



 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：
从成员国收到的答复

秘书处的说明

增编

目录

	段次	页次
一. 导言	1-4	3
二. 从成员国收到的答复		3
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
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?		6
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?		7
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同从外层空间轨道进入空气空间随后又返回该轨道的情况特别区分为涉及不同程度的管理规定?		8



问题 6. 当一国航空航天物体处于另一国空气空间时，其是否适用国内和国际航空法 准则？	9
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国际习惯法？	10
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 任何国内和（或）国际法律准则？	11
问题 9. 对射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？	12
问题 10. 空气空间和外层空间法律制度之间有什么区别？	13
一般性答复	14
附件. 对芬兰的答复的解释性备忘录：对关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表的 研究	15

一. 引言

1. 和平利用外层空间委员会在其 1995 年第三十八届会议上一致认为，在法律小组委员会第三十四届会议上最终定稿的关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表的目的是征求委员会成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有关议程项目提供一个基础。委员会还商定，应请委员会成员国对这些事项发表看法。¹
2. 2004 年 1 月 21 日以前从成员国收到的资料载于秘书处的说明（A/AC.105/635 和 Add.1-10）。
3. 法律小组委员会在其 2004 年第四十三届会议上核可了外层空间的定义和划界事项工作组的报告。工作组一致认为，应请尚未对关于航空航天物体的调查表作出答复的成员国作出答复（A/AC.105/826，附件二，第 9 段）。
4. 本文件是秘书处根据 2005 年 1 月 7 日以前从下列成员国收到的资料编写的：芬兰、黎巴嫩、葡萄牙、卢旺达、土耳其和乌克兰。

二. 从成员国收到的答复*

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？

芬兰²

[原文：英文]

否。“航空航天物体”不能被定义为具有上述特性的物体，因为“航空航天物体”这一术语可以包括航空航空间信号、进入地球大气层的天然宇宙微粒、损坏的航空航天器、机器人、同时采用空间技术和地球科学制造的产品（航空航天产品）以及甚至航空航天基础设施。“航空航天器”只是许多“航空航天物体”中的一种，但是如果寻求对“航空航天器”或“航空航天飞行器”下一个定义，则只要将“在空气空间中保留一段时间”一语替换为“在空气空间中飞行”，该定义就可以接受。因此“航空航天器”可以被定义为能够在外层空间中“飞行”并利用其空气动力特性在空气空间中飞行的航空航天物体。

* 这些答复被原样转载。

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 芬兰的答复应当结合作为本文件附件的解释性备忘录阅读。

葡萄牙

[原文：西班牙文]

所提议的航空航天物体的定义是一般性的，表述了一个必须与联合国各项国际空间法公约中所出现的“航空器”、“航天器”和“空间物体”所不同的一个广泛而统一的概念。这些不同的概念可能分属不同的管理制度所管辖。此外，“一段时间”一语也是非常一般性的。因此为安全和可信起见，这些法律定义需要更加精确。

卢旺达

[原文：法文]

卢旺达认为，航空航天物体的定义尤其重要，因为现有公约或条约中均未作出这一定义。所提议的定义提及航空航天物体在外层空间飞行以及在空气空间中保留一段时间的双重能力，但该定义未能明确航空航天物体所能适用的目的，也未能强调航空航天物体和诸如陨星等其他物体的不同之处，即航空航天物体可以在任何高度由人控制其方向和速度。

土耳其

[原文：英文]

所建议的航空航天物体的定义可以接受，只要该航空航天物体是在进行一次空间飞行任务。为了使这一表述明确，也为了防止错误解释“在空气空间中保留”一语，该定义应当替换为以下定义：“‘航空航天物体’是仅仅为了空间目的既能在外层空间飞行也能利用其空气动力特性在空气空间中运行一段时间的物体。”

乌克兰

[原文：俄文]

1. 原则上航空航天物体可以如此定义，尽管“航空航天物体”这一术语无论是在国际法律文件中还是在与飞行器在空气空间或外层空间的飞行有关的科学和技术文献中都找不到。
2. 由于航空航天物体的主要目的是其在外层空间中的用途，因此“航空航天物体”这一术语的定义应当与和平利用外层空间委员会法律和技术小组委员会协商确定。

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？

芬兰²

[原文：英文]

考虑到目前的法律状况，适用于“航空航天器”的管理制度根据飞行器是在空气空间还是在外层空间“飞行”而有所不同，但是有可能设想一个新的适应的“按目的划分的”管理制度。

葡萄牙

[原文：西班牙文]

1. 否。空间物体受《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）中所确立的原则约束，根据该条约，空间物体受确立了无害（自由和和平地）通过权利的习惯规则的制约。Sputnik I 的发射为探索和利用外层空间的自由原则（载于条约第 1 条）带来了一个新的角度，即自由运行原则。经验表明，对物体或飞行器的主权的不可分割性是习惯空间法的根本规则之一。³ 因此可以认定，发射空间物体和飞行器的自由以及运行的自由已经归入条约所确立的自由原则的范围。⁴

