



和平利用外层空间委员会  
法律小组委员会  
第四十三届会议  
2004年3月29日至4月8日，维也纳  
临时议程\*项目 8(a)  
与外层空间的定义和划界有关的事项

对关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表的答复的  
分析性摘要

秘书处的说明

目录

|  | 页次 |
|--|----|
| 一. 导言 .....                              | 2  |
| 二. 对关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表的答复的分析性摘要 ..... | 2  |

\* A/AC.105/C.2/L.247。



## 一. 引言

1. 在和平利用外层空间委员会法律小组委员会 2003 年第四十二届会议上，关于外层空间定义和划界事项工作组商定，秘书处应当尽可能编写一份从会员国收到的对关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表的答复的分析性摘要(A/AC.105/635 和 Add.1-10)。工作组商定，摘要应由工作组在法律小组委员会下一届会议上审议，以期就是否有必要在工作组内继续审议关于航空航天物体的调查表的问题作出决定(A/AC.105/805，附件二，第 8 段)。法律小组委员会核可了工作组的报告。
2. 本摘要是秘书处根据该要求编写的，综合了自 1996 年调查表首次分发以来从各会员国收到的对关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表的答复。

## 二. 对关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表的答复的分析性摘要

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

3. 下列会员国提交了对问题 1 的答复：阿尔及利亚、阿根廷、贝宁、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、捷克共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、斐济、德国、希腊、印度、伊拉克、意大利、哈萨克斯坦、黎巴嫩、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯洛伐克、南非、阿拉伯叙利亚共和国、土耳其、也门。
4. 一些会员国核可了问题 1 中提供的定义，而另一些会员国提交了对此定义的评论和建议。这些评论和建议可以归纳如下：
  - (a) 对于“一段时间”的定义表达太模糊，需要进一步明确；
  - (b) 拟议定义所依据的标准只有两条：一个物体在外层空间中飞行的能力和其在空气空间中保留一段时间的能力。随着航空航天物体在设计上越来越复杂，其定义必须建立在更多的标准上；
  - (c) 为了强调航空航天物体的主要功能，并服务于空间活动，有必要在结尾加入下面的短语以使拟议的定义完整：“……[主要][专门]为空间目的”；
  - (d) 应该提供有关航空航天物体特性的补充资料以确保其法律定义与国际空间法相一致。此外，使用“航空航天物体”这一用语可能会与其他常用的用语，如“航空器”，“航天器”或“空间物体”相混淆。如果要使用“航空航天物体”这一用语，对其的定义应联系国际法律案文中出现的其他用语；
  - (e) 将来应对这一定义作进一步审议，因为“航空航天物体”一词包括各种航空航天器，其中有些已经在营运中或已经过测试，有些则仍然处于设计、规划或者试验阶段。

(f) 定义应提到航空航天物体的一般目的或它们通常执行活动的类型，以便更加精确。同样，“一段时间”这几个字可能含义模糊，应当更具体些。

(g) 所建议的航空航天物体的定义是可以接受的，但仅限于航空航天物体正在执行一项空间任务。

5. 另一个国家指出，航空航天物体也可以“停留”在某些特殊的具有战略重要性的位置上，如类似地球—月球或地球—太阳等“双”天体系统的拉格朗日点，而不消耗任何能量。因此，该国建议，定义还应在“飞行”这两个字后面加上“或者停留在”这几个字。该国还进一步指出，最近的将来可能发生的在其他行星大气层中的“飞行”不应排除在该定义之外，可能需要考虑针对这些飞行的特别预防措施。

6. 有的国家认为，以既能在空气空间中运动又能在外层空间中移动这一双重能力为唯一基础下定义可能会使这个定义过于笼统，因而会包括许多其他物体，这些物体由于其他具体的特性可能需要一种单独的制度。不过，也有国家认为，如果意图是包括所有的空间运载系统，例如导弹、火箭和航天飞机，及其有效载荷，那么问题 1 所给出的定义是正确的。该国还指出，该定义也包括弹道导弹、未来的高超音速运载系统等等，而这可能不是该定义的意图。因此，在这方面还需要更详细的资料。

7. 有的国家认为，一个物体只有在设计用来探索外层空间的情况下才能被称作空间物体，而外层空间的地位应与公海一样。

8. 有的国家认为，本定义中“在空气空间中保留一段时间”几个字可能被误解，被理解为指航空航天物体能够静态地停留在空气空间中。因此建议以“在空气空间中运动”一语代替“在空气空间中保留”的字样。

9. 有些国家指出，所建议的定义确实反映了航空航天物体在空气空间中保留和在外层空间中飞行的技术能力。在这方面，有的国家认为，该定义并未指明航空航天物体的功能，定义还应包括飞行任务的目的。

10. 有的国家认为，该定义应当与和平利用外层空间委员会科学技术小组委员会合作拟定。

11. 有的国家认为，尽管该定义明确排除了天然形成的物体，但是应当明确，“航空航天物体”是用于在外层空间作业的物体，鉴于其空气动力学特性，仅仅为了到达外层空间或返回地球而在空气空间中飞行。该国建议，用“航天飞船”或“航天器”指人造装置会更为精确，以便将这类物体同可能还包括自然物体的“航空航天物体”区分开来。

