



和平利用外层空间委员会

关于航空航天物体可能涉及的
法律问题的调查表：会员国的答复

秘书处的说明

目 录

| | 页 次 |
|---|-----|
| 导言 | 2 |
| 已收到的会员国的答复* | 3 |
| 问题 1：是否可将航空航天物体规定为既可在外层空间中 飞行又可利用本身空气动力特性在空气空间中保留一段时 间的物体？ | 3 |
| 问题 2：适用于航空航天物体飞行的管理制度是否因其位 于空气空间或外层空间而不同？ | 5 |
| 问题 3：考虑到航空航天物体各种不同的功能特征、空气 动力特性和所采用的空间技术及设计特点，是否对这些物 体有特别的管理程序？或是否应对这类物体规定单一的或 统一的管制制度？ | 8 |
| 问题 4：是否航空航天物体在空气空间中被视为航空器， 在外层空间中被视为航天器，包括由此而产生的一切法律 后果？或对于航空航天器的飞行是否根据其目的地而决定 适用航空法或空间法 | 10 |
| 问题 5：管理制度中是否将航空航天物体的起飞和着陆阶 段和从外层空间轨道进入空气空间随后又返回该外层空间 | |

* 捷克共和国、德国、伊拉克、意大利、墨西哥、巴基斯坦、菲律宾和大不列颠及北爱尔兰联合王国。

| | 页 次 |
|---|-----|
| 轨道的情况明确区分为涉及不同程度的管理规定的情况 | 11 |
| 问题 6: 当一国航空航天物体处于另一国空气空间时, 其本国和国际航空法准则是否适用? | 13 |
| 问题 7: 对于航空航天物体重返地球大气层后的飞行通 过是否有先例? 是否存在关于这种飞行通过的国际习惯 法? | 14 |
| 问题 8: 关于空间物体重返地球大气层后的飞行通过是 否有任何国家和(或)国际法律准则? | 15 |
| 问题 9: 对发射进入外层空间的物体实行的登记规则是 否适用于航空航天物体? | 18 |
| 一般性答复 | 19 |

导 言

1. 和平利用外层空间委员会第三十八届会议注意到,在法律小组委员会第三十四届会议上,法律小组委员会议程项目 4(有关外层空间的定义和定界以及地球静止轨道的性质和利用的事项)工作组完成了关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表最后文本。委员会赞同法律小组委员会的看法(A/AC.105/607 和 Corr.1,第 38 段),调查表的目的是征求委员会会员国对与航空航天物体有关的各种问题的初步意见。委员会还一致认为,对调查表的答复可为法律小组委员会决定其如何继续审议议程项目 4 提供一个基础。委员会还赞同小组委员会的意见,认为应请委员会会员国对这些事项发表看法。¹
2. 1995 年 8 月 21 日,秘书长向和平利用外层空间委员会的全体会员国发出了一份普通照会,请各会员国在 1995 年 11 月 30 日之前向秘书处就上述情况提出报告,以便秘书处编写一份载有这些资料的报告提交法律小组委员会第三十五届会议。
3. 本文是秘书处根据 1996 年 2 月 15 日前收到的会员国的资料编写的。该日期之后收到的资料将列入本文件增编。

已收到的会员国的答复*

问题 1：是否可将航空航天物体规定为既可在外层空间中飞行又可利用本身空气动力特性在空气空间中保留一段时间的物体？

捷克共和国

拟议的定义是可将航空航天物体规定为既可在外层空间中飞行又可利用本身空气动力特性在空气空间中保留一段时间的物体。这一定义只能是为工作起见而接受，因为“航空航天物体”一词包括各种航空航天器，有些已经在营运中，有些则仍然处于设计和规划阶段，所以应根据这些情况对这一定义加以进一步审议。不过，其中一些项目已经暂停或甚至被放弃了。