2. 问题在于与空间物体有关的这些原则的范围十分广泛。葡萄牙认为，航空航天物体在空气空间中的飞行通过，即仅仅是途经而已，应受国际空间法管辖。不过，如果该物体是在空气空间和外层空间之间飞行的航空器，则自该物体进入空气空间起，应适用国际航空法（见对问题 6 的答复）。

3. 鉴于明确适用于在空气空间无害通过的管理制度十分重要，应当作为一项迫切事项，并依照适用于在领水中无害通过的法律所提供的模式，拟订并明确有关国际准则。

卢旺达

[原文：法文]

1. 一国的空气空间构成该国的领域的一部分。因此，穿越这一领域的任何航空航天物体通常都属于有关国家的法律管辖。

2. 处于外层空间的航空航天物体应受该物体的登记国法律管辖。

³ 见 I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Space Law*, 修订本第二版（海牙，Kluwer Law International, 1999 年），第 11-12 页。

⁴ 其他参考材料见 Pablo Mendes de Leon, “Unilateral efforts designed to enhance security in the context of international law”, *The Use of Air and Outer Space: Cooperation and competition*, Chia-Jui Cheng, 编辑（海牙，Kluwer Law International, 1998 年），第 291 页，注 4。

土耳其

[原文：英文]

如果一个航空航天物体在属于一国管辖的区域内运行，则该航空航天物体将归该国法律和国际航空法管辖，但是如果一个航空航天物体在另一国空气空间中的通过仅仅是其在发射或返回降落阶段直接飞往外层空间或从外层空间返回的飞行的一部分，其目的仅仅是为了开展空间活动和探索外层空间，并且仅仅是临时性的，那么该航空航天物体将受国际空间法原则约束。

乌克兰

[原文：俄文]

航空航天物体飞行所适用的制度取决于其飞行任务的目的。用于从地球到地球运送物资或人员的飞行器在整个飞行期间都应当适用航空法管理制度。如果一个航空航天物体的飞行任务的目的是为了探索和利用外层空间，则在整个飞行任务期间都应适用空间法管理制度。

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？

芬兰²

[原文：英文]

目前尚无针对航空航天器的现有法律程序。制定一个新的管理制度是可能的，但只有在空气空间和外层空间之间明确划界的情况下才是可行的。一旦完成划界，则可以根据“按目的划分的方法”，在现有航空法和空间法框架内制订适应的新管理制度，同时保留和维持其规范价值。

葡萄牙

[原文：西班牙文]

尽管空间物体的定义可以是按照一个单一标准制定的（在这种情况下将适用一个单一法律制度），但是其技术性特点的差异可能需要采用不同标准，这些标准应在联合国颁布的国际法的具体立法中加以明确。因此重要的是从技术角度对这类物体的特征进行深入研究。

卢旺达

[原文：法文]

卢旺达不了解任何针对航空航天物体的特别程序。似乎到目前为止这并未成为一个问题，因为美国航天飞机不经过外国领域，是在公海上空重返地球大

气层的，并且可以在美国领域内降落。为了寻求令人满意的解决办法，这一问题应当与可能产生的一些具体问题联系起来考虑。

土耳其

[原文：英文]

该管理制度应当在进行深入研究后制订，因为航空航天技术的发展可能意味着，在未来，一个具体的管理制度在建立时可能需要考虑到目前的国际航空法和空间法中尚未考虑到的情形。这一管理制度还可以有助于在不违反现有航空法和空间法的前提下确定航空航天物体及其法律地位。

乌克兰

[原文：俄文]

没有广泛适用的特别程序。不过乌克兰认为，如果这类物体的数量不断增加，有可能带来与其有效运行有关的一系列问题，则将有必要修改和制订航空法和空间法准则，以便考虑到航空航天物体的独特特征。

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？

芬兰²

[原文：英文]

航空航天器在各自领域中不能被视为要么是航空器，要么是航天器。它们只能被视作航空航天器。在航空法和空间法经过充分调整以满足航空航天器的要求并且空气空间和外层空间已明确划界的情况下，“按目的地划分”的方法是可行的。

葡萄牙

[原文：西班牙文]

物体不应当按照其在某一时点的位置来分类。我们认为，根本的划分标准应当是该物体的目的或目的地。假设其目的地是外层空间，则该物体应当被视为航天器，从而在其整个飞行过程中属空间法管辖（见对问题 2 的答复）。

卢旺达

[原文：法文]

卢旺达认为，一个航空航天物体在通过一国的空气空间时应受该国法律管辖，而在外层空间时，应受空间法管辖，即该物体属其登记国法律管辖。

土耳其

[原文：英文]

航空航天物体的目的和目的地是确定一个物体应当被视作航空器还是航天器时的重要因素。在空气空间中飞行的航空航天物体，尤其是在飞经另一国领空并进行航空飞行任务时，即使它们曾在外层空间飞行了一段时间，仍将被视作航空器。与此类似，航空航天物体在飞往外层空间或从外层空间降落而飞经空气空间时，将被视作航天器。

乌克兰

[原文：俄文]

