



和平利用外层空间委员会

外层空间的定义和划界：外空委成员国和常设观察员的意见

秘书处的说明

增编

目录

	页次
二. 从外空委成员国收到的答复 .....	2
巴林 .....	2
古巴 .....	2
埃及 .....	2
希腊 .....	3
墨西哥 .....	3
菲律宾 .....	4
西班牙 .....	4
土耳其 .....	5
三. 从和平利用外层空间委员会常设观察员收到的答复 .....	5
联合国粮食及农业组织 .....	5
国际民用航空组织 .....	5



## 二. 从外空委成员国收到的答复

### 巴林

[原件：英文]  
[2021年1月4日]

高空平台通常在航空活动和空间活动所使用的高度之间运行，此类平台的使用日益增多，特别是越来越商业化，因此有必要为法律目的对外层空间明确划界。

### 古巴

[原件：西班牙文]  
[2021年1月20日]

古巴高度重视与外层空间的定义和划界以及地球静止轨道的利用有关的事项。除非所有国家，不论其科学、技术和经济发展水平如何，考虑到所有会员国的意见，形成共同商定立场，否则无法采取灵活和务实的做法。

应保留国际电信联盟接受的外层空间定义，即外层空间始于卡门线以上（海拔高度 100 公里以上），各国可将外层空间界定为始于低轨道以下的亚轨道空间（200 公里以下）。但是，不适宜将外层空间界定为始于低地球轨道以上，低地球轨道的界限没有严格的定义，但通常在地球表面之上 200 至 2,000 公里之间。

如果将外层空间的界限定义为位于轨道空间环境中，那么这种划界将对低地球轨道上的地球观测和通信轨道系统和其他系统、全球导航卫星系统（美利坚合众国全球定位系统、俄罗斯联邦全球导航卫星系统、欧洲联盟欧洲卫星导航系统和中国北斗卫星导航系统）以及中地轨道上的互联网传输系统的发展和运行造成障碍。所有这些卫星系统都经过整个地球上空，因此穿过与所有国家的领土界限和边界相对应的点。但就通信和气象卫星所在的地球静止轨道而言，卫星的轨迹与地球赤道平面相对应；因此，如果对外层空间进行划界，该轨道只能由位于赤道沿线的国家使用，这将限制其他国家使用该轨道。

### 埃及

[原件：阿拉伯文]  
[2021年1月21日]

空气空间和外层空间之间的划界问题对所有国家都十分重要，这不仅是因为航空航天技术的进步，也是因为这个问题与各国对其空气空间的主权直接相关。实现明确划界极为重要，因为外层空间和空气空间之间缺乏自然边界，使各国难以保持对本国权利和空气空间的控制。如果不确定哪个区域属于某一特定国家的主权管辖范围，那么可能会产生问题，对国家在空气空间上的主权造成严重后果。外层空间的定义和划界也将有助于建立一个管理航空航天物体运动的单一法律制度，并确保空间法和航空法的实施具有法律明确性。国际空间法对外层空间未加定义和划界，可能造成各国在此事项上的立场不一，因为各国均可在本国法律中自行确定其规范和定义，而这些可能与国际法规则相冲突。

## 希腊

[原件：英文]  
[2021 年 1 月 19 日]

虽然和平利用外层空间委员会讨论了外层空间的定义和划界问题，但迄今为止尚未确定这一划界。鉴于该问题与各国在亚轨道飞行等领域发展新技术之间存在相互依存关系，外层空间的划界必须考虑到国际民用航空组织的现行国际航空条例。例如，由于所有亚轨道飞行都要经过空气空间，亚轨道飞行器在这部分行程中应遵守适用的空中交通规则（各国规则或飞行情报区规则），以便确保安全、正常和有效的航空运输（《国际民用航空公约》，第四十四条第四款）。

希腊除了是现有空间条约的缔约国外，还是欧洲航天局的成员国，该局负责管理和统一欧洲联盟的空间条例，因此，空间业务和空间活动监管对希腊具有重大意义。

在这方面，希腊谨就外层空间定义和划界的必要性提出以下意见和建议。

专家们有两种主流观点：一种基于空间办法，一种基于事实办法。然而，这个问题之所以复杂，不仅是因为各国对空间任何部分行使主权的能力各不相同，而且还因为经《关于各国探测及使用外空包括月球与其他天体之活动所应遵守原则之条约》第二条确认，禁止国家以主张主权或以使用或占领为手段将之据为己有。如果依据反卫星试验或某些国家移走和摧毁本国卫星的活动来确定界限，则界限的高度至少应等同卫星轨道的高度。这种解决办法不能用来划定空气空间和外层空间之间的明确界限。考虑到目前的技术水平和对未来技术发展的预测，采取功能性办法更为可取。根据这种办法，只要可为空间物体（换言之，能够进行空间飞行的物体）所使用，距离地球表面任何距离的空间都将被视为外层空间。空间活动的不同性质以及与其下领土没有联系的事实意味着，这些活动无论在哪里进行，都将完全受发射国的主权管辖。因此，关于外层空间的法律制度应根据空间发射的能力或空间装置轨道最低近地点来确定（见会议室文件 A/AC.105/C.2/2017/CRP.16 中希腊的答复）。

