

Chinese Yearbook of Space Law

中国空间法年刊

2009

李寿平◎主编



世界科学出版社

中国空间法年刊

Chinese Yearbook of Space Law

2009

李寿平 主编



世界科学出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国空间法年刊. 2009 / 李寿平主编. —北京:

世界知识出版社, 2010. 12

ISBN 978-7-5012-3974-0

I. ①中… II. ①李… III. ①空间法—中国—年刊

IV. ①D999. 1-54

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 230213 号

- | | |
|------|--|
| 书 名 | 中国空间法年刊 2009
Zhongguo Kongjianfa Niankan 2009 |
| 主 编 | 李寿平 |
| 责任编辑 | 柏 英 |
| 责任出版 | 刘 喆 |
| 出版发行 | 世界知识出版社 |
| 地址邮编 | 北京市东城区干面胡同 51 号(100010) |
| 投稿信箱 | guojiwenti@yahoo. com. cn |
| 照排印刷 | 北京景山教育印刷厂 |
| 经 销 | 新华书店 |
| 开本印张 | 720×1020 毫米 1/16 21. 25 印张 |
| 字 数 | 337 千字 |
| 版次印次 | 2010 年 12 月第一版 2010 年 12 月第一次印刷 |
| 标准书号 | ISBN 978-7-5012-3974-0 |
| 定 价 | 40. 00 元 |

版权所有 侵权必究

《中国空间法年刊》编辑委员会

顾 问

- 郭大成 (北京理工大学 党委书记)
衣雪青 (工业和信息化部 政策法规司司长)
刘小红 (亚太空间合作组织 行政财务部部长)
李 巍 (工业和信息化部 装备工业司副司长)

主 编

- 李寿平 (北京理工大学空间法研究所 主任、教授)

编 委

(按姓氏音序排列)

- 蔡高强 邓 烈 高国柱 龚向前 黄德明
龙卫球 李居迁 凌 岩 王国语 杨成铭
杨艳霞 尹玉海 赵海峰

总 序

随着人类空间技术和空间活动的飞速发展,21 世纪必将是空间活动方兴未艾的世纪。半个多世纪以来,中国已经在探索与利用空间技术领域奠定了世界主要空间大国的地位。21 世纪必将是中国从空间大国跻身空间强国的世纪!

然而,中国无论是空间立法还是空间法研究都远远滞后于空间技术的发展。在国家作为空间活动主要主体的过去 50 年中,国家通过政策、行政指令足以调整空间活动中的各类关系。在空间活动私营化、商业化发展的今天,加强空间立法成为了中国空间事业发展的必然选择。完备的空间法律制度是推动中国空间事业深远、稳健发展的制度保障。

空间法作为 20 世纪后半期形成的新兴法律部门,随着空间活动的发展在欧美得到了飞速发展。欧美空间法学者对空间法的研究促进了空间立法的完善和国家空间活动的有序发展。当今世界主要空间法研究基地都在欧美地区,其对空间活动发展中产生的新问题提供了极具影响的法律对策。然而,空间法的研究在中国一直没有受到足够重视。在世界主要空间法论坛也很少发现中国空间法学者有见地、有影响的见解。近年来,这种现象虽有改变,但不容讳言,中国空间法研究尚处于起步阶段,与世界空间法研究先进水平的差距明显。

北京理工大学空间法研究所成立于 2006 年,是国内最早成立的空间法教学、研究专门机构之一。自成立以来,北京理工大学空间法研究所在教学、科研和资料建设方面均取得了骄人的成绩,特别是其

国际空间法模拟法庭教学在国内外更具影响。在科学研究方面,该所承担了国家社科基金等国家、省部级课题多项,特别是其国内资料最齐全的空间法资料中心,为从事空间法研究的广大学者提供了很好的资料平台。

