

海法與空法

黃右昌著



敬獻

閔疇先生教正

弟黃古昌贈





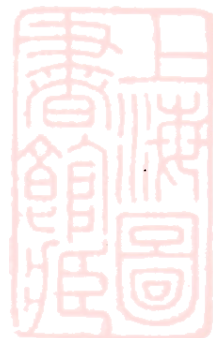
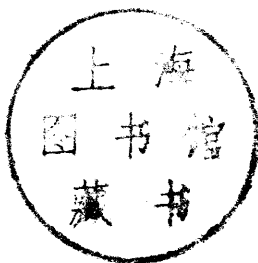
A541 212 0015 8722B

海法與空法

簡目

- 第一章 導言
- 第二章 定義
- 第三章 領水主權與領空主權
- 第四章 海法鱗次
- 第五章 空法鳥瞰
- 第六章 海法空法與其他法令之關係
- 第七章 國際海法與國際空法
- 第八章 空法與民法
- 第九章 略述歐戰以後各國海空事業之進展
- 第十章 結論

論 著 海法與空法



黃右昌

~~1600230~~

第一章 導言

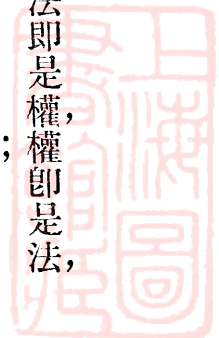
本題從拙講法律的革命整個中抽出一部分來研究。註一余主張法即是權，權即是法，故本題稱爲海法與空法也可，稱爲領水主權與領空主權也，亦無不可。註二中言之，即昔日之社會科學，僅爲平面的，今日之社會科學，爲平面的兼立體的也。

余曩在海邦，見法科大學教授法學博士松波仁一郎倡海法 Maritime Law 之名，以此雷名海內，任萬國海法會副議長。註三實則海法名稱，不自松波氏始。羅馬時代，有羅地亞海法 lex Rhodia註四以後有 Consolato del mare 海法（行於地中海）Oléron 海法（行於大西洋）Wisby 海法（行於在波羅的海中央之 Gotland）

最初法律，通是規定陸上之事項，間有關於天（即空）水（即海、江、河等等）者，均附屬於領土之法規，故陸法之名稱，無成立之必要。自海法發達後，除開海法而外，通是陸法，於是

陸法 Law an Land 之名，遂與海法對壘。最近航空事業發達，而空法一門，實感覺與陸法海法鼎足之必要。故此處所謂空法 Air Law 者，乃對於海法 Maritime Law 而言之名稱。

大凡法之名稱，有由立法機關命名者；有由學者研究之便利而命名者；有因實際上之需



要而命名者。茲之以空法命名，從第三義也。

註一 參照拙講法律的革命第三講四八頁四九頁

註二 參照拙講法律的革命第三講十頁十一頁

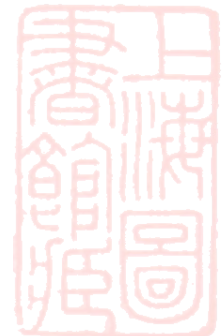
註三 參照日本法政研究同志會海法講義第一頁會告

註四 參照拙著再版羅馬法三二二頁三三四頁

第二章 定義

第一 海法的定義

海法者，關於海事法律規則之總稱也。據此定義，則海法爲關於海事法規之總稱，主要雖係關於海商之事，實不僅以海商法（即海船法）爲限也，凡與海有關係之法，均包含之。海法之內容，於第四章論之。茲所述者，即民商二法統一之論調，現在已達成熟之境，註五且於十八年六月由司法院立法院會同審查統一民商二法法案，其審查報告書，列舉八大理由：(1)爲歷史關係；(2)爲社會進步；(3)爲世界交通；(4)爲各國立法趨勢；(5)爲人民平等；(6)爲編訂標準；(7)爲編訂體例；(8)爲兩法關係。業經提出中央政治會議，議決通過。並於十



八年五月二十三日公布之民法總則，將票據法上文字與號碼不符之辦法（舊票據法草案二十二條）規定於第四條。法人清算準用股分有限公司清算之程序，規定於四十一條。又將商總則中之經理人及代辦商，規定於債編（十八年十一月二十二日公布）各種之債（即舊日課程所稱之債權各論）五百五十三條乃至五百七十五條。商行爲中之行紀，（舊商行爲草案）規定於債編五百七十六條乃至五百八十八條。商行爲中之倉庫營業，規定於債編六百十三條乃至六百二十一條。商行爲中之運送營業，規定於債編六百二十二條乃至六百六十六條。其他公司法，（十八年十二月二十一日公布）票據法，（十八年十月交易所法，（十八年十月）破產法，保險法（十八年十二月三十日公布）均爲單行法。是已樹民商二法統一之規模，而開法典上嶄然之新紀元矣。但據報載十八年十二月二十六日國府公布之海船法，仍以海商法命名，吾人以此名稱，不甚適當，其論點有二：

I 海商法名辭，創自日本，其在歐洲，均稱之曰海法（Seerecht, droit maritime, maritime law），而以船舶（Schiff, navire, ship）爲海法中之一部分。試舉著名學者之參考書如左：

A 德國書

Lewis und Schröper bei Endemann's Handbuch IV; Wagner-Papenheim, Handbuch

das Seerecht; Sieveking, Das deutsche Seerecht; Boyens-Lewis, Das deutsche Seerecht, Schapps, Das deutsche Seerecht. Perels, Das internationale öffentliche Seerecht.

B 法氏書

De Courcy, Questions de droit maritime; Cresp-Laurin, Cours de droit maritime; Desjardins, Traité de droit commercial maritime; De Valroger, Commentaire du livre II du code de commerce; Vernoud, Manuel de droit maritime; Lyon Caen et Renault, Traité de droit commercial V, VI; Danjon, Traité de droit maritime; Thaller-Ripert, Droit maritime; Jacobs, Le droit maritime belge; Hennebicq, Principe de droit maritime comparé; Smeesters, Droit maritime et droit fluvial; Rovue international du droit maritime fondée par Autran, Carlos Testa, Le droit public international maritime.

C 英美書

Abbott, Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen; MacLa-



chlan, Treatise on the Law of Merchant Shipping; Temperley, Merchant Shipping Acts; Tenderen, Treatise on the Law relative to Merchant Ships and Seamen; Prichard, Admiralty and Maritime Law; Marsden, Digest of cases relating to Shipping, Admiralty and Insurance Law etc; Caver, Carriage by sea; Scrutton, Contract of Affreightment as expressed in Charter Parties and Bills of Lading; Benedict, American Admiralty, its Jurisdiction and Practice; Hughes, Handbook of Admiralty Law; Parsons, Treatise on the Law of Shipping and the Law and Practice of Admiralty.

D 義書

Marrone, Diritto marittimo del regno d'italia; Pipia Trattato di diritto marittimo.

E 日本書

加藤正治博士著海法研究

松波仁一郎博士著海法講義(法政研究同志會出版)

海商爲日本商法第五編所命之名,吾國編纂法律,統一民商二法,既開法典之新紀元,

其進步，實駕日本而上之。既然廢除商法爲獨立之法典，乃獨於海商法一編，留此沿襲日本之形迹，殊爲未澈底之改革，且日本商法獨立，海商命編，在現代立法之眼光觀之，已然落伍，彼國著名學者，已有反對論調，我國從而效之，其將何以自解耶？

II 海法範圍，所包者廣，（見下第四章說明）猶勞工法之包含工會法；工廠法；勞資仲裁法；勞動保險法；職業介紹法等等。土地法之包含土地登記法；地價稅法；都市地法等等。茲立法院以海商法名篇。平言之；海上有商法，陸上獨無商法乎？陸上之商法，既不許其存在，在商法之名稱，而獨於海上商法，何以許其存在。豎言之；海有商法，空中獨無商法乎？如果於海上商事，命曰海商，則空中商事，應命曰空商。如此所與民法統一者，只陸商（即商法）而已。其弊仍與商法離民法而獨立相等，不但自相矛盾，抑何其隘而狹耶？

依以上二論點，現在之海商法，可以命名曰海船法，凡（一）船舶國籍，及船舶檢查，（二）船舶所有權及船東責任，（三）船員，（四）運輸，（五）海損，（六）海難救助，（七）保險，（八）船舶債權，等等，均規定之。

於此有應說明者：余主張改海商法爲海船法，非謂海商法不可隸於海法名稱之下。乃謂陸上商法，既與民法統一，在海上不應存在商法之名稱耳。或謂立法院現已制定兩

種法律，一爲海商法，於航海之船舶及與海相通，能供海船行駛之水上航行之船舶用之。

（海商法第一條）一爲船舶法，於航行內地江河之船舶，即總噸數不及二十噸或容量不及二百擔之船舶，及僅以櫓權爲主要運轉方法之船舶用之。今吾子主張用海船法名稱，則航行內地之船舶，即不能適用矣。曰：惡！是何言。我國地勢，西北負山，東南沿海，故東南海濱，地勢最低，海岸線延長凡一萬五千餘里，沿奉天直隸山東江蘇浙江福建廣東七省，分爲渤海黃海東海南海四大區。屬於渤海沿海港灣者，爲連山灣，金州灣，萊州灣，龍口，塘沽，天津。屬於黃海沿海港灣者，爲大東溝，大連灣，旅順口，芝罘，威海衛，榮城灣，勞山灣，膠州灣。屬於東海沿海港灣者，爲杭州灣，甬江灣，象山灣，三門灣，台州灣，温州灣，沙埕港，三都澳，福州灣，興化灣，泉州灣。屬於南海沿海港灣者，爲石林灣，汕頭，大鵬灣，珠江灣，拱北灣，廣州灣，北海港，海口所，榆林港。是海船法之規定，於上舉內海航行之船舶，當然亦可用之，已爲新海商法第一條所明定。而海法之應獨立，尤不待煩言而解矣。至舳板及櫓權運轉之船舶，不能冠以海商法之名而規定於海商法之中，猶之亦不能因用海船法之名，而規定於海船法之中，則逕命名曰船舶法，或不另規定，即適用民法物權上動產之規定可也。

空法者；關於空事法律規則之總稱也。依此定義，則空法者，主要雖係關於航空之事，實不僅以航空規則爲限，凡與空有關係之法，均包含之，故狹義的空法，可名曰 Aeronautical Law；而廣義的空法，則可名曰 Air Law。茲所論者廣義的空法也。

法律上關於空之論議，聚訟紛紜，由來已久，如土地所有權，果及於離地幾何之高等，即其一例。試觀紐約市等建築高樓，有至七十幾層者，其惹起法律家之注目，固其所宜。今更推而言之，空之所有權及空之領域，實爲國內法及國際法上重大問題，蓋航空術之發達，如此進展，此等問題，在實際上不能漠然視之也。歐戰以前，除有極特別情事外，吾人所謂法律關係，爲平面的，以陸上或水上爲限，自航空術發明後，其法律關係，爲立體的，吾人非更注目於上空不可。是以空法之研究，於社會生活上，實有重大之影響也。

從法律上論空，有從民法上立論者，有從國際法上立論者。從民法上論之，則有如前述問題，土地所有權，果及於如何之高，又航空術之發達，一日千里，世人將恃航空機爲交通機關，其往來於空中日盛，於是有空中財產觀念，而民法上權利義務問題，因之而起。例如航空轉運公司之飛機，裝載他人貨物，在飛航中，與他飛機衝撞墮落，其責任應歸何人，損害之負擔，應歸何人等，當然爲將來層見疊出之問題也。民國八年（一九一九年）十月十

三日前北京政府將巴黎和會議定之國際航空公約四十三條，附約數種，偕同比利時保加利亞巴西英吉利厄瓜多法蘭西義大利巴拿馬葡萄牙羅馬尼亞暹羅烏拉圭等共十三國之專使，在法國外交部簽字。於是我中華民國之領土領海以外，又發生領空之國際關係矣。今日歐美諸國，盛行國際大飛航，萬目睽睽，咸集注於上空，吾人所當論述者，不僅飛航一事而已！空之國際法律關係，（即國際空法）在今日亦不可忽視也。關於此點，俟第七章論國際空法時述之。

註五 參照拙著初版民律要義緒論第十七頁至第二十一頁「民商二法應統一不應分編」的說明

第三章 領水主權與領空主權

從前只有領域主權 Territorial Sovereignty 之語，所謂 Territory 者，即版圖（領土）之謂。一國之主權，及於一國版圖（領土）之內，當然於及於土（領土）水（領水）天（領空）也。然自海空發達以來，已有三分鼎足之勢，於是領土主權（即上所謂領域主權）以外，又有所謂領水主權 Maritime Sovereignty 與領空主權 Sovereignty over the Air 矣。