可以这样说：所有这些目前和未来的飞行器在利用航空和航天飞行方面都有一个共同的特点，只是程度不同而已，这种共同点可以使这些飞行器在空气空间中飞行，并进入外层空间。但是另一方面，这些飞行器要达到的用途却不尽相同。除一种似乎主要用于地对地飞行任务的飞行器之外，航空航天物体应提供地球与外层空间之间的运输。这些飞行器的基本用途仍然在于探索和利用外层空间领域，而不是旅客和货物的国际商业运输领域。

德国

“航空航天物体”一词在国际法律文献中尚未出现过，而且在任何国际法律规定中也找不到。对于国际空间法，“航天器”和“空间物体”两个法律术语已得到广泛使用。对于国际空中交通法，国际规定中只能找到“航空器”一词。甚至在关于国家和国际航天飞行的科学和技术出版物中，“航空航天物体”也是一个完全陌生的术语。这些出版物使用“空间运输系统”这个技术术语，因而所指的是现有的两种系统，即已经使用多年的美国航天飞机和前苏联研制的布冷风号航天飞机，该航天飞机只作过一次外空旅行，即在 1988 年。另外，这个技术术语还指未来的空间运输系统，例如 HERMES 号(欧空局)、HOTOL 号(联合王国)、HOPE 号(日本)或德国的 SÄNGER

* 答复按收到时的原样转载。

号以及美国未来的 **NASP** 航天飞机，这些空间运输系统仍然处于规划阶段，有些系统是否能得到研制经费仍有争议，有些系统的研制经费则已经取消。因此，德国代表团的意见是使用含义清楚的现有技术术语“空间运输系统”，而不要在这方面拟定新的定义。

当然，上述这些空间运输系统有一些共同特点，调查表的制作人想通过使用“航空航天物体”一词来表示。从法律上来讲，这些系统都是航天物体，从发射到着陆都是为探索和利用外层空间而设计的，因此受现有的国际空间法规定管辖。另外，在设计上，这些系统重返地球大气层后都象飞机（准确地说象滑翔机）一样在地球上着陆。不过，对于正在充分开发中但外空委员会法律小组委员会尚未充分了解、甚至有时连其本身设计者也尚未了解其特性的航天器，如果要拟定其法律定义，德国代表团感到迟疑不决。

因此，我们建议外空委员会科学和技术小组委员会研究这个问题的技术先决条件，只有在科学和技术小组委员会对这一领域已经完成了--项明确或至少是临时的研究之后，法律小组委员会才应进行其这方面的工作。

伊拉克

可以。

墨西哥

我们认为，适宜在航空航天物体的定义范围内指出，这些物体除能够在外层空间飞行之外，有时候还会利用其空气动力特性或其他特性在操纵或非操纵下进入空气空间飞行，对于后面这种情况，应考虑使用“航空航天物体”一词。