航空航天物体在飞行中根据其飞行任务的目的，可以被视作属于国际空间法或国际航空法的管辖范围。航空航天技术的发展可能使得修改国际航空法和空间法的现行准则成为必要。

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同从外层空间轨道进入空气空间随后又返回该轨道的情况特别区分为涉及不同程度的管理规定？

芬兰²

[原文：英文]

这一问题无关紧要。⁵

葡萄牙

[原文：西班牙文]

起飞和降落阶段有其独特性，但是为了（根据 1967 年《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》中确立的自由及和平利用外层空间原则）明确管辖航空航天物体的飞行的管理制度起见，不必要将这两个阶段视作属不同的法律制度管辖，因为其独特性只是技术性的。不过，这两个阶段应当属空间法而不是航空法管辖。

卢旺达

[原文：法文]

由于不存在适用于这一问题的国际法准则，卢旺达无法提供答复。

⁵ 见对解释性备忘录中的这一答复（问题 1-4）的解释的附件。

土耳其

[原文：英文]

这两个阶段应当区分开来，尤其是在航空航天物体能够象一个航空器一样起飞和飞行，包括自我发射从空气空间进入外层空间并随后作为一个航天器运行的情况下，以及在一个射入外层空间的物体在重返地球大气层后，可以作为一个航空器独立运行从而推迟其降落的情况下。

乌克兰

[原文：俄文]

地球到轨道飞行任务的所有阶段都应当完全属于空间法管辖。航空法管理制度应当适用于在从地球到地球运送物资或人员的飞行任务中暂时进入外层空间的飞行器。

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

芬兰²

[原文：英文]

航空法的基本原则应适用于处于另一国空气空间的一国的航空航天器，但是考虑到航空法和空间法的法理基础不同，应当合理确定其适用范围。最关键的要素是空气空间中的国家主权原则以及外层空间活动中的自由原则。赔偿责任原则、国家责任原则、刑事原则等原则也需要加以考虑。

葡萄牙

[原文：西班牙文]

这一问题所涉及的第一个问题是飞行的目的地。如果该航空航天物体仅仅是在地球和外层空间之间进行穿越飞行，则应适用国际空间法。不过，重要的是，应当考虑该航空航天物体所飞越的国家或其起飞或降落所在国家的安全问题。因此，为了确保国际法准则在考虑到自由通过原则的同时反映这些问题，有必要谈判和订立国际协定，以便保证各国在安全、环境保护和污染方面的权利（见对问题 2 的答复）。

卢旺达

[原文：法文]

是，见对问题 2 的答复。如果一个航空航天物体处于一国的空气空间，则该航空航天物体属该国法律管辖，如果其处于国际空气空间，则适用国籍原则，即属该物体的登记国法律管辖。

土耳其

[原文：英文]

在空气空间中飞行的航空航天物体应被视作航空器，因此一国的航空航天物体在处于另一国的空气空间时应适用国家和国际航空法准则。

乌克兰

[原文：俄文]

国家和国际航空法准则只适用于执行从地球到地球飞行任务的航空航天物体，而不适用于用于探索和利用外层空间的航空航天物体。

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国际习惯法？

芬兰²

[原文：英文]

1. 这方面在芬兰没有先例，尽管在全球其他地区有一些先例，不过，它们都与（严格定义的）“航空航天器”无关。Cosmos 954 的坠落、Skylab 的重返大气层、航天飞机的解体、Mir 的溅落及其他有关事件都属于“航天物体”在重返地球大气层时的飞行通过。
2. 对于“航空航天器”的飞行通过尚没有国际习惯法，尽管存在一些关于“航天物体”的原则，如宇航员的救援、协助和返还航天物体、在和平利用和探索外层空间方面的相互协助与合作、睦邻友好关系、对所造成损失的绝对赔偿责任等等。

葡萄牙

[原文：西班牙文]

如上所述，习惯法规定了无害和自由通过。不过，考虑到对问题 6 的答复，重要的是考虑修订 1972 年《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）的可能性，以期明确关于合法活动所造成的损害的赔偿责任的规定。

卢旺达

[原文：法文]

除了一艘俄罗斯航天飞船飞经土耳其空气空间但并未带来法律问题（推测两国之间已进行了事前谈判）这一事件以外，卢旺达不了解关于航空航天物体飞经地球大气层的其他先例。关于这类飞行通过没有国际习惯法。

土耳其

[原文：英文]

航空航天物体在起飞和（或）重返地球大气层时的飞行通过存在先例，也存在关于向航空航天物体将飞越其领域的国家通报有关信息的国际惯例。不过，关于起飞或降落的航空航天物体的通过权利的国际惯例还不足以构成已被认可为法律的一般惯例的证据，因此不能成为国际习惯法。

乌克兰

[原文：俄文]

到目前为止，没有关于航空航天物体在起飞和/或重返地球大气层时飞行通过的先例，也不存在关于这类飞行通过的国际习惯法。

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任何国内和（或）国际法律准则？

芬兰²

[原文：英文]

已在问题 7 中作出了答复。

葡萄牙

[原文：西班牙文]