为进一步提高中国空间法研究水平,为广大空间法研究学者提供系统的研究资料,北京理工大学空间法研究所立足于对每年的空间法领域资料的系统整理,主办了《中国空间法年刊》。我们期望通过自己的努力,将该刊办成一个学术交流的平台和经典资料平台。当然,我们的能力有限,在编辑过程中难免会有一些不当之处,还望各位同仁予以指正。

北京理工大学空间法研究所所长
北京理工大学法学院教授
李寿平

目 录

论 文

国际私人商业空间运输活动法	[荷兰]亨利·A. 瓦森堡(3)
五十年后:空间机构客户服务	
——律师在国际空间合作中的作用	[美]罗宾·J. 弗兰克(18)
政府间空间站协议与知识产权	[欧空局] R. 奥斯特林克(31)
构建亚洲空间发展局的必要性研究	[韩]金斗焕(42)
中国改革开放 30 年中的国际空间合作	李寿平(61)
浅析月球开发国际合作机制之法律基础及特点	尹玉海 罗雨(72)
中国的卫星遥感商业化进程及其法律规制	杨宽(82)
中国“三网融合”法律问题探讨	汪青(93)

空间法教学

论中国空间法教学的困境与出路	蔡高强 高阳(105)
----------------------	-------------

学术动态

“国际宇航联第 52 届国际空间法学术会议”述评	吕卓艳(117)
日内瓦“外空安全 2009 年:通向更安全的外空环境会议”报告	(128)
“环太平洋国家、地区空间法峰会”综述	杨宽(142)

国际文件

第 64 届联合国大会防止外层空间军备竞赛大会的决议 (147)

第 64 届联合国大会和平利用外层空间的国际合作的决议 (150)

第 64 届联合国大会外层空间活动中的透明度与建立
信任措施的决议 (159)

第 64 届联合国大会秘书长报告《外层空间活动中的透明度和建立
信任措施》 (161)

第 64 届联合国大会通过的和平利用外层空间委员会的报告 (171)

和平利用外层空间委员会法律小组委员会第 48 届会议报告 (211)

和平利用外层空间委员会空间应用专家的报告 (244)

《外层空间核动力源应用安全框架修订草案》 (255)

俄罗斯联邦总统德米特里·梅德韦杰夫和美国总统
巴拉克·奥巴马的联合声明 (265)

俄罗斯联邦与联合国秘书长关于《外层空间活动中的透明和
建立信任措施》报告的有关提案的最新案文 (269)

欧盟理事会决议通过的空间理事会目标 (272)

加拿大向裁军谈判会议提交的报告《关于若干透明度和
建立信任措施草案及空间安全条约提案的优劣问题》 (277)

外国空间立法

英国2009 欧洲空间信息基础设施建设(INSPIRE)条例 熊哲婷 译(285)

美国联邦通信委员会卫星许可程序 古丽加玛丽 译(299)

为从事航天飞行活动的特定实体提供侵权豁免的侵权求偿法案
..... 陈醒 译(302)

中国空间立法与政策性文件

中国外交部长杨洁篪在日内瓦裁军谈判会议上的讲话	(307)
中国代表团团长王群大使在日内瓦“外空安全 2009 年:通向更安全的外空 环境会议”开幕式上的致辞	(312)
中国代表团团长、特命全权裁军大使王群在第 64 届联大一委 一般性辩论中的发言	(314)
中国代表团在第 64 届联大一委关于外空问题的专题发言	(318)
刘振民大使在第 64 届联大四委关于“和平利用外空的国际合作” 议题的发言	(320)
中国代表团团长唐国强大使在联合国外空委第 52 届会议上的 一般性发言	(322)
中国代表团团长王克然在联合国外空委科技小组委员会 第 46 届会议上的发言	(324)
杨利伟在联合国外空委第 52 届全会上的发言	(327)

论 文

受美国密西西比大学国家遥感、航空与航天法中心《空间法杂志》及相关作者的授权,本年刊特组织翻译了刊登在《空间法杂志》上关于外空商业化、私营化利用的 3 篇文章。韩国航空宇宙法学会荣誉主席金斗焕教授也应邀提供了《构建亚洲空间发展局的必要性研究》的论文。该四篇文章原文都是英文,由本年刊组织翻译,尽管译者及审校人员已经尽力并试图表达作者原意,但仍可能会有翻译不当之处,请予以谅解。