巴基斯坦

可以。这个定义可以暂时认为是适当的。

菲律宾

菲律宾政府同意拟议的定义。美国的航天飞机就是既可在外层空间中飞行又可利用本身空气动力特性在空气空间中保留一段时间的航空航天物体的一个实例。

问题 2：适用于航空航天物体飞行的管理制度 是否因其位于空气空间或外层空间而不同？

捷克共和国

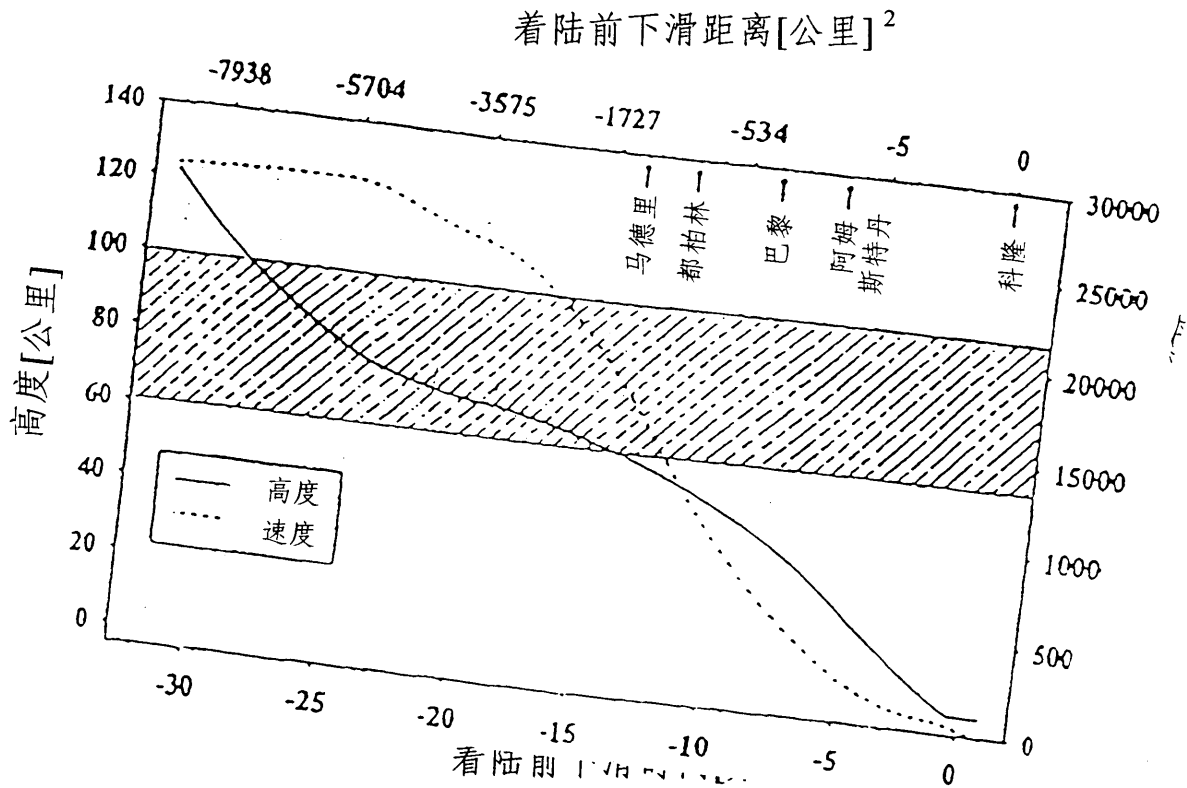
“是否位于空气空间或外层空间”这段话的含义不清楚。如果动词“位于”指的是飞行器根据航空原理和技术在空气空间中的实际飞行和物体根据航天原理和技术飞入和飞离轨道及在轨道中飞行，那么根据目前的状况和航空法，对这个问题的答复将是肯定的。但是，需要考虑到每个空气空间物体的用途对这一答案作进一步的审议（见下文问题 3 和 4 的答复）。

德国

正如在答复问题 1 时所指出，空间运输系统是根据《外层空间条约》第 1 条至第 3 条为探索和利用外层空间而设计的，而且是这一重要领域中最适当的工具之一。因此，根据整个空间法，特别是其中规定的赔偿责任制度，空间运输系统是航天物体，国际空间法适用于其整个飞行，无论是在空气空间还是在外层空间飞行，这一点是毫无疑问的。当然，这并不排除在重返地球大气层后国际空中交通法也可适用，特别是因为国际空中交通法可以干预这些物体重返地球大气层后的飞行。为了说明这一点，已经指出过，现有的全部空间运输系统，即美国的航天飞机和前苏联的布冷风号，以及未来的所有系统，在重返地球大气层后都需要飞行大约 8,000 公里才能够达到其最终着陆点。

为了说明与空间运输系统着陆有关的一些技术问题，我们必须了解，在着陆前的大约 14 - 15 分钟内，其飞行高度低于 60 公里，也就是说，需要采取认真的预防措施，避免与飞机可能发生的相撞。因为这个原因，重返地

球大气层后的空间物体的飞行通道上应保持没有任何空中交通,特别是因为一旦进入降落着陆轨道,重返大气层的航天器便无法象发动机驱动的飞机那样操纵自如。



典型航天飞机重返大气层的这些数据是从美国航天飞机的飞行过程收集的。但是,这些数据也将适用于仍处在规划阶段的所有其他空间运输系统,如 HERMES、HOTOL、SÄNGER、HOPE 和 HIMES,以及美国的国家航空航天飞机 NASP。

