



大会

Distr.
LIMITED

A/AC.105/C.2/L.204
18 February 1997
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

和平利用外层空间委员会

法律小组委员会

第三十六届会议

1997年4月1日至18日，维也纳

临时议程项目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， 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

对关于航空航天物体可能涉及的法律 问题调查表的答复的综合性分析

秘书处的说明

目 录

	段 次	页 次
导言.....	1 - 7	3
对自会员国收到的答复的综合性分析.....	8 - 80	4
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？.....	8 - 17	4

目 录 (续)

	段 次	页 次
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?	18 - 26	6
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?	27 - 37	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?	38 - 43	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轨道的情况明确区分为涉及不同程度的管理规定的情况?	44 - 50	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?	51 - 58	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?	59 - 64	15
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?	65 - 71	16
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?	72 - 79	18
结论	80	19

导 言

1. 1992 年，在和平和用外层空间委员会法律小组委员会第三十一届会议上，俄罗斯联邦代表团提交的题为：“关于航空航天物体的法律制度问题”（A/AC.105/C.2/L.189）的工作文件，成为讨论的出发点和促进因素，这种讨论有可能打破认为空气空间和外层空间的定界很有必要的国家与认为没有必要的国家之间辩论的僵局。1993 年，关于议程项目 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工作组主席，在与一些有关代表团协商下，散发了一份题为“关于航空航天物体的调查表草稿”（A/AC.105/C.2/1993/CRP.1）的非正式文件，作为拟订准备送往各会员国的调查表的起始点。1994 年，主席散发了一份载有该调查表草稿的导言的非正式文件，打算简要解释一下提出该调查表的起因和目的。
2. 1995 年，在法律小组委员会第三十四届会议上，一份载有该调查表草稿和在第三十三届会议上起草的两段导言的综合文件，散发给了委员会各成员国（A/AC.105/C.2/1995/CRP.3）。在进行讨论和非正式协商的基础上，工作组主席编写和散发了一份题为：“关于航空航天物体可能涉及的法律问题的调查表”的经订正的工作文件（A/AC.105/C.2/1995/CRP.3/Rev.3），工作组核准了这份文件。
3. 在第三十四届会议上，工作组建议且法律小组委员会也同意，该调查表的目的是要征求委员会各成员国有关航空航天物体的各种问题的初步意见。工作组希望，对该调查表的答复将能为法律小组委员会决定其如何继续对议程项目 4 的审议提供基础。法律小组委员会因此同意请委员会各成员国就这些事项发表意见。法律小组委员会还同意，在其 1996 年的届会上，秘书处应提交一份载有可能从委员会成员国收到的对调查表的答复的文件。
4. 根据上文提及的各项建议，秘书处编写了题为“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”的文件（A/AC.105/635 和 Add.1、2 和 3），这些文件载有对调查表的 14 份实质性答复和 1 份一般性答复。
5. 工作组在其 1996 年届会上建议（A/AC.105/639，附件一），秘书处应

及时为法律小组委员会第三十六届会议准备一份对所收到的调查表答复进行全面分析的研究报告，以协助工作组的审议工作。

6. 法律小组委员会在其关于第三十五届会议的报告（A/AC.105/639，第35段）及委员会在其关于第三十九届会议的报告（A/51/20，第128段）中，均核准了工作组的建议。大会在1996年12月13日第51/123号决议中也核准了工作组的建议。

7. 本项分析系秘书处根据上文提及的各项建议和就截止1997年1月31日收到的答复所作的分析编写的。

对自会员国收到的答复的综合性分析

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？

8. 在对该问题提供实质性答复的14个国家中，有5个国家似乎接受所说的定义。7个国家有某些保留地接受这一定义。在这7个国家中，有一个国家说所建议的定义可以用于工作目的。