12. 一些国家提出下列替代定义：

(a) 航空航天物体是既可在外层空间中飞行又可利用自身空气动力学特性在空气空间中运动的物体；

(b) 航空航天器是可利用自身推力和转向系统飞行到外层空间并可利用自身空气动力学特性在空气空间中保留一段时间和在某些情况下重返地球大气层的物体；

(c) 航空航天物体可以定义为能够在外层空间中飞行和在发射阶段或返回地球时的连续飞行过程中在空气空间中运动的物体；

(d) 航空航天物体是可以在外层空间或空气空间中飞行并能够在两种环境下开展活动的物体；

(e) 航空航天物体是可飞行到任何高度，并且在任何高度时其高度、方向和速度都受到人为控制的人造物体。

**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有所不同？**

13. 下列会员国提交了对问题 2 的答复：阿尔及利亚、阿根廷、贝宁、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、捷克共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、斐济、德国、希腊、印度、伊拉克、意大利、哈萨克斯坦、黎巴嫩、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯洛伐克、南非、阿拉伯叙利亚共和国、土耳其、也门。

14. 一些国家同意，适用于航空航天物体飞行的管理制度应当根据其是位于空气空间或外层空间而有所区别。其中一些国家的观点是基于下列理由：

(a) 由于航空航天物体在不同的环境中运行，而且功能不同，因此法律要求也不同；

(b) 航空航天物体可以解释为在空气空间中穿行并能在外层空间飞行。根据 1944 年《国际民用航空公约》(“芝加哥公约”)第 1 条，各国对其领域上空的空气空间均拥有完全和排他的主权。然而，外层空间不受国家分配限制，任何一国不得对外层空间或天体宣称主权。因此，在空气空间中运行的航空航天物体由国际航空法管辖，而在外层空间运行的航空航天物体应当由国际空间法原则管辖；

(c) 适用于各种介质的物理限制和物理定律有重大差别，特别是航空航天物体的着陆条件需要明确规定。

(d) 如果“位于”一词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，那么对这个问题的答复将是肯定的。

(e) 在空气空间，工作方式是需氧的(利用空气进行燃烧，例如喷气推进的航空器)，而在外层空间，工作方式是无需氧的(运载工具上载有氧气，例如火箭)。

15. 一些国家不同意适用于航空航天物体的飞行的管理制度应当根据其位于空气空间还是外层空间而有所区别。这些国家的观点是根据以下理由：

(a) 由于发射仍是一种空间活动，因此应当由同样的管理制度管辖。空气空间仅仅是航空航天物体飞行通过的中间介质；

(b) 航空航天物体在空气空间之上飞行，已超出任何一个国家的领土和领水；

(c) 管理制度应当由活动的性质决定（而活动应当由一项公约或其他协定来规范），而不是由该物体在某一时间所处的空间地位来决定。

16. 一些国家认为，有必要考虑进一步制订某些国际航空法和国际空间法的准则，特别是那些与所遭受的损害或营救飞行员等国际赔偿责任有关的准则。

17. 有些国家认为，考虑到既可穿越空气空间又可在外层空间中飞行的航空航天物体的技术特性以及已经实现和有待实现的技术发展等方面因素，应当为航空航天物体的飞行拟订新的特别管理制度。

18. 有些国家指出，过境条件并非一成不变，它们的适用取决于各国的法律。这些国家认为，穿过地球大气层只是操作性的，并不影响飞行任务在统一制度中的最终目的。

19. 另一个国家认为，适用于航空航天物体飞行的管理制度并不因为该物体处于空气空间或外层空间而有所不同。

20. 有些国家倾向于确定航空航天物体的功能和用途的方法。这些国家认为，不应当制定一种被管理的主体与物体的飞行或其飞行所处的位置联系起来的管理制度，从物体的用途和功能的角度对其进行考虑要更好一些。在这方面，有些国家指出下列问题：

(a) 如果“航空航天物体”被设计用来探索和用于外层空间，则适用空间法规是顺理成章的，特别是在出现损害时的赔偿责任方面。然而，如果“航空航天物体”具有与空中运输有关的用途，则可以适用国际空中交通法。用途的这种双重性可能会造成意义含糊不清，并在出现事故时造成法律适用的冲突。

(b) 适用于飞行的管理制度应取决于航空航天物体所执行的飞行任务的目的。航空法制度应适用于从地球到地球运送材料或人员的航空器。当航空航天物体飞行任务的主要目的是探索外层空间时，应适用空间法。适用于航空航天物体飞行的管理制度可根据该物体是位于外层空间还是空气空间来确定。

(c) 航空航天物体在发射和在轨阶段作为空间物体运行，而在返回大气层和着陆阶段作为航空器运行。也就是说，其设计特性和功能使其既能在空气空间又能在外层空间运行。

21. 一些国家指出，航空航天物体在某一国家管辖范围内的区域里运作时，由该国的法律和国际航空法管辖。其中有些国家强调，如果一个航空航天物体穿过另外一个国家的空气空间是其发射或返回着陆时直接穿越外层空间的一部分，而且只是附带穿过，则它将受国际空间法原则的管辖。

