

Le régime d'immatriculation des navires et des objets spatiaux en droit international public

François DANIEL,

Master Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques,
Université de Nantes¹

Introduction

En 2013, un morceau de la fusée du lanceur ukrainien Tsiklon-3 endommagea les antennes du satellite équatorien Pegaso. En conséquence, ce dernier fut dévié de son orbite et arrêta de réagir aux signaux provenant de la Terre².

En 2017, le porte-conteneurs singapourien Wan Hai 301 et le porte-conteneurs Apl Denver enregistré à Gibraltar entrèrent en collision, répandant environ 300 tonnes d'hydrocarbures au large du port de Pasir Gudang à Johor, en Malaisie³.

Ces deux accidents peuvent paraître bien distincts : si les navires sont susceptibles d'évoluer en haute mer, les objets spatiaux, quant à eux, évoluent dans l'espace extra-atmosphérique. Ceux-ci connaissent cependant de nombreux points communs : navires et objets spatiaux n'ont pas de personnalité juridique propre⁴ et sont susceptibles de naviguer sur des espaces soustraits à toute compétence territoriale⁵.

Ces caractéristiques communes posent alors la question d'un lien de droit public entre les navires ou les objets spatiaux et les États.

En effet, « il n'existe pas d'espace sans droit »⁶. S'il existe des espaces soustraits à toute souveraineté étatique, les activités qui occupent ces espaces sont, quant à elles, bien soumises au droit. Il est alors question de la distinction entre la compétence territoriale et la compétence personnelle des États⁷. La haute mer et l'espace extra-atmosphérique sont deux espaces dans lesquels aucune compétence territoriale n'est admise.

La haute mer est définie par la Convention de Montego Bay de 1982 comme « toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel »⁸.

¹ Cet article a été rédigé dans le cadre du séminaire de Droit de la mer et de l'exploitation des océans, assuré par Madame Odile DELFOUR-SAMAMA, année universitaire 2016-2017, Université de Nantes.

² DECOURT Rémy, « Le satellite équatorien Pegaso touché par un débris spatial » [En ligne], disponible sur : < <http://www.futura-sciences.com/sciences/actualites/astronautique-satellite-equatorien-pegaso-touche-debris-spatial-46683/> > (Page consultée le 6 mars 2017).

³ VOYTENKO Mikhail, « Collision of Container Vessels WAN HAI 301 and APL DENVER: UPDATE » [En ligne], disponible sur : < <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2017/16699/collision-container-vessels-wan-hai-301-and-apl-de/> > (Page consultée le 29 mars 2017).

⁴ ALOUPI Niki, *Le rattachement des engins à l'État en droit international public (navires, aéronefs, objets spatiaux)*, Université Panthéon-Assas, 2011, p. 1.

⁵ KERREST Armel, « Droit de l'espace. Droit des activités spatiales. Quelques définitions et remarques sur une approche pluridisciplinaire », *IISL-ECSL symposium on capacity building in space law uncopuos, legal subcommittee Vienne*, Autriche, 26 - 27 March 2007.

⁶ *Ibid.*

⁷ COUSTON Mireille, « Immatriculation des objets spatiaux », *V. JCI. Transport, Fasc. 1650*, 2009, p. 2.

⁸ Article 86 de la Convention de Montego Bay de 1982.

La définition de l'espace extra-atmosphérique est plus controversée. Nous allons donc le définir comme l'espace au-delà de l'espace aérien, bien qu'il n'existe aucune réglementation déterminant la délimitation entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique⁹. Il est intéressant de constater que leurs régimes juridiques sont similaires. On pourrait y voir une *res communis* dans les deux contextes¹⁰, mais les ressemblances essentielles s'articulent autour du principe de non-appropriation¹¹ de ces espaces par proclamation de souveraineté nationale et de son principe corollaire, celui de la liberté d'utilisation par tous les États¹².

En outre, les navires et les objets spatiaux peuvent être affectés à la navigation internationale. Ainsi, la définition légale d'un navire¹³ et les critères conventionnels permettant de déterminer un objet spatial¹⁴ peuvent apparaître comme étant accessoires par rapport à la nécessité de les rattacher à un État ; celle-ci l'est d'autant plus quand leurs activités risquent de causer un dommage aux tiers¹⁵.