## 墨西哥

[原件：西班牙文]  
[2021 年 1 月 19 日]

迄今为止，还没有出现需要或有理由进行这种划界的具体情形。

由于工作组将审议这些答复，故应当指出，2019 年美利坚合众国提议将该问题从法律小组委员会的议程中删除。墨西哥支持这一提议，因为该问题列入议程已逾 20 年，但没有达成一致意见。删除后，专门用于审议该专题的时间就可重新分配给其他需要关注的问题。

## 菲律宾

[原件：英文]  
[2021 年 1 月 20 日]

现行《菲律宾宪法》将菲律宾的国家领土定义为“包括菲律宾群岛及其所包含的所有岛屿和水域，以及菲律宾拥有主权或管辖权的所有其他领土，包括其陆地、水域和领空，包括其领海、海床、底土、岛架和其他海底区域。群岛各岛屿周围、岛屿之间和连接岛屿的水域，无论其宽度和面积如何，都是菲律宾内水的一部分”。

虽然《宪法》没有列出菲律宾“领空”的定义，但在宪法委员会审议 1987 年《宪法》期间，有人提议，“菲律宾的领空包括其陆地和水域的正上方空气。我国领陆和领水上方的空气均属于我国，一直到没有空气的外层空间（因为空气是各种气体的混合物，只有一种气体——氢气时，就没有空气）。领空一直延伸到外层空间的起始界限，直接位于我国领陆和领水上方。”但有人以时间紧迫和国际法复杂为由反对这一建议，因此，这一建议没有被纳入现行《宪法》。

除此之外，目前没有就这一事项提出其他具体和详细的建议。不过，菲律宾航天局认为，研究、探索和利用外层空间提出了新的法律问题，这些问题可以通过对外层空间进行定义和划界来解决。但菲律宾航天局认识到，这些事项必须在国际社会内部以协商一致的方式并在与相关利益攸关方进行必要的审议和磋商之后作出决定。此外，这种定义和划界必须适应技术和空间部门当前水平的进步或变化。

## 西班牙

[原件：西班牙文]  
[2021 年 1 月 14 日]

为了解决围绕外层空间活动的诸多法律不确定性，有许多理论述及确定外层空间的下限。大多数国家支持卡门线理论：空气空间的上限，即外层空间的下限，位于海拔 100 公里的常规高度。例如，法律小组委员会 2019 年的报告（A/AC.105/1203，第 91 段）就反映了这一点：“有一种观点认为，之所以将外层空间与空气空间的分界划定在海平面以上 100-110 公里，是基于全方位通盘考虑，包括考虑到科学、技术和物理特性，即：不同大气分层、航空器飞行高度能力、航天器近地点和卡门线。”但其他代表团认为，“没有必要对外层空间进行法律定义或划界，目前的框架没有造成任何实际困难，外层空间活动正在蓬勃发展。因此，尝试对外层空间进行定义或划界属于一种不必要的理论上的做法，可能会无意中导致现有的活动复杂化。此外，其结果还有可能无法适应技术的不断发展”（A/AC.105/1203，第 94 段）。

这场长期辩论远未结束（毕竟法律小组委员会的一个工作组是基于此成立的），部分原因是涉及到空间交通管理和亚轨道飞行。但在涉及仿卫星（《国际民用航空公约》所指的航空器，所在高度 20 公里，可提供与空间物体相同的服务，如遥感、导航和电信）时，也存在不确定之处，根据一些人的意见，这些问题不应由工作组审议，因为国际电信联盟已对此展开研究。

和平利用外层空间委员会第六十二届会议仅注意到法律小组委员会的讨论，并核可了工作组的建议，其中提及小组委员会报告（A/AC.105/1203）第 85 和 86 段以及附件二第 9 段。这些建议包括请各国提交相关资料（可能已经存在或正在制定的与外层空间和空气空间的定义和（或）划界直接或间接相关的国家法律或任何国家实践），并回答一系列问题（A/74/20，第 201-207 段）。

## 土耳其

[原件：英文]  
[2021 年 1 月 29 日]

我们支持所有国家应平等自由探索和利用外层空间的观点。有关外层空间定义和划界的研究应在此框架内进行评估。

### 三. 从和平利用外层空间委员会常设观察员收到的答复

#### 联合国粮食及农业组织

[原件：英文]  
[2021 年 1 月 12 日]

联合国粮食及农业组织（粮农组织）是地球观测卫星和天基电信与制导系统数据和服务的主要用户，我们的工作包括利用生态、环境、气候和居住数据为疾病监测和控制活动开发预测模型，特别是针对 2019 冠状病毒病（COVID-19）采取这些行动。地球同步观测卫星，特别是天气和灾害建模和预测系统，对了解地球系统至关重要，粮农组织赞扬并支持外层空间事务厅和合作机构继续开展工作。

目前，粮农组织没有关于外层空间定义和划界的具体意见。

#### 国际民用航空组织

[原件：英文]  
[2021 年 1 月 20 日]

国际民用航空组织（国际民航组织）没有关于外层空间定义和划界的必要性的建议，但国际民航组织大会在其 A40-26 号决议中认识到，商业航天运输与国际民用航空之间存在交叉，并认识到国际民航组织在航天器作为《国际民用航空公约》所指“航空器”运行的飞行阶段具有职责相关性。