22. 有的国家认为，发射到外层空间的航空航天物体，尽管在其飞往外层空间目的地的途中要顺便穿过空气空间，但它们仍然属于发射国。因此，适用于航空航天物体的是空间管理制度，而不是航空航天物体顺便通过的空气空间所在国的航空管理制度。

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，是否有对这些物体的特别管理程序？或是否应对这类物体制订单一或统一的管理制度？

23. 下列会员国提交了对问题 3 的答复：阿尔及利亚、阿根廷、贝宁、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、捷克共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、斐济、德国、希腊、印度、伊拉克、意大利、哈萨克斯坦、黎巴嫩、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯洛伐克、南非、阿拉伯叙利亚共和国、土耳其、也门。

24. 一些国家建议对航空航天物体采用某种法律制度。这些国家在提到这种制度时使用了不同的用语，例如“单一”、“多重”、“统一”和“特别”等，它们的观点基于下列看法：

(a) 需要有一个这样的制度来确定航空航天物体并澄清它们的法律地位，同时考虑到关于国家领土主权的规则；

(b) 应当在深入研究后制定这样一个制度，因为航空航天技术的发展可能会意味着今后将需要建立一个特定制度以考虑到现行国际航空法和空间法尚未规定的情况；

(c) 该制度应当在现有条约特别是与赔偿责任有关的条约的基础上制定；

(d) 该制度在发生对第三方的损害的情况下对于确定赔偿责任也可能是有用的；

(e) 该制度可以在适用管理制度方面提供同一性以及空间物体的地位有关的简单性；

(f) 该制度可以帮助确认航空航天物体及其法律地位，而不违背现有航空法和空间法；

(g) 应当制定该管理制度，以避免由于越来越多地使用航空航天物体的外层空间活动所可能导致的法律混乱。并且，应当由中立的有关国际组织制定此类特别管理程序。

(h) 有必要在登记、赔偿责任和交通管制方面为航空航天物体制定特别管理程序；

(i) 由于技术的不断发展，可能产生现行航空管理制度和空间管理制度未做出规定的情况，因此在制订管理制度时应当考虑到这些新的情况并阐明其法律地位，同时应考虑到国家的领土主权。

(j) 考虑到空间物体、其特点和用途的多样性以及因此造成的为其制定一个统一管理制度的困难，应当对每一类空间物体采用一个管理制度。

25. 有一种观点认为，尽管有必要对所有空间物体采用统一的管理制度，但是由于空间物体的特性类似于航空器，因此在其逗留空气空间期间应考虑适用航空条例。

26. 有的国家认为，除非对航空航天物体制定单独的特别规定，否则，如果这类物体能够有两种用途，那么它们的确将分属有关在地球周围空间中进行这两类不同活动的两种不同的法律制度。该国指出，目前，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。

27. 有的国家认为，在航空航天物体发展的现阶段，并无制订这类程序的紧迫必要性。随着这类物体的日趋多样化和数目的增加，以及围绕其运营而发生的各种事故的可能性增多，补充和制订空间法和航空法领域的准则以考虑到航空航天物体特性的问题可能都会提出来。到那时，考虑是否应实行某些将航空航天物体通过其领土上空气空间的事宜通知有关国家的程序，将是十分重要的。

28. 有的国家认为，如果不扩展“航空航天物体”的概念，把拟议的“纯空间物体”（即具有航空航天物体的所有功能但不能在空气空间飞行的物体）包括在内，则可以考虑一种类似于航空航天物体的管理制度。该国认为，由于可适用的国际法中不存在管理各种各样此类物体的特别安排，并且考虑到将来此领域可能的技术发展，一个单一的和统一的管理制度在现阶段似乎没有必要。

29. 有的国家认为，最好的解决办法是通过在空间法中纳入自由通过或无害通过等概念和在航空法中改进这些概念来改进现有法律框架。该国还建议，应当修订空气空间飞行速度模型。

30. 有一种观点认为，在外层空间开展活动的国家的义务是一样的，而不论有关航空航天物体的性质为何。

**问题 4. 航空航天物体是否在空气空间时即被视为航空器而在外层空间时即被视为航天器，并涉及由此而产生的一切法律后果？或者航空航天器飞行期间根据飞行目的地要么适用航空法，要么适用空间法？**

31. 下列会员国提交了对问题 4 的答复：阿尔及利亚、阿根廷、贝宁、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、捷克共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、斐济、德国、希腊、印度、伊拉克、意大利、哈萨克斯坦、黎巴嫩、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯洛伐克、南非、阿拉伯叙利亚共和国、土耳其、也门。

32. 有些国家认为，航空航天物体的飞行全程应适用空间法。这些国家提供了空间法是管制规定的主要来源的例子，特别是：

(a) 在航空航天物体主要用于外层空间活动的情况下。在这种情况下，对于航空航天物体飞行，在其（从地球或平台）起飞至到达目的地（进入轨道或着陆）的整个飞行过程中，应当适用空间法。