编者注

国际私人商业空间运输活动法

[荷兰]亨利·A.瓦森堡

许琼、王冰茹 译 张江涛 校*

一、引言

探讨国际私人商业空间运输活动,即飞船和空间运载商的活动这一题目时,首先需要强调,可以考虑或应当考虑制定一部专门的发射法。笔者认为,国际私人商业发射活动是国际(私人商业)空间运输系统(STS)的一种形式,^①而国际私人商业空间运输的另一形式是私人企业用于国际商业运输的航天飞机的活动。

国际私人商业发射法从而可认为是国际商业运输方面的“载人”航天法这一拟议中法的特别法(载人飞行包括客货混运的外空一次性运载火箭飞行)。

现实上可能会考虑,在细节上作必要的变更后,航空公法和航空私法能否或应否适用于私人企业从事商业发射行为。^②但问题随之而来,为什么需要一部

* 亨利·A.瓦森堡,荷兰莱顿大学航空和空间法荣誉退休教授,国际航空航天法研究所主席。许琼、王冰茹,北京理工大学外国语学院文学学士;张江涛,北京理工大学法学院国际法专业讲师。

① 关于此课题参见 Peter D. Nesgos, *Commercial Space Transportation: A New Industry Emerges*, 16 ANN. AIR & SPACE L. 393—422(1991); Valérie Kayser, *An Achievement of Domestic Space Law: U. S. Regulation of Private Commercial Launch Services*, 16 *id.* 341—379(1991); Andrei D. Terekhov, *Passage of Space Objects through Foreign Airspace*, 32 FROC COLLOQ. L. OUTER SPACE 50—55(1989); C. B. Christensen and R. G. Steen, *Regulation of Commercial Space Transportation*, unpublished paper presented at the 35th IISL Colloquium, Washington D. C., USA, August/Sept. 1992. 43rd International Astronautical Congress “Programme,” IISL—92—0043 and “Book of Abstracts,” p. 282. 以上出版物可通过联系国际宇航联合会从法国巴黎的国际空间法研究所获得。

② 当然,商业的并非总是私人的。

专门的国际私人商业发射法,分别规范一次性运载火箭、作为国际货物(及最终是乘客)商业运输工具的无人驾驶空间物体以及为获取报酬和租金从事客货运输的重复使用发射器。

姑且不论通过私人企业能否实现国际空间运输系统的成功发展,问题的答案是,国际商业发射法能够推动从一国领土或经一国领土至外空目的地,以及从外空返回地面的客货运输。该法可适用于以下空间运输活动:(1)穿越他国领空的飞行;(2)他国载荷的运输;或(3)他国空间运载商在本国内实施的运输。^①

本文研究目的是分析能否及在何种程度上能够有效地将符合航空公法和航空私法的规范体系适用于私人的、商业性的国际空间运输活动。我们的初始假设基于以下既往经验:一旦能够商业开发,国家就企图“合情合法”地分一杯羹。

在航空公法中,国家对始自本国的航空交通享有的“所有权”(“所有权”指政府拥有其领空即航空交通市场的法定准入权)是政府给本国航空公司分配国际航空市场的基础。对私人的国家空间运载商而言,情形或许相同,政府也会对地球及外空市场(包括空间运输、卫星通信和遥感)从法律上控制市场准入。不过,太空资源仍不受任何国家控制。

二、方法论

Tanja Masson-Zwaan 女士在展示其创造性思维的精彩文章《航天飞机:徘徊于航空法和空间法十字路口的物体》^②中,依据用途,对运载工具做了明确区分。她主张,航天飞机作为飞机使用,此时适用航空法;或作为“飞船”使用,此