在这方面,还应该考虑到,着陆重量为 85 - 100 吨的航天飞机在重返大气层时速度极快。如图 1 所示,从重返地球大气层到着陆这段 8,000 公里的路程只需 30 - 31 分钟(这段时间一架普通由发动机驱动的民用飞机需要飞行大约 9 小时)。

这表明,对于适用于通过外国空气空间重返大气层的空间物体的法律规范,空中交通立法者和航天立法者需要拟定一个共同的解决办法,同时考虑到这些法律制度特别关切的问题。

伊拉克

是的。

墨西哥

关于两种不同的飞行情况,适用的管理制度差别涉及外层空间定界和国家对其空气空间的权利。

巴基斯坦

航空器与航天器之间的明显区别在于航空器的飞行能力来自于外界空气/大气的特性,而航天器则应能在没有空气的任何支持下在宇宙空间飞行。当然,这些区别并不排除存在着既可在陆上也可在水上、既可在空中也可在地面或既可在宇宙空间也可在空气中(例如航天飞机)这样的混合运载工具。航空器与航天器这些区别的一个实际后果是航空器的自由程度较高,而航天器的飞行则由一系列参数决定,如地面发射点的位置和由于航天器轨道下地球的旋转而需要确定的发射速度规模和方向。随着时间的推移,航天器的地面轨迹将跨过航天器轨道倾角内南北纬度之间几乎每一个国家的领土。

另外,同样的大气密度对航空器的飞行至关重要,而对航天器的飞行却是一个阻碍。与空气密度成正比的空气阻力随着高度的降低而增加,造成轨道高度下降,直到某一点时航天器不再能够沿着轨道环绕地球完整地飞行一圈,接着便返回地球。尽管如此,只有在非常例外的情况下,航天器才能够在低于 90 - 100 公里高度的轨道上绕地球运行,因此,如果航天器的高度达到这么低的近地点,航天器必将在下一圈轨道中下落。因此,从技术角度来讲,适用于航空航天物体飞行的管理制度应视其位于空气空间或外层空间而有所不同。

菲律宾

适用于航空航天物体飞行的规则和条例应视其位于空气空间或外层空间而有所不同。

问题 3：考虑到航空航天物体各种不同的功能特征、空气动力特性和所采用的空间技术及设计特点，是否对这些物体有特别的管理程序？或是否应对这类物体规定单一的或统一的管理制度？

捷克共和国

除非对空气空间物体制定了单独的特别规定，否则如果这类物体可以有两种用途，那么的确将面临着关于在我们这个星球周围的空间中进行两类不同活动而规定的两种不同的法律制度。迄今为止，航空法与航天法在基本原则和具体规定方面有很大的差别。这些差别特别涉及如下方面：

- 有关飞行器在空中飞行的合法性，就航空器而言，根据外国允许通过其空气空间飞行的原则，而空间物体的运行则根据外层空间活动自由及其后果的原则；
- 航空器的登记，就民用航空器而言，按照 1944 年《芝加哥公约》规定，空间物体的登记则按照 1975 年《登记公约》规定，在公约对发射进入外层空间的任何物体作出了规定；这两项文书规定了不同的登记方法和要求；
- 赔偿责任，就航空器而言，根据国际条约，部分程度根据本国法，赔偿归属个人；而就空间物体而言，则根据国际法，赔偿归属国际法人，并且应在国际法人之间加以解决。两种制度对赔偿责任基础和范围问题的解决办法和管辖权问题的解决办法也有根本的不同。

但在实践中，可将有些类型的航空航天物体视为航空器，即使这些飞行器的一部分飞行是在外空中，并将有些类型的航空航天物体基本上视为空间物体，因为这些飞行器利用一些空气动力特性只是为了从地球表面起飞和返回地面。