葡萄牙没有具体与空间法有关的国家法律准则。

卢旺达

[原文：法文]

卢旺达不了解适用于航空航天物体在重返地球大气层后的飞行通过的任何国家或国际法律准则。

土耳其

[原文：英文]

根据《土耳其民用航空法》的有关条款，在土耳其空气空间中飞行的空间物体属关于航空器和其他飞行物体的相同规则管辖。还必须考虑联合国关于这一问题的各个方面的各项条约和原则。

乌克兰

[原文：俄文]

到目前为止，乌克兰没有制订关于航空航天物体在起飞和（或）重返地球大气层时的飞行通过的具体国家法律准则。乌克兰认为，有关国际法律准则应是联合国关于外层空间的各项条约中确立的国际法律准则。

问题 9. 对射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？

芬兰²

[原文：英文]

关于射入外层空间的物体的登记规则不能原样适用于航空航天器。在航空法中，登记确定了飞行器的国籍，这对于随后的所有民事、商事和刑事诉讼要求都至关重要。在空间法中，登记确定了管辖权的行使以及控制和赔偿责任的履行。即使在适用于航空航天器时也应当保持这一登记的重要性。

葡萄牙

[原文：西班牙文]

有一项具体关于射入外层空间的物体的登记的文书，即 1975 年的《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）。应当对该公约进行审查和修订，以便将现有或类似规则的适用范围扩大到航空航天物体。（根据安全和可信度原则）为安全和信息披露起见，应当与联合国合作维持对所有航空航天物体和射入外层空间的物体进行全面登记。

卢旺达

[原文：法文]

是。

土耳其

[原文：英文]

能够适合（航空和航天）双重目的的航空航天物体应当同时作为航空器和航天器进行登记，除非已制订了一个单独的管理制度，并规定了不同的程序。这一管理制度需要包括关于为这类航空航天物体设立特别国家登记处以及可能还需要设立特别国际登记册的适当条款。

乌克兰

[原文：俄文]

射入外层空间的物体的登记规则仅仅在航空航天物体的飞行任务的目的是探索和利用外层空间的情况下才适用于这些物体。不过，必须对空间法准则作一些增补。

问题 10. 空气空间和外层空间法律制度之间有什么区别？

葡萄牙

[原文：西班牙文]

这两种法律制度的规则不同，但首要的是它们的指导原则不同。航空法是基于各国对其领域的专属主权原则，而空间法是基于自由利用外层空间、各国不得占有和为人类利益和平利用外层空间等原则。1967 年的《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》中确立了这些基本原则，应当继续用这些原则规范各国和私人实体的空间活动。在这方面，应当强调，国际合作是国际法适用性原则的基石。

卢旺达

[原文：法文]

各国对其领空和领水都享有主权，而外层空间不得占有，可以由各国自由探索和利用。

土耳其

[原文：英文]

这两种法律制度的根本性差别在于这两种制度的原则不同。航空法是基于各国对其领土和领水上的空气空间享有完全和专属主权的的原则，而空间法所根据的原则是对外层空间包括月球和其他天体可以为和平目的的自由探索和利用，而不得通过提出主权要求、通过使用或占有或任何其他手段来实施国家占有。

乌克兰

[原文：俄文]

1. 尽管各国对其领土和领水上的空气空间享有完全和专属主权，但对外层空间包括月球和其他天体不得通过提出主权要求、通过使用或占有或任何其他手段来实施国家占有。
2. 在空气空间开展的活动属国家和国际航空法准则管辖，而在外层空间开展的活动由国际空间法准则规范。

3. 航空航天物体从地球进入轨道的飞行属于 1972 年《空间物体所造成损害的国际责任公约》中确立的准则管辖，而航空航天物体进行的从地球到地球飞行任务属于 1929 年《统一国际航空运输某些规则的公约》、1952 年《外国飞机对地面（水面）上第三者造成损失的公约》以及其他一些文书中确立的准则管辖。

4. 这两种制度在关于航空航天物体的登记程序的规定方面有实质性差别：1944 年《国际民用航空公约》规定了航空器的登记制度，而空间物体的登记制度是由 1975 年《关于登记射入外层空间物体的公约》规范的。这些协定确立了不同的登记程序和要求。

一般性答复

黎巴嫩

[原文：英文]

黎巴嫩目前没有涉及关于航空航天物体的法律问题的活动。

附件

对芬兰的答复的解释性备忘录：对关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表的研究*

[原文：英文]

导言

1. 关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表是过去 45 年来在和平利用外层空间委员会及其各小组委员会内一直在进行的关于外层空间划界问题的辩论的最后的思路。随着一些赤道国家对地球静止轨道提出权利要求的 1976 年《波哥大宣言》的发表，划界问题有了新的发展。在和平利用外层空间委员会法律小组委员会第三十二届会议上，与会者就下列问题进行了辩论：外层空间的定义和划界问题，地球静止轨道的性质和利用，如何在不妨碍国际电信联盟职能的情况下确保合理公平地利用地球静止轨道（见 A/AC.105/544，附件四，A 节）。在第三十四届会议上，外层空间的划界和地球静止轨道的性质等事项列在议程项目 4 下。在小组委员会第三十八届会议上，小组委员会最终确定了调查表的案文。据称该调查表的目的是为了征求委员会各成员国关于航空航天物体所涉若干法律问题的主要观点。随后，对调查表的结构略作了修改和改动，但调查表基本保持未变。