9. 在收到答复的剩余2个国家中，有一个国家说该定义应加以完善，诸如在其他行星大气层中的“飞行”等术语以及“仅航天物体”（具有航空航天物体的所有能力，但不能在空气空间中飞行的物体）的定义等也应包括在内。另一个国家答复说，由于在任何国际法律文献或任何国际法律规则中都找不到这种定义，故应该采用另一个技术术语“空间运输系统”。这个国家在主张使用这一术语以代替“航空航天物体”时说，这种系统具有若干共同特点。特别是，这些系统从发射到着陆都是设计用于探索和利用外层空间的空间物体，并接受国际空间法的管辖。此外，它们都设计或能像飞机那样在重返大气层后降落到地球表面。

10. 一些国家注意到，目前的航空航天物体都被设计成用于两种目的：地

球到地球飞行任务和运输成员和/或有效载荷进入外层空间并返回地球。

11. 有一个国家认为，一项可能的定义应考虑“航空航天物体”的概念可包括不同类型的航宇器，某些航宇器可能已经在使用，有些则仍在研制和规划之中。这个国家进一步指出，所有目前和未来的航宇器都有一个共同标准，即这些物体都设计或采用航空和航天特性飞行，因而能使它们在空气空间中飞行并飞入外层空间。

12. 一个国家认为，该定义结尾的措词“一段时间”应作为航空航天物体的一种具体特性加以澄清。

13. 其他国家则认为，如果不言而喻，从航空航天物体从事空间活动或飞行任务方面来说，该定义也包括航空航天物体的另一种特性，则目前形式的定义是可以接受的。

14. 一些国家注意到该定义的确切仅仅依据两项标准：在外层空间中飞行和在空气空间中保留一段时间。在这方面，这些国家和另外一些国家认为，航空航天物体的可能定义及其具体特性，应与发展中的技术密切联系在一起，并且应该包括基于该种发展技术的补充标准。此外，一个国家说，有必要全面审查一下航空航天物体的具体特性，同时考虑到更为先进且不断演变的技术。一些国家也认为，和平利用外层空间委员会科学和技术小组委员会应赋予这样一项任务，即在法律小组委员会继续其工作之前，先研究并确定这些物体的技术方面和必要条件。

15. 从上文来看，尽管一个国家宁愿使用“空间运输系统”这个术语，不愿使用“航空航天物体”这个术语，但各个国家关于此类飞行器背后的概念的观点，似乎是类似的。除了关于国际空间法是否适用于航空航天物体之外，无论使用何种术语，各个国家在其答复中所列的共同特性都是类似且互补的。

16. 基于所收到的答复和建议，航空航天物体的共同要素可认为包括以下几点：

- (a) 有能力在空气空间中飞行;
- (b) 有能力在外层空间中飞行;
- (c) 从事空间活动或飞行任务;
- (d) 具有像飞机那样能够在重返地球大气层后在地球上降落的设计性能。

17. 从上文来看, 根据所收到的答复, 拟订航空航天物体的定义的初步方法可以如下: “ [航空航天物体] [空间运输系统] 是一种既可在外层空间中飞行 [或停留] 又可利用本身空气动力特性 [(主要) (完全) 为了空间目的] 在空气空间中停留 [一断时间] 的物体。 ”

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
空间而不同?

18. 在答复该问题的 14 个国家中, 有 5 个国家的答复是赞成的, 其中一个答复国对航空器和航天器的技术特性, 以及对为什么在低于 90 与 100 公里的高度航天器轨道必定会受破坏, 从而使航天器服从于航空法的规则, 提供了重要的科学解释。其他 5 个答复国也持赞成态度, 并补充了法律管辖权。最后, 有 4 个国家也提供了否定的答复。

19. 一些国家说, 适用于航空航天物体的法律制度将根据该物体所处的位置而有所不同。在这方面, 一个国家就有关航空航天物体特别提到, 1994 年在芝加哥签署的《国际民用航空公约》(《芝加哥公约》) 应适用于空气空间, 而空间法适用于外层空间的物体。