(b) 鉴于航空航天物体的独特性质，当航空航天物体在外层空间时应适用空间法。航空航天物体位于外层空间时应被视为航天器，并涉及由此产生的一切法律后果，包括《关于登记射入外层空间物体的公约》（大会第 3235(XXIX)号决议，附件，“登记公约”）规定的各项义务。当航空航天物体在其飞行的大部分时间是位于空气空间并用于地球到地球运输时，也可以考虑此种飞行的目的地。

33. 有些国家指出，在制定出针对航空航天物体的特别管理程序之前，在空气空间，特别是在某个国家的领空飞行的航空航天物体应被视作航空器，而位于外层空间的航空航天物体则应被视作受空间法管辖的空间物体。不过，有一种观点认为，这些规则的适用方式根据空间物体的性质不同应有所区别，航空法应当对穿过空气空间以到达外层空间的空间物体的飞行制订特别准则。

34. 有些国家将航空航天物体的用途及/或目的地看作是确定一个物体应当被看作是航空器还是航空航天物体的一个重要因素。那些用于航空运输的航空航天器，即使它们能在外层空间飞行一段时间，将仍然被视为航空器，同样，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，则可视作航天器。然而，另一个国家指出，根据所处位置或飞行目的地而将一个物体分为航空器或航空航天物体将引起混淆，并给实际执行造成困难。

35. 有的国家认为，航空航天物体在空气空间中飞行时视为航空器，而在外层空间中飞行时视为航天器，涉及由此而产生的一切法律后果，条件是对安全和赔偿责任的问题应当适用较高的标准。然而，当穿过空气空间是往返外层空间的直接连续行程的一部分时，该物体应当视作为航天器。另一个国家认为，航空航天物体在空气空间逗留时不应当被视为航空器。该物体的原定目的地应当是确定其应被认作航空航天物体或航空器的决定因素。只要遵守了通知义务，就不用考虑飞行目的地。

36. 有些国家支持建立适用于整个飞行过程的特别管理制度。其中一些国家建议，应当考虑该物体的用途和某次飞行的目的地。另一些国家认为，根据现行的国际法，航天器被认为是在外层空间飞行的物体，航空器是指在空气空间飞行的物体。升降时在空气空间飞行的航天器，可在其航程的这一部分视为航空器，任何为航空航天物体建立的特别管理制度都必须界定该物体在空气空间中飞行时所涉法律后果的范围。

37. 有一种观点认为，位于空气空间的航空航天物体不应被视为航空器，因为它们的设计、操纵和着陆程序总是应用特殊规则。但还是应当考虑到现有的国际航空规则以及国家立法和空中交通安排。

**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特别区分为涉及不同程度的管理规定的情况？**

38. 下列会员国提交了对问题 5 的答复：阿尔及利亚、阿根廷、贝宁、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、捷克共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、斐济、德国、希腊、印度、伊拉克、意大利、哈萨克斯坦、黎巴嫩、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯洛伐克、南非、阿拉伯叙利亚共和国、土耳其、也门。

39. 一些国家同意，由于下列原因，起飞和着陆阶段应当加以区分而且涉及不同程度的管理规定：



(a) 如果一个在空气空间中运动的航空航天物体被视为航空器，那么起飞和着陆都将受航空法准则的约束，因为航空法规范了航空导航的技术行为。如果要为航空航天物体建立一个特别管理制度，则必须考虑到各种类型的航空航天物体起飞和着陆的技术特性，以便确定单一制度是否较为适宜或者是否应当根据有无穿越空气空间的运动对这两个阶段适用不同的准则；

(b) 这两个阶段应当区分开来，特别是如果一航空航天物体能够作为航空器起飞和飞行，包括能够从空气空间自我发射到外层空间然后作为航天器运行；而且，如果已发射到外层空间的物体在重返地球大气层之后能够作为航空器独立运行，从而推迟着陆，也是这样；

(c) 由于航空航天物体的起飞和着陆阶段被视为应当加以区分的阶段，因此空间法和航空法都应当对这些阶段给予特别关注。例如，应当考虑自由通过、无害通过和速度模型等概念。

40. 由于下列原因，一些国家不同意起飞和着陆阶段应加以区分并涉及不同程度的管理规定：

(a) 在尚无实用性航空航天物体，因而也没有有关做法的情况下，不存在允许航空航天物体在重返地球大气层后无需事先同意就通过外国空气空间的习惯国际法规则；

(b) 如果目的是为了简化管理制度，就没有必要为起飞和着陆阶段制定特别的规定；

(c) 没有理由制定不同程度的管理规定，因为航空航天物体的所有运动阶段都应当由空间法来调整。

41. 有一种观点认为，根据现行的法律制度，尚无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区分为涉及不同程度的管理规定的特别管理制度。

42. 有些国家认为，在航空航天物体经过另一国的领空时，有关该国的主权和安全问题可以适用国际航空法或有关国家的国内法。

43. 有一种观点认为，如果航空航天物体可以在空气空间中飞行一段时间，就应当采用不同程度的管理规定，尽管一般空间法准则将管辖这类物体的大部分飞行过程。

44. 有一种观点认为，能够在空气空间中作为航空器飞行和在外层空间中作为航天器飞行的物体，在空气空间和外层空间中运行时应分别遵守航空法和空间法。将来应结合一般空间交通管理规定制订这类物体起飞和着陆阶段的管理规定。由于这类物体的不同性能，这两种机动动作的管理规定都可能有所不同。