En effet, la responsabilité civile du propriétaire d'un navire est parfois insuffisante à la protection des victimes¹⁶. Le rattachement à un État devient alors indispensable, tant pour prévenir des risques et contrôler les navires que pour dédommager les victimes.

Il convient de préciser que seuls les navires civils retiendront notre attention. En effet, le statut juridique des navires publics (navires de guerre¹⁷ ou autres navires d'État utilisés à des fins non commerciales¹⁸) porte moins à confusion.

Le statut juridique des objets spatiaux est cependant plus ambigu. En effet, si le secteur spatial se privatise de plus en plus, il n'est pas encore envisageable qu'un objet spatial soit entièrement privé¹⁹. Le champ d'application des traités du droit de l'espace ne fait aucune distinction entre un objet public et un objet privé²⁰. Les objets spatiaux seront donc abordés en tant qu'objet privé dans cet article.

Ainsi, le rattachement d'un navire ou bien d'un objet spatial à un État est établi par l'*immatriculation*. C'est un acte étatique de droit interne permettant d'identifier le rattachement de ceux-ci à un État. En effet, cette procédure administrative transcrit l'inscription du navire ou de l'objet spatial sur un registre public.

L'obligation d'immatriculation des navires provient de la coutume²¹. La codification de cette règle coutumière apparaît, pour la première fois au niveau international, en 1958 dans l'article 5 de la Convention de Genève sur la haute mer²². Cet article est repris par la Convention de

⁹ RUZIE David, TEBOUL Gérard, *Droit international public*, 21e édition, Paris, Dalloz, 2012, p. 157.

¹⁰ VERHOEVEN Joe, *Droit international public*, Bruxelles, Larcier, 2000, p. 555.

¹¹ Article 87 de la Convention de Montego Bay de 1982 et article II §2 du Traité sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes du 27 janvier 1967.

¹² Article 89 de la Convention de Montego Bay de 1982 et article II du Traité sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes du 27 janvier 1967.

¹³ Article L5000-2 al. 1 du Code des transports « tout engin flottant construit ou équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ».

¹⁴ Article I §b de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974 « L'expression « objet spatial » désigne également les éléments constitutifs d'un objet spatial, ainsi que son lanceur et les éléments de ce dernier ».

¹⁵ ALOUPI Niki, *Le rattachement des engins à l'État en droit international public (navires, aéronefs, objets spatiaux)*, 2011, p. 10.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Article 29 de la Convention de Montego Bay de 1982.

¹⁸ Article 31 de la Convention de Montego Bay de 1982.

¹⁹ ALOUPI Niki, *op. cit.*, 2011, p. 13.

²⁰ *Ibid.*

²¹ LUCCHINI Laurent, *Le navire et les navires*, in *Colloque SFDI, Le navire en droit international*, Pedone, Paris, 1993, p. 11.

²² « Chaque État fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon ».

Montego Bay de 1982 dans son article 91 qui stipule que « chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire ».

La Convention mentionne dans cet article la notion de *nationalité*. Cette dernière exprime le lien juridique, le rattachement qui relie une personne à un État déterminé²³ et est utilisée par extension pour les navires.

Il n'y a cependant aucune référence à la nationalité concernant le droit extra-atmosphérique, bien que l'existence d'un rattachement juridique entre les objets spatiaux et un État n'ait jamais réellement été contestée²⁴.

Le régime d'immatriculation des objets spatiaux est plus récent²⁵. Il est instauré par l'article II-1 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974 qui stipule que « lorsqu'un objet spatial est lancé sur une orbite terrestre ou au-delà, l'État de lancement l'immatricule au moyen d'une inscription sur un registre approprié dont il assure la tenue. L'État de lancement informe le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de la création dudit registre ».

Le régime d'immatriculation des navires, qui s'est développé au fil du temps, peut éventuellement aider à la construction du régime des objets spatiaux²⁶. Cependant, ce dernier, plus récent²⁷, peut probablement répondre à certaines problématiques concernant les navires. Nous insisterons donc, dans un premier temps, sur les ressemblances existantes entre le régime d'immatriculation des navires et celui des objets spatiaux (I), puis, dans un second temps, nous nous intéresserons aux spécificités de ces deux régimes (II).