20. 一些国家认为, 适用于航空航天物体的法律制度随着飞行任务的不同而有差异, 必须根据相应的国际空间法或航空法加以确定。例如, 适用于从事地球到地球飞行任务不进入外层空间的航空航天物体的法律制度, 由国际航空法加以确定, 而从事地球轨道飞行任务的航空航天物体, 则属于国际空间法的管辖范畴。一个国家认为, 一个飞行器基于航空学原则在空气空间的实际飞行, 以及一个物体基于航天学原则进入, 处于或飞离轨道的运动, 将使这种飞行器既服从航空法也服从空间法。

21. 在这方面，另一个国家也认为，由于航空航天物体预定要从事外层空间活动，所以飞越地球大气层的操作情况并不影响此种物体在统一管理制度下的功能。另一个国家也认为，在执行的飞行任务是航天飞行任务时，不应再做任何区别。这个国家还说，拟订空间物体无害飞行通过国家空气空间的规定将会更有用处。

22. 另一个国家认为，为了避免将两套法律双重适用于一种情况，不做任何区分是必要的，那样做将会产生混乱。

23. 一个国家认为，根据空间法的整个体系，设计用于探索和利用外层空间的空间运输系统是空间物体，无论它们飞行于空气空间或是外层空间，但它也注意到，在重返地球大气层之后，也可以适用国际空中交通法，尤其是因为空间运输系统的飞行可以干扰空中交通。特别是，根据飞行的距离（大约 8,000 公里）和降落前的时间（通过 60 公里最大飞行高度之后 14-15 分钟），必须采取认真的防护措施以避免碰撞，因为返回式航天器并不具有同样的操作性。因此，该国认为，空中交通和空间法学家应该共同努力，精心拟订有关适用于再入大气层飞行通过外国空气空间之空间物体的法律准则及其特别法律制度的共同解决办法。

24. 上述情况表明，许多答复事实上并没有指出空间法和航空法可以适用航空航天物体或空间运输系统。从安全方面来看，一个国家认为，在空间运输系统飞行通过大气层期间，空中交通法可以适用这种系统，以避免发生可能的碰撞，但空间法应管辖所有情况。

25. 一些国家认为，航空航天物体是否适用航空法或空间法取决于空间方法，或取决于其在空气空间或外层空间的位置，而另一些国家认为，功能方法或航空航天物体的目的应该决定适用何种法律。还有一些国家认为，有必要为航空航天物体制订适当的规定以管理其使用。作为替代方法，一个国家认为，制订空间物体无害飞行通过国家空气空间的规定可能会更有用处。

26. 对于上述专题存在着广泛的不同意见，需进一步精心拟订和思考以便考虑到各种不同意见。不过，根据所收到的答复来看，各国似乎能够进一步

讨论航空法和空间法的相容性问题。许多国家还主张进一步审议几个所关心的问题，以便就所提出的问题和/或就诸如空间物体无害飞行通过国家空气空间等事项精心制订规定找到一项共同的解决方法。

问题 3：考虑到航空航天物体各种不同的功能特征、空气动力特征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？

27. 问题 3 可以分为两个部分：第一部分涉及是否存在有关航空航天物体的特别的管理程序；第二部分询问是否应为这种物体规定单一的或统一的管制制度。

28. 关于该问题的第一部分，一些国家认为，除非为航空航天物体制定一种单一的特别规则，否则这些能够用于两种目的物体将面临两种不同的法律制度。特别是，一个国家认为，在具体领域适用航空法和空间法方面将会产生不同意见，其中包括飞行的合法性（航空法，涉及外国的核准；空间法，涉及外层空间的活动自由）；航空器根据《芝加哥公约》登记以及航天器根据《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》）登记；责任的依据（航空法，涉及国际条约和国家法律；空间法，涉及国际法）。该国还认为，存在着这样的可能性，即某些类型的航空航天物体可被认为是航空器，既使其部分飞行是在外层空间，而另外一些类型的航空航天物体又被认为是航天器，因为其空气动力特性仅用于起飞和降落。该国认为，在制订有关航空航天物体单一的或统一的管理制度方面，产生这种偶然性的可能性是极其少的。

