisation des activités spatiales	229
Section II. Des critères supplémentaires permettant à l'Etat d'immatriculation de se conformer à ses obligations internationales relatives à l'état du véhicule	232
§1. Une spécificité des législations maritimes : le refus de l'immatriculation des navires « sous-normes »	234
A. Age et type du navire	234
B. Procédure d'immatriculation et certificats de navigabilité	239
§2. La spécificité des législations spatiales quant aux conditions d'autorisation des activités spatiales	242
Conclusion du second titre	247

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

SECONDE PARTIE
LES EFFETS JURIDIQUES DE LA NATIONALITÉ :
UN RÉGIME NÉCESSAIRE MAIS NON SUFFISANT
POUR UNE GESTION EFFICACE DES VÉHICULES

TITRE I.
LES LIMITES D'UNE MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DES OBLIGATIONS
INTERNATIONALES DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

Chapitre 1. Vers des obligations internationales similaires pour l'Etat d'immatriculation des navires, aéronefs ou objets spatiaux	257
Section I. L'exercice de la juridiction et du contrôle :	
le devoir général de l'Etat d'immatriculation	258
§1. La définition du devoir général d'exercice de juridiction/contrôle	258
A. La nature de l'exercice de juridiction/contrôle	258
B. L'objet de l'exercice de juridiction/contrôle.....	261
§2. L'enjeu d'une possible dissociation entre exercice de la juridiction et exercice du contrôle.....	262
Section II. Les obligations spécifiques de l'Etat d'immatriculation prévues par des traités-cadres, détaillées dans des instruments complémentaires	267
§1. Les obligations de l'Etat du pavillon quant aux navires.....	267
A. Les obligations relatives à la navigation et à la sécurité maritime	268
B. Les obligations relatives à l'environnement marin	274
C. Les obligations relatives à la gestion des ressources halieutiques.....	276
D. Le droit de l'Union européenne :	
<i>confrontation au ou renforcement du droit international ?</i>	280
§2. Les obligations de l'Etat d'immatriculation quant aux aéronefs.....	283
A. Les obligations relatives au respect des réglementations nationales.....	283
B. Les obligations relatives à la sécurité et à la sûreté aérienne.....	285
C. Les obligations relatives au respect de l'environnement	288
D. Les obligations dans le cadre de l'Union européenne	289
§3. Les obligations de l'Etat d'immatriculation quant aux objets spatiaux	291
A. Des obligations ne pesant pas spécifiquement sur l'Etat d'immatriculation	292
B. Le devoir de coopération en droit spatial	294
C. L'avenir des obligations de l'Etat d'immatriculation en droit spatial	296
Section III. De la question des obligations de l'Etat d'immatriculation quant aux épaves maritimes, aériennes ou spatiales.....	299
§1. Les obligations relatives aux épaves-navires	301
§2. Les obligations relatives aux épaves-aéronefs.....	306
§3. Les obligations relatives aux débris spatiaux.....	307

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 2. L'obligation d'indemnisation ou la responsabilité « propre » de l'Etat d'immatriculation	313
Section I. Les lacunes du régime actuel de la responsabilité « propre » de l'Etat d'immatriculation	317
§1. La responsabilité pour fait illicite des Etats d'immatriculation dans les textes et dans la pratique	317
A. La responsabilité pour fait internationalement illicite de l'Etat d'immatriculation telle que prévue par les instruments internationaux.....	317
1. La responsabilité de l'Etat du pavillon dans le droit de la mer	318
2. La responsabilité de l'Etat d'immatriculation dans le droit de l'air.....	321
3. La responsabilité de l'Etat d'immatriculation dans le droit de l'espace	322
B. La non-invocation de la responsabilité pour fait internationalement illicite des Etats d'immatriculation dans la pratique	327
§2. La responsabilité objective de l'Etat d'immatriculation dans les textes et dans la pratique.....	333
Section II. Les réponses aux lacunes du régime actuel de la responsabilité	338
§1. Vers un renforcement de la responsabilité internationale de l'Etat d'immatriculation.....	338
A. Le rejet de la thèse d'une responsabilité internationale « automatique » des Etats d'immatriculation pour dommage causé par les véhicules de leur nationalité... ..	339
B. Le renforcement du rôle de la responsabilité de l'Etat d'immatriculation par la précision de ses obligations internationales	343
§2. Vers un renforcement de l'encadrement étatique de la responsabilité privée	348
A. Le régime de la responsabilité privée pour dommages causés aux tiers prévu par les instruments internationaux du droit de la mer et de l'air.....	348
B. L'encadrement de la responsabilité privée par l'Etat d'immatriculation et la responsabilité subsidiaire de cet Etat.....	353
Conclusion du premier titre.....	363

TITRE II.