45. 有一种观点认为，虽然目前没有专门管理进入国家空气空间阶段的航空航天飞行的生效规定，但为了一致起见，应当仅仅规范航空航天物体在空气空间的无害通过。

46. 一些国家认为，在适用于航空航天物体的管理制度中应设想特别的法律程序或规则，并应考虑到下列问题：

(a) 这种管理制度对于着陆阶段尤其重要，由于种种原因，着陆阶段有时会造成损害，特别是如果在这一阶段中该航空航天物体跨越另一国的空气空间的话；

(b) 这类规则可以规定起飞和着陆阶段的无害通过权以及穿越国内空气空间和国际空气空间飞行的空中交通管制程序；

(c) 应将起飞和着陆阶段同从轨道进入空气空间和从空气空间返回轨道的阶段区分开来。

**问题 6. 当一国的航空航天物体处于另一国的空气空间时，是否适用国内和国际航空法准则？**

47. 下列会员国提交了对问题 6 的答复：阿尔及利亚、阿根廷、贝宁、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、捷克共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、斐济、德国、希腊、印度、伊拉克、意大利、哈萨克斯坦、黎巴嫩、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯洛伐克、南非、阿拉伯叙利亚共和国、土耳其、也门。

48. 一些国家同意当一国的航空航天物体处于另一国的空气空间时应适用国内和国际航空法准则。这些国家还提出以下几点看法：

(a) 如果进入这种空气空间仅仅是直接起飞或着陆后顺带发生的，则国内和国际空间法准则将不予适用；

(b) 如果各国的国内法之间差别太多，可以对国际航空法加以修正，使这些规则和条例统一起来，以便于航空航天物体能够穿越另一国的空气空间；

(c) 目前，航空航天物体穿越空气空间时被视为航空器，因此应由国内和国际航空法准则管辖；

(d) 适用的准则应是符合空间物体特性的特别准则，空间物体的特性和目标不同于航空器的特性和目标；

(e) 如果航空航天物体要穿越另一国空气空间，应提前将发射场和飞行路线的详细情况通知该国，并应对飞行进行协调；

(f) 只要该物体同时具有飞机和空间物体的特性，为了国家安全或航空安全之目的，国际航空法和相关的国内航空法将予适用。

49. 有的国家认为，由于航空航天物体的无害通过应受空间法管辖，因此国内和国际航空法准则将不予适用。应缔结国际协定，以处理紧急情况，特别是当航空航天物体必须着陆于、飞越、进入或离开发射国以外的国家的领土时。另有一个国家认为，如果航天器越出飞离和返回路线飞越空气空间，则该航天器应不再受空间法的约束。

50. 有的国家认为，可以审查以条约形式对物体进入轨道时和在其从轨道返回时和平（无害）通过另一国空气空间的权利制订法规的可能性。该国指出，有必要考虑到以地球到地球和以地球轨道飞行的特点，尤其是如果进行以地球到轨道飞行的物体实际上无法满足航空法的所有不同要求的话。

51. 有一种观点认为，有必要结合空中航行现有规则对这类飞行活动进行审查，以找出对可能的干扰的解决方法。

52. 有的国家认为，航空航天物体应由空间法管辖，并在其处于（《登记公约》第一条所定义的）发射国、着陆国（包括在紧急情况下）或任何其他第三国的空气空间时应视为航天器。该国还指出，一国将任何飞行物体作为航空器或者航天器在适当的登记簿上登记，是确定适用法律的正式标准。不过，在这两种情况下，均应适用有关空中航行安全的航空法准则。

53. 有的国家认为，国内和国际航空法准则只可适用于那些可具有航空用途的航空航天物体，而不应适用于那些基本上应视为空间物体的航天器。但即使具有航天用途的航空航天物体也必须遵守某些航空法准则，特别是在其穿越另一国的空气空间时，应遵守该国对空气空间拥有完全和排它主权的原则。

54. 有的国家认为，一国有权或必须依据属地原则或国籍原则或同时依据这两种原则对穿越其空气空间的物体行使管辖权，除非国际法禁止行使这种权利。在这方面，该国进一步指出，航空航天物体应由其实际所在国的法律管辖（属地原则）；应由该物体的登记国的法律管辖（国籍原则）；就《统一国际航空运输某些规则的公约》所规定的乘客和货物损失赔偿之目的而言，适用属地原则还是国籍原则取决于该航空航天物体是作为航空航天物体还是作为航空器登记的。

55. 有的国家认为，这一问题表明空气空间和外层空间的划界非常重要。鉴于一国对其领土之上的空气空间拥有主权，其国内航空法可适用于外国航空航天物体。该国得出的结论是，在这种情况下，一国的航空航天物体穿越另一国的空气空间须得到许可。