2. 似乎（见 A/AC.105/635/Add.5）该调查表出自小组委员会关于外层空间的定义和划界以及地球静止轨道的性质和利用等事项的议程项目 4 工作组。甚至一些联合国文件（例如 A/AC.105/C.2/L.204，对关于航空航天物体可能涉及的法律问题调查表的一个早先版本的答复的综合性分析）都是以“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，包括审议在不妨碍国际电信联盟职能的情况下确保合理公平地使用地球静止轨道的方式和方法”的标题印发的。

3. 由于调查表试图对“航空航天物体”这一术语作出定义，从而完成小组委员会工作组的议程项目 4 的目标（即外层空间的划界和地球静止轨道的利用），拉普兰大学的航空法和空间法研究所试图就这些目标提出意见。

4. 而且，关于划界问题，该研究所的方法是循序渐进，在其研究的基础上将空气空间视为延伸至 80-100 公里高度（在对调查表的答复中已经强调了这些要点）。

5. 这些问题是按照与调查表同样的顺序加以考虑的。兹详细提供该研究所的结论及其观点。在每一个问题的最后，还提出了回答具体问题的可能的方法。这些答复反映了该研究所的一般政策和方法。

* 本研究是由拉普兰大学（芬兰）法律系航空法和空间法研究所进行的，应被视为芬兰对调查表所作的答复的解释性备忘录。

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？

6. 作为第一步，所需要的是界定“航空航天物体”一语的范围。

A. 科学定义

7. 普通科学所说的“航空航天空间”是指“作为整体看待的大气层和外层空间”。

8. 该术语还可以归入下列三个定义：

(a) “空间科学和技术与地球大气层科学和技术的融合”；

(b) “航天（空间飞行的科学和技术）与航空（航空器飞行的理论和实践）的结合”；

(c) “航空器和航天器，包括在地球大气层中和大气层外飞行的飞行器或发射物的设计、制造和飞行”。

9. 可以推定，“航空航天空间”这一术语不只限于航空器/航天器。“航空航天空间”可能包括其他共同涉及大气层和外层空间的事项。因此当“航空航天空间”被用于“航空航天物体”一词时，其适用不只限于航空器/航天器。如果目标仅仅是为了确定航空器/航天器的赔偿责任和管辖权，那么可以将“航空航天器”视作“航空航天物体”的同义词。不过，就目前情况来看，对“航空航天物体”作出定义的目的不只是为了确定有关航天器/航空器的赔偿责任和管辖权，还包括地球静止轨道的利用和外层空间的划界。因此就目前情况来说，“航空航天物体”意指与空气空间和外层空间均有关联的任何物体，而不一定是航空航天器。

10. 如果采用普通科学的方法，可以解释为“航空航天物体”可包括航空航天器、航空航天信号、进入地球大气层的天然宇宙微粒、损坏的航空航天器、机器人、同时采用空间技术和地球科学制造的产品（航空航天产品）以及甚至航空航天基础设施。

B. 法律定义

11. 没有任何法律文书提供了“航空航天物体”的定义，尽管有一些定义与此接近。因此为了作出进一步解释，人们试图通过区分“空间物体”和“大气层物体”来作出定义。

空间物体

12. 1972 年《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）第 1 条(d)项将“空间物体”定义为：“‘空间物体’这一术语包括空间物体的各个组成部分及其运载火箭和部件。”[此处加用楷体字，以示突出。]

13. 《责任公约》没有对“空间物体”作出定义，而是强调，甚至一个空间物体的各个组成部分以及其运载火箭也都是一个空间物体。尽管它没有对“空间物体”作出定义，但是它表明了“运载火箭”也是一个“空间物体”，而不是空间物体的同义词。这意味着，“空间物体”一语具有更广泛的含义。由于空间物体的各个组成部分也是“空间物体”，因此空间物体可包括卫星、卫星的附件、载荷、信号等等。运载卫星的运载火箭是“空间物体”中的一个。因此根据《责任公约》中的措词，似乎“空间物体”比“航天器”范围更广。

14. 航天飞机是目前仍在运行的唯一的航空航天器，也是对这类飞行器的原型描述，如果这一定义被用于航天飞机，则航天飞机完全符合该定义的要求。这将把航天飞机的运载火箭、航天飞机本身（作为一个空间物体而不是一个飞行器）、其附件、航天飞机实验室中制造的产品以及甚至航天飞机的乘员归入“空间物体”的范围。然而，如果该定义被用于可以水平起飞和降落的飞行器，则定义中关于运载火箭的第二部分就变得过时了。如果将这一部分去除，则“空间物体”将只意味着“空间物体”的组成部分。这足以表明，根据空间法，“空间物体”不只限于“航天器”。