第一 領水主權

茲所謂領水主權者，與陸地之領土主權，同一神聖不可侵犯，蓋一國之領域，不僅指領土而言，並包括領水在內，所謂領水者，如內海、海灣、海港、泊沼、瀑布、河川、湖水、津港、河口、沿岸海……等等均是也。按諸國際法，凡屬獨立國家，有國境權、內治權、外交權、名譽權，而領水屬於國境權，即為國家行使主權之區域，在此區域之內，凡係獨立國家，必保持自己支配之最高權力，斷不容外國勢力混雜其間，蓋對外為獨立，對內為最高統治權能也。一國之領水，尤與一國之經濟、文化、交通、政治、軍事、國防、治安……各方，均極有重大關係，故領水之四周，及上下流域，若在本國之領土內者，當然為本國獨享之利益，而於經營航務，不但外國軍艦，不得擅自入口，凡非本國之商輪，專以營業為目的之商船，亦在禁止之列。此為國際間固有之慣例，東西各國皆然也。至若沿海岸之與海相接者，各國雖得使其人民，有獨佔沿海岸之海產業及航海事務業，惟於外國人，則不得享有此種權利。故一七八三年至一八二〇年之美國航海條例，與一八八八年之德國航海條例，以及英國一八一五年至一八四九年施行之航海條例，皆係採取「嚴禁外船內航主義」而德美兩國之航海條例，維持至今者，以現代國家，均認領水主權，等於領土主權之神聖不可侵犯，蓋即為尊重國家主

權之獨立與自由之謂也。現在各國航業政策，對於本國沿岸內河航行權，除在沿岸以互惠條件所指定商埠之間，得許外國商船，於相當限度之下，可以航駛外，其餘則基於領土權神聖說，始終不許外船侵入，而維其獨立獨佔之權能。惟我國則不然，不獨沿海岸之航行權，完全為外人所把持，即內河航行權，亦為外人所盡有，衡諸國際慣例，我國殆居例外，推厥原因，實由於國際資本帝國主義，以不平等條約束縛之所致，披覽左表，其能無震驚於中耶！

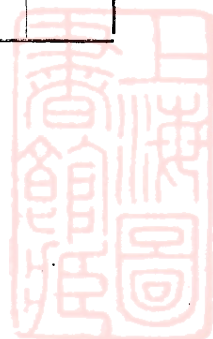
(1) 內河航行權，皆為不平等條約，侵蝕殆盡，註六茲列三表以明之：
北洋商輪統計表

華船		外船	
	隻數		隻數
招商	4	太古	5
三北	5	怡和	6
均泰	2	大阪	6
		日本郵船	4
		日本協信	2
		開灤	10
		南滿鐵道會社	6
總計	11	總計	39

(2) 海關往來外洋及通商各口貿易船隻噸數比較表 (據民國十一年海關貿易表

所載)

國別	噸數百分比
華船	二六・四七・
日船	二六・五五・
英船	三八・四三・
美船	三・九〇・
法船	一・三一・
荷船	一・二〇・
挪威船	〇・七七・
其他	一・三七・

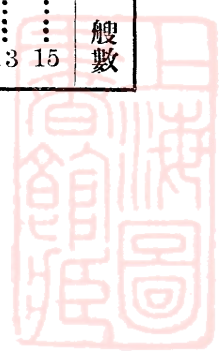


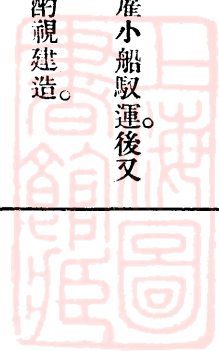
(3) 長江江輪統計表(參考中國年鑑長江航業情形之今昔觀)

華船		外船	
艘數		艘數	
招商局	12	太古	15
鴻安公司	2	怡和洋行	13
甯紹公司	2	溥豐洋行	1
三北公司	2	大來洋行	2
		美順公司	1
		日清公司	17
		天華洋行	4
總計	18	總計	53

(註六)關於侵蝕我國領水主權之不平等條約表(此表僅以領水為限)

年 別	國恥條約之關於水者	摘	要
一八四二年 道光二十二年	中英南京條約第二條	默許英國船舶自由航行於廣州福州廈門寧波上海等五口。	
一八四四年 道光二十四年	中美五口貿易章程第三款	其五港口之船隻,裝載貨物,互相往來,或往返外洋各口,均認其便。但五口以外,不得駛入別港,擅自游弋。	





<p>一八五八年 咸豐八年</p>	<p>中英天津條約 第十款 第十四款 第三十二款 第三十五款 第五十二款</p>	<p>長江一帶各口，英商俱可通商，卸貨下貨，英商得自雇小船駁運。後又准其自備中式船隻。浮標號船，塔表，望樓，燈塔，中國地方官，與領事會同酌視建造。定引水工價之權，操諸領事。英國兵船，別無他意，或因捕盜駛入中國，無論何口，一切買食物，添水修船，由地方官妥為照料。</p>
<p>一八六八年 同治七年</p>	<p>中法條約第十五款 各海口引水總章第一款 第二款</p>	<p>凡人充引水者，所給工價，由領事酌量遠近險夷情形定之。 各國各口分章，應與各國領事，妥為擬定。 凡華人及有約國人民，有欲充引水者，均准其一體充當。</p>
<p>一八七六年 光緒二年</p>	<p>中英煙台條約第三條</p>	<p>至沿江安徽之大通，江西之湖口，湖北之武穴，陸溪，漢口，沙市等處，均係內地，並非通商口岸。按長江公共通商章程，應不准洋商私自上下貨物，今議定通融辦法，準其暫泊，上下客商貨物。</p>

<p>光緒二十一年</p>	<p>中日馬關條約第六款 第二節</p>	<p>日本得駛入吳淞口及運河以至蘇州杭州，此例一開，各國援最惠國條款，於是各國小火輪，亦得駛行於內河矣。</p>
<p>光緒二十四年</p>	<p>修改各國長江公共通商章程第二款</p>	<p>凡有約各國之商船，准於通商口岸，往來貿易，其餘各處長江沿途貿易，均不准私自起下貨物，惟搭客既隨帶行李，准往來常搭客處上下。自是長江一帶，及內港航權，悉為外人操縱矣。</p>
<p>光緒二十七年</p>	<p>辛丑條約第六款第十款及附件第十七、第二十三、第二十四</p>	<p>北河黃浦兩水道之治理權，屬於外人之手，並於上海設局辦理，由外人主持其事，該局訴訟，歸各國領事審理。</p>

據本年一月十二日報載交通部對收回航權，有詳密之交涉與步驟。擬自辦國際輪船公司，基金須五千萬，呈請中央政治會議通過，即可創辦云云。果爾則吾國之領水主權，或有收回之一線希望，吾人姑拭目以觀其後可也。

第二 領空主權

A 領空主權之意義

茲所謂領空主權者，與上述之領水主權，領土主權，鼎足而三，同一神聖不可侵犯，唯領

空主權自飛機發達，此種觀念始爲吾人所注意。吾國領土主權，領水主權，悉爲不平等條約所侵蝕，獨此領空主權，在現在始形發展，此時若不喚醒國人，保持領空主權，等待喪失而圖補救，悔之晚矣！

領空主權，可區別爲二部：一爲一國版圖上之空，即被覆一國領土及領海以上之空是也。一爲公海上之空，即被覆萬國人民自由使用之海面之空是也。被覆公海之空，其問題極爲簡單，因公海觀念，自格羅秋士 *Grönius* 主張以來，公海對於萬國人民，完全自由，已爲世人公認，故對於被覆公海之空，當然具此觀念。航空機飛航此空時，該機隸何國籍，即適用該國之法律，其他關係，悉與在公海中之輪船相同。又敵國飛機往來公海之空，於己國無關痛癢，己國對此無干涉之權，且亦無干涉之必要，此公海之空，國際法上，稱爲公空。然在今日飛航此公空之機，若爲條約國之航空機，亦須具國際航空條約所定之要件也。

如上所述，公海上之空，認爲公空，萬國人民，自由使用，固已毫無異論矣。茲所論者，一國版圖上之空是也。此一國版圖上之空，可視爲公空耶？或可視爲該國領土主權所及版圖之一部耶？國際法學者，對此問題，分爲左之三說：

(I) 公空說：此說謂一國版圖上之空，當認爲公空，而所謂公空說者，大體亦有兩種：一

爲絕對的上空自由說，絕對主張上空之自由，謂無論如何，一國主權，不及於上空。一爲制限的上空自由說，謂一國之上空，雖屬自由，然爲保全一國之權利計，隨時得設制限，遇航空機飛航時，在保全一國權利之範圍內，各國有拘束之權。此乃將羅馬法上關於公海之規定，極端解釋，而本此思想，擴充及於上空，謂空氣流水海洋及海岸，全爲人類共同使用之物，爲自然法所定，所謂空者，無論其在一國版圖上，或在公海上，皆不能認爲一國之領域，須任萬國人民，絕對自由使用，即航空機，在屬於自己法規所許之範圍內，於他國之上空，無論如何行爲，皆可爲之。雖然，在公海上之公私行爲，通常於他國領土，毫無影響，若在他國上空，此等行爲，因重力之作用，當然影響於他國領土，例如自公海上，加危害於一國領土，實非易易，若自上空爲之，則投擲炸彈，散布毒氣及毒物等，甚易達其目的，各國對於此等危險，不得施防止手段，殊不合理。又假使許他國航空機，絕對自由飛航其國之上空，則其結果，必致此國國務上緊要之要塞地帶，或其他軍事上重要事項，均易被他國探知，何能維持其國之獨立，此在今日國際關係上，尤爲不合。由是觀之，亦可證明此語之不合現時國情矣。

(II) 限制的上空自由說 此說謂一國版圖上，萬國航空機之往復，以自由爲原則，然爲保護國家利益計，對於往復航空機，得採必要之手段，此權爲各國所共有，各國對於通過己國

領土之航空機，有自衛之必要，並得設種種制限以資取締；一九零六年在根體 Kent 開國際法協會，關於無線電報，有制限其空中使用之決議，其主旨即與此說同。一九一一年，又在馬德利 Madrid 開國際法協會，關於航空機有所討論，其時雖咸承認國際間航空自由，然仍定各國爲保護其國人民之生命財產，得制定取締法焉。至一九一二年，在巴黎開國際法學會，亦有同上之提案云。

(III) 領空說 此說謂被覆一國領土及領水之上空，爲一國統治權所及。從此說，則一國對於航空機，或開放其上空，或封鎖其上空，純屬自由，在開放時，關於徵稅檢疫豫防間諜等，對於通過或出入之航空機，得設種種規定，以資取締，並得適用該國施行於領土之法規，與對於在領海之輪船相同。主張是說者，多爲德國學者，其中亦有數說，或謂領空可至無限；或謂領空有限，而其限度，或爲高射砲之射程，或爲五十至六十公尺，或爲一千公尺，又或爲勢力所及之限。從此等說，則領空範圍，在今日不能不隨武器之進步而有變化也。

如上所述，關於領空主權，法律上有種種異說。至一九一九年，在巴黎締結國際航空條約，關於此點，始有最後決定，其第一條第一項規定如左：

締約各國，承認各國，各有其領土以上空間幅員之完全獨有主權。

此規定明示採用領空說，即決定一國於其領土之上，完全有領空主權是也。

茲有當注意者；其第二條規定各締約國，平時對於他締約國之航空器，若其經過不生妨害，而又恪守本條約所訂之條款，當准其自由飛越本國領土。凡一締約國所規定關於准許他締約國航空器飛入其領土上面之一切規章，應不分國籍，一體適用。

依此條約，各締約國，又有根據此條約之原則，制定其國空法之義務。瑞士於一千九百二十一年聯邦會議決制定航空規則計：水上飛行三條；水面飛行一條；內分四項。水面飛機之開行及停止共四條。（規則全文登載航空第二卷第十號）日本於一千九百二十一年（大正十年）以法律第五十四號公布航空法。美國於一九二九年七月一日施行民用航空條例云。

B 中美航空協定侵犯領空主權

按中美航空合同，並未發表，無從論斷，茲唯將航空界及輿論之批評，臚列於後。唯據

本年一月十二日報載「中美航空合同，經交通，財政，外交，軍政，四部，研究結果，確認損失中國領空主權甚多，擬不日由四部會商修改方式與辦法，呈行政院核辦。」果爾，則中國之領空主權，又少受一番損失矣。