**问题 7. 是否已有航空航天物体在起飞和/或重返地球大气层期间飞行通过的先例？是否已有关于这种飞行通过的习惯国际法？**

56. 下列会员国提交了对问题 7 的答复：阿尔及利亚、阿根廷、贝宁、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、捷克共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、斐济、德国、希腊、印度、伊拉克、意大利、哈萨克斯坦、黎巴嫩、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯洛伐克、南非、阿拉伯叙利亚共和国、土耳其、也门。

57. 一些国家提供了航空航天物体在起飞和/或重返地球大气层期间飞行通过的下述先例：

(a) 目前正在发展演变的国际惯例表明，一国主权范围不包括人造地球卫星最低近地点轨道（约海拔 100 公里）以上的空间。空间物体飞越外国领土上空的情况屈指可数。对于空间物体低于 100 公里高度的飞行，登记国根据友善

原则向有关国家提供了飞越其领空的相关资料。例如，1990年3月，美利坚合众国向前苏维埃社会主义共和国联盟（苏联）通报了有关亚特兰蒂斯号航天飞机最后飞行阶段的资料。通报的资料中包括关于该航天飞机计划飞越前苏联东部地区特定地带上空的飞行轨道的一般数据，并指出了该飞行器在脱离轨道降落过程中预计飞越该国领土上空的时间、其进入地球大气层公海上空之前在该空气空间的最低飞行高度以及该飞行器状况的技术细节。这些资料是在飞越开始之前数小时才收到的，而且是出于礼让惯例发送的。当时曾达成了一项协议，所提供的这些资料不得视作确立了一个先例。不过，这类资料的发送大致勾划出向各国提供通知可遵守的程序；

(b) 俄罗斯联邦与哈萨克斯坦共和国 1994年3月28日《关于利用拜科努尔发射场的主要原则和条件的协定》对这种飞行通过作出了规定；

(c) 其他情况涉及回收卫星残骸。在阿根廷，某一卫星残骸的所有国在回收残骸时进行了合作，对该物体在降落地面时造成的损害提供了付款和赔偿。此外，国际空间法准则，特别是《空间物体所造成损害的国际责任公约》（大会第2777(XXVI)号决议，附件，《责任公约》）和《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》（大会第2345(XXII)号决议，附件）也对管辖这些事项作出了规定；

(d) 前苏联“暴风雪”号航天飞机在唯一一次飞行的重返阶段曾飞行通过土耳其的空气空间。不过，“暴风雪”号航天飞机缺乏自主操纵性，使其不能被视为航空器。即使可以就“暴风雪”号未经事先同意飞行通过土耳其空气空间一事找到法律规则作为依据，但同样的法律规则也许并不适用于被设计成具有自主操纵性的航空航天物体；

(e) 另外还提及俄罗斯联邦的和平号轨道空间站的离轨事件、美国的天空实验室空间站的情况以及空间物体碎片落在第三国领土上的事件也都作了提及。

58. 一些国家认为，并无航空航天物体在重返地球大气层后飞行通过的先例。有些国家指出，关于航空航天物体在重返地球大气层后飞行通过的问题，尚无习惯国际法规则或先例。

59. 有的国家认为，穿越第三国空气空间的航天飞机返回地球可视为无害通过方面的先例。另一个国家认为，航天飞机不可视为航空航天物体，因为航天飞机严格地说不能在空气空间中运动。

60. 有的国家认为，《责任公约》的规定可以对航天物体适用，并在这方面起着习惯国际法的作用。不过该国指出，尚不存在这种关于航空器飞行通过的习惯国际法，因此有必要解决这一问题，以便消除在适用哪一种法律上的误解。

61. 有的国家认为，关于航空航天物体在重返地球大气层后的飞行通过的习惯国际法规定目前正在拟订之中。

62. 有的国家认为，关于升或降航空航天物体通过权的一般惯例，尚无充分证据，因此，这种惯例并不构成习惯国际法。另一些国家认为，鉴于空间物体穿

越的空气空间的所属国并未提出异议或反对，在这种飞行通过方面已经确立了习惯国际法权利。

63. 另一些国家强调，大多数国家对空间物体飞行通过其空气空间未提出异议，这一事实并不表示它们认可将这种飞行通过作为国际惯例或先例；其中一些国家对飞行通过并不知情，当时也不可能对此种飞行通过的任何特别不利之处有所察觉。

**问题 8. 是否已有关于航空航天物体在起飞和/或重返地球大气层期间飞行通过的国内和/或国际法律准则？**

64. 下列会员国提交了对问题 8 的答复：阿尔及利亚、阿根廷、贝宁、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、捷克共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、斐济、德国、希腊、印度、伊拉克、意大利、哈萨克斯坦、黎巴嫩、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯洛伐克、南非、阿拉伯叙利亚共和国、土耳其、也门。

