联合国 A/AC.105/1112/Add.3

大 会

Distr.: General
6 February 2017
Chinese
Original: English

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

奥地利 2

V.17-00655 (C) 130217 130217

请回收

二. 从外空委成员国收到的答复

奥地利

[原件：英文]
[2017 年 1 月 31 日]

关于奥地利领空的边界，奥地利法律未载有以公里表述的具体高度；而是载有对奥地利空气空间上限的技术和物理描述。这符合将“航空器”称之为“关于大气层中从空气反应而非空气对地球表层的反应中所获支持的任何机器”的定义和将“飞机”称之为“由动力驱动并重于空气的航空器，其飞行的提升主要来自于在飞行既定条件下保持不变的空气动力学反应”的定义，后一个定义是国际民用航空组织在《国际民用航空公约》附件 7（航空器国籍和注册标示）中所给的定义。该边界通常被视为处在约 80 公里的高度，随着技术进步可以有所改变。[1]一方面，奥地利的做法给航空法的适用提供了法律确定性；另一方面，它又给技术的发展提供了必要的灵活性。

之所以难以确定外层空间的定义和划界，是因为技术日新月异造成据以确立空气空间和外层空间固定边界的可靠物理和技术标准的确定变得复杂化。

对航空活动和航天活动加以区分即可在适用法律方面作出区分。航空活动应当受空气法规范，而空间活动受空间法规范。包括从地球进行的发射、通过空气空间向外层空间目标轨道的运输以及再入大气层等空间活动，应当受一个统一的法律机制管辖，而不论在何种高度进行这些活动。

在空气空间和外层空间之间运行的空气运输系统（所谓“亚轨道飞行”）的开发造成了适用法律机制的不确定性。在国际层面上讨论这类法律机制的性质对避免在国家和国际层面上确立的规则出现歧异有着重要意义。

[1] 见 I. H. Ph. Diederiks-Verschoor 和 V. Kopal，《空间法介绍》第三版。（Alphen aan den Rijn，克鲁威尔国际法出版社，2008 年），第 17 页；Stephan Hobe，“外层空间条约第一条“，载于《空间法科隆评论》，第一卷，“外层空间条约”，Stephan Hobe、Bernhard Schmidt-Tedd 和 Kai-Uwe Schrogl 编辑（2009，科隆 Carl Heymans Verlag 出版社），第 31 页。