① 例如,阿丽亚娜航空公司从肯尼迪角发射了一枚负有载荷的阿丽亚娜火箭。如果位于美国领土外的外空是目的地,比照第三航权,这就是始自一国的交通,因此属于该国。不存在始于外空的旅客运输(客运通常是返回地球的,所以空间运输不涉及第四航权,而始于外空的只可能是货物运输)。因此,往返于一国领土和外空间的客运归属此国及其国民。继而,外国空间运载商需要得到特许才能进行此类运输。始于外空的货运可能归属人类,如向地球运送则应经目的地所属国的许可。依据空间法,本国空间运载商运送他国人员或来自他国的货物(他国负载)往返外空的商业发射活动是国际性的,这不同于航空法中对国际飞行进行分类时不关心飞行所属国的做法。

② Tanja Masson-Zwaan, “The Aerospace Plane: An Object at the Cross-Roads Between Air and Space Law”, *AIR AND SPACE LAW: DE LEGE FERENDA* 247ff., 1992, hereinafter *DE LEGE FERENDA*.

时适用空间法。但她认为,如果航天飞机在地面上的一点载客途经外空至地面上另一点,则仍作为飞机使用,那么仍适用航空法,即便在穿行外空期间,仍是如此。这是功能论在法律制定和实施中的体现。

Tanja Masson-Zwaan 女士又将途经主权领空的地对空及其返回运输与外空内的运输做了区分。在她看来,后者完全自由。

然而,目前航空法中的过境权(源于 1944 年《芝加哥公约》^①所附的 1944 年多边《航空过境协定》^②)只适用民用飞机。因此,应修订该《公约》和《协定》(第 3 条),使其适用于民用空间物体,即作为商业运输工具使用的“空间物体”,尤其是“飞船”。

一如 Masson-Zwaan 所倡导的,某些深层次的“创造性思维”是必要的。首先,须对空间物体运行和载荷运输加以区分。正如在航空法中:应适用两种不同的法律制度,即飞行法和(航空)运输法。就空间物体的运行而言,重点是此类运行在何处发生。就运输而言,重点则是运送的起止点。然而,此类运输(即使在外空内)也可能受到限制。例如,美国航天飞机承担的从俄联邦和平号空间站到某一中国空间站的(载荷)运输应经过中俄两国许可。空间站由中俄两国注册,分别受中俄两国政府的管辖和控制。这种运输就是航空公法中所谓的第五航权交通,这种交通归属于对各自空间站拥有管辖和控制权的中、俄两方,而非美国运载商。

Masson-Zwaan 女士和著名学者 Manfred Lachs^③都进而指出,空间物体通过外国领空时拥有无害通过权。他们认为“既然政府可以自由进出天体的任何区域,政府就无权妨碍他人进出外空”。^④他们又进一步主张修订《芝加哥公约》,以增补包括空间物体习惯无害通过权在内的有效航空自由等内容。^⑤

虽然同意修改相关的航空法律文件,但笔者认为,空间物体不能基于外空

① *International Air Services Transit Agreement*, Dec. 7, 1944, 59 Stat. 1693. 84 U. N. T. S. 389.

② *Convention on International Civil Aviation*, Dec. 7, 1944, 61 Stat. 1180, T. I. A. S. 1591. 15 U. N. T. S. 21 hereinafter Chicago Convention of 1944.

③ Manfred Lachs, “*Freedoms of the Air—The Way to Outer Space*”, DE LEGE FERENDA, 241.

④ Art. I of the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies, Jan. 27, 1967, art. VI, 18 U. S. T. 2410, T. I. A. S. 6347, 610 U. N. T. S. 205, hereinafter Outer Space Treaty.

⑤ Bin Cheng, “Nationality for Spacecraft?” DE LE203.