65. 一些国家提供了关于航空航天物体在起飞和/或重返地球大气层期间飞行通过的国内和/或国际法律准则的下述实例：

(a) 据指出，1993 年通过的《俄罗斯联邦空间活动法》第 19 条规定，为了空间物体进入地球周围轨道并随后进入外层空间以及返回地球之目的，外国的空间物体可以进行穿越俄罗斯联邦空气空间的单次无害飞行，条件是尽早将此飞行时间、地点、路径及其他有关信息通知俄罗斯联邦主管当局。但是，各种已生效的多边协议均以处理或论及此类飞行通过的个别方面（例如国际责任、营救宇航员、物体的归还等）；

(b) 结合是否存在关于航空航天物体在起飞和/或重返地球大气层期间飞行通过的国内和/或国际法律准则的问题，提及了目前正在拟定的哈萨克斯坦共和国空间活动法、1998 年《澳大利亚空间活动法》和五项联合国外层空间条约。据称国际空间协定中也载有此类准则；

(c) 据指出，在同意对位于空气空间的空间物体适用航空法规定的范围内，哥伦比亚《商法典》（航空部分，第 1827 至 1840 条中载有关于在地球表面给第三方造成损害的规定；

(d) 据指出，1998 年《商业空间法》（1984 年《商业空间发射法》的修正案，《美国法典》第 49 卷，第 70101 条及以下各条），在空间活动许可证制度框架内载有关于重返的规定；

(e) 据指出，考虑到《土耳其民航法》的有关条款和一些国内惯例，空气空间中的空间物体应属于航空器和其他飞行物体所守的同样规则的管辖范围；

(f) 虽然智利并无任何具体准则，但本国空气空间被视为属于智利国家主权范围，因此也可适用现行航空安全准则。

66. 有的国家认为，尚未就航天物体重返地球大气层后的飞行通过制定任何具体的国内和/或国际法律准则。

67. 有的国家认为，有必要对这个问题进行详细研究，以便制定一套考虑到航空航天物体复杂特性的准则。该国指出，仅仅适用航空法或仅仅适用空间法都无法充分顾及可能产生的所有情况。另一个国家认为，应对重返地球大气层后的航空航天物体适用现行国内和国际法律准则。

**问题 9. 对发射进入外层空间的物体实行登记的规则是否适用于航空航天物体？**

68. 下列会员国提交了对问题 9 的答复：阿尔及利亚、阿根廷、贝宁、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、捷克共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、斐济、德国、希腊、印度、伊拉克、意大利、哈萨克斯坦、黎巴嫩、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯洛伐克、南非、阿拉伯叙利亚共和国、土耳其、也门。

69. 一些国家认为，《登记公约》中确定了关于发射进入外层空间的物体的登记规则。据认为，这些规则也应适用于未来能够用于宇宙航行目的的航空航天物体。

70. 一些国家指出，根据《登记公约》第二条，发射国应以登入其所须保持的适当登记册的方式登记该空间物体，并且应向联合国秘书长通报设置此种登记册事宜。一些国家指出，由于《登记公约》中“空间物体”一词包括射入地球周围轨道和外层空间的物体，很难作出公约中“空间物体”一词包括航空航天物体的结论。一些国家指出，《登记公约》中适用于射入外层空间的空间物体的各项规定源于适用于发射进入外层空间的所有物体的《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》（大会第 2222(XXI)号决议，附件，《外层空间条约》）的一项规定（第八条）。如果航空航天物体是设计成像航空器那样起飞，包括从跑道起飞然后借助机翼上气流的提升力逐渐升高，则这种起飞不能按该词的普通意义视为发射，因此，它不应受《登记公约》或《外层空间条约》第八条的管辖。与此相应，由于航天飞机的发射属于该词普通意义上的发射，美国已将航天飞机作为空间物体对待和登记。

71. 其中一些国家对技术的迅速发展可能导致出现现行登记规则失效的情形表示关切。

72. 有的国家认为，虽然现在根据航空航天物体的特殊性对《登记公约》的规定进行修正的时机还不成熟，但随着航空航天物体设计的不断发展，将来可以考虑进行这种修正。除了提供关于轨道参数的资料之外，还可以要求提供通过各国领土上空空气空间的航空航天物体的计划飞行路径的资料。该国指出，在对航空航天物体的不同操作特点进行进一步调查之后，也许有可能就这一问题提出明确的意见。必须结合航空航天物体发射方面的新动态对人们现已接受的“发射国”的概念进行分析。根据现行的空间法，允许外国航空航天物体自本国的空气空间发射的国家自动地被视为发射国之一，应相应地承担《责任公约》所规定的国际义务。

73. 有的国家认为，就物体的登记而言，现有国际公约所规定的目标和目的并不完全适用于航空航天物体，因此最好还是对这一问题进行彻底审查，以检查登记的必要性，同时要考虑到航空航天物体的“入轨阶段”通常所具有的短暂性。

74. 一些国家认为，可同时发挥（航空和航天）两种用途的航空航天物体应当同时作为航空器和航天器登记，除非制定单一的管理制度并规定不同的程序。这种管理制度将需包括关于建立此类航空航天物体国内特别登记处和可能建立一个特别国际登记册的适当规定。有的国家认为，所有航空航天物体都应既作为“航天器”又作为“航空器”登记。但该国提到在空间组装的空间运输物体（例如在空间站或其他类似空间平台上制造），这种物体从一开始就往返于这种平台，从不在地球上着陆，并且实际上从不进行空中飞行，但这种物体也应当登记，并公布其路线和目的地以避免发生任何事故。另一个国家指出，最好是对航空航天物体作单一登记。

