



大会

Distr.: General
29 November 2013
Chinese
Original: English/French/Russian/
Spanish

和平利用外层空间委员会

关于用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行的问题

秘书处的说明

增编

目录

| | 页次 |
|-------------------|----|
| 一. 导言 | 2 |
| 二. 会员国提供的答复 | 2 |
| 阿尔及利亚 | 2 |
| 亚美尼亚 | 3 |
| 德国 | 3 |
| 危地马拉 | 4 |
| 肯尼亚 | 5 |



一. 导言

1. 在 2013 年举行的和平利用外层空间委员会法律小组委员会第五十二届会议上，外层空间定义和划界问题工作组商定继续请联合国会员国和委员会常驻观察员提供对下列问题（A/AC.105/1045，附件二，第 8(c)段）的答复：

(a) 用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行与外层空间的定义和划界事项之间是否存在某种相互关联？

(b) 用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行的法律定义是否在空间活动方面对各国及其他行动方切实有用？

(c) 如何界定用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行？

(d) 有哪些法规适用于或者可适用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行？

(e) 用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行的法律定义对空间法的逐步制定会有何影响？

(f) 请提出其他问题，以供在用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行的法律定义框架内审议。

2. 秘书处编写本文件时依据了阿尔及利亚、亚美尼亚、德国、危地马拉和肯尼亚所提供的答复。

二. 会员国提供的答复

阿尔及利亚

[原件：法文]
[2013 年 11 月 11 日]

问题(a). 亚轨道飞行是在空气空间和外层空间开展的空间活动，并可能达到 100 多公里的高度（卡门线）。因此，该项活动直接关系到以对空气空间的同样方式确定外层空间的定义和划界的必要性。这样的定义对开展空间活动的规模越来越大的国家的赔偿责任问题特别重要。此外，不对外层空间进行划界可能引起法律模糊性，这反过来又可能增加国家间争端的风险。

问题(b). 因此，用于科学目的和（或）载人运输的亚轨道飞行的法律定义对开展空间活动的国家具有切实的重要性。

问题(c). 亚轨道飞行是空间物体在外层空间和空气空间与外层空间之间的边界进行的空间活动。

问题(d). 在正在制定空间法期间这种活动可由国际法管辖。

问题(e). 在正在制定空间法的背景下，亚轨道飞行的法律定义将有助于确定“空间物体”概念的更准确定义。

问题(f). 有若干相关的问题，尤其是关于在亚轨道飞行的乘客：例如，他们是否被认为是宇航员？

亚美尼亚

[原件：俄文]
[2013年11月5日]

问题(a). 政府认为用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行与外层空间的定义和划界之间存在着某种直接的相互关联，同时牢记必须制定关于执行此类飞行的规则。

问题(b). 政府认为用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行的法律定义将对国家和其他运营商具有实用价值。

问题(c). 用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行可列为在外层空间的下限与上限之间的区域进行的飞行。

问题(d). 旨在规范用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行的法规可以适用于此类飞行。

问题(e). 亚轨道飞行的法律定义将引起需要修订规范空气空间的法规。

问题(f). 政府目前没有任何建议。

德国

[原件：英文]
[2013年11月5日]

问题(a). 是，这种亚轨道飞行与划界问题之间存在着某种相互关联。应当对达到约 80-120 公里高度（主要是载人运输的亚轨道飞行）与旨在在 50 至 1,500 公里高度和大约 100-150 公里范围内进行科学实验的探空火箭等亚轨道飞行加以区分。根据通常的理解，如果这些探空火箭达到超过 120 公里的高度，它们即达到外层空间。根据 1967 年《关于各国探索和利用包括月球和其他天体在内外层空间活动的原则条约》第六条的规定，条约的缔约国应为本国在外层空间开展的活动承担国际责任。《外层空间条约》第七条规定，发射国对发射进入外层空间的物体造成的损害应负有国际责任。此外，在外层空间的定义与关键术语“空间物体”之间存在着某种相互关联。1972 年《外空物体所造成损害之国际责任公约》引入了关键术语“空间物体”但未确定其定义。根据《责任公约》第二条，发射国绝对有责任为其空间物体对地球表面或飞行中的航空器造成的损害作出赔偿。

问题(b). 在实践中，存在着各种各样的亚轨道飞行，很难整合成一个单一的定义。就高度而言，根据普遍接受的做法，它们达到从高空空域到外层空间的范围。因此比法律定义更相关的似乎是空气空间与外层空间之间 80-120 公里

灰色区域的务实解决方案。在这方面，有各种不同的相关方法：功能性方法可能是，除其他外，80至120公里灰色地带方法之一。

问题(c). 似乎不可能确定一个普遍接受的定义。

问题(d). 目前的亚轨道活动是在国家领土上方开展的。因此，可适用相关的国内法律。就涉及不同国家的亚轨道飞行而言，通过合作协议进行监管是可取的。如果是在外层空间开展亚轨道活动，联合国外层空间条约适用于此种活动。

问题(e). 似乎不是亚轨道飞行的法律定义，而是空间交通管理的持续发展和航空航空间与空间交通管理之间的明确界线与实用目的更加相关。

问题(f). 无。

危地马拉

[原件：西班牙文]

[2013年11月8日]

问题(a). 外层空间的划界问题在联合国的决议中已有规定。可考虑关于外层空间定义和使用的亚轨道飞行情况。

问题(b). 是，因为它可能有实际用途，特别是有经济价值。在任何情况下，中美洲国家作为一个集团可以一起努力，确立自己的权利和义务。

问题(c). 已经得到国际认可的现有定义应加以修订，然后应采取行动确保它们适合危地马拉和中美洲。

这些定义可以依据联合国条约和空间法原则。

问题(d). 联合国、国际电信联盟和其他组织的决议根据层级适用。在保证其符合国际法后，危地马拉可以修改或制定具体的法规。

问题(e). 如果危地马拉和中美洲集团不行使其有关亚轨道和外层空间的权利，我们各国使用这些资源就可能受到限制。此外，在出现事故和其他不测事件后还可能限制对我们领土内所遭受的损害进行索赔。最后，也可能是经济制约。

问题(f). 应当创建一个专门机构，专门负责监督这些问题。

肯尼亚

[原件：英文]
[2013年11月22日]

问题(a). 外层空间的定义和划界对适用于亚轨道飞行的法规有直接影响。考虑到亚轨道飞行可以通过从地球表面或空中发射的以火箭为动力的飞行器来实现，有必要对外层空间进行界定和划界，以制定这类飞行须遵循的法规。

问题(b). 亚轨道飞行的法律定义将对各国有益，特别是在出现可能过境外国上方亚轨道空间的商用飞行器时。

问题(c). 根据国际民用航空组织关于亚轨道飞行概念的研究（C-WP/12436），亚轨道飞行可被界定为达到非常高的高度的飞行，不涉及将飞行器送入轨道。

问题(d). 《国际民用航空公约》主要涉及登记注册、适航认证、飞行员执照和业务要求，而国际空间法则有效地处理物体登记，但不规范对空间物体认证及其工作人员执照的要求。

因此应制定亚轨道飞行须遵循的新法规，作为《国际民用航空公约》的一个附件或作为一个独立的法律文书。

问题(e). 亚轨道飞行的发展表明缺乏适当的法规来管理其科学飞行任务和（或）载人运输的安全及有效运行。亚轨道飞行的法律定义将有助于制定法规，以解决人员和运行要求、安全、风险、保险及赔偿责任问题。

问题(f). 无。