I 出發前方全體同人冬(二月二日)電

(銜略)均鑒，頃閱滬漢各報均載鐵道部已與美國航空事業公司簽訂中美航空合同，同樣新聞，披讀之餘，殊深駭異。(一)領空主權，不亞陸海，無論軍商航空，均應由我國自行經營，絕不容外人參與其間，該合同載由美公司代國民政府開辦郵航，此有侵犯我國領空主權者也。(二)航空關於國防，駕駛需用異材，則國內險要區域，悉被察知，該合同載由美國供給航空人材，此有妨害我國國防者也。(三)國內兩地間，人貨運輸營業，為本國獨有權利，已載航空條約，非外人所能染指，該合同載由美公司，亦得自行辦理載客運貨，此有違背國營公例者也。(四)國家設官，各有專責，關於國際航空交涉事件，中央既有航空統一機關，允應責其考察情形，妥慎辦理。同人等服務前方，追願其他，但遇侵害主權事端，實難緘默，用敢合詞電陳，務祈國內同人，海外同胞，一致援應，打消此項中美簽定，以保領空而固主權，航空幸甚。出發前方全體航空同人叩冬(二月二日)印

II 壯對於中國航空公司之評論

自中國航空公司成立以來，各方面多表示有不滿意之論調，如出發前方航空同人，有通電之反對，近又有航空界馮武越之批評，雖主論各有不同，大都不外以國防與空權，不容外人越俎代庖，及該公司合同未能公布之種種問題為指摘，而武越評論中，並有主張當局速行批准國際航空公約一節，尤為有研究之價值。鄙人對於航空，以境地關係，久不欲贊一詞，茲以是項問題，關係吾國航空前途，爰就同人評論中折取一二問題，再為詳釋，尚希當局立即採納，以平衆

意，以釋羣疑。（一）該項合同即宜公布也；前北京政府時代，曾與英國麥克司公司，訂有飛機借款合同，因當局嚴守秘密，始終未能公布，不惟當時引起各方之反感，並麥克司借款，亦幾乎無從着落，後幸因政府有整理內外債之機會，始將該借款列爲正式。茲國民政府成立，無論該合同內容如何，似宜公開，將此項合同速行公布，以免各方之猜疑。（二）國防與空權之宜善爲措置也；據各方所不滿意者，以爲航空關係國防，領空又與領陸領海並重，若讓外人任意飛越，不免有窺伺國防侵害空權之舉。吾以爲解決此問題，當局宜速召集國防會議，同時并令熟於軍事而又深悉航空者，參加討論，將禁航區域，速行規定公布，凡係禁航區內，除本國軍事航空器有時得飛越外，其他民用航空，無分國籍，一律禁止飛入，並將國內航空條例，提前公布，俾人民有遵循，則以上兩問題，自然解決矣。（三）國際航空公約，宜速批准也；此種公約，純係根據平等原則，至周密而且妥善，吾國曾經簽字，前北京政府時代，經各部會同作精密之討論，因前航空署經費支絀，以致未將國際航空站建設，牽延至今，現時因世界航空之進步，並以各國航空，對於吾國之預想，似有不能再爲推諉之勢，無論國際航站，曾經建設與否，非速行批准不可，因此項公約，係各國公共訂立之公約，絕非對於吾國而設，吾國批准公布，吾國即爲公約國中之一國，任何強國，不能越犯公約而施之於吾國，反是不獨吾人以獨異之國自視，人亦將以獨異之國視我，而行其昔日之慣例，勢將接踵而至也，豈獨美人乎哉！以上所言三項，情辭隣似平庸，吾以爲處今之世，行今之外交，似不必拘泥狹隘，苟循夫正軌，遇事須居於原動地位，按公同研究之成例做去，絕無失敗之理。

III 大公報社評之中美航空協約問題

近來反對中美航空協定之聲，甚囂塵上，最初有出發前方全體航空同人之冬電，繼有中華航空協進會第四特別

區分會之支電，暨該協進會第一特別區分會之魚電，以及航空技師馮武越君，暨本日披露之「壯」君在本報投書。均於茲案，有所論列，綜合各方論旨，不外數點：（一）從軍事見地，認該項協定，有損空中主權，妨害我國國防。（二）從行政系統上言，以鐵道部長，簽定茲約，為侵越交通部及航空界之權限。（三）國內商業航空，應由本國自辦，如許該公司，亦得自行辦理載客運貨，是與國營公例有背。綜上三端，言之皆有至理。惟政府既未將該合同原文宣布，吾人於內容迄未明瞭，自未便籠統有所評斷，特在大體上一方面，希望政府從速將合同原文，正式公布，以釋羣疑，一方面在不損主權之原則範圍內，吾人殊贊成以外資協助此項新事業之進行。蓋近代國防問題，已以全國物質力精神力的總動員，為國力之總和，所謂平和與戰備，已成不可分割之性質，國民體育發達，人人可以執干戈以衛祖國，全國機械工業完備，隨時可以變生產企業為兵工製造，而軍事方面，飛機潛艇，尤為輕而易舉，視往年之練大軍造鉅艦，輕重難易，迥乎不同。且飛機更屬和戰兩用之文明利器，如商業航空，在歐美已成習見之事，朝在巴黎，暮宿倫敦，疇昔所認為夢想者，今已成爲平淡無奇之生活。其在美國更爲發達，商辦航空公司，不止一家，紐約至芝加哥火車需二十小時者，以飛機往來，七八小時即可到達，而飛機設備，精益求精，尤堪駭異，不但有無線電暖氣管之裝置，且有餐室以便進餐，有娛樂室以備消遣，有收音機以避機器聲音之嘈雜，節省時間，增進能率，固不僅交通便利爲止。且在平日，訓練民衆，一旦對外有事，國家有無數飛行家與飛行機，可資軍用，尤爲莫大之便利，吾人立國於今日物質文明充分發達之世界，閉關自守，已不可能，急起直追，夫豈何及，計惟有就和戰兩用之中，求其最捷最巧之法，則提倡商業航空，實爲尤有速效之策。然凡事言之匪艱，行之惟艱，中國之有航空事業，已不下二十年，政府方針不一，教育機關不備，方之歐美現狀，瞠乎其後，將欲諱疾忌醫，勢必根本擱置，吾人爲欲積極提倡，故認資力人才，胥宜借之國外，蓋不特飛機製造，非獨立所可遽望有成，

即駕駛員之養成，亦非借才異域，不能爲大規模之訓練，美國於飛行家之認許，異常嚴格，凡欲得駕駛師之執照者，必須經過考試，及曾在空中有二百小時以上之經驗，誠以旅客以生命財產，託諸天空，非對駕駛人有充分信賴，誰敢輕冒危險。中國果欲大舉興辦商業航空，而謂人才已能足用，此直自欺欺人之談也，謂訓練人才而可不借外力，更得充分養成，受公衆之信賴，不爲商航之障礙，此亦一自欺欺人之談也。且也；以中國今日政府之窮乏，社會之蕭條，以及國民企業心理之淡薄，將欲大規模辦理商業航空，而謂國內資本，可以立集，此更爲自欺欺人之談。吾人既了然於此，則對此種破天荒的大事業，即令政府今日借外資，用外人，在相當範圍內，國民應無反對之餘地，所當研究者，合同之內容如何耳。

依吾人所見，美國如僅在技術上與人才訓練上，予吾人以助力，而以執款作供給飛機之條件，則其協定不過技術的經濟的性質，初不含軍事政治的意味，中國領空禁航區域之制定，完全另一問題，儘可避免侵犯主權之危險。至孫科氏簽訂此約，是否受有政府之特別命令，固不可知，即令果係侵越權限，亦不過行政手續問題，與借外資用外人辦理商航之本身無涉。矧政府已有明令，派孫主持航空公司，則權限之爭，更其餘事。惟吾人此際願爲政府忠告者，利用外資，振興實業，乃政府經濟建設之一基本政策，衡諸事實，亦殊無可訾議，惟條件辦法，動關國權，一字之差，出入甚鉅，政府宜秉坦白無私之心，盡量公開，予國人以共見，既可輕減政治上之責任，又可加重內外人之信仰，此次航空之事，僅其一端，將來鐵道問題，方興未艾，政府須知今日民智進步，已非往年籠統地憑恃血氣，反對外資者可比，政府但能以利害公告國民，祛其誤會，釋其憂疑，則反對之聲，不久自息。吾人更願請國民注意者，從前無線電問題，日美相爭，迭釀爭議，迨至我國本身已有建設成績，中美中德，直接通電，於是三井公司之雙橋電臺合同，以及美國之費得納公司契約，胥成

不取消而自取消之廢物，日美兩國，反醜然於前此暗鬥之無謂。今之商業航空，亦可作如是觀，吾國果能銳意進行，力求自振，則主權仍在，外人何從而得肆其侵凌，否則空中國防，談何容易，縱令今日批准國際航空公約，又如其外人之恃強侵犯何。由此言之，中國欲保主權，要非採積極政策，無可瓦全，此實吾人贊成大規模舉辦商業航空之本旨也。

第四章 海法鱗次

第一 現在的

a 海商法

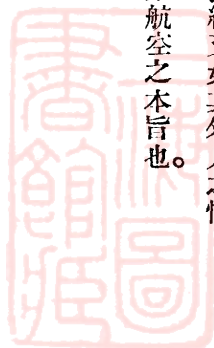
係採愛斯加拉所擬之稿爲藍本，經立法院委員會討論數月，並召集京滬關係各機關，及招商局船務人員等諮詢習慣，參加研究。又將愛斯加拉原稿，修改過半，折衷英美慣例，德日成規，力求簡易，於十八年十二月二十六日公布。（註七）

註七 參照立法院院長胡漢民覆上海航業公會會長虞和德書登載十八年十

月二十九日大公報及國聞週報第七卷第四期登載新海商法條文全文

b 輪船註冊給照章程

c 商船職員證書章程



d 航業公會章程

以上 b. c. d. 三種，係國民政府交通部公布實行。

第二 過去的

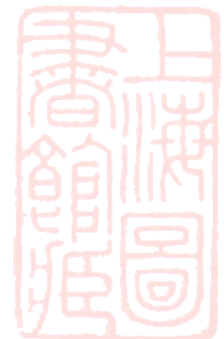
一 已經審核通過者：

a 船舶註冊法 *Law for Registry of Vessels* 係航律委員會戴理爾顧問起草，經各會員審定研究，計開大會三四次，始行決定，都四十二條。凡關於 (1) 船舶界說，(2) 中國船舶之主有資格，(3) 註冊之責任，(4) 呈請註冊之手續，(5) 暫行註冊，(6) 註冊證書之保管與遺失，(7) 船主與業主之更易，(8) 業主過戶，(9) 註冊更易，(10) 經理業主，(11) 船舶改裝格式，(12) 船舶抵押等條款，規定甚嚴。

b 船舶公安法 *Law for Safety of Vessels* 船舶公安法及其施行細則，均係戴理爾起

草。公安法並經各會員審核，全體大會通過，都二十一條。凡關於檢查證書，船上設備，搭客限制，船員資格及配額，載重水線，避免碰撞等項，均經規定，其詳細條款，則另於施行細則內規定之。

二 已經審核者：



a 船舶註冊法施行細則 Bye Laws Under Chapter Concerning Registry 戴理爾起草，並經各會員審核簽註，凡關於船舶標誌，官定號數，檢查船身及機器等，均經規定。末附檢察船身甲種一號二號，乙種一號二號，附屬證書四種。此細則與註冊法有連帶關係，註冊法頒行，則施行細則，亦應隨之。

b 船東船長責任條例 Law for Responsibility of Shipowners & Captains 民國十年九月招商局以船長船員，遵章選任海軍軍官，呈請頒布船東船長責任條例，以資遵守。經海軍部委員，擬定草案十六條，復由航律委員會，增定十二條，一併分交會員，詳加審核，並開會討論數次，此法爲海法之一部，且與已編之船舶法，註冊法，公安法，均有關係，在三法未頒布前，編定此種條例，繁簡均感困難，故迄未公布。

三 業經起草者：

a 海船法草案 前北京修訂法律館起草，計二百六十三條，共六編：第一編總則；第二編海船關係人；第三編海船契約；第四編海損；第五編海難之救助；第六編海船債權之擔保。都十一章。

b 船舶公安法施行細則 Bye Laws Under Chapter concerning Safety of Vessels.