自由使用权享有习惯自由通行权。内陆小国始终应该通过国际合作进入外空，这些国家可使用无须经过他国领空实施发射的设施。毕竟国际合作是空间法的主要目标之一，政府有义务推动和实行国际空间活动的合作。

国际协定须确认，任何航天大国应给予所有他国政府及其国民或居民在发射活动许可和境内发射场使用方面无差别国民待遇权利。就此国际商业空间运输法应规定各国政府需承担义务，给予友邦国民、本国国民或居民境内所享有的相同的自由权，使其能够在本国境内从事空间运输活动。

基于以上观点，笔者怀疑是否需要一部载人航天公约。该公约于1988年在德国教授 Böckstiegel、美国教授 Gorove 和苏联教授 Vereshchetin 主持下共同起草。^① 笔者认为，这样的公约是不需要的，因为可由参与国通过政府间协定安排载人航天。更为甚者，相关草案的第1条相当松散且随意地将国际载人航天定义为“来自至少两国或某一国际组织的人参与的载人航天”。

总体而言，国家商业空间活动依照《外空条约》第6条，可由国家立法规范，而多国参与的国际商业性空间活动则适用相关国家的政府间协定和当事方之间的合同。让非参与国——即不参与特定空间活动的国家——也遵守空间活动规范，则需要一般国际法。这就是有必要制定新的国际空间法规范私人商业国际发射和空间运输活动的原因。这里我们将国际空间定义为：(1) 多国参与的飞行(发射他国客货或他国促使发射)；(2) 由空间运载商为从事始发自他国领土的空间运输活动而实施的飞行；尤其还包括：(3) 离开发射当局或空间运载商(相关飞船的所有者或实际经营人)本国的管辖区并进入他国管辖区的飞行。

后两种飞行需要全球性(联合国)公约规范。如果此类飞行是由作为国际法主体的私人实体所提供的国际商业服务，那么会更加需要这种公约。^②

飞船拟议法中我们需要规定国籍登记，给予飞船登记国国籍，并规定飞船登记国应承担飞船飞行安全的国际责任。同时，我们需要定义什么是国家空间

^① “Draft for a Convention on Manned Space Flight”(hereinafter Draft) 之文本参见 18 J. SPACE L. 209, 1990.

^② 比照 Professor Stephen Gorove, *The Law of Outer Space for all Mankind in the 21st Century—Legal Problems of Manned Space Flight*, at 4 (mimeographed speech delivered at the International Conference on Air Transport and Space Application in a New World, Tokyo, June 2—5, 1993), hereinafter *Legal Problems of Manned Space Flight*. 其中作者认为，“确认空间飞行国际性的最简单办法，是把所有基于国际协定的空间飞行都当作是国际性的”。

运载商,并使其在空间运输合同中担负国际责任。另外,我们要将飞乘人员(船员)的国家执业许可标准国际化。最后,我们需界定旅客和托运人(空间运输合同的当事人)并明确其法律地位及各自的权利和义务。^①

空间法的范围仍不明确。学界有两个流派:空间论者(虽然空气空间和外空之间没有公认的界限)和功能论者。

航空运输法是功能论的体现,因其适用于航空运载商在地面和空气空间中
使用民用(运输)飞机的活动。

在空间运输法领域,飞船既在空气空间又在外空中运行。这带来的问题是商业空间运输法是否适宜采用功能论,例如,将空间法范围界定为适用于飞船和空间运载商在任何地点发生的活动。^② 如果答案是肯定的,功能论能否有助于将空间运输法区别于一般空间法和航空运输法,并适用于发射机构或其他空间运载商把空间物体用于飞船的商业活动? 那么,如何定义飞船、空间运载商和空间运输呢?

我们先从“空间运输”开始。出于监管目的,按如下发生地点对“空间物体”运行作出区分:(1)发射并穿越所属国领空和/或公空时;(2)穿越他国领空时;^③ (3)进入外空,以附着或者脱离运载火箭方式环绕地球或其他天体飞行时;(4)穿越外空作轨道运行、离轨或再入轨时。

① Bin Cheng 在 the 11 Encyclopedia of Public International Law 299—303(1989)中指出,“任何进行外空探险或乘飞船航行的人”都是“宇航员”。《外空条约》第 8 条中提到宇航员包括处于空间物体之外但确实“属于”空间物体的人。笔者认为这是正确的,正如 Bin Cheng 所言,虽然宇航员被称为“人类公使”,但这只是个形象说法,他们并不享有管辖豁免权。飞船船员是在飞行中完成与特定空间任务有关的专业活动的人。Gorove, *Legal Problems of Manned Space Flight*, supra note 8, at 5.