15. 1975 年《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）在对“空间物体”作出定义时，没有仅仅逐字照搬《责任公约》中的定义。

16. 1998 年《空间活动法》（澳大利亚）将“空间物体”定义为包括：

(a) 运载火箭；

(b) （如有的话）运载火箭拟运往外层空间或从外层空间运回的载荷，或这一物件的任何部分，即使是：

(c) 仅仅在飞往外层空间或从外层空间返回时飞行部分途程的部分；

(d) 发射后火箭的载荷与运载火箭分离所产生的部分。

《空间活动法》进一步将航天器定义为可以将载荷运往外层空间或从外层空间运回的运输工具。

17. 1986 年《外层空间法》（大不列颠及北爱尔兰）将“空间物体”定义为包括“空间物体的各组成部分和运载火箭及其部件”。

18. 1964 年《关于建立欧洲航天器发射装置研制组织的公约》将航天器定义为“设计用于置于轨道中作为地球或另一天体的卫星或被推动飞越空间其他路线的运输工具”。

19. 在所有上述定义中，一个共同的因素是航天器被设想为一个可以运载“空间物体”的发射装置，而且其本身也可以作为一个空间物体。

大气层物体

20. 1944 年《国际民用航空公约》（芝加哥公约）附件 7 将航空器定义为“任何可以通过空气的反作用力在大气层中获得支撑的机器”。

21. 1958 年《联邦航空法》（美利坚合众国）将航空器定义为“被用于或意在用于在空气中飞行的装置”。该法进一步将飞机定义为“一种重于空气的在飞行中依靠空气对机翼的动力反作用力而获得支撑的由引擎驱动的固定翼航空器”。它还提供了“仪器”、“机身”等等的定义。按照该法的方法，很明显这里的“航空器”意指大气层物体。

22. 2001 年《移动设备国际利益公约关于航空器设备特有事项的议定书》按照与《芝加哥公约》的同样方式定义了“航空器”，并且还包括机身、飞机引擎和直升机。尽管该议定书没有定义“大气层物体”，但是它纳入了对“航空器物体”的定义，认为航空器物体包括机身、飞机引擎和直升机。因此可以推定，大气层物体不属于“航空器”的范围。

23. 对这些定义的审查还旨在表明，“航空器”是一个大气层物体。

C. 结论

24. 调查表关于“航空航天物体”的定义的第一个问题是一个封闭性问题，因其要求答复者回答一个航空航天物体是否是一个如下的物体：**(a)**能够在外层空间中飞行；**(b)**使用其空气动力特性保留在空气空间中。答复者未被要求定义“航空航天物体”，而是被要求要么默认，要么不同意“航空航天物体”的这两个特点。

25. 考虑到调查表的主要目的，经过审查这些文件、有关定义及其法律含义之后，本研究所认为，“航空航天物体”不能按照调查表的方式定义，因为“航空航天物体”一语具有更广泛的含义，在应用中可能存在重大分歧（这一点在对其他问题的答复中进行了讨论）。

26. 如将“航空航天物体”一语替换为“航空航天器”或“航空航天飞行器”，则可以满足调查表中所述两项特性，该定义也可以接受。同时，正如许多成员国在其答复中所指出的，“在空气空间中保留一段时间”一语也必须加以澄清。本研究所认为，这一短语可以替换为“在空气空间中飞行”。

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？

27. 如果对这一问题的回答是否定的，就自动免除了答复者作出进一步澄清的必要，但这对于目前的整个问题来说却是一个含糊不清的方法，而且有可能损害法律小组委员会的努力和目标。然而，如果答案是肯定的，就需要答复者进一步扩大回答范围，因为只有两个领域被明确划界的情况下，不同的管理制度才能具有可适用性。而且对于“航空航天器”可能对这些管理制度产生的法律影响也需要加以说明，因为既没有从技术上也没有从法律上对“航空航天器”加以定义。

28. 在进一步讨论之前，本研究所重申其立场，即应当以“航空航天器”或“航空航天飞行器”替代“航空航天物体”一语。

29. 这一问题也没有明确所述的“管理制度”是否是一个“法律制度”。一些成员国的答复中强调该管理制度的技术性，这增加了该问题的模糊性。不过，不管为何目的，本研究所均将其视作一个“法律制度”。

30. 由于已决定采用循序渐进的方法来寻找这一问题的答案，提出对“航空航天器”处于空气空间和外层空间时实行不同的管理制度，这就产生了划界问题。尽管对于划界问题存在大量理论，^a 本研究所仅仅依据其中两种理论。一种是“有效轨道运行”理论，另一种是“任意距离理论”。在此基础上确定了 80-100 公里的距离。尽管本研究所赞成功能方法，但本研究所的观点另辟蹊径，并不仅仅依据“功能理论”。如果从各个角度来看，这一观点具有坚实的合理性。^b