業經編成者，有下列八種，亦係航律委員會戴理爾起草，茲分述如左：

1 船上設備條例 Equipments 凡三十條，規定船隻應備救命器具之數目，及救命器具之細目。（如小艇、飄浮器具、滅火器具等。）

2 駕駛設備條例 凡七條，規定號燈、霧燈及號誌之裝置及式樣等項。

3 船員服務證書條例 Certificate of Service 內分駕駛輪機二種，規定船員及海軍人員領取服務證書之資格等項。民國十一年十月四日及十三年七月七日，航政司將原章重行修訂，先後公布商船職員證書施行細則，及商船職員服務證書暫行規則，均經實行有年。

4 船員合格證書條例 Certificate of Competency 共十條，凡船長、大副、二副、舵工，及大管輪、二管輪、機手等，領取合格證書之資格，均詳細規定。

5 檢查證書條例 Certificate of Inspection 凡關於船舶檢查證書，丙種附屬證書；（准載搭客數及法定之救生器具）丁種附屬證書；（載重水線 Load Line 戊種附屬證書，（如船上設備及雇用船員）均規定格式，足資應用。

6 船員配額條例 Complement of Officers 凡十二條，分艙面船員，及汽機室船員



二項。規定某種船隻，應配置若干船員。民國八年四月，前北京交通部，復訂中國汽船輪面船員，及管機船員之資格及配置暫行章程，凡二十二條分五章：(一) 船員配額；(二) 服務證書及其應有之資格；(三) 合格證書及其應有之資格；(以上三章均分輪面船員及汽機室船員二節) (四) 繳費；(五) 附則。由交通部咨請海軍部查核，並請派員會同考試，海軍部復稱原章，頗多偏缺，應分別刪改，並抄送考驗船員規則十條，交航律委員會審查；此案遂行擱置，未能實行。民國十一年十月四日，及十三年七月七日，將其服務證書，及其應有之資格一章，與戴理爾所擬之船員服務證書，先後改訂為商船職員服務證書暫行規則，及施行細則二種。

(7) 丈量噸位條例 Measurement of Vessels for Tonnage 共十六條：凡關於總噸數，註冊噸數之定義，及丈量噸位，及推進機地位之方法，均經規定。

(8) 搭客條例 Passenger Rules 凡三十八條：分船舶為經營外洋，經營沿海，不航海，小汽船，(一百噸以下者) 四種。規定每種船舶准載旅客之人數。

c 船舶法 航律編纂室起草，共九十八條：分 (1) 船舶；(2) 船舶關係人；(3) 船舶債權之擔保三章。

d 船員法 航律編纂室起草，分（1）總則；（2）船員執照；（3）資格證書；（4）船東與船長之職務；（5）船長之責任；（6）海員之雇傭；（7）海員之解職；（8）船員之待遇；（9）紀律等九章。

e 船舶丈量法 航律編纂室起草，共三十四條：（1）總則；（2）總噸數；（3）汽油機器小輪船及各種船艇丈量法；（4）機器艙丈量法；（5）註冊噸數等五章。

f 船舶登記章程 航律編纂室編訂，共八十條：（1）總則；（2）呈請登記程序；（3）登記簿之閱覽及抄錄；（4）異議及抗告；四章。

g 船舶衝突審查章程 民國十四年六月，津海關監督，以輪船撞毀民船，交涉多無結果，理船廳對於華洋待遇，亦不平等，呈請規定專則，當由航律編纂室擬訂船舶衝突審查章程共十一條。

四 業已頒布者：

- a 船舶註冊給照章程 民國三年修正公布實行。
- b 航業獎勵條例 民國九年十一月公布。因款項無着，訖未實行。
- c 保全海上人命施用無線電信條例

d 海軍軍官充任商船職員服務證書暫行規則已經實行。

e 航業公會暫行章程 民國十一年六月二十七日公布實行。

f 商船職員證書施行細則 民國十一年十一月四日公布實行。

g 商船職員服務證書暫行規則 民國十三年七月七日公布實行。

h 商船船員撫卹章程 民國十四年六月十七日公布。

以上均係前北京舊交通部公布者。

五 應行起草者：

引水法

引水試驗章程

引水執照章程

船舶碰撞預防法

船舶救護法

船員懲戒法

航行條例



水上運送法

船舶信號章程

航路標識章程

航海獎勵法

航海補助法

造船獎勵法與造船補助法

航政管理局章程

第五章 空法鳥瞰

第一 現在的

軍政部航空署條例（十七年十一月二十七號）

中國航空公司條例（十八年四月二十五號）

中國航空公司組織規程（十八年十月二十四號）

航空飛行規則（十八年十一月二十二日軍政部令公布計十一月二十六日軍政部）



中華航空協進會滬粵線民業航空有限公司章程草案

第一章 總綱 自十一條至十條

第二章 組織 自十一條至十八條

第三章 董事及監察 自十九條至二十六條

第四章 股東會 自二十七條至三十六條

登載十八年一月二十四日大公報

中華航空協進會滬線民業航空有限公司招股細則 計十一項 登載同上

按中華航空協進會，設於上海辣斐德路以南京爲第一區分會，廣州爲第二區分會，（飛機有廣州號珠江號）開封爲第三區分會，漢口爲第四區分會，（已有萊因牌飛機五架）天津爲第五區分會。至北平則有華北航空協會。現有人提倡將該協會與天津合併云。

武漢民用航空股份有限公司空中游覽章程（計十四條）

武漢民用航空股份有限公司空中廣告章程（計九條）

按空法一科，在航空學校，應認爲主要科目，將來航空事業發達，空法一門，必能日新月異，在法界放一異彩。吾國航空事業，近始萌芽，現時航空學校已成立者，爲廣東，洛陽，太原



奉天四處。航空學校在籌畫中者爲北平福建漢口三處。

第二 過去的

左係前北京航空署所制定之各種規則章程。此項法令，多由於經驗事實而來，特將目錄按年月日次序揭出，以供留心空法者之採擇焉。

中國航空條例草案要旨（前北京航空事務所稿）

查該條例之性質，與航空公約一致，即將在國內應用者，加訂詳章，以補條約之不足。至英國航空法，取干涉主義，法國航空法，取放任主義，中國則取折衷主義，因航空有危險性，故取干涉主義，以期安全，唯創造航空器，則取放任主義，所以示獎勵也。茲節錄其章次於左：

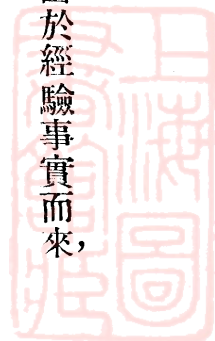
第一章 總則。第二章 航空器之註冊及標誌。第三章 航空器之適航證書。

第四章 航空人員之勝任證書及准許狀。第五章 航空日記。第六章 禁航區域。

第七章 無線電機之使用。第八章 禁載物品。第九章 飛行場。第十章

發輒降落進航時守則。第十一章 國有航空器。第十二章 航空器出入國境。

第十三章 附則。



航空署技術委員會簡章(十年四月二十日署令公布計十條)

航空署與郵政總局合同(民國十年一月二十九日訂立共計十一條)

航空材料廠條例(十年四月二十八日指令照准公布計十條)

航空服制(十年五月一日航空署呈准公布)

第一章 常服(共八節)

第二章 常衣常褲白色常服及領章袖章肩章(共八節)

航空警察教練隊暫行編制(十年五月十日指令照准共計八條)

航空管理講習所簡章(十年五月十日指令照准共計九條)

飛行場手作信號規則(十年五月十七日署令公布共計三條)

國有航空線管理局編制通則(十年五月十九日署令公布共計十二條)

自用飛機飛航員考試暫行規則(十年五月二十三日署令二〇號公布共計十三條)

航空署監工章程(十年六月十四日署令六一號公布共計十四條)

飛行保安規則(十年六月二十日署令公布)

第一章 釋義自一條至六條



第二章 信燈 自七條至十九條

第三章 信號 自二十八條至

第四章 進航及讓道 自二十九條至四十三條

第五章 飛昇及降落 自四十四條至五十六條

第六章 附則 自五十七條至六十七條

特別航空資例 (十七年六月二日布告)

航空警察編制章程 (十七年八月二十九日署令三八號公布共計五章十四條)

航空倉庫機件保管規則 (二十年九月十三日署令三九號公布共計三十四條)

航空教練所獎勵飛行暫行規則 (十年九月十九日署令四〇三號公布)

航空署航站測候所簡章 (共計十條)

航空署航站測候所辦事規則 (共計二十三條)

航空署測候員任用章程 (共計十五條)

航空署委託中央觀象臺考選練習生簡章 (共計十一條)

四種係前北京航空署，於十年十月五日，以署令公布之。



第六章 海法空法與其他法令之關係

一 中華民國國民政府組織法(十七年十月三日中執委一七二次常會議決十月八日公布)

第二條 國民政府統率陸海空軍

第九條 國民政府主席兼中華民國陸海空軍總司令

二 行政院軍政部條例(十七年十一月二日國府公布)

陸軍署

第二條 海軍署並列(海軍署現已改為海軍部直隸行政院見本年二月三日公布之海軍部組織法)

航空署

三 陸海空軍平時撫卹暫行條例(十七年八月二日國府公布共計十二條附表七件)

四 陸海空軍戰時撫卹暫行條例(十七年八月二日國府公布共計二十六條附表十四件)

五 陸海空軍撫卹委員會組織條例(十七年十二月十七日國府公布共計七條)

六 陸海空軍撫卹委員會編組大綱(十八年二月十八日國府公布共計十一條附表一件)

七 陸海空軍刑法(十八年十月三日公布)



第一編 總則 一條至十五條

第二編 分則 十六條至一百十九條

第七章 國際海法與國際空法

第一 總說

國際海法與國際空法，在公國際法與私國際法中，（註八）均占重要地位，而為今日研究國際法學者所最要注意之問題也！

註八 法義學派，認私國際法為國際法之一部，稱為私國際法 Private inter-

national Law. droit international privé 此名稱始於一八四三年，法人

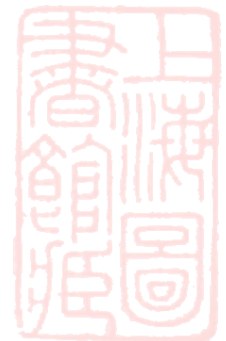
費利克斯 Foelix 之主張，英美學者亦時用之。唯法義學者中，尙有不

用私國際法之名稱，而改稱國際民法 Droit civil international 者；然私

國際法之範圍，不必專限於民法，如國際海法； International Maritime

Law 國際空法； International Air Law 國際勞動法， International

Labour Law 皆為今日最重要之問題也。至於向來所稱之國際私法



International Private Law 其名稱始於一千八百四十一年德國學者薛夫納 Schäffner 所著國際私法沿革史一書。德國大理院判例，皆襲用之。奧地利、瑞士、和蘭，用此名稱，但瑞士及日本著名學者中，頗有議此名稱之不當，而欲改爲涉外私法 Droit Privé extranational 者。近來更有主張使用 Co-national Law 「共助法」者，然流傳甚鮮也。余主張法律的革命，認公法私法的區別，爲不必要，當然不用國際私法之名稱。而改爲私國際法。至向來所稱之國際公法 International Public Law 亦可名爲公國際法 Public International Law, Droit des gens 屬平時者名曰 Pacific International Law, Droit international pacific, Friedens-internationalrecht 屬戰時者名曰 Hostile International Law, Droit international hostile, Kriegsvölkerrecht.