I – Deux régimes soumis à des exigences internationales analogues

Il convient de relever que dans ces deux régimes, l'immatriculation présente un caractère obligatoire et exclusif (A). En outre, les États doivent déterminer leurs propres conditions d'immatriculation (B).

A. Une obligation d'immatriculation auprès d'un seul État

L'immatriculation d'un navire présente deux caractères communs avec l'immatriculation d'un objet spatial : un caractère obligatoire (a) et un caractère exclusif (b).

a. Le caractère obligatoire de l'immatriculation

Pour naviguer librement en mer, *notamment en haute mer*²⁸, « tout navire doit posséder une nationalité en vertu de laquelle il est directement soumis à l'ordre juridique de l'État dont il bat pavillon »²⁹. Ce principe est repris par la Convention de Montego Bay de 1982³⁰.

En ce qui concerne les objets spatiaux, cette obligation est instaurée par la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974 par les termes

²³ CORNU Gérard, *Vocabulaire Juridique*, Presses universitaires de France, Paris, 2013, p. 606.

²⁴ ALOUPI Niki, *op. cit.*, 2011, p. 18.

²⁵ PANCRACIO Jean-Paul, *Droit international des espaces : air, mer, fleuves, terre*, Cosmos, Paris, A. Colin, 1997, p. 234.

²⁶ ALOUPI Niki, *op. cit.*, 2011, p. 24.

²⁷ COUSTON Mireille, « Immatriculation des objets spatiaux », *V. JCI. Transport, Fasc. 1650*, 2009, p. 3.

²⁸ SENARD Agnès, *L'immatriculation des navires sous pavillon français : bilan et évolution*, 2004, p. 7.

²⁹ ASSONITIS Georges, « Les pavillons de libre immatriculation : des conférences des Nations Unies sur le droit de la mer à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement », *European Transport Law, Vol. XXVI n°4*, 1991.

³⁰ Article 92 §2 de la Convention de Montego Bay de 1982.

suivants : « lorsqu'un objet spatial est lancé sur une orbite terrestre ou au-delà, l'État de lancement l'immatricule au moyen d'une inscription sur un registre approprié »³¹.

L'obligation d'immatriculation s'impose donc aux États. Cette dernière est accompagnée d'une autre obligation, celle de l'exclusivité de l'immatriculation auprès d'un seul État.

b. Le caractère exclusif de l'immatriculation

Ainsi, chaque État doit contrôler le fait que les navires souhaitant s'inscrire sur son registre national ne soient pas déjà inscrits sur un registre étranger³².

En droit de la mer, le caractère exclusif de l'immatriculation est stipulé à l'article 92 de la Convention de Montego Bay de 1982³³. Il semble que le terme *pavillon* employé dans cet article soit synonyme d'*immatriculation* et de *nationalité*³⁴.

Le caractère exclusif de l'immatriculation se retrouve également en droit spatial. En effet, la Convention de 1974 n'interdit pas aux objets spatiaux d'avoir plusieurs États de lancement mais elle stipule qu'il est alors nécessaire, pour ces derniers, de déterminer conjointement un seul État d'immatriculation pour cet objet³⁵.

L'exclusivité de l'immatriculation mène donc naturellement à ce que des conditions d'octroi de l'immatriculation soient fixées. Ces conditions sont, dans les deux régimes, confiées au pouvoir discrétionnaire des États.

B. La compétence discrétionnaire des États en matière d'immatriculation

L'obligation³⁶ de fixer des conditions d'immatriculation est libre pour chaque État (a). Cependant, il convient de relever que la formulation de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974 est plus confuse (b).

a. Des conditions d'immatriculation fixées par les États

Le droit international n'admet pas qu'un navire ou qu'un objet spatial puisse naviguer dans des espaces internationaux sans avoir été au préalable rattaché à un sujet de droit international (États ou bien organisations internationales³⁷). C'est pour cette raison que l'immatriculation est nécessaire. A cet effet, les navires et les objets spatiaux doivent respecter certaines conditions. En vertu du droit international, ces conditions sont fixées librement par les États.