29. 一些国家指出，不存在考虑到航空航天物体的各种不同功能特征、空气动力特性及其设计特点的有关此类物体的特别管理程序。

30. 一个国家认为，似乎没有必要为空间运输系统制定任何特别管理程序或国际规则，因为不存在任何需要拟订规则的经过认可的先例（除了前苏维埃社会主义共和国联盟布冷风号航天飞机的一次飞行之外）。关于单一或统

一的管理制度,该国认为这个问题应推迟到科学和技术小组委员会就航空航天物体进行技术研究之后再解决。

31. 一些国家认为,应该为航空航天物体制定一种包括有关所有方面的单一或统一的管理制度,以避免因此种物体数量上的增长和使用上的增加而引起的法律混乱。一些国家也认为,应建立一种全面的管理制度,同时考虑到所有类型航空航天物体的飞行,其中包括“穿越大气层的”飞行和带有可维护的机体直接再入大气层。这种管理制度还应在稍后阶段根据这一领域有关空间技术的发展情况加以完善。

32. 关于制定一种统一的管理制度,一个国家认为这种制度应由一个中立的相关国际组织来制定。

33. 一个国家答复说,如果航空航天物体的概念没有扩展到包括“仅空间物体”,那么可以考虑制定一种管理制度。该国认为,由于在国际法中并不存在管理各类航空航天物体的特别程序,并且由于考虑到将来可能的技术发展,一种统一的管理制度在现阶段可能在法律上没有必要。

34. 一个国家提到,一个具有头等重要意义的问题是,是否应实行就航空航天物体飞行通过外国空气空间发布通知的程序。在这方面,有一些要点可用作参考,其中包括,最为重要的是,指明该航空航天物体是作为一种运输系统,打算将有效载荷或乘客由地球的一点运往另一点,还是作为一种旨在发射进入空间的系统。

35. 因此,视所选择的限定该物体的名称而定,根据所收到的答复,似乎所有答复者都同意不存在有关航空航天物体的特别管理程序。

36. 关于问题 3 的第二部分,即是否应为规定的物体制定一个单一或统一的管理制度,答复者的看法有很大分歧。一些国家指出,为避免造成混乱,并考虑到此种物体未来在数量、使用和多样化方面的发展情况,一种单一或统一的管理制度很有必要。其他国家指出,制定这种管理制度的时机尚不成熟,因为在这一领域技术还要发展,一个答复者认为,这种技术发展情况应先由科学和技术小组委员会进行研究。最后,有一个国家认为,应对另一个

问题即就通知而言是否应实行管理程序进行全面讨论。

37. 所以，关于一个单一或统一的管理制度，没有任何明显的迹象说明应该做些什么，因为在这一领域是否存在协议并不清楚。因此，提及对问题 2 的答复所进行的分析是较为恰当的，因为所收到的答复的实质内容表明，各国可能至少希望在有限的范围内进一步讨论航空法和空间法方法的相容性问题。

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？

38. 一些国家根据空间方法认为，能够服务于双重目的的航空航天物体在空气空间时可被视为航空器，而在外层空间时可被视为航天器。一个国家认为，诸如空气空间的主权及航空安全等法律问题使得空间方法更适于确定适用的法律。不过，另一个国家认为，可以考虑把服务于航空运输目的以及甚至在某段时间飞行于外层空间的航空航天物体，仍基本上视为航空器，而为上升进入外层空间或自外层空间下降的目的飞行通过空气空间的航空航天物体，可被视为航天器（例如航天飞机），但每种物体均应遵守其他法律制度的某些原则和规则。一个国家也指出，鉴于飞行任务和适用于每一种情况的立法的多样性，根据特定飞行的目的地只应适用于一种法律制度。