第二 國際海法

國際法學會 (International Law Association) 自一千八百六十四年約克 York 會議以來，不斷的常開會議。一千八百七十七年會議於 Antwerp 議定共同海損規則，卽世

所稱有名之 (York-Antwerp Rules) 是也。 (後以一千八百九十年 Liverpool 會議補正之) 此規則甚爲現代各國實際上所採用。 又國際法協會, (Institut de droit international) 於一千八百八十五年之 Brussels 會議, 及一千八百八十八年之 Lausanne 會議, 關於海法中重要事項, 議決統一案。 又一千八百九十七年, 設萬國海法會協會 (comité maritime international) 於比利時都城之 Brussels。 (一八九七) 其他 Anvers (一八九一); 倫敦; (一八九九) 巴黎; (一九〇〇) 漢堡; (一九〇一) Amsterdam (一九〇四) Liverpool (一九〇五) Venizia (一九〇七) Bremen (一九一〇) 巴黎; (一九一一) Copenhagen (一九一三) 等會議, 關於海難救助, 船舶衝突, 船主責任, 船舶債權等有決議之統一案云。(註九)

註九 York 英格蘭北部之州也。 Anvers 比利時有名之壯麗都會也。 Lausanne

瑞士 都會, 爲該國教育之中心點。 Amsterdam 荷蘭之首府也。 Liverpool

爲英國第三都市之第一海港。 Venizia 爲義大利極繁盛之都市, 建設於

A. D. 432 年。 Bremen 德意志主要之海港也。 Copenhagen 丹麥之

首府也, 自英德瑞諸國, 出波羅的海, 爲旅客貨物之經由地。

其有公之性質之國際會議，則爲一千九百零五年在 Brussels 議決關於救助及衝突訂定二個條約案。一千九百零九年之同地會議，將前二案確定，成爲條約云。

歐洲海事，中世用習慣法，近代用成文法，日本舊商法，用法蘭西主義，新商法用德意志主義，就中如船東責任，各邦互異，英國則採金額主義 Geldhaftungssystem，法國則採委付主義 Abdonsystem，德國則採執行主義 Executionssystem，美國則採船價主義 Verhaltungssystem。近因造船速度已增，積量已加，深感海法急須修改，又以通信機關發達，而船長權限，應加收縮，社會政策興盛，而船員待遇，應從寬厚，海陸聯運，而運貨證券，備船契約，均待更改，故設海法會，網羅海法學者，海運業者，海上保險產者，調查商情，研究法理，以從事改革，將見萬國海法，歸於統一，國際法典，可期成功，而海法之範圍，與陸法空法，同有鼎足之勢矣。

第三 國際空法

航空爲交通事業之一分支，而集交通事業之大成者，當首推國際聯盟交通運輸大會，(Conference Generale des Communications et du Transit) 是會爲國際聯盟重要工作之一，近十年來，已曾舉行三次大會，一九二一年第一次大會，開於西班牙之巴塞隆牙 Barcelona，一九二三年第二次大會，均開於瑞士之日內瓦 Geneva 大會之下，有三委員會，而第一委員

會之下，又設四分會：一曰鐵道分會；二曰海口海運分會；三曰內河航運及電氣分會；四曰道路交通及航空分會。據交通運輸第三次大會之討論案，第一委員會之下，既有主管航空之分委員會，擬不再爲航空問題，特設一機關，此後國際聯盟方面，當先與以下五種機關相聯絡：

一曰：依據一九一九年十月十三日國際航空公約 C.I.N.A. 而成立之國際航空委員會 *Commission internationale de navigation aerienne.*

二曰：一九二五年法政府發起召集之航空私國際法會議 *Conference internationale de droit privé aerien.*

三曰：由此航空私國際法會議產生之國際航空法家專門委員會 *Comite international technique d'experts juridiques aeriens.* 簡言之曰 C.I.T.E.J.A.

此會議之永久機關，設於巴黎，委員會之下，分設四股：第一股專管航空所有權，航空統計，航空抵押等問題。第二股專管運輸賠償責任諸問題。第三股專管空中保險，暨第三者在地面上所受損失之賠償問題。第四股專管飛機管帶法律上地位問題。

四曰：國際空中貿易協會 *Association internationale du trafic aerien.*

五曰萬國商會主管航空問題之特別股，

其時瑞士代表赫羅德 Harold曾言國際航空組織，有兩缺陷；一則太涉瑣碎，不能有統一之計劃；二則國際航空委員會，尙未能得未簽公約諸國之助。而法代表羅柏耳 Albert Roper則謂一切國際機關，應使分爲三組：其一專司國際法律之釐定，屬於公者，即爲國際航空委員會。屬於私者，即爲私國際法會議，暨其所附設之國際航空法家專門委員會。其二代表各家航空公司（營業者）之利益，即爲英國發起之國際空中貿易協會。其三代表使用飛機者之利益，即爲萬國商會之航空股。以上三者，第一組屬於公的，二三兩組，俱係私的性質。如此劃分，辦事上較有系統也。

屬於公之國際會議，除聯盟之交通運輸大會暨上述之航空委員會，私國際法會議航空法家專門委員會外，尙有萬國郵會，Union Postale Universelle對於航空問題，關係非常重要。一九二七年九月荷蘭海牙之國際航空郵務會議，列席者有三十餘國之郵務官吏，並有萬國商會，國際空中貿易協會諸代表，討論結果，擬定國際航空郵務公約一件，即送由萬國郵會，轉致參加郵會之國，一體實行。此外尙有半公性質之國際航空大會，Congres International de la Navigation Aerienne 由法政府發起，第一次大會，即在巴黎舉行，其宗

旨爲徵集各科專門家，籍公之津貼，相聚一堂，交換意見，是會與國際航空委員會，西文名稱極相似，且有時爲節省旅費起見，兩種會議，可同時在一處舉行，如一九二三年六月之倫敦兩會議，即其例證之一也。但就歷史與系統言，此兩會議，固絕無相互之關係也。其專屬私人性質者，尙有法國巴黎高等法院律師德拉葉 Delaven氏發起之國際航空法學委員會 Comite Juridique international de l'Aviation。暨一九一七年九月在瑞士洛桑 Lausanne舉行第三十三次會議之國際法律學會 Institut de Droit International 此等私會，僅能對航空法律問題，自由交換意見，既不能如半公性質之國際航空大會，領受公家之津貼，更不能如航空委員會及私國際法之外交會議，議決公約或法律也。綜括言之，以上各種國際機關，獨擅國際空法最高之權威者，莫如國際航空委員會，以其惟一之宗旨，即爲造成全世界統一之空法，而使批准航空公約之國，一體見諸實行也。現在德國政府代表威格德 Dr. Wegerdt 所提事半功倍法 rationalisation 之國際組織統一方案，大致如左表：

國際聯盟交通運輸大會
萬國郵會

國際航空
委員會

- 一 經營材料分會
- 二 無線電分會
- 三 氣象學分會
- 四 醫學分會
- 五 地圖測繪分會

專家分會及
法律分會之
議案由國
際航空委員
會施行

之專門

航空私國
際法會議

法律分會

國際航空法家專門委員會

- 一 航空所有權股
- 二 航空統計股
- 三 航空抵押股
- 四 航空運輸賠償責任保險股
- 五 航空損害空中地位股

國際航空法
家專門委員
會之議案由
國際航空委
員會送交各
國政府批准

之法律

之轄統會員委空航際國由通

半公
性質

者 公 於 屬

國際航空大會

國際空中貿易協會

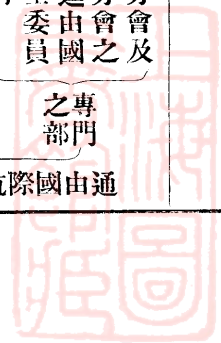
萬國商會之航空股

國際航空法學委員會

國際法律學會

其他私人性質之國際組織

者 私 於 屬



附一九一九年國際航空公約大要

該約分九章四十三條附約八款。

第一章 總則 凡締約各國領土領海各地方之空中，彼此承認有完全主權，在平時得善意經過，倘爲公共治安起見，或因軍事上理由，得禁止之。

第二章 規定航空器國籍等。

第三章 規定適航證書及勝任證書等。

第四章 規定外國航空器，得飛渡或停泊一國境內，惟本國境內營業權，得專由本國航空器享受，至締約各國航空器上下地點，應由該國通知國際航空委員會，轉知他國，其國際空中航路之選定，必須得經過國之同意。

第五章 規定航空器，應遵守之法令，遇有外國航空器，違背經過國之軍事法律，或關於財政上之章程，或保衛治安，以及該國所定航空章程時，對於該航空器，得施行取締。

第六章 規定航空器，禁止攜帶軍械炸彈，並得禁其攜帶或使用攝影機器。

第七章 規定何者爲國家航空器，如軍事郵政稅務及警察航空器等是。

第八章 規定國際航空委員會之組織，該會爲國際聯盟會之一機關，締約各國，均得派員



列席。

第九章 規定互換批准書，及補簽手續。末有附約八款，均係細則。

我國關於航空公約，於一九一九年十月十三日簽字。當時簽約者，計十三國，（見第二章）

第十頁國民政府成立後，對於此項公約，嘗未加以正式之承認，但據本年一月二十三日

報載中央對於一九一九年國際航空公約，經上年國際航空委員會，依德國之提議，以善意將約文修正，由我國交通部詳加審核後，已予批准，並咨復外交部查照云。日本則於一九二一年（大正十年）六月二十二日以樞議可決航空公約云。

附一九二六年德法航空條約大意

此條約共計二十二條，在巴黎訂立，大致謂兩締約國各允照章登記之飛機，於和平時，遵守約章，過境飛行，但特定地帶，則禁止之，關於危險救助，兩國有相互之義務。

附一九二九年五月國際航空法學專門委員會第四屆會議審查報告草案

第一股審查報告

第一款 凡飛行器之所有權，移轉權，以及一切物權，均須登記。（抵押雖係物權，因有憑證，歸債權者收執，故爲例外，不必登記。）又登記證書，必須將登記事項，摘要記入，以

便各種利權，能在兩造之間，發生效力。

第二款 所有機件（如發動機）工具，以及列入器具清單之日用陳設品等，縱令暫時或不安放飛行器中，決不能任意折開或短缺。

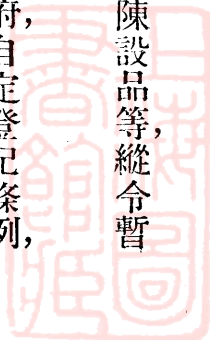
第三款 各國飛行器登記之官署，應由本國政府指派，並由本國政府，自定登記條例，凡有利益關係之任何一造，均可向登記處，鈔閱官署證明之登記全案。

義代表安布洛西尼 Antonis Ambrosini 審查報告

第一款 凡因飛行器（包括飛機與飛艇）開動及飛行（此五字係本屆會議臨時酌加者）對於地面之人或物，所發生之一切損害，僅須證明此損害，係由飛行器所致者，即有要求完全（integral）賠補之權。（按完全者，即賠償責任無一定之限制，為本屆會議之最大爭點）若此損害之發生，受損害者亦有責任，則賠償之責任，可以減少或消滅。

第二款 任何物體，從飛行器下墜，而在地上發生損害者，亦應如第一款，照原物完全賠償。縱令飛艇之沙袋，或按照規則，或在不得已之時而擲下者，如在地上發生損失，亦須照物體下墜之損失論。

又在飛行器中，無論何人擲下一物體，所致一切損失，均照上文辦理。



第三款 凡受航空人員之損害者，惟有故意加害及過失之兩種原因，方負上述之賠償責任。若受損害者，亦不能辭其咎，則可照第一款，將責任減少或消滅之。

第四款 如上文各條件中，列舉一切損害，產主（股東）營業者（廠主）及致此損失之人，應對損害賠償，負連帶之責任。

第五款 要求賠償之案件，下列三種地點之法庭，有權受理，聽任受損失者選擇之一：一在被告現住之地；二在損害發生之地；三為被告承擔保險責任者設立公司之地。惟若採用第三者之地點，必須查明其地法律，亦許控告保險公司者，乃可行之。否則仍須就第一第二兩處法庭之中，擇一法庭控告。

第六款 此項訴權時效，期限兩年，若受損害之人，證明事先未曾預知，或未曾查明何人致此損害者，則可從發覺之日起算。但無論如何，其時效只以四年為限。

法律時效之長短，尚須查照受理控案之法庭所在國之法律。

第七款 凡負有賠償責任之控案，僅在本公約中所見者，乃可提付法庭。

附保留案略云：各締約國同意認本款條文，對於因受上文損害死者繼承人之繼承權，並不過問。（按繼承權應各遵照本國之繼承法）

第八款 此項約文之實行，僅限原被告兩造，同屬本公約之締約國者。

又據一九二九年法國無線電社巴黎三月十三日電：關於法義兩國間之空中交涉，法國航空部長愛納克氏，已在都蘭 Turin 城（義大利）與義政府代表巴勒博氏，簽定協約，按該約內容，係分兩部，其第一部中稱：義國飛機，准用法國某某地點之停機地點。其第二部中稱：法國飛機，准許用義國某某處停機地點，並得在義國境內飛過云。

此外法京之萬國航空器展覽會，航空醫學委員會。北京之國際航空運輸會，空中照相展覽會，萬國游覽飛機飛行競賽會，航空協會組織之氣球比賽會。捷京之航空展覽會。瑞士日内瓦 Geneva之獎品氣球比賽會，楚利克 Zurich之萬國飛行比賽大會。每年不斷的開會，以與法律無關，略之。

第八章 空法與民法

關於空機之登記移轉，及空中所生於人之損害賠償，於一九二九年五月國際航空法學專門委員會第四屆會議，議有草案，已如第七章所述矣。茲所述者，則空法與民法之關係是也。茲分直接的間接的以述之：