Ainsi, en droit de la mer, chaque État doit fixer les « conditions d'immatriculation des navires sur son territoire »³⁸.

La formulation employée par la Convention relative à l'immatriculation des objets spatiaux³⁹ est toutefois plus abstraite.

b. Une formulation plus confuse en droit spatial

En effet, l'article 2 §3 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974 stipule que « la teneur de chaque registre et les conditions dans lesquelles il est tenu sont déterminées par l'État d'immatriculation intéressé ». L'article 2 §1 de ce même texte fait référence à une « inscription sur un registre approprié dont il [l'État de

³¹ Article II §1 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974.

³² ALOUPI Niki, *op. cit.*, 2011, p. 51.

³³ Article 92 de la Convention de Montego Bay de 1982 « Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État [...]. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage [...], sauf en cas [...] de changement d'immatriculation ».

³⁴ ALOUPI Niki, *op. cit.*, 2011, p. 51.

³⁵ Article 2 §2 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974.

³⁶ ALOUPI Niki, *op. cit.*, 2011, p. 31.

³⁷ Voir II. B. b. *La possibilité aux organisations internationales d'immatriculer leurs propres objets spatiaux*, p. 11.

³⁸ Article 91 de la Convention de Montego Bay de 1982.

³⁹ Article 2 §3 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974.

lancement] assure la tenue ». Un seul État d'immatriculation doit être choisi et devra ainsi assumer la juridiction et le contrôle dudit objet⁴⁰.

Il existe cependant dans les deux cas des conditions d'immatriculation fixées par les États.

Il convient de remarquer qu'il existe également des conditions internationales spécifiques aux deux régimes d'immatriculation.

II – Des caractéristiques propres à chacun des régimes d'immatriculation

Le caractère subsidiaire de la notion d'État d'immatriculation, par rapport à celle d'État du pavillon ou de lancement, apparaît dans les deux régimes. Il n'a cependant pas tout à fait la même portée juridique au regard du droit international (A). En outre, le régime d'immatriculation en droit spatial présente des caractéristiques qui n'existent pas en droit de la mer (B).

A. Le caractère subsidiaire de la notion d'État d'immatriculation

Il convient de rappeler que la *compétence territoriale* d'un État souverain correspond à l'ensemble des pouvoirs qu'il exerce pour réglementer l'activité des personnes physiques ou morales sur son territoire⁴¹. La *compétence personnelle* d'un État est celle qu'il exerce à l'égard d'une personne ou d'un engin rattaché à lui par un lien juridique particulier : la *nationalité* ou son équivalent, *l'immatriculation*⁴².

Afin de procéder à l'immatriculation d'un navire, le droit de la mer exige l'existence d'un *lien substantiel*⁴³ entre l'État du pavillon et le navire. Ainsi, la notion d'État du pavillon se substitue à la notion d'État d'immatriculation en matière de juridiction et de contrôle (a). Le droit spatial, quant à lui, retient une condition territoriale, celle de *l'État de lancement*. Ce dernier est l'État dont la responsabilité est exclusivement engagée en cas de dommage, mais il n'a pas de compétence juridictionnelle (b).

a. La libre immatriculation des navires : l'État du pavillon

Selon le droit de la mer, l'immatriculation d'un navire sur le registre national d'un État est conditionnée par l'existence d'un *lien substantiel* entre l'État du pavillon et le navire⁴⁴. La définition de ce lien n'est cependant pas clairement détaillée et la complaisance d'un État n'est pas sanctionnée⁴⁵. L'immatriculation relève donc de la compétence exclusive des États.

La Convention de Montego Bay ne mentionne que l'État du pavillon⁴⁶. Il convient d'interpréter que la notion d'État du pavillon se substitue alors à la notion d'État d'immatriculation en matière de juridiction et de contrôle. En effet, l'article 94 de la Convention de Montego Bay stipule que l'État du pavillon doit exercer sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon. Ces deux dénominations définissent, la plupart du temps, le même État, exception faite du cas de l'immatriculation parallèle, en cas d'affrètement coque nue⁴⁷.

b. Une obligation d'immatriculation pour l'État de lancement

En droit spatial, la condition d'immatriculation retenue par la Convention sur l'immatriculation des objets spatiaux de 1974 est une condition territoriale : l'État de lancement doit immatriculer ledit objet « au moyen d'une inscription sur un registre »⁴⁸.

