



大会

Distr.: General
12 February 2016
Chinese
Original: Spanish

和平利用外层空间委员会

外层空间的定义和划界：委员会成员国和常驻观察员的意见

秘书处的说明

目录

	页次
二、从成员国收到的答复	2
墨西哥	2



二、从成员国收到的答复

墨西哥

[原件：西班牙文]

[2016年2月1日]

墨西哥赞成有关在空气空间和外层空间之间划定边界的会谈，据此将适用墨西哥《宪法》的相关条文——“国家应当在国际法确立的规则限度内根据此类规则对位于本国领土上方的空间……享有全部所有权”。

这类划界缘何重要有几个原因。以下两个方面尤为重要。

赔偿责任

如果某一空间物体在民用航空器飞经的空气空间造成某一事故，并且给航空器和其乘客造成损害，是否应当适用《空间物体所造成损害的国际责任公约》（“《责任公约》”）或《统一国际航空运输若干规则的公约》（“《华沙公约》”）？

对于飞经空气空间和外层空间的亚轨道飞行，如果某一空间物体在空气空间坠毁，是否将适用《赔偿责任公约》或《华沙公约》？

安全

安全与航空器和空间物体都有关联，因为两者均飞经所谓“空气空间”，而根据《国际民用航空公约》（“《芝加哥公约》”），空气空间的范围延伸至地球表层上方的 19 公里。一般意义上的军用航空器和空间物体包括卫星的飞行范围均超出该界限。

就此应当考虑以下问题：

1. 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是否存在着某种相互关联？

迄今为止，两者均使用了航空器途经的空气空间以抵达所谓外层空间。如果不划定界限，则从概念上讲均属“空间”，而在空气空间和外层空间之间不作任何区分。用于划定空气空间的边界源于由国际民用航空组织（国际民航组织）颁发的规章条例，后者确立了客机和货机的飞行界限是 19 公里。

2. 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？

是的。应当澄清所涉飞行是有关外层空间、月球和其他天体应予遵守的法律文书所界定的航空器或空间物体的飞行。

应当指明赔偿责任的适用法规（《华沙公约》或《赔偿责任公约》）。

铭记以上情况，对于载客亚轨道飞行，适宜通过具体规章条例确定这类定义的范围，其中除其他外将列出乘客的权利和义务，类似于对（用于科学实验飞行等目的的客机和货机）航空运输所可适用的规章条例。

对类似于飞行场或机场的空间物体发射平台，尚无类似于条约的任何规章条例。这类平台必须遵守国家法律的规定。

由国家界定亚轨道飞行将极为有益，但需要有全面的规章条例，而并非只是一个简单的定义。

3. 如何界定用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行？

空间（外层空间）飞行不涉及科学活动或在航空器所作飞行必须遵守国际民航组织文书和国家规章条例规定的“空气空间”进行的客运。

由于未划定外层空间的界限，目前不容易界定这类飞行。

4. 对用于科学飞行任务和（或）载人运输的亚轨道飞行，适用哪种法规或者可适用哪种法规？

该问题不准确，因为它未指明具体的行动或情况，例如在与飞机发生碰撞时的赔偿责任。这一个问题涉及许多方面。

5. 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？

鉴于谈判和订立一份条约——有约束力的文书——并不容易，相关规章条例将基于就其性质而言不具约束力的准则、决议或其他文书。这不足以述及安全和赔偿责任相关问题。有必要拟订一份不致陷入定义之争的正式的规章条例。

6. 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。

如同上文所指出的，只是有关于亚轨道飞行的法律定义并不够。还必须对起飞和返回的条件作出规定。举例说，如果使用返回大气层的科学实验火箭，亚轨道飞行就可飞越大气层并仅抵达地球上方 100 公里处；其他物体则使用从机场某一设施起飞的航空器。