39. 一些国家认为，国际航空法和国家航空法的规则也能适用于航空安全和导航的实际目的。

40. 一个国家指出，关于空间运输系统，无论该系统是飞行于空气空间或外层空间，国际空间法都是适用的。该国认为，在缺乏有关空间运输系统的特定国际空中交通规则的情况下，空中交通和空间法学家应消除两种法律制度间的不协调之处，使这种系统再入大气层在法律上成为可能，同时考虑到受此种飞行影响的国家的合法权利和利益，以及国际航空的安全利益。

41. 一些国家认为，从技术层次上看，航空航天物体不应视为航空器，因为它们被设计成为航天器，其设计、建造和着陆的特殊程序不同于适用于航空器的那些程序，更不用说其灵活性和作为航空器的操纵能力只是附属于其计划中的用途的。一个国家指出，只要这些物体的飞行是在外层空间的活动，空间法就应适用于这些物体。这种观点对这样一项提议作出了解释，即问题 1 中给定的定义应予修改，以包括“（主要）（完全）为了空间目的”这几个字。同样，另一个国家也认为，确定适用法律的标准是该物体飞行的目的。因此，随着技术变得越来越先进，这个问题将变成一个是否现有的国际航空法和空间法规则需要加以补充的问题。

42. 一些国家认为，应该为处于空气空间和外层空间的此种物体，制定一种有关航空航天物体的适宜的单一管理制度。在这方面，另一个国家认为，这种管理制度应考虑到空气空间的定界。另一个国家也认为，应该依据其目的地制定有关处于空气空间和外层空间的航空航天物体的管理制度。

43. 就问题 4 所收到的答复表明，有关这一问题的看法差异很大。许多答复者认为，航空航天物体在处于空气空间中时不应被视为航空器，但为了安全和空中导航的目的，它们应该遵守国家和国际空中交通规则。然而，这些空中交通规则不应管理航空航天物体的飞行。一些答复者进一步指出，只要航空航天物体飞行的主要目的是从事外层空间活动，其适用法律就是空间法。其他国家认为，航空航天物体所处的地点是关键因素（空间方法）。当处于空气空间时，就适用航空法，当处于外层空间时，就适用空间法。辩论双方都有一些国家认为，应当为航空航天物体制定一项适当的统一管理制度。最后，有一个国家认为，现有国际航空法和空间法可能需要加以补充，同时要考虑到各种新的技术发展。在某种程度上，看法上的种种分歧或许可以用没有给“航空航天物体”这个术语下一个各方一致同意的定义来解释。

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？

44. 一些国家认为，在管理起飞阶段和着陆阶段方面不应有任何区别。另

一个国家认为，在这一方面只应考虑操作程序。另一个国家也指出，主要在外层空间开展活动的航空航天物体的各个飞行阶段，不应受另一法律制度的支配，因为其全部飞行均受空间法的管辖。一些国家认为，根据目前的法律制度，并没有任何区别起飞阶段与着陆阶段的特别管理制度，但是在进入空气空间后飞行通过另一国家领土空气空间的情况下，可适用国际航空法和有关国家的国家航空法，在涉及有关国家的主权与安全时尤其如此。在这方面，另一国家指出，在审查一特定航空航天物体的飞行任务时，该飞行任务唯一需要加以管制的部分就是其无害飞行通过另一国家领土的上空。

45. 一个国家认为，服务于宇宙航行目的的航宇器，只要其遵守航空法的原则和规则，就不需要为其起飞阶段和着陆阶段制定不同程度的规则。能够服务于两种目的（作为航空器飞行，作为航天器运动）的航空航天物体，应在相应的领域遵循航空法和空间法运作。

46. 另一个国家说，如果为空间运输系统精心制订了特别的管理制度，那么就有必要区分起飞阶段和着陆阶段，因为两者之间有差异。尽管起飞流轨极为陡直，但着陆流轨却要延展超过 8,000 公里。此外，发射通常是在“所在”国的领土或与外国合作实施的，因此，可能发生的任何问题都可以相应地得到处理。