⁴⁰ COUSTON Mireille, « Immatriculation des objets spatiaux », *V. JCI. Transport, Fasc. 1650*, 2009, p. 14.

⁴¹ DUPUY Pierre-Marie, KERBRAT Yann, *Droit International Public*, 12e édition, Paris, Dalloz, 2014, p. 87 n°86.

⁴² DUPUY Pierre-Marie, KERBRAT Yann, *op. cit.*, 12e édition, Paris, Dalloz, 2014, p. 97 n° 95.

⁴³ Article 91 §1 de la Convention de Montego Bay de 1982.

⁴⁴ Article 91 §2 de la Convention de Montego Bay de 1982.

⁴⁵ CHAUMETTE Patrick, *La liberté d'établissement ou droit européen du navire*, in BEURIER Jean-Pierre (dir.), *Droits Maritimes*, 3ème édition, Paris, Dalloz, 2014, p. 211 n° 212.11.

⁴⁶ Article 94 de la Convention de Montego Bay de 1982.

⁴⁷ ALOUPI Niki, *op. cit.*, 2011, p. 51.

⁴⁸ Article II §1 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974.

L'État de lancement est défini par le droit international comme « un État qui procède ou fait procéder au lancement d'un objet spatial, [ou] [...] dont le territoire ou les installations servent au lancement d'un objet spatial »⁴⁹.

En matière de responsabilité, les traités internationaux distinguent les compétences de l'État d'immatriculation et celles de l'État de lancement. En effet, si l'État d'immatriculation assume des compétences juridictionnelles et de contrôle⁵⁰, l'État de lancement, quant à lui, possède des compétences d'autorisation et de surveillance continue⁵¹.

La Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux de 1972 stipule que seuls les États de lancement sont responsables, aussi bien en général que financièrement, des dommages causés par des objets spatiaux⁵².

Il est nécessaire de relever qu'il peut exister plusieurs États de lancement pour un même objet. C'est alors aux États de déterminer entre eux celui qui doit immatriculer ledit objet.

Seul le Traité de l'espace de 1967 mentionne les compétences de l'État d'immatriculation. Ce dernier exerce sa juridiction et opère un contrôle sur l'objet spatial inscrit sur son registre national⁵³.

Il convient de préciser que les compétences de l'État d'immatriculation en matière de juridiction sont remplacées par celles de l'État d'accueil, dès lors que l'objet en question est retombé accidentellement sur la terre⁵⁴. Le principe de *compétence territoriale* des États se substitue alors au principe de *compétence personnelle* des États.

B. Les particularités spécifiques au régime d'immatriculation des objets spatiaux

Deux spécificités au régime d'immatriculation des objets spatiaux pourraient intéresser le régime d'immatriculation des navires : la présence d'un registre international (a) et la possibilité pour les organisations internationales d'immatriculer leurs propres objets (b).

a. La présence d'un registre international unique

L'article II §1 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974 instaure la combinaison d'un système de registre national et international. La tenue de ce dernier est assurée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies⁵⁵.

Chaque État d'immatriculation doit informer le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du ou des noms de « l'État ou des États de lancement, du numéro d'immatriculation de l'objet spatial, de la date et du territoire ou du lieu de lancement, des principaux paramètres de l'orbite et de la fonction générale de l'objet spatial »⁵⁶. Cette obligation d'information est à relativiser car l'article stipule que l'État d'immatriculation doit s'acquitter de cette obligation « dès que cela est réalisable »⁵⁷, ce qui laisse aux États une certaine marge de manœuvre.

⁴⁹ Article I-C de la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux de 1972 et article I-A de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974.

⁵⁰ Article VIII du Traité sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes de 1967.

⁵¹ COUSTON Mireille, *Op. cit.*, V. *JCI. Transport, Fasc. 1650*, 2009, p. 14.