#### 问题 10. 空气空间和外层空间法律制度之间有什么区别？

75. 下列会员国提交了对问题 10 的答复：阿尔及利亚、贝宁、巴西、哥斯达黎加、捷克共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、斐济、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、南非、土耳其、也门。<sup>1</sup>

76. 一些国家一致认为，这两种法律制度之间的根本区别在于，航空法所依据的原则是每个国家对其领土和领水上方的空气空间拥有完全的和排他的主权，而空间法所依据的原则是可以自由探索并为和平目的利用外层空间，包括月球和其他天体，而且外层空间不得由国家通过主权要求、通过使用或占领或以任何其他方式据为己有。

77. 此外，一些国家指出 1944 年《芝加哥公约》所确定的空气空间法律制度与各项联合国外层空间条约所确定的外层空间法律制度之间存在下列区别：

(a) 空间法规定为所有国家的福利和利益利用外层空间。航空法中无此种性质的规定；

(b) 在航空法中，无害通过另一国空气空间的权利并不存在，因此必须取得外国的授权，不管是根据一项国际条约取得总体授权还是在个案基础上取得授权。在空间法中，空间物体自由通行是允许的。两种条例的区别涉及国家安全事项，也涉及必须根据两种空间的用途对它们进行管理；

(c) 关于物体的登记，可适用不同的登记方法和要求。就航空器而言，可适用《芝加哥公约》和各国国内法规定，而空间物体则根据《登记公约》的规定予以登记；

(d) 关于责任问题，在航空法中，根据国际法律规定和国内规定确立责任，并且责任可归咎于私人。在空间法中，可适用国际主体承担责任的原则，即发射空间物体的国家和国际组织根据《责任公约》的规定承担责任；

(e) 航空法对“航空器”的概念作了准确的界定，而“空间物体”的概念则不然，因此不排除对同一物体同时适用航空法和空间法规则；

(f) 在航空法范围内，对于航空过境、国际承认对航空器的权利、在航空器上实施犯罪和某些其他行为、禁止非法劫持航空器、制止危害民用航空安全的非法行为所涉及的问题都作了具体规定。这些问题不受空间法具体管辖，因为没有进行这种管理的实际需要。同样，有些问题因其特殊性质和特点而仅由空间法处理，例如地球静止轨道的分配。

78. 有的国家认为，航空法和空间法之间的唯一联系在于这两种制度就一种不同于陆地和海洋的物理空间的管理作出规定。不过，由于空气空间和外层空间具有特殊的用途和特点，适用于每一种空间的准则有很大不同。在试图建立对穿越空气空间和外层空间的空间物体的管理制度时，困难就变得明显了。由于没有专门的管理制度可以适用于航空航天物体，就必须根据航空航天物体所在的位置适用航空法和空间法准则。

79. 有的国家认为，鉴于外层空间被视为是用于科学目的的公共利益，似宜拟定区分空气空间和外层空间以保护第三国权利的统一准则。

80. 有的国家认为，《芝加哥公约》第 96 条(a)项将“航班”界定为“以航空器从事旅客、邮件或货物的公共运输的任何定期航班”。该条规定显然没有设想“航班”包括进入外层空间的飞行。

81. 南非结合其 1962 年《第 74 号航空法》（《航空法》）提供了下述资料：

(a) 据指出，《航空法》第 1 条将“航空器”界定为“可在大气层从空气的反作用力而非空气对地球表面的反作用力中获得辅助力的任何机器”。《航空法》第 2 条规定：“本法及公约和过境协定的规定应适用于在共和国或其领水任何组成部分之内或上方的所有航空器，并适用于无论在何处的所有南非航空器和人员，但根据本法或条例已明文排除在外者除外”；

(b) 据指出，《航空法》第一个附件是《芝加哥公约》，该公约第 1 条规定：“各缔约国承认每一国家对其领土之上的空气空间拥有完全的和排他的主权”。明文提及“空气空间”是以间接方式排除国家对外层空间的排他性主权。

### 一般答复

82. 有的国家认为，各国应当在考虑到发展中国家特殊需要的情况下，力求在拟定外层空间定义和划界的案文时采取适当的做法。该国注意到委员会对关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表的讨论情况，委员会的讨论旨在找到可能解决外层空间定义和定界问题的方法。不过，该国认为，在对调查表作出答复之前，需要对下列问题作出澄清：

(a) 对调查表进行讨论是否旨在确定航空航天物体的特殊管理制度？

(b) 对调查表的讨论是否将导致从委员会的议程中删除外层空间定义和划界问题？



(c) 如果对上述两个问题的回答是肯定的，这种特殊管理制度是否将解决外层空间的定义和划界问题？

注

<sup>1</sup> 这一问题是由外层空间定义和划界工作组在法律小组委员会第四十一届会议上提出的。只有在 2002 年之后提交了对航空航天物体调查表的答复的国家论及了这一问题。

---