在航空航天物体发展的现阶段，拟订和固定一套单一的法律制度管辖所有这种物体的活动，这样的可能性似乎相当遥远。

德国

对于空间运输系统，目前没有特别的管理程序或国际条例，因为迄今为

止似乎没有必要拟定这些程序或条例。美国航天飞机在外层空间时似乎不需要加以国际管理。至于其重返大气层阶段,美国处于有利的地位,因为其航天飞机重返地球大气层时在公海上空,并不飞越外国领土。美国航天飞机能够在美国领土着陆,所以根据我们所知,尚未发生任何问题。至于在 1988 年作过一次飞行的布冷风号航天飞机,我们不太了解情况。根据莫斯科国家科学和生产集团闪电号飞行弹道学和动力学部 Dudar 先生的介绍,布冷风号在南美洲南部上空脱离轨道,飞越北非,然后可能通过土耳其上空返回加拜科努尔。³ 但是,由于布冷风号目前一直“停飞”,所以似乎没有必要制定条例。至于是否应对空间运输系统制定一套管理制度,对这个问题的答复应推迟到外空委员会科学和技术小组委员会研究了这个问题及这一领域今后的发展并将其研究报告提交法律小组委员会之后。

伊拉克

应制定一套或多套将所涉及的问题都包括在内的管理制度。

墨西哥

对于这些航空航天物体应制定一般性的管理制度,但这种制度中应考虑到可能出现的各种状况或情况。

例如,“穿越大气层的”飞行,带着可维修的机体等直接重返大气层。

巴基斯坦

首先,应该对各种航空航天物体规定一套统一的管理制度。然后,随着国际上有关航天科技的发展,可以对这套管理制度加以补充完善。

菲律宾

菲律宾不清楚对航空航天物体有什么特别管理程序。

问题 4：是否航空航天物体在空气空间中被视为航空器，在外层空间中被视为航天器，包括由此而产生的一切法律后果？或对于航空航天器的飞行是否根据其目的地而决定适用航空法或空间法？

捷克共和国

关于可以或多或少同样达到航空和航天这两种目的的航空航天物体，对这个问题的第一部分（“是否航空航天物体在空气空间中被视为航空器，在外层空间中被视为航天器，包括由此而产生的一切法律后果？”），答复可以是肯定的。另一方面，那些以航空运输为目的的航空航天器，即使须在外层空间飞行一段时间，基本上也仍是航空器，而那些为了升入外层空间或从外层空间降落而穿越空气空间飞行的航空航天物体，则可视为航天器（如目前的航天飞机）。但是，即使是这些物体，如果在目的地以外的其他空间飞行，也需遵守其他法律管理制度的某些原则和规则。

德国

对问题 1 和 3 的答复中已指出，我们认为，国际空间法特别是其赔偿责任管理制度适用于空间运输系统，无论这些系统在空气空间或外层空间飞行。当然，正如在问题 3 的答复中所指出的实际原因，国际和国家航空法规则也将适用。由于没有特别针对空间运输系统的具体国际空中交通条例，所以空中交通立法者和航天立法者应消除这两种管理制度之间不一致之处，以便使空间运输系统可以重返地球，同时考虑到可能受这种飞越影响的国家的合法权益，特别是国际航空的安全利益。

伊拉克

航空航天物体应被视为航空器，而在外层空间时视为航天器，包括由此产生的一切法律后果。

墨西哥

是应解决所涉及的具体问题,但是在空气空间应适用有关的国际法律管理制度,并应考虑对航空航天物体制定单一的法律这种可能性,其中应考虑到空气空间的定界。

巴基斯坦

从技术上来讲,航空航天物体在空气空间时也不应被视为航空器,原因很明显(航空航天物体的设计/建造/发射等特别程序与航空器截然不同)。因此,对于这些物体位于空气空间和外层空间,应根据其目的地制定一套适当的管理制度。

菲律宾

航空航天物体,如美国的航天飞机,是作为航天器设计的,因此应被视为航天器。其可作为航空器操纵的灵活性/能力只是其设计用途的附带功能。

问题 5: 管理制度中是否将航空航天物体的起飞和着陆阶段和从外层空间轨道进入空气空间随后又返回该外层空间轨道的情况明确区分为涉及不同程度的管理规定的情况?