第一 直接的

空法與民法，有直接關係者，即物權編（三十八年十一月）是也。

新民法第七百七十三條：土地所有權，除法令有限制外，於其行使有利益之範圍內，及於土地之上。蓋土地可界劃為三層：一地表，（*Erdoberfläche*）二空間，（*Luftraum*）三地身，（*Erdkörper*）其所有權之效力，應及於何處為止，是一問題也。故若僅以地表為所有權之範圍，則其權利，幾無效用，蓋人履平地，其身當然出於空間，即蟄伏而行，必不能密著於平面，故須占地表上之空間也。又如建築家屋，更不得不占有空間之地位，此土地所有權之效力，必及於空（地表以上）方為適用也。至地表以下，雖甚關重要，以與本題無關，略之。

新民法七百八十六條：土地所有人，非通過他人之土地，不能安設電線，水管，煤氣管，或其他筒管，或雖能安設而需費過鉅者，得通過他人土地之上。下而安設之。所謂得通過他人土地之上。即關係於空法也。

新民法七百九十七條：土地所有人，遇隣地竹木之枝根，有逾越疆界者，得向竹木所有人，請求於相當期間內刈除之。竹木所有人，不於前項期間內刈除者，土地所有人，得刈取越界之枝根。越界竹木之枝根，如於土地之利用無妨害者，不適用前三項之規定。其理

由以越界之枝，侵犯空權（即地上之權），故仿瑞士民法六八七條之規定，不分別枝與根，（根越界侵犯地下之權）凡由隣地侵入者，得行催告，令其於相當期間內刈除，逾期不刈除者，土地所有人，得刈除之以爲己有。

新民法第三章地上權八百三十二條至八百四十一條，爲純關於空的法律之規定。

蓋所有權爲物權（*ius rerum*）之王，地上權（拉 Superficies 德 Erbbaurecht, Baurecht. 法 *droit de superficie* 義 *diritto di Superficie* 英 Superficies）又爲他物權（*ius in re aliena*）之王。所謂地上權者，據我新民法定義：謂以在他人土地上，有建築物，或其他工作物或竹木爲目的而使用其土地之權。但其他各國，亦不盡然。茲述其立法例如左：

I 德國民法

德國民法一千零十二條之規定曰：

受負擔之利益者，得將地面上下之工作物之權利，讓與或繼承，並享有土地之工作物。

Ein Grundstück kann in der Weise belastet werden, dass demjenigen, zu dessen Gunsten die Belastung erfolgt, das veräußerliche und vererbliche Recht zusteht, auf oder unter der Oberfläche des Grundstücks ein Bauwerk zu haben (Erbbaurecht) 索遜民法亦

然。惟現代地上權，於工作物外，主張有植物之權利者不少，則此說未免過狹。

II 奧國民法

奧國民法，關於地上權，無專條之規定。後倣德國民法之規定，而以特別法發布之。

(Baurechtsgesetz vom 26. April 1912; Krainz, system des allgemeinen privatrechts I. § 266)

據奧民之規定，分土地所有權，爲屬於地上權者之部分，與屬於地面所有者之部分，（奧民二四七・一一四八・一一五〇條）此蓋源於羅馬註釋學派，分割土地所有權爲上部所有權（一稱直接所有權）*Oberigenthum*；*dominium directum* 下部所有權（一稱間接所有權）*Untereigenthum*；*dominium utile* 而以地上權者，爲下部所有權之觀念，實反於所有權不可分之原則。自德國學者齊波氏 *Thibaut* 攻擊此說以來，頓失其價值云。

III 法日民法

法國民法五百五十三條之規定曰：

於地上及地中一切之營造栽植及工事，非有反證，則視爲所有者，以其自己之費用爲之而爲其所有。但他人於其建造物之地下，或其建造物之一部，因時效而取得時，不在此限。

Art. 553. Toutes constructions, plantations et ouvrages sur un terrain ou dans l'intérieur, sont présumés faits par le propriétaire à ses frais et lui appartenir, si le contraire n'est prouvé; sans préjudice de la propriété qu'un tiers pourrait avoir acquise ou pourrait acquérir par prescription, soit d'un souterrain sous le bâtiment d'autrui, soit de toute autre partie du bâtiment.

依此條文觀之，隱示地上權爲關於建物 construction 竹木 plantation 工事 ouvrage 之所有權，日舊民法採用之，新民法改建物爲工作物。（日民二六五條）

IV 普比瑞民法

普國普通法，及比利時民法草案，以地上權者，於他人土地之上，有建物及樹木，得有如所有者，自由處分之權。果從此說，則所有地窖及其他建築物以外工作物之權利，不包含於地上權也可知。然現代法律及判決例，建物外之工作物，以認爲地上權爲適當，則其說之不當也明矣。至瑞士民法，雖認 Baurecht 然不以之爲地上權，而認爲 Dienstbarkeit 之一種（瑞民七九九條）亦與現代多數立法例不合。

第二 間接的

I 空中可爲意思表示

電通社一九二九年一月二十三日東京電日本遞信省，此次爲航空輸送公司，在三重縣設立大航空無線電局，現已起工，此航空無線電局成立之後，航空中之人，可以旅客機，與地上之人，自由說話。蓋空中之無線電話，與地上之有線電話相聯絡云。

按此如發生法律問題，當從新民法第九十四條：對話人爲意思表示者，其意思表示，以相對人了解時，發生效力。及第一百五十六條：對話爲要約者，非立時承諾，即失其拘束力等規定。

II 空中可遞郵信

東京一九二九年三月三十日東方電：日本最初之定期航空郵件，定四月一日開始，因係新制度，一般希望搭運之郵件甚多，遞信省特請適宜之辦法。（見十八年四月一日新晨報）空中郵遞，歐洲各國，久已行之，但日本纔開始耳。

按此如發生法律問題，當從新民法第九十五條：非對話而爲意思表示者，其意思表示，以通知達到相對人時，發生效力之規定。第一百五十七條：非對話爲要約者，依通常情形，可期待承諾之達到時期內，相對人不爲承諾時，其要約失其拘束力等規定。

III 空中可爲運送業(空運)

一九一九年春東方社柏林函云：雲格兒 *Langore* 飛行公司，現正造一飛機，可乘五十人，其特長在機之兩翼，造有客室，房間寬闊，俾乘客起居安適，如住大飯店然。此機除造有客室多間外，尚有裝郵件行李之倉庫，第一層爲客室，第二層亦爲客室，並造有大飯廳及電氣之設備，三四月左右，即可竣工。(見十八年一月十日新晨報)

按此如發生法律問題，當從新民法債編第十六節運送營業第六百二十二條至第六百六十六條之規定。

歐洲諸國，若英、美，若地中海沿岸諸國，海運率先陸運而發達，唯空運則至近今始突然進展，據上述情形，數年之內，空運必與海運陸運，並駕齊驅，自在意計之中，我國及今如忽略空運，必爲落伍之國無疑。管見竊以爲我新民法債編第十六節運送營業第一款通則內應另加一條曰：關於海運空運，除有特別規定外，準用本節之規定。一者站在世界物質進化前面立論，二者表示注意領水主權及領空主權之意。特不識立法諸君，表示同情否耶？

IV 空中可散廣告

空中散布廣告，武漢民用航空公司，業已實行，其章程總共九條如下：第一條 本公司

力謀本國商業發展，特定空中廣告，以廣宣傳。 第二條 凡本國商店，欲將廣告傳單由空中

中散布者，以五公斤起碼，每公斤（約庫平二十六兩八錢）收廣告費洋六元，不足五公斤者，以五公斤計算。 如過五公斤，每逾一公斤者，以二公斤計算。 第三條 凡本國商店，欲將商標粘貼飛機內部者，其面積不超過一方尺，每月廣告費十元，惟不得裝置木框，增加重量。

第四條 凡本國商店，如欲在空中作特別宣傳，其價值另議。 第五條 凡本國商店，欲

將商標樹立於航站者，每月酌收廣告費洋十元，如有損壞，由原商店自行修補。 第六條 散布廣告，須於前一日來一三里本公司接洽，遇有特別情事，可臨時商酌辦理。 第七條

凡各機關團體，欲在空中散布傳單，則按五成收費。 第八條 本章程如有未盡事宜，得隨時修改之。 第九條 本章程自備案之日實行。

按此章程，爲對於新民法債編第一百六十四條第一百六十五條之特別法。 依特別法勝於普通法之原則，自應儘該章程先行適用。 唯該章程所未規定者，當然仍適用民法上債編廣告之規定也。

V 空中可行婚禮

十八年春我國飛機隊長楊鶴霄與彭德璞女士乘漢口號，在天空中，行結婚禮，由航空

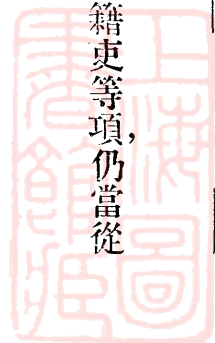
處長張維作證婚人云。本年華北畫報一月十二日五十三期亦登載雲南航空署長劉沛泉氏在滬蓉號舉行航空結婚之攝影云。

按婚姻儀式，雖在空中舉行，其關於夫婦同居之權利義務及呈報戶籍吏等項，仍當從新民法親屬編婚姻章之規定。

第九章 略述歐戰以後各國海空事業之進展

第一 各國航海事業之進展

吾國之所以失敗，淪爲次殖民地者，自甲午戰爭始，甲午以前，雖受有挫折，猶未創痛鉅深，且各國尙未窺見底蘊，至甲午以後，而窳敗積弱之情形，完全暴露矣。其最大之原因，則未有堅固之船艦，駕馭之人材，以掩護陸軍，有以致之也。甲午以後，我國如臥薪嘗膽，精練海軍，猶可以爲善國，乃滿清諸奴，承媚那拉氏意旨，將海軍費用，供建修頤和園之用，而中國遂不可救藥矣！曠觀歐洲各國，英美商業，凌駕世界，全恃航業，良以交通，經濟，軍事，文化，無不仰賴於是也。他如地中海沿岸諸國（義大利西班牙葡萄牙）以及德國日本，朝野上下，競競於航海之一途，雖未敢與海王之國比雄，然亦不可輕視也。中國苟有百萬噸以上



商船，飄揚於大西洋太平洋一帶，亦未必積弱之至於如斯也！

茲將列強航海事業，略爲分述於左：

A 英國

英國最初保護航海法，始一六五一年之航海條例，其內容略如下：(1)亞非美三洲物

產，除英船外，不得輸入英國及殖民地。(2)歐洲物產，除英船外，不得輸入英國及其殖民地。

(3)魚類除英船外，不得輸入英國及其殖民地。此條例之設，似乎專對荷蘭，蓋當時荷船

運費，較英船爲賤，因而英船大受影響，故設此法以爲之保護。其後曾經修改二次，訖至一

八五四年，遂廢此法。蓋因當時英國先後與德美訂有商船互惠條約，此法遂歸無用。至

於航海補助法，則始於一七三〇年間，而補助郵船，則自一八三三年爲始，此英國戰前獎勵

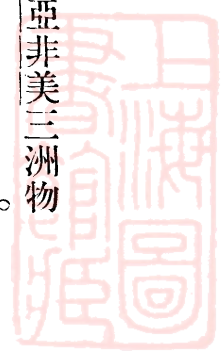
航海之施設也。歐戰起後，英國造船事業，既歸停頓，而商船又時有沉沒，於是獎勵航海，不

得不積極進行，遂有五大施設：(1)國營海上保險；(2)禁止商船輸出；(3)國訂租船費；(4)國營船

船；(5)國家管理造船所。此等設施，本爲救急手段，雖有利於國，然私人受損不少，故戰後不

得不改變方針，然戰時英國船舶損失太多，(戰前英船二千一百餘萬噸，佔全世界商船總

額之半，但戰時損失七百餘萬噸以上。)若國家對於造船事業，完全放任，亦不可能，於是



船舶應爲國家補助否？遂成爲輿論之一大問題，其最惹人注意者，則有全英商會及全英輪船業公會之決定，茲略其決定如下：(一)全英商會決定：(1)敵國對於被害英船，須完全

賠償，在賠償未了以前，禁止其自由通商。(2)英港對於英船，只能課最低之噸稅及港稅。

(3)協約國或中立國，曾優待英船者，英國亦優待其船舶。(4)英港對於敵國船舶，須較他國課二倍以上之稅。(5)英政府之補助，絕不適用於敵船。(6)出入英港外國船，噸數須守英