47. 同样，对航空航天物体而言，一些国家认为所提及的两个阶段应加以区别。一些国家说，有必要为自外层空间轨道进入空气空间以及自空气空间返回该轨道制定不同程度的规则，如果要制定特别的管理制度，则应考虑到航空航天物体的特性。

48. 一个国家认为，航空航天物体的起飞阶段和着陆阶段应该包括空中交通预防措施，尽管在航空航天物体飞行的这些阶段有必要有特殊要求。

49. 另一个国家指出，确定这种区别将促使精心拟定适当的管理标准和机制，适用于航空航天物体飞行的这些方面，随后将这种区别编入国际空间法。

50. 正如问题 4 的情况一样，尽管在有关不同的阶段是否需要不同的规则

问题上似乎存在着意见分歧，但从所收到的许多评论来看，显而易见，如果讨论并拟订一项有关航空航天物体的特别管理制度，那么答复者所提及的所有方面都可以纳入这样一种特别管理制度的适当措词之中。许多答复者再次提出了安全、国家安全和主权等问题，这些答复者中包括一些认为在管理各个阶段方面不应存在任何区别的人。

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？

51. 一些国家认为，国家航空法和国际航空法均是适用的。

52. 一些国家认为，国家航空法和国际航空法均应适用，但只适用于能够进行航空操纵的航空航天物体，并不适用于基本上视为空间物体的航空航天物体。一些国家认为，出于国家安全和空中安全的理由，有必要对具有受航空法和空间法管辖特征的物体，适用国际航空法和国家航空法。

53. 一个国家认为，由于空间运输系统是设计用于从事探索和利用外层空间的，因而这些系统要受空间法的管辖，无论它们是飞行于空气空间还是外层空间。不过，该国在提及先前对其他几个问题的答复时说，为了诸如安全和空中交通导航等实际目的，可以适用国际航空法和国家航空法。另一个国家认为，尽管航空法不适用，但在某些情况下，它可能有必要作为解决可能的分歧的手段，以检查航空航天物体的飞行活动是否根据现有空中导航规则行事。同样，一些国家表示，如果飞行的目的是空间飞行任务，那么就应适用空间法。在这方面，一个国家认为，确定适用法律的正式标准，应是一国是将物体作为航空器还是航天器登记。

54. 一些国家认为，所有飞行通过外国空气空间重返大气层的航空航天物体，均可受国际空中交通法管辖。一些国家也表示，为了空中导航安全的原因也应适用航空法准则，如果，例如在其中一个国家看来，一个航天器飞过了头，落入偏离其飞行轨道的空气空间的话。

55. 一个国家指出，对该问题作出回答需要在空气空间和外层空间之间作出区别，并且要特别适当考虑法律小组委员会辩论的结果。国际航空法和国

家航空法作为一个整体不能适用航空航天物体，有必要为这些物体制定明确的准则。

56. 一些国家表示，《芝加哥公约》应管辖这种情况，如果需要进行修改，那么可考虑求助于与国际民用航空组织（民航组织）进行协商。

57. 一个国家注意到，对那些从事地球到轨道飞行且飞行路径通过另一国的空气空间的航空航天物体而言，有必要检查一下编纂无害飞行通过权利的可能性。在这方面，有必要特别考虑地球到地球飞行的特征。此外，该国指出，从事地球到轨道飞行的物体在满足航空法的所有要求方面会出现实际困难。

58. 答复者们对适用国际航空法和国家航空法持有各种意见，这些意见似乎可分为功能方法和空间方法。对主张功能方法的答复者而言，有关航空航天物体的特别管理制度是否有必要的表示并不明显。对主张空间方法的答复者来说，显而易见需要一种管制飞行通过另一国空气空间的特别管理制度。其他国家也主张在此种情况下参考并适用民航组织的标准。对有关适用国际航空法和国家航空法问题的答复，因而便进一步阐明了飞行通过外国空气空间的问题。