捷克共和国

如果我们对这个问题的理解正确,那么对于作为航天用途的空气空间飞行器(如目前的航天飞机),其起飞和着陆阶段不需要不同程度的管理规定,但条件是必须酌情遵守航空法的原则和规则,以避免违反空中安全规定。但是,能够作为两种用途的航空航天物体,即在空气空间中作为航空器飞行,在外层空间中作为航天器飞行的物体,则在两种空间中应分别遵守航空法和空间法。

德国

如果对空间运输系统制定一套特别的管理制度,那当然需要区分起飞和着陆阶段,因为这两个阶段完全不同。关于着陆阶段,请参照我们对问题 2 的答复。航天物体从其重返地球大气层到着陆的整个着陆阶段大约是 8,000 多公里,而为起飞选择的轨道则非常垂直,其仰角相对地平面约为 70 度或更大些,飞行距离高达 10 - 20 公里的高度。此后,在空气密度足够低的高度,飞行方向逐渐改为较低的仰角,以便进入最终几乎平行的环绕飞行轨道。由于发射通常是在“本”国领土或与某一外国合作进行的,所以这方面的问题尚未出现或可以得到充分解决。

伊拉克

这个问题不够清楚,应该加以澄清。

墨西哥

在管理规定上应该毫无差别;只有操作程序应该加以考虑。

巴基斯坦

对这个问题的回答应是肯定的。只要制定这样一种管理制度,就应该考虑到这个问题中提出的航空航天物体所涉及的典型问题。

菲律宾

航空航天物体进入空气空间、脱离外层空间轨道和随后返回该轨道涉及不同程度的管理规定,在这方面应加以区分。

问题 6：当一国航空航天物体处于另一国空气空间时，其本国和国际航空法准则是否适用？

捷克共和国

本国法和国际航空法准则只应适用于那些可作为航空用途的航空航天物体，而不应适用于那些根本上被视为航天物体的航空航天飞行器。

德国

见上文对问题 2 和 4 的答复。

伊拉克

适用。

墨西哥

正如在回答以上问题 4 时所述，国际和国家航空法应适用于这些物体，应拟定出关于每种情况的特别考虑。

巴基斯坦

应对空气空间和外层空间加以区分。这一方面主要取决于外空委员会多年来关于外层空间定义和定界问题进行的漫长辩论的积极成果。对于航空航天物体，显然不能完全套用目前的国家或国际航空法，需要为此制定一些明确的专门准则。

菲律宾

菲律宾倾向于认为，应适用国际民用航空组织（民航组织）公约。

**问题 7：对于航空航天物体重返地球大气层后的飞行
通过是否有先例？是否存在关于这种飞行通过的国际习惯法？**

捷克共和国

对航天物体升空或降落时的飞行通过权已普遍承认为国际法一条习惯规则这个结论，在空间法的原则中并未得到充分的支持。但是在实践中，到目前为止对出现的这种飞行通过情况并未提出过抗议。应考虑明确承认空间物体的这种无害通过权，即从上空通过时不妨害下面国家的和平、良好秩序或安全，同时还应考虑对这种权利的行使作出更详细的规定，作为使这种实际做法合法化的一种方式。

德国

据我们所知，只有美国经常使用空间运输系统，前苏联只使用过一次，即在 1988 年 11 月 15 日（见以上对问题 3 的答复）。关于美国航天飞机，我们已经指出，这一空间运输系统是从美国领土上起飞的，其重返地球大气层也是飞越公海上空和美国领土，从而在美国着陆，不必为此目的飞越外国上空。至于布冷风号的唯一一次飞行，重返地球大气层后为了在拜科努尔着陆而飞越外国上空的先例仅此一次。但是，我们不了解与这次飞行任务飞越其上空的国家政府进行磋商的情况，也不了解向这些国家政府提供的资料。因此，空间运输系统重返地球大气层后通过空气空间这方面仅有的一个实用先例是美国的先例，迄今为止并未造成任何问题，特别是因为没有影响到任何外国。所以，关于空间运输系统通过外国领土上空，并不存在国际习惯法，因为在这方面不存在任何国际惯例。至于唯一的一次先例，即布冷风号的飞行越过外国领土的上空，这个情况与国际习惯法的形成无关，特别是因为前苏联这个发射国已经不复存在了。