31. 根据这一空气空间/外层空间划界，对于“航空航天器”来说，只要其处于空气空间中，则正如问题 3 下提出的，适用法律将是航空法，但要对其进行一些调整。一旦跨过这一界限，则应援引经过调整的空间法。但是这一问题不能简单加以排除，因为航空法和空间法的法理具有各自特点、目的和哲学根基。而且还存在诸如登记、运载、事故和赔偿责任、标准化等等问题（问题 3 下提供了详细说明）。

32. 在第一个问题下所述关于替换“在空气空间中保留一段时间”一语的观点也适用于这一问题。这里“处于空气空间/外层空间”一语应当替换为“飞行”。

33. 在第三个问题下论述了实行不同管理制度的模式。

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？

34. 这一问题在某种程度上是前一个问题的延伸。这一问题具有两个部分：

(a) 是否有适用于航空航天器的特别程序？

(b) 是否应当为这类运载工具制订一个统一的管理制度？

35. 对第一部分的回答很容易，因为在航空法或空间法中都没有适用于航空航天器的现有特别程序。

36. 对于第二部分，由于没有特别程序，就有必要制订一个统一的管理制度。但是关键的问题是新的管理制度应当根据什么思路制订：其特点应当是什么？它应当基于什么原则？

37. 本研究所得出三种选择方案：

^a 这方面的一些主要理论是功能方法理论、气动升力理论、直至无限理论、有效轨道运行理论和任意距离理论。

^b 关于进一步的详情，请向本研究所咨询。

- (a) 一种全新的管理制度；
- (b) 航空法或空间法；
- (c) 一个经过调整的管理制度。

下文讨论了新的管理制度的各种可能性。

(a) 一个全新的管理制度

38. 如果拟制订一个全新的管理制度，主要的考虑必须是该问题本身所述的特点，即依据功能特点、空气动力特性、所使用的空间技术和设计特点而制订的管理制度。当然，这些技术特点值得考虑，但是更关键的问题是将新的法律制度与现行航空法和空间法准则加以协调。问题将主要集中在诸如空气空间中的国家主权、人类共同遗产等法律原则上。一个抛弃航空法和空间法的现行准则的全新的制度将带来混乱。因此这一选择最不可取。

(b) 航空法或空间法

39. 这意味着指定由航空法或空间法来管辖航空航天器的活动。如果采用航空法，则定义本身就将产生问题，因为按照《芝加哥公约》或有关公约的意思，航空航天器由于其特点而不能划入“飞行器”的范围。如果选择空间法，也会遇到类似问题。如果选择空间法，就会在“空气空间主权”与“自由”之间以及与此相应地在“华沙制度”（源自1929年《统一国际航空运输某些规则的公约》）和“空间责任和登记制度”之间产生冲突。如果关于航空航天器的定义的第一个问题属于法律性质，而不是试图通过其在外层空间中飞行的能力和使用空气动力特性在空气中飞行来定义航空航天器，则这一问题的解决将会更容易一些。最重要的是，这将产生严重的法理冲突，因为航空法自其诞生以来看上去多多少少是一部运输法，而空间法的精神是为了确保各国在外层空间的自由，同时以全人类的共同利益要求来制衡。空间法的全部规范都渗透着这一精神。

40. 在空间法全部规则都管辖“航空航天器”的情况下，正如受航空法管辖的航空航天器在外层空间中飞行时一样，飞越一国领域的航空航天器将带来一系列法律问题。这一“航空法或空间法的方法”仍将带来与标准化、双边主义、所有权主张等有关的一系列问题。因此这一做法似乎对目前情况并不合适。

(c) 一个经过调整的管理制度

41. 这一选择只有在空气空间和外层空间之间可以作出明确划界的情况下才是可行的。正如许多成员国所提出的，这一方法是根据“功能”或“目的”来划分的。然而由于法律文件中并无航空航天器的概念，因此需要略做一些调整。换句话说，航空法和空间法在坚持航空法和空间法的原则的同时，都需要通过略加增改来将“航空航天器”纳入其范围。国际民用航空组织与和平利用外层空间委员会在有关领域具有专门知识，可以相互进行谈判，从中发挥决定性作用。

42. 在这种方法中，目的地决定了所采用的管理制度。因此一个意在将乘客和物资通过外层空间运送到地球上另一地点的航空航天器，由“经过调整的航空法”管辖，而一个意在探索外层空间的航空航天器将受“经过调整的空间法”管辖。

43. 一个有意用于民用航空的航空航天器，其所有与飞行有关的事项都受《芝加哥公约》管辖（享有五种自由），其所有与运载和赔偿责任有关的问题都受《华沙制度》管辖，而所有刑事问题都受 1963 年《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》管辖。不过，所有这些都只是在航空航天器低于规定高度的时候才适用，而当该飞行器处于外层空间，即高于规定高度时，就必须遵守外层空间赔偿责任制度。诸如登记、标准化和航行等问题将由现行航空规则规范。

44. 同样，意在进行（运输以外）空间探索的航空航天器，应由空间法管辖。登记、标准化、地面控制等问题将受空间法律制度管辖。当这一航天器飞经一个主权国家的空气空间时，该航天器可以行使飞越自由。