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？

59. 一些国家认为，对于航空航天物体重返地球大气层的飞行通过没有任何先例。一些国家表示，在空间法内尚不存在足够的证据支持将上升或下降的空间物体的飞行通过权利视为国际习惯法的一项规则，但在实践上，在没有国家提出抗议的情况下出现过此类飞行通过，只要这种飞行通过是无害的，是无损于下层国家的和平与安全的，那么它就可以作为这种实际做法合法化的基础。在这方面，一个国家表示，尽管这种飞行通过在未受到反对的情况下发生，但这并不表明批准将飞行通过作为国际惯例或国际先例，因为有关国家并没有得到关于飞行通过的任何信息，而且因为飞行通过的发生也没有产生什么损害。

60. 一个国家注意到，就空间运输系统而言，美利坚合众国的航天飞机的事例并不一定构成先例，因为该航天飞机的起飞是在美国领土上进行的，其降落影响的是公海和美国领土。另一方面，该国认为，前苏联的布冷风号航天飞机仅飞行一次，但却在重返大气层时飞行通过了外国领土。并不知晓是否与下层国家进行过协商或是向其传递过信息。鉴于美国航天飞机并没有创造有关飞行通过的任何先例，并且鉴于布冷风号航天飞机也不是制订国际习惯法的充分先例，所以关于航天运输系统飞行通过外国领土并不存在任何国际习惯，因为不存在任何国际惯例。

61. 一些国家认为，的确存在关于下降空间物体的先例，此种先例不是与功能性航空航天物体的飞行通过有关，而仅是与空间碎片坠落到地球有关。这些国家注意到，先例事实上的确存在，并列举了许多示例，其中包括宇宙-954号坠落到加拿大领土及 Skylab 坠落到澳大利亚领土。一个国家继续提到，除了刚刚提及的两个示例之外，还有关于重返大气层的其他示例，其中包括阿波罗 13/SNAP 27号重返南太平洋上空的大气层，随后消失在汤加海沟，以及宇宙-1402号的事故，该卫星重返公海上空的大气层并且分解了。不过，该国认为，不存在关于航空航天物体飞行通过外国领土的任何特定国际习惯法。

62. 在国际习惯法方面，一个国家认为，关于航空航天物体飞行通过外国空气空间，此类法律仍处于拟订阶段。一个国家认为，由于美国的航天飞机相继飞行通过许多第三国的空气空间，这可被视为无害飞行通过的先例，并且鉴于这些国家没有提出反对或抗议，这样就由这种飞行通过创造了国际习惯法，这与第一颗人造地球卫星的情况相类似。一个国家还认为，关于先例，根据俄罗斯联邦与哈萨克斯坦之间有关俄罗斯联邦空间物体飞行通过的一项协定，此类飞行通过的先例的确存在。

63. 一个国家认为，在这方面的国际惯例正在发展，而国家主权并没有扩展到人造地球卫星最低近地点轨道上空的空间（海拔大约 100 公里）。如果飞行通过低于这一高度，则有关国家应基于善意，向其领土被飞行通过的那些国家提供有关信息，正如 1990 年的情况那样，当时美国当局向前苏联当局提供了美国航天飞机飞行通过前苏联领土东部区域的信息。在这个国家看来，此种信息是出于好意提供的，是基于一项约定即所提供的信息将不被视为建立了一个先例而提供的，尽管所采取的程序可以为未来的做法提供一个示例。据这个国家的意见，国际习惯法在这一领域的规定正在发展之中。

64. 基于上述分析，应该注意到在有关先例的问题上存在着意见分歧。尽管并非所有国家都同意存在航空航天物体飞行通过的先例，但国际社会仍试图就恰当地系统阐述空间物体飞行通过达成一致意见。