伊拉克

伊拉克方面没有找到这类先例。

墨西哥

是的，有先例，实例包括空间物体落回地球时掉在加拿大和澳大利亚等国。

巴基斯坦

有若干例这类事故，其中包括：

- 1970年阿波罗 13/SNAP 27号重返大气层飞越南太平洋上空，掉在汤加海沟的海底失踪。
- 苏联的核动力源卫星宇宙 - 954号 1978年1月24日落下时穿过加拿大领土上空。
- 空间实验室重返低层大气并最后于1979年7月11日落在澳大利亚领土上。
- 1982 - 83年宇宙 - 1402号发生事故，在公海上空重返地球大气层，下落时发生碎裂，但没有对外国造成损害（这不过是纯属偶然）。

就我们所知，关于航空航天物体这样飞行通过外国领土上空，不存在具体的国际习惯法。

菲律宾

根据菲律宾的经验，不知道关于航空航天物体重返地球大气层后飞行通过的任何先例。

**问题 8：关于空间物体重返地球大气层后的飞行通过
是否有任何国家和（或）国际法准则？**

捷克共和国

虽然没有应该对航天物体重返地球大气层后的飞行通过加以管辖的具体规则，但应当回顾一下的是，国际空间法的一些总则，特别是1967年《外层空间条约》中所载的那些规定，管辖着航天飞行的所有阶段，包括空间物体穿过地球大气层的飞行通过。

德国

见问题 1、2 和 4 的答复。

根据德国法律，《联邦德国航空法》不仅适用于航空器，而且还适用于航天器和火箭等其他物体。《联邦航空法》§ 1* 规定如下：

§ 1 (Freiheit des Luftraums ; Begriff des Luftfahrzeugs)

(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

(2) Luftfahrzeuge sind

1. Flugzeuge
2. Drehflügler
3. Luftschiffe
4. Segelflugzeuge
5. Motorsegler
6. Frei- und Fesselballone
7. Drachen
8. Rettungsfallschirme
9. Flugmodelle
10. Luftsportgeräte
11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte.

Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper gelten als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden.

[§ 1 (空气空间的自由; 航空器的定义)]

(1) 航空器可自由使用空气空间，但以本法和为实施本法而颁布的法令不予限制的情况为限。

(2) 航空器是：

1. 飞机
2. 直升机
3. 飞船
4. 滑翔机
5. 机动滑翔机
6. 无绳索和有绳索控制的气球
7. 轻型飞机
8. 救援降落伞
9. 模型飞机
10. 空中运动设备
11. 为使用空气空间而设计的其他物体。

航天器、火箭和类似的飞行物体在空气空间时视为航空器。]

伊拉克

现行的国家和(或)国际法律准则应适用于重返地球大气层后的航天和航空航天物体。

* 译自德文原文的非正式英译文。

墨西哥

- 《关于各国探索和利用外层空间包括月球与其他天体活动所应遵守原则的条约》；
- 《营救宇宙航天员、送回宇宙航天员和归还发射到外层空间的物体的协定》；
- 《空间物体所造成损害的国际责任公约》；
- 《关于登记射入外层空间物体的公约》；
- 《各国探索和利用外层空间活动的法律原则宣言》；
- 《关于在外层空间使用核动力源的原则》。