國規則。(7)對於英國各地運送貨物而挂英旗之船舶，須予優待。(8)英船輸送外國貨物，

而與輸送英貨取同一運費者，須行嚴禁。(9)英船公司，非得政府許可，不得與外國船公司，

私結合同。(10)英船公司，對於外國貨運費有優待時，對於英國一切賦稅，不得享受優待。

照此主張，其保護色彩，達於極點。至於英國輪船業公會之意見，則對於敵船等處置，不如是其嚴重。(二)全英輪船業公會之決定：(1)爲促進英國對外貿易起見，廢止特別負擔

(例如燈台稅及對於法船之入港附加稅，及蘇彝士運河關於政府應得利益)。(2)恢復

歐戰時放棄之航路，政府須與助力。(3)開發新市場，政府須與補助。(4)政府對於港灣，須

予補助。(5)改良各港之勞工地位。(6)改良各港之鐵道運送事務。(7)國家監理造船事

務，須縮小範圍。(8)設法使運送敏速，運費低廉(其條件爲獎勵航海投資，整頓港灣設備)。

- (9) 國家對於內外國船舶待遇，須恢復戰前狀態。(10) 養成航海人材，國家須負擔費用。
- (11) 戰後五年，禁止英船賣與外國。(12) 戰後一年內，修理船舶，以英國為限。(13) 英港使用之外國船，政府須負擔維持費之一部。結果輪船業公會之決定，大為政府採用。現在英國政府，對航海事業，除關於澳洲及坎拿大外，一切讓諸私人經營。但政府之施設如左：
- (I.) 設立航海委員會。一九二〇年六月設立，其組織為委員長一人，委員十三人，(政府派出八人，輪船業代表五人)。其任務為：
- (a) 將航海業者之請願及其主管官署提出問題而為審查，以其決定報告政府。(b) 關於航海之統一及改良方法，指導航海各主管官署。(II.) 指定各輪船共同航路。現在照政府規定，將英國航路分為五線，令各公司共同經營。
- (a) 印度非洲線 (共十二公司) (b) 南美遠東線 (共十三公司) (c) 北美南美線 (共七公司)
- (d) 北美西印度線 (共十九公司) (e) 印度北美線 (共七公司)

B 美國

美國保護航海，始於一七八九年，是時初訂航海法，凡美船只納每噸六先零噸稅，外人租用美船者，須納三十先零噸稅，外國船須納五十先零噸稅。一七九四年，對於外國船運送貨物，加一成抽稅。一七九九年，美船噸稅，每年一回，外船噸稅，每月一回。至於補助商

船之事，則始於一八五四年。至一八四七年，則只補助兩大航線：(1) 歐美線 每年補助三十八萬五千元。(2) 太平洋線 每年補助五十萬元。由此以至歐戰起時，無甚變更。至於大規模變更，則在歐戰以後，開戰之初，即議船舶管理法，其內容如下：(1) 美政府爲航海或軍事之用，得租用民船。(2) 美政府得以國家船舶，貸與人民，以供航海之用。(3) 爲達以上目的，設立船舶局。(4) 船舶局在必要時，得添設輪船公司。(5) 船舶局管理一切航海事業。一九一七年，訂徵用船舶法，凡在二千五百噸以上之船，國家皆得徵用。同年七月九日，禁止鐵輸出外國，八月二十一日，炭價官訂，九月二十四日，銅鐵價亦由官訂，九月二十六日，限定船舶價格及租船費價格，此外船舶局尙立有大規模之造船計畫，從一九一六年起，至一九二二年止，共造大小船三千三百一十隻，重一千二百八十五萬七千〇五十七噸，其分配如下：

	隻數	噸數
一九一六年	二〇五	二七六、四四八
一九一七年	三二六	九九七、九一七
一九一八年	九二九	三、〇三三、〇三〇

一九一九年

一〇五一

四、〇七五、三八五

一九二〇年

四六七

二、三四八、七二五

一九二一年

一七三

一、〇〇六、四一二

一九二二年

五九

一一九、一三八

戰時美國航海業，誠有一日千里之勢，其在戰前，每年國民對於航海投資，不過一百餘萬元，至一九一七年，國民對於航海投資額，增至二億六千四百七十九萬三千元。

一九二〇年六月，威爾遜總統時訂新商船法（共三十九條），內分二部：(A)對內保護，

例如造船基金，海上保險，補助船舶等；(B)對外保護，內容如下：(1)從一九二二年以後，由美

國至菲律賓及美國各殖民地間航路，禁止一切外國船通行。(2)乘載美船之客及貨，其接

乘美國鐵道者，得享優待，其乘載外國船之客及貨則否。(3)美國船主經營對外商業者，輕

減其稅。(4)外國船不得駛入美港。

以上之法，尙未完全實行，至一九二二年，哈定總統時，更新訂對於航海之補助。

(A)直接補助 由國庫每年支出三千二百萬元，以補助航海，其支配如下：

(1)十三節以上之船，船行每百海里每噸支出補助費，其標準如左：



十三節船	十分之二仙
十四節船	十分之三仙
十五節船	十分之四仙
十六節船	十分之五仙
十七節船	十分之七仙
十八節船	十分之九仙
十九節船	十分之十一仙
二十節船	十分之十三仙
二十一節船	十分之十五仙
二十二節船	十分之十八仙
二十三節船	十分之二十一仙

(2) 船主利益每年超過一分時，則停止補助金，且以其一分以上之剩餘之一半，償還政府之補助費。

(B) 間接補助 (1) 船舶局將所有船舶，速以時價賣與船公司。 (2) 陸海軍運送，概由人



民船公司管理。(3)自外國來美之人民，須勸誘其坐美船。(4)美官吏旅行，必坐美船。(5)商船船員編入海軍時，須與薪俸。(6)海上保險費，須與外國船相同。(7)由美船上陸貨物，對於運費須與優待。(8)以一萬二千五百萬元，作為造船基金。(每年以二釐低利，貸與造船業者，但貸出數目，不得超過基金總額三分之二以上。)

美國戰後情形，與英國大異，英國雖戰前居世界航海第一位，今則以大戰損失過鉅，恢復頗感困難，美國則以第二位資格，似有躍居戰前英國地位之勢，蓋美國戰後，對於造船，頗有各種優勢。第一，美國戰時關於保護航海各法律，皆延至戰後五年為止，（他國皆自停戰時廢止），故保護較他國為周到。第二，造船費較昔日為廉，戰前美國造船費，較英國貴一倍，較諸其他各國，亦為最貴，今則較諸英國荷蘭日本，皆為便宜。第三，資本雄厚，今政府對於造船投資，已達二十萬萬元，人民投資，亦在二萬七千萬元以上，故今日美國航海地位，雖僅佔全世界十分之四，然去戰前英國之地位不遠也。

C 法國

英國制訂航海條例後，首受其影響者，厥為法國，法於一七九三年，制訂航海法，其要點有三。(1)對於輸入法國船舶，以法船及貨物生產地船舶為限。(2)航行法國沿海者，限於

法國船。(3)受政府保護者，以法國船爲限。至一八三〇年，訂郵船補助法，一八八一年，訂造船及航海補助法，其內容對於造船獎勵，(1)鐵鋼船每噸六十法郎，(2)木鐵混製船每噸四十法郎，(3)木船在二百噸以下，每噸十法郎，二百噸以上，每噸二十法郎。對於航海補助，鐵船每千海里，每噸一法郎五十生丁，此項補助法，直至歐戰時有效，此項補助費，支出每年約七千萬法郎，此戰前之施設也。歐戰開始以後，法國對於航海之保護設施。(1)賠償損害。一九一四年，政府宣言法船被敵人捕獲時，政府與以賠償，隔二年，又宣言凡五百噸以上船，曾保險者，遇難後，由政府賠償百分之七十五。(2)管理船舶。一九一五年起，禁法人以航海船，賣與外人，一九一六年四月，規定凡法船五百噸以上出入法港，須得政府許可，至一九一七年，更規定全部法船出入法港時，均須得政府許可矣。(3)一九一七年五月，訂造船獎勵法，其內容如下。(a)政府撥一萬六千萬法郎，在擔保下借與各船廠主，作買船或造船之用。(b)本法自施行日起，至停戰後十八個月爲止。(c)一萬六千萬法郎中，以一萬萬作造船之用，六千萬作買船之用。(d)貸款利息，每年六釐，但船舶以往來法國殖民地爲目的者，得減至四釐。(e)貸款額之分配，對於二萬噸以上之船，限百分之五，十二萬噸以下之船，限百分之七十。(f)此種借款，限五年內按年償還。此法國在歐戰期內之施設也。

歐戰以後，法人銳意恢復，聲言須超過戰前之二倍，（戰前有船二百五十萬噸，戰時損去三分之一。）其施設如下：（I）戰後初由政府管理船舶，後乃將船舶租出，仍由人民經營。（II）補助船公司，法國有最大船公司 M. M.，由政府給與資本，但其航路有一半須由政府指定，即（1）澳洲線；（2）東非洲線；（3）遠東線；（4）東地中海線。該公司營業如有利，則政府得八成，公司二成，如損失，其負擔方法，亦與此同。

法國戰後之努力恢復，並不下於德人，然成績遠不若德人者，蓋亦有故，（法國現雖亦有船三百萬噸，但合德國所賠之船在內。）其一爲造船法不完，其原因爲：（a）補助費不充足。各國造船費，大約一噸一千法郎，今以一萬萬法郎，僅可造船十萬噸。買船費各國平均每噸二千法郎，今以六千萬法郎，僅能買三萬噸。（b）德造船法以至戰後十年爲限，法之造船法，僅至戰後十八個月，爲期未免太促。（c）利息太重。德國不過二三釐，法國則多至五六釐。（d）償期太早。五年償還，各國未有如此其早者。其二爲造船料（鐵等）產於東部，距離港灣太遠，因而運費太重。有以上原因，故法人欲恢復其預定計畫（五百萬噸，則爲期尙遠也。）

D 義國

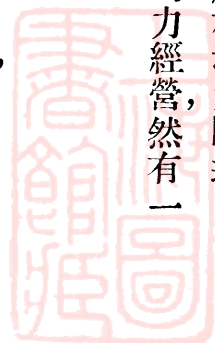
義大利之獎勵造船，始於一八六一年，不過當時義國，尙在木船時代，一八八一年，制訂航海條例（與法之航海條例大同小異）。一八八五年，訂航海及造船獎勵法（此時始獎勵製造鋼船）。一九〇〇年再行改正，其法對於造船，鐵鋼船每噸三十五里納（義幣）木船每噸十三里納，且對造船材料，免進口稅三分之一。對於航海，照進水期早晚，每噸四千里納，至六十里納（但止以一次爲限）。對於補助航路，共有二十二線。此項費，全開戰時每年航海及造船補助千四百八十八萬五千里納，航路補助每年千七百七十八萬五千里納。一九一七年三月十四，交通總長之演說云：「開戰後義國需要船舶多，至三百二十五萬噸，然義國現有船不過百餘萬噸，則每年二百餘萬噸，皆不可不賴外國船云。」又羅馬新聞亦云：「英人每千人造船四百二十五噸，挪威每千人造船八百四十噸，義大利每千人僅造船四十三噸，故義人每年對於船舶不足之支出，實達七萬萬里納之多云。」因而遂有獎勵航海及造船法之制訂，其內容：(1)對於買入外國船，三年內不徵稅。(2)新造船五年內不徵稅。(3)船舶附屬材料進口，一律免稅。(4)國家對於私有船，絕不強制運送。(5)享受優待船舶，一律禁止賣與外國。大戰後，一九二二年，將補助金增至二億四十餘萬里納，至一九二三年，更增至三億里納，同年又訂新補助法。(1)受補助船航路，不許重複。

(2) 造船補助標準，鋼鐵船每噸五十五里納，木船每噸十五里納。(3) 造船材料免除進口稅。(4) 新法施行後，新造船在五年內免所得稅。義人對於航海事業，雖竭力經營，然有一大缺點，即煤炭與造船原料，均形缺乏，故義國航海前途，甚未可樂觀也。

E 德國

在普法戰爭以前，德國所用船舶，多購自英國。當時德國航海事業之不振，在歐洲當首屈一指。及至普法戰爭以後，始注意獎勵航海。但德國之航海政策，對於造船並無獎勵，不過對於船舶，照政府指定航路航行者，與以補助而已。此法制定以一八八一年為始。