⁵² Article II et III de la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux de 1972.

⁵³ Article VIII du Traité sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes de 1967.

⁵⁴ COUSTON Mireille, *Op. cit.*, V. *JCI. Transport, Fasc. 1650*, 2009, p. 13.

⁵⁵ Article III §1 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974.

⁵⁶ Article IV §1 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974.

⁵⁷ Article III §1 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974.

Les informations figurant sur ce registre sont accessibles à tous les États et sont « entièrement libre[s] »⁵⁸. L'intérêt majeur du registre international réside dans le fait que les informations sont harmonisées et que les données sont transmises au niveau international⁵⁹.

L'existence d'un registre international n'est pas la seule spécificité du régime d'immatriculation des objets spatiaux. Contrairement aux dispositions du droit de la mer, les organisations internationales peuvent immatriculer leurs propres objets.

b. Le possible rattachement des objets spatiaux à une organisation internationale

L'article VII de la Convention sur l'immatriculation des objets spatiaux stipule que les organisations internationales intergouvernementales qui se livrent à des activités spatiales peuvent également immatriculer leurs objets, de la même manière qu'un État.

Deux conditions sont cependant requises : premièrement, ladite organisation doit déclarer qu'elle respecte les droits et les obligations stipulés dans la Convention, deuxièmement la majorité des États membres de l'organisation doit avoir ratifiée la Convention sur l'immatriculation des objets spatiaux et le Traité de l'espace⁶⁰.

Néanmoins, cette possibilité est plutôt controversée⁶¹. En effet, prenons l'exemple d'un objet spatial immatriculé sur le registre d'une organisation internationale, aucune disposition ne permet de déterminer qui doit exercer sa juridiction et son contrôle sur ledit objet.

Il convient de remarquer qu'en droit de la mer, une organisation internationale ne peut pas réellement immatriculer un navire sans qu'aucune nationalité étatique ne lui ait été attribuée⁶².

Une question peut alors être posée : l'objet spatial immatriculé par une organisation internationale doit-il être immatriculé sur le registre national d'un État membre de cette organisation ?

Conclusion

Avec une privatisation quasi-totale dans le secteur maritime et une privatisation émergente et active dans le secteur spatial, notamment avec les télécommunications⁶³, la question d'une immatriculation non-étatique peut alors être soulevée.

En effet, il n'est pas impossible que des organisations « multinationales », telles que l'Union Européenne, ou bien non gouvernementales puissent un jour immatriculer leurs propres navires. Dans le secteur spatial, l'Agence Spatiale Européenne a d'ailleurs déjà immatriculé des objets spatiaux.

Nous sommes donc en mesure de nous questionner sur la possibilité de remplacer complètement l'État d'immatriculation au profit d'acteurs privés multinationaux ou bien d'organisations internationales⁶⁴.

Cependant, seuls les États possèdent une compétence personnelle pleine et entière et la possibilité d'engager une responsabilité internationale dans un différend interétatique. Il est intéressant de relever que dans le secteur maritime, le rôle important qu'occupent les acteurs privés complique fortement la situation en matière d'immatriculation, contrairement au secteur spatial qui a su, pour le moment, conserver une présence étatique importante⁶⁵.

Ces différences, illustrant les difficultés pour adopter des solutions uniques pour ces deux secteurs, ne remettent pas en question l'hypothèse de notre introduction : chacun de ces deux régimes d'immatriculation peut inspirer l'autre quant à son évolution.

⁵⁸ Article III §2 de la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique de 1974.

⁵⁹ COUSTON Mireille, *op. cit.*, V. *JCI. Transport, Fasc. 1650*, 2009, p. 9.

⁶⁰ Traité sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes de 1967.

⁶¹ ALOUPI Niki, *op. cit.*, 2011, p. 64.

⁶² *Ibid.*

⁶³ KERREST Armel, « Le droit de l'espace et la privatisation des activités spatiales », *Pedone / Société Française pour le Droit International*, 2003, p.3.

⁶⁴ ALOUPI Niki, *op. cit.*, 2011, p. 493.

⁶⁵ *Ibid.*