巴基斯坦

关于空间物体重返地球大气层后的飞行通过,可能不存在具体的国家或国际法律准则。不过,可以认为下列与空间有关的条约中的一些有关条款有助于拟定这方面的适当法律准则:

| 关于外层空间的条约/公约/协定 | 有关原则/条款 |
|---|---|
| 1. 《各国探索和利用外层空间活动的法律原则宣言》[大会 1963 年 12 月 13 日第 1962(XVIII)号决议] | 第 7 和 8 段 |
| 2. 《关于各国探索和利用外层空间包括月球与其他天体活动所应遵守原则的条约》[外空条约; 大会 1966 年 12 月 19 日第 2222(XXI)号决议] | 第七条和第八条(分别相当于上述第 1 项《1963 年宣言》的第 8 段和第 7 段) |
| 3. 《营救宇宙航天员、送回宇宙航天员和归还发射到外层空间的物体的协定》[大会 1971 年 12 月 19 日第 2345(XXII)号决议] | 第 5 条 |
| 4. 《关于在外层空间使用核动力源的原则》[大会 1992 年 12 月 14 日第 47/68 号决议] | 原则 5 和 7 |

菲律宾

菲律宾不知道菲律宾司法管辖下关于航天物体重返地球大气层后飞行通过的任何法律准则。

问题 9：对发射进入外层空间的物体实行的登记规则 是否适用于航空航天物体？

捷克共和国

对发射进入外层空间的物体实行的登记规则完全适用于根本上被视为空间物体的航空航天物体。这些规则还应适用于可作为航天用途的今后的航空航天器。可同时作为航空和航天这两种用途的航空航天器应加以双重登记，既作为航空器，也作为航天器，除非拟定了在答复问题 3 时所述的单一管理制度。这种管理制度还应包括关于建立本国航空航天物体特别登记册（也许还可建立国际登记册）的适当规定。

德国

根据《登记公约》的具体措词，我们对这项公约的适用性没有任何怀疑。

伊拉克

适用，但物体应为发射至外层空间的物体。

墨西哥

是的，这是可能的，也是必要的，因为一些这类物体今后将经常同时作为航天和空间物体运行。

巴基斯坦

航空航天物体应有别于在第 2 个问题答复中所述的航空器。《关于登记射入外层空间物体的公约》[大会 1974 年 11 月 12 日第 3235(XXIX)号决议]

第 1 条对“航天物体”一词的定义是包括一个航天物体的组成部分以及航天物体运载火箭及其零件。因此，该公约的条款应适用于发射至外层空间的所有航空航天物体。

菲律宾

应将航空航天物体作为一个不同的类别来处理，因此，应向一个不同的机构登记。

一般性答复

意大利

意大利政府对调查表作了仔细的审查，其中提出的法律问题不容易解决，这是因为这些法律问题涉及复杂的问题；因此，需要对各个方面进行彻底的审查。

意大利政府赞赏有机会在一个合适的“论坛”参加审查这个问题，以便对现有国际法进行综合。不过，意大利认为，目前提出的这个问题不应引起对空气空间和外层空间定义这个有争议的问题重新进行讨论，而且不应将这个问题作为其条件。

大不列颠及北爱尔兰联合王国

联合王国政府承认这个问题的重要性和对航空航天物体这一领域法律问题进行审议所可能具有的深远意义，但感到遗憾的是，目前对调查表不能提供一个协商一致的答复。我们将对这个问题不断加以审查，并在适当的时候向和平利用外层空间委员会提交一份答复。

注

- ¹ 见《大会正式记录，第五十届会议，补编第 20 号》(A/50/20)，第 117 段。
- ² Benkö, Marletta/Gebhard, Jürgen, *Delimitation of Outer Space and Outer Space Activities Including Problems to the Free("Innocent") Passage of Space Craft Through Foreign Air Space for the Purpose of Reaching Orbit and Returning to Earth*, in Benkö/Schrogl(editors), *International Space Law in the Making: Current Issues in the United Nations Committee for the Peaceful Uses of Outer Space*, p.123. Forum for Air and Space Law, Editions Frontières, Gif Sur Yvette.
- ³ Dudar, E. N. *Flight Dynamics Analysis of Aerospace System with Subsonic Carrier Plane*. Russian/Ukrainian/German Symposium on Space Transportation and Propulsion. DGLR Bericht, 26-28 May 1993.