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？

45. 这一问题是将第二个问题更加具体化。第二个问题问的是适用于航空航天物体的管理制度是否因其位于空气空间或外层空间而不同。在这里问题更加具体，问的是当位于空气空间时是否可以通过将其视为航空器而适用航空法，而位于外层空间时是否可以通过将其视作航天器而适用空间法。这一问题还提供了另一个选择，即在航空法和空间法之间作出选择。这一选择将依据该航空航天器的目的地作出。

46. 在前两个问题下已经对有关问题进行了详细讨论。在此基础上可以说明的是，航空航天器既不是一个航空器，也不是一个航天器。它是一个“航空航天器”。当其位于空气空间时，不能完全原样适用航空法，当其位于外层空间时，也不能完全适用空间法。第二种选择似乎更有意义，在这方面，将由目的地决定适用法律。尽管本研究所同意这一方法，但并不完全赞成在现有航空法和空间法之间作出选择。当然，必须根据目的地作出选择，而适用法律要么是空间法，要么是航空法，但是正如在第三个问题中所提出的，二者都必须作出适当调整。

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同从外层空间轨道进入空气空间随后又返回该轨道的情况特别区分为涉及不同程度的管理规定？

47. 考虑到以上讨论的问题，这一问题无关紧要。

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

48. 这一问题突出强调了航空法和空间法的法理差异。空间法的目的是确保各国在外层空间的“自由”，同时以全人类的共同利益要求作为制衡，而通常被称为“aviation law”的航空法是一部运输法。贯穿整个空间法的思路是空间活动的非排他性准入和所有参与者的独立利益。航空法主要试图确保航空技术的最佳运作，有时是以消费法的形式出现。法律需要在两个不同领域发挥的作用完全不同。甚至作为权利和义务承担者的主体也略有不同。在这些法律分支中的规范受到其目的和赋予的权利的极大影响。而且，航空法是具有公法特征的私法，而空间法纯粹属于公法。不过近年来，由于空间活动性质的转变，空间法也开始针对这一领域的私人活动，但是空间活动是由国家控制并由国家管理的。

49. 在目前情况下的适当原则包括：

(a) **航空法：**空气空间中的国家主权、个人和组织的赔偿责任、刑事原则以及空气空间的合理使用；

(b) **空间法：**外层空间活动的自由、空间活动的国家责任、外层空间的和平利用、合作和相互协助。

50. 在空气空间中飞行并且然后进入外层空间飞行的航空航天器应当同时遵守两个法律分支的基本原则。由于建立一个适应的制度的想法正在讨论之中，忽视基本法律原则的做法是不可行的。这一制度将赋予航空航天器一定的权利和义务，而这些权利和义务必须善意地行使和履行，同时尊重其他参与者的相应利益。

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国际习惯法？

51. 对于这一问题中关于先例的第一部分，本研究所在下文提供的答复本身不解自明。

52. 关于“航空航天器”的飞行通过方面是否存在国际习惯法，答案是否定的。不过，对于“空间物体”，空间条约的某些规定已经具体体现在国际习惯法中。

53. 在这方面最重要的是 1968 年《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）中规定的救援、协助和返还义务。通过实践中的普遍性、统一性和一贯性，这已经获得了国际习惯法地位。这一义务延伸到协助所有的搜索和救援行动以及向发射当局安全送还宇航员和“空间物体”。而且在履行这一义务时，各国还应当受到在和平探索和利用外层空间中相互协助和合作原则的约束。睦邻友好关系的一般原则在这里也适用。

54. 对于“空间物体”在地球表面所造成的损害的绝对赔偿责任原则也适用于“空间物体”。

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任何国内和（或）国际法律准则？

55. 这一问题涉及有关“空间物体”的国家和国际法律准则的适用性。因此对上一个问题第二部分的答复在这里也适用。

问题 9. 对射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？

56. 目前，与射入外层空间的物体的登记有关的法律受 1975 年《登记公约》的管辖。整个登记过程以“发射国”的概念为基础。换句话说，公约要求发射国登记其射入外层空间的物体。而且，公约的适用范围只限于“空间物体”。当然，《登记公约》不能原样适用于“航空航天器”的登记。

57. 目前航空器的登记受《芝加哥公约》管辖，该公约也不能原样适用于“航空航天器”。

58. 另一项涉及空间物体的登记的国际文书是 2001 年《移动设备国际利益公约》关于空间资产特有事项的议定书初稿。这一议定书提及了维持对空间资产利益的登记的一个监督机构。如果经过上述调整，则公约^c中定义的“空间资产”对于航空航天器具有重大意义。2001 年《移动设备国际利益公约关于航空器设备特有事项的议定书》也载有类似的仅仅针对航空器的登记规定。

^c “任何意在射入和置于空间或处于空间的可以确认的资产；

“任何在空间组装或制造的可以确认的资产；

“任何可以废弃或可以重新用于运载人员或物资进入空间或从空间返回的可以确认的运载火箭；

“任何构成上述各项中述及的资产的一部分的可以分别确认的组成部分或这类资产的附件或载荷。”