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？

65. 一些国家认为，尽管并不存在任何具体规则管理航空航天物体重返地球大气层后的飞行通过，但国际空间法的一些一般规定指导着空间飞行的所有阶段，包括空间物体飞行通过地球大气层。所给出的示例包括《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）的有关规定，《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），《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），《各国探索和利用外层空间活动的法律原则宣

言》（大会第 1962（ XVIII ）号决议）和《关于在外层空间使用核动力源的原则》（大会第 47/68 号决议）。

66. 一个国家认为，设计用于探索和利用外层空间的空间运输系统，从发射到着陆都受国际空间法的管辖。在这方面，国际空中交通法实际上可以适用空间运输系统。该国注意到，其本国的航空法律便对航空器作出了规定。在这种情况下，该法律规定航天器、火箭和类似的飞行物体只要其处于空气空间应被视为航空器。另一个国家指出，根据其民用航空法典以及本国惯例，处于空气空间的空间物体与航空器和其他飞行物体一样受同一规则的管辖。

67. 另一国家提到，根据其《空间活动法》，外国可以为了进入环绕地球的轨道以及返回地球的目的进行无害飞行，但条件是该国当局要就关于该次飞行的参数事先发出充分的通知。另一国家提出，其目前正在拟订的《空间活动法》将对此种飞行通过作出规定。

68. 一些国家表示，现有的国家和/或国际法律准则应适用于重返地球大气层的空间物体和航空航天物体。

69. 一些国家表示，在其管辖范围内没有关于航空航天物体重返地球大气层后的飞行通过的法律准则。一些国家也表示，没有任何国际法律准则适用于这种飞行通过。

70. 一个国家表示，应该开始精心制订关于航空航天物体飞行通过的国际法律准则。

71. 关于问题 8，大多数答复者（除了一个国家指出没有获得任何信息及另一个国家指出没有关于此种飞行通过的国家法律准则之外）都指出，存在着某些国际或国家法律准则，它们或是管辖或是可能管辖空间物体重返地球大气层后的飞行通过。

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？

72. 大多数国家认为对发射进入外层空间的物体实行的登记规则适用于航空航天物体。在这方面，一个国家指出，这些规则将适用于基本上被视为空间物体的航空航天物体。

73. 一些国家认为，那些能够服务于双重目的物体应作为航空器和航天器进行双重登记，除非，在一个答复者看来，为航空航天物体制订了单一的管理制度，这种制度可以包括有关此类物体登记的特别管理程序。

74. 一些国家认为，有必要而且应该制订反映航空航天物体特性的新的登记程序。

75. 一些国家建议，航空航天物体应被视为有别于根据《登记公约》登记的其他空间物体。其中的一个国家认为，登记因此应归属于不同的机构。

76. 一个国家认为，修改或增加现有的规则以便考虑航空航天物体的特殊特性的时机尚不成熟，但迟早会很有必要。在这方面，可以提供超出已经需要的有关航空航天物体的信息，诸如其计划飞行通过其他国家空气空间的路径等，但此种信息将以进一步研究和审查航空航天物体运行的特性为基础。此外，应根据将来研制的发射航空航天物体的新手段来审查“发射国”的概念。

77. 一个国家认为，有必要进行进一步的研究，以检查是否有必要进行现有的登记，同时考虑到航空航天物体所具有的“进轨阶段”的短促性。

78. 一个国家认为，对于在空间装配并永远不在地球上着陆或进行航空飞行的空间运输物体也应该进行登记，其路径和目的地应予声明，以避免发生任何事故。

79. 总之，大多数国家同意适用《登记公约》，但另外一些国家强烈赞成采用另外一种登记机制，建议如果要制订以及在制订管理制度时，应该为航空航天物体的登记提供一个单一统一的管理制度。

结 论

80. 上述分析似乎表明了某种关于有否可能至少继续进行以此方式开展的对话的舆论动向, 航空和空间法学家对与航空航天物体有关的事项作出了很大贡献。