② Manfred Lachs 在 *The International Law of Outer Space*, 113 RECUEIL DES COURS 33 (1964-III), I. H. PH. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Space Law* 8(1993)中给出了空间法范围的“功能论”定义:“空间法是意图调整政府间关系,确定所有以外空为目标的活动以及外空内发生的活动产生的权利和义务的法。空间法实施的目的是为了全人类的利益,并保护所有可能存在的地球和非地球生命。”

③ Stephen Gorove, *Legal Problems of Manned Space Light*, supra note 9, at 2—3. 作者特意提出质疑:进入外空前的飞行是否为空间飞行。编者注:Gorove 教授同时也问道:“发射或准备发射载人飞船时的飞行是否为空间飞行”。对这些问题他作了肯定的回答,并主张空间飞行扩展到“搭载、发射、在轨、离轨、返回、登陆和卸载阶段”我们可以补充为:如果空间飞行最终没能到达外空,那就失败了并成为一次不成功的尝试。Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects, March 29, 1972, art. 1(b), 24 U. S. T. 2389, T. I. A. S. 7762, 961 U. N. T. S. 187, hereinafter Liability Convention.

以上情形中,可以分出四(或五)种不同的飞船(即运输工具^①)运输载荷的方式:(1)本国私人空间运载商在地空间运送本国载荷(人员、行李、货物和邮件);(2)本国私人空间运载商在地空间运送外国载荷(人员、行李、货物和邮件);(3)外国空间运载商在本国领土与外空间运送本国或第三国载荷(人员、行李、货物和邮件);(4)外空内运输任何商业载荷(人员、行李、货物和邮件);并且可能是(5)(第五种尽管非真正的“空间运输”)从地面 A 点途经外空(无论在外空有无技术停靠^②)至地面 B 点(比如“航天飞机”的运行)运送商业载荷。

这类特定活动应由国内和国际空间运输法分别规范,因其是一国应最大自由地给予他国及其国民的特权。在空间法上,因无法达成多边协定并且政治上也不可行,故该商业关系当前由双边航空协定调整。

然而,空间法上,如下事实可共同构成缔结一项国际商业私人空间运输多边公约的有效基础:外空利用是全人类的事情;所有国家在平等基础上,依约遵守外空利用要求,自由利用外空和自由进入一切天体;政府有义务促进国际合作。

三、新的法律制度

联合国参与的全球性商业空间活动法进展不大。似乎并不迫切需要制定新的规则,因为实践中出现的法律问题可以通过国内立法、政府间双边协定和区域协定,以及合同法来解决,这已证明是可行的。

目前,实际参与空间活动的只是少数国家,拥有私人企业从事外空商业活动的国家就更少了。有鉴于此,值得研究的是新的规则能否促进国际私人商业空间活动以及国际私人商业空间活动能否由更多国家的私人参与。

笔者相信,首先,若能建立国际公平竞争机制,制定国际协定实现有关私人发射活动(国际私人发射和空间运输)许可的国内立法的标准化,可以促进该活动的发展。其次,就穿越外国领空及起或止于外国领土的载荷运输进行国际管理时,应当比照航空自由,引入特别的“发射及空间运输自由”,并授予更广泛自由。

根据 1984 年《商业空间发射法》,从美国发射或由美国公民发射载荷并不

① 飞船是以运输为目的的商用载人空间物体,即为获取报酬或租金的有人员登乘从事运输的空间物体。

② 注意,在空间中进行一次商业停靠的运输可能(也)属于第一、二、三类情况,如果在空间中进行两次或多次商业停靠的运输(也)属于第四类情况。