L'ATTÉNUATION PROGRESSIVE DE LA PRÉDOMINANCE
DU RÔLE DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

Chapitre 1. Les atténuations de la compétence personnelle de l'Etat d'immatriculation	367
Section I. Le principe de la compétence exclusive de l'Etat d'immatriculation dans l'espace international et ses exceptions	368
§1. La nature de la compétence de l'Etat d'immatriculation et son articulation avec la notion de « juridiction/contrôle »	368
A. Compétence de l'Etat d'immatriculation et exercice de juridiction/contrôle dans les droits de la mer et de l'air	369
B. Compétence de l'Etat d'immatriculation et exercice de juridiction/contrôle dans le droit de l'espace.....	372
§2. Les exceptions à la compétence exclusive de l'Etat d'immatriculation.....	375

A. Les dérogations traditionnelles à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon et leur adaptation aux nouveaux phénomènes	375
1. Les exceptions à la compétence exclusive prévues dans l'article 110 de la convention de Montego Bay face à des nouvelles infractions	376
a. La piraterie « moderne » et le terrorisme maritime.....	376
b. Le transport d'esclaves et le trafic des migrants	380
c. Les émissions non autorisées et les serveurs web installés en haute mer	382
d. La « fraude » du pavillon.....	384
2. Les atténuations de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon non prévues dans l'article 110	385
a. Le trafic de drogue	386
b. La protection de l'environnement et la pêche illégale	387
c. L'« ordre public » et la sécurité <i>lato sensu</i>	391
B. Le caractère exceptionnel de l'exercice d'une compétence exclusive par l'Etat d'immatriculation des aéronefs	394
C. Les dérogations existantes ou potentielles à la compétence exclusive de l'Etat d'immatriculation des objets spatiaux	396
1. Les atténuations existantes au monopole de l'Etat d'immatriculation	396
2. Les exceptions potentielles au monopole de l'Etat d'immatriculation	399
Section II. Le rôle de l'Etat d'immatriculation dans les différentes hypothèses de compétences concurrentes	401
§1. L'affaiblissement du rôle de l'Etat du pavillon lorsque le navire ne se trouve pas dans un espace international.....	402
A. Les compétences concurrentes à l'égard d'un navire qui se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë.....	402
B. Les compétences concurrentes à l'égard d'un navire qui se trouve dans la ZEE .	406
§2. Les compétences concurrentes établies par le droit de l'air	408
A. Les compétences concurrentes à l'égard d'un aéronef qui <i>se trouve sur</i> ou qui <i>survole</i> le territoire d'un Etat ou sa ZEE.....	408
B. Les chefs de compétence concurrente en matière de compétence pénale	410
§3. L'hypothèse des compétences concurrentes à l'égard d'un objet spatial.....	414
Conclusion du premier chapitre.....	415
Chapitre 2. De la question d'un droit de réparation pour dommage causé au véhicule : une protection <i>sui generis</i>	417
Section I. Le droit de protection des navires par l'Etat du pavillon	418
§1. La nature de la protection des navires par l'Etat du pavillon	418
A. Les ambiguïtés de la protection des navires dans la jurisprudence et dans le projet de la CDI	418
1. Les flottements de la jurisprudence	418
2. L'établissement par la CDI d'un droit de réparation au nom de l'équipage.....	425
B. Action étatique directe, action en représentation, action en protection diplomatique : difficulté de la distinction dans le droit de la mer.....	428
§2. L'opportunité de la protection <i>sui generis</i> exercée par l'Etat du pavillon	433

TABLE DES MATIÈRES

A. Intérêt pratique de la protection exercée par l'Etat du pavillon.....	433
B. Nature du droit de la mer et efficacité de la protection contentieuse des personnes privées	437
Section II. Un droit de protection pour les aéronefs et les objets spatiaux ?	439
§1. La protection des aéronefs et des objets spatiaux dans la pratique internationale et dans le rapport de la CDI.....	439
A. La protection des aéronefs et des objets spatiaux dans la pratique étatique.....	439
1. La protection des aéronefs	439
2. La protection des objets spatiaux.....	442
B. Le choix de la CDI de ne prévoir aucun droit de réparation au nom de l'équipage des aéronefs et des objets spatiaux	446
1. Protection de l'équipage des aéronefs	446
2. Protection du personnel des objets spatiaux	447
§2. L'utilité incertaine de la notion de la protection des aéronefs et objets spatiaux dans l'état actuel du droit international.....	449
Conclusion du second titre	453

CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE

CONCLUSION GÉNÉRALE

Bibliographie sélective thématique.....	463
Annexe 1. Législations nationales	487
Annexe 2. Critères des législations nationales sur l'immatriculation des navires.....	499
Annexe 3. Critères des législations nationales sur l'immatriculation des aéronefs.....	517
Annexe 4. Critères des législations nationales sur l'immatriculation des objets spatiaux et les licences pour activités spatiales.....	523
Index Thématique.....	525

NAVIRES AERONEFS OBJETS SPATIAUX

Naufrage du pétrolier « *Prestige* » – 2002 ; fusillade dans le cadre de l’affaire impliquant le pétrolier « *Enrica Lexie* » et le bateau de pêche « *St. Antony* » – 2012 ; retrait du pavillon du navire humanitaire « *Aquarius* » – 2018 ; crash du vol 447 d’*Air France* – 2009 ; disparition du vol MH370 et abatement du vol MH17 de *Malaysia Airlines* – 2014 ; collision entre les satellites « *Kosmos 2251* » et « *Iridium 33* » – 2009 ; croisement à quelques mètres de distance entre les satellites inactifs « *IRSA* » et « *GGSE-4* » – 2020 ... : un petit aperçu seulement des très nombreux incidents et accidents maritimes, aériens ou spatiaux, qui ont eu lieu dans ces vingt premières années du 21ème siècle et à l’origine desquels se trouvaient un ou plusieurs véhicules.

Qu’il s’agisse d’abordages ou d’arraisonnements en haute mer ; de marées noires ou de trafics illicites de tout genre ; d’exercice des pouvoirs de police dans des zones économiques exclusives étrangères ; de catastrophes aériennes ; de collisions de satellites et de débris spatiaux, la question de la nationalité des navires, aéronefs ou objets spatiaux y impliqués s’avère être dans chacun de ces cas de figure absolument cruciale.

Contrairement aux autres biens meubles, ces véhicules affectés à la navigation internationale sont rattachés à un Etat, par un lien de droit public communément appelé nationalité. Le droit international laisse aux Etats le pouvoir discrétionnaire de déterminer les conditions d’attribution et de retrait de cette dernière, sans subordonner son opposabilité internationale à quelque autre exigence que ce soit. Le danger est toutefois que cela favorise un certain laxisme de l’Etat d’immatriculation, ce qui exposerait au risque que des dommages graves soient causés aux personnes impliquées dans les activités de ces véhicules et – surtout – aux tiers. Mais ce sont les obligations internationales imposées et les droits corrélatifs reconnus dans le chef de l’Etat d’immatriculation qui sont déterminants à cet égard et non quelque mystérieuse « effectivité » du rattachement. Cette constatation se vérifie quel que soit le véhicule en cause. La nationalité créée par l’immatriculation constitue donc une institution commune aux navires, aéronefs et objets spatiaux et dont le régime juridique est encadré par le droit international.

Niki ALOUPI est Professeur à l’Université Paris II Panthéon-Assas.

ISBN 978-2-233-00966-1

68 €

Commande soit aux Editions A. PEDONE - 13 Rue Soufflot - 75005 PARIS, soit par télécopie: 01.46.34.07.60 ou sur editions-pedone@orange.fr - 68 € l’ouvrage. 76 € pour un envoi par la Poste.

NIKI ALOUPI - LA NATIONALITÉ DES VÉHICULES EN DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

Le montant peut être envoyé par :

Chèque bancaire

Règlement sur facture

ISBN 978-2-233-00966-1

Carte Visa

N°...../...../...../.....

Cryptogramme.....

Date de validité.....

Signature :

Nom.....

Adresse.....

Ville.....Pays.....