一八八四年對於北德意志雷德輪船公司航行東洋及澳洲之定期船，每年補助四百萬馬克，以十五年為限；一八九〇年，對於東非洲輪船公司航行東非洲之定期船，每年補助九十萬馬克，以十年為限。至於歐戰將開時，每年共支出補助費七百五十七萬五百馬克；其分配如下：(1) 漢堡橫濱線，(2) 德意志澳洲線，(3) 新加坡澳洲線，(4) 新加坡紐西蘭線，共補助六百〇九萬馬克；(5) 漢堡東南非洲線，百三十五萬馬克；(6) 澳洲南洋線，十二萬馬克；(7) 喜望峯非洲東西岸線，一萬〇五百馬克。然德國對於造船雖未直接補助，但對於造船原料之進口稅及運費等，均行減價，亦對於造船間接補助之法也。有以上種種獎勵，故戰前擁



有商船五百五十萬噸，佔世界造船國第三位，此其戰前之情形也。歐戰以後，德國國內造船既減，而損失亦大，（被協約國捕獲者約百餘萬噸）於是不得不籌戰時補助之法。一九一七年，國會遂制訂航海補助法，其要點如下：（1）開戰後，德船被敵人毀壞或損傷者，由政府補助。（2）德船被擄，或因航海受傷者亦同。（3）船員損失者亦同。（4）船舶若得保險費者，須將補助費，退回政府。（5）受補助船舶，在註冊十年內，無政府許可，不得將船出賣或租與外國。（6）管理船舶補助事宜，設委員會，議事絕對秘密。（7）補助費在每年預算中定之。本年（一九一七）爲三萬萬馬克。

歐戰以後，德國損失，較戰時爲鉅，（凡千六百噸以上船全部，千噸至千六百噸之船半部，漁船四分之一，移交協約國）於是德國之恢復計畫，遂有兩種辦法，(a)對外經營，(b)對內整理。

(a) 對外經營

1. 對於荷蘭；荷蘭造船原料，向賴德國，戰後德國對荷限制原料輸出，荷人大窘，乃與德人商量，德人遂提出要求。（1）以後荷船廠建造或修理之外國船，須以其國籍通知德國。

（2）荷船廠爭訟事件，應在德國法院，照德國法律解決，荷人一一承認，約一年後，德人再

提出要求 (1) 戰後五年以內，無德國同意，荷人不得賣船與外國人。 (2) 戰後五年以內，荷蘭船舶不得供德國敵人利用。荷人亦一一承認。至於荷人所得者，則德國許可船舶原料對荷輸出而已。

II. 對於美國；一九二一年德船公司 H. A. L. 與美船公司 N. A. L. 結二十年共同經營契約。又德船公司 H. A. L. 與美船公司 N. A. L. 結五年共同經營契約，其契約之詳細，外人雖不得知，然據傳說，則其大要為由美人供給船舶，而德人任沿岸陸上設備，則其大略也。

III. 對於俄國 一九二一年德國漢堡公司與蘇俄政府結一契約，組織一德俄轉運公司，其內容係德國出船，俄國出貨。

(b) 對內整理

I. 國民方面 (1) 公司之合併。德國戰前船公司，多為小規模，戰後欲資本集中，遂多由小公司，合併為大公司，戰前百餘公司，至戰時已併為六十餘公司，今則僅十餘公司而已。

(2) 增加資本。如漢堡三公司，戰前資本，僅一、三三〇、〇〇〇馬克，戰後增至二、九〇〇、〇〇〇馬克，總計各公司資本總額，比於戰前，增加十四成之多。

(3) 新公司勃興。由

一九一四年以及現在，共增新公司五千七百五十九所，其中船公司實占第一位。(4)建造大船。至小者以九千噸爲限。

II. 政府方面。(1)補助。德政府撥百二十億馬克作爲賠償各船損失之用，並限各船廠於休戰五年內恢復戰前船舶三分之一。(2)設立銀行。設立一船舶抵押銀行，資本一千萬，以備小廠主不時之用；另撥資本十億馬克，存在中央銀行，以備各大廠借款之用。

歐洲戰後，各國對於航海，雖無不竭全力赴之，然成績之著，莫若德國，照德國計畫，限定休戰五年內恢復戰前船舶三分之一。然未滿五年，造船成績，已恢復二分之一，此固由於德人能力之偉大，意志之卓絕，然戰後馬克之大跌，亦實爲之助力不少，(馬克跌則人工賤，物價賤，而造船家手中儲蓄，類皆金貨)。唯自法兵進佔德境後，德國造船，始稍受影響，然以已往之成績觀之，則其十年恢復之計畫，固爲日不遠也。(德國定休戰十年以內，恢復戰前船舶。)

G 日本

日本航海事業，亦可分爲三期：

第一期 明治三年，始設輪船公司，由政府援助商人成立，至明治八年，始議補助航海

法。當時內務大臣大久保利通提出航海獎勵法有三種方式。(1)放任人民經營，政府稍與援助，每年需費二萬元；(2)民營補助，每年需費三十五萬元；(3)國有官營，每年需費五十萬元以上。結果政府採第二法，於明治九年，以二十五萬元，補助三菱公司，而指定航路補助如下：

1 橫濱上海

二十萬元

2 東京神戶

二萬元

3 東京函館

一萬元

4 東京及沿岸諸港

一萬元

5 東京橫濱

五千元

6 長崎釜山

五千元

第二期 中日戰後，日本以得自我國賠款，遂注全力於航海。明治二十九年，訂航海

獎勵法，其被獎勵之船，須具三條件：(1)定期航海；(2)三千噸以上；(3)一小時速度十二海里。

同年又訂造船獎勵法，凡鋼製船在幾千噸以上者，得受補助。（航海獎勵由明治二十九年
至明治四十四年，共支出二千萬元，造船獎勵，由明治三十年至大正七年，共支出二千三百

萬元) 此外又補助航路，若中國線，南洋線，印度線，澳洲線，歐洲線等，皆有補助。此歐戰以前之設施也。至於歐戰以後，日本以航海致富，於是全國輿論，咸集中於航海事業，其設施可得而舉者如下：

一 制訂船舶法。其大意爲：(1) 禁止日船輸出；(2) 制限航路，除協約國及我國各港外，禁止航行；(3) 官訂運費及租船費；(4) 對於船舶及造船所等之徵用；(5) 保護船員。(生命保險，及遺族卹金)。

二 遠洋航海補助之繼續。

三 交換船鐵。以日本之船，易美國之鐵，大正七年四月，與美國爲一次交換，以船一噸換鐵一噸，同年五月，爲第二次交換，以船二噸，換鐵一噸。

四 設立船舶金融機關。大正六年，令日本興業銀行增加資本三千萬，爲船舶業金融周轉之用，其辦法(1) 抵押船舶，以十五年內按年償還；(2) 抵押造船材料及器具。

五 援助國際汽船會社。該會社以航行遠洋爲目的，定資本一萬萬，政府擔任六千萬。

六 補助海上保險。凡已保險船而損失者，由政府賠償八成。

七 保護製鐵業。保護法係規定凡一地有五千二百五十噸製鋼能力之設備者，得適用土地法徵用土地，且在開業十二年內，免除營業及所得稅。

八 輸出品之制限。(1) 禁止造船原料輸出；(2) 以造船原料輸入者免稅。

第三期 歐戰以後，日本鑒於戰時航海利益之大，舉國益復注力於此，其重大施設，共有三種。

一 造船之間接補助。造船補助，因期滿而廢，復新設間接補助方法：(1) 海關對於船舶材料免進口稅；(2) 補助製鐵鋼業。

二 補助航海。共分三類：

a 遠洋補助 北美線，南美線。

b 定期郵船補助 歐洲線，北美線，澳洲線。

c 特定近海補助 南洋朝鮮台灣及中國各地。茲舉其關於中國各航路之補助

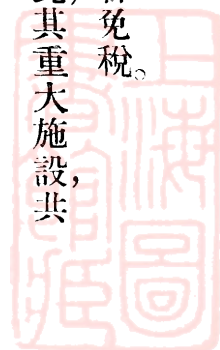
如左：

中國南部

上海長崎，

航船二支，

每週二回。



上海神戶

四支

每週二回。

上海橫濱

三支

每月五回。

上海廣東

二支

每月三回。

上海漢口

八支

每月十八回。

漢口宜昌

三支

每月五回。

漢口湘潭

二支

每月八回。

漢口常德

一支

每月二回。

宜昌重慶

二支

每月四回。

中國北部

神戶大連

四支

每週二回。

神戶天津

三支

每三週二回。

神戶牛莊

二支

每三週二回。

神戶青島

三支

每月六回。

橫濱牛莊

二支

每二週一回。



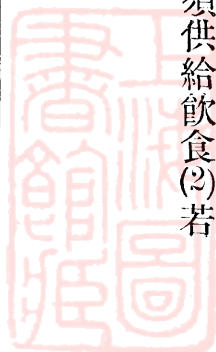
以上上海航路每年補助三十五萬元，其他航路，共補助三十八萬四千元。

三 海員保護。對於保護海員之規定，(1)除薪水外，船主對於船員，須供給飲食；(2)若船員在遠地回國，不出費用；(3)醫藥費，看護費，葬費，概由船主負擔。

附日本海法一覽表

(此表係由各書叢萃而來，披覽之下，日本海法之發達，一日千里，實足令人可驚也！)

日本名稱	日譯	英名	日譯	德名	日譯	法名
海商法	Law of maritime commerce.	Seehandelsrecht.	海商法	Seehandelsrecht.	loi du commerce maritime.	
船舶職員法	Law of mariner.	Seemannsgesetz.	船舶職員法	Seemannsgesetz.	loi du marin.	
航海獎勵法	Law of navigation subsidiary.	Gesetz der Schifffahrtsbeförderung.	航海獎勵法	Gesetz der Schifffahrtsbeförderung.	loi de l'auxiliaire de la navigation.	
船舶法	Law of ship.	Schiffsgesetz.	船舶法	Schiffsgesetz.	loi du navire.	
水難救護法	Law of relief of shipwreck.	Bergungsgesetz des Schiffbrüches.	水難救護法	Bergungsgesetz des Schiffbrüches.	loi du naufrage.	
海軍刑法	Naval criminal law.	Schiffsstrafrecht.	海軍刑法	Schiffsstrafrecht.	Droit criminel maritime.	
海軍治罪法	Code of naval criminal procedure.	Marinestrafprozessordnung.	海軍治罪法	Marinestrafprozessordnung.	Procédure criminelle maritime.	



海軍治罪法執行規則	Regulation for the application to the code of naval criminal procedure.	Ausführungsregel der Marinestratprozessordnung.	Règles pour l'application de la procédure criminelle maritime.
海兵團條例	Regulation of marine Division.	Regulierung der Marinesoldatendivision.	Règles de la division marine.
造船造兵監督官條例	Regulation of intendant of ship-building and arsenal.	Regulierung vom Oberaufseher des Schiffbaues und Arsenal.	Règles de surveillants de la construction des navires et de l'arsenal.
海軍省官制	(Government organization of the naval Department.	Behördeordnung des Marineministeriums.	Organisation administrative du Ministère de la marine.
要港部條例	Regulation of department of important port.	Marine-stationsregel.	Règlement du département du port important.
海軍葬喪令	Ordinance of naval funeral.	Marineleichengebäudeverordnung.	Ordonnance des funéraires maritimes.
海軍病院條例	Regulation of naval hospital.	Regulierung von dem Marinehospital.	Règles des hôpitals maritimes.
海軍懲罰令	Ordinance of naval punishment.	Ordnung der Marine-disciplinarstrafe.	Ordonnance de la punition maritime.

海員懲戒法	Disciplinary law of Seaman.	Disciplinarygesetz der Seefleute.	Loi disciplinaire des marins.
海軍召集條例	Regulation of naval mobilisation.	Regulierung von des Marinezusammenrufes.	Règles de la mobilisation maritime.
海軍被服條例	Regulation of naval garment	Regulierung von des Marinebekleidung.	Règles des habits maritimes.
海軍糧食條例	Regulation concerning naval provisions.	Marineproviantregulierung.	Règles en matière de provision maritime.
海軍禮礮條例	Regulation of naval salute.	Marinesalutschussregulierung.	Règles des salves maritimes.
海港檢疫所法	Seaport quarantine regulations.	Gesetz des Hafenuquarantäneortes.	Loi de la quarantaine du port.
海港檢疫法施行規則	Regulations for the application to the Seaport Quarantine regulation.	Ausführungsregel des Hafenuquarantänegesetzes.	Règles pour l'application de la loi de la quarantaine du port.
海上衝突預防法	Precaution law of collision at sea.	Vorbauungsgesetz des Zusammenstosses in der See.	Loi de précaution contre la collision sur la mer.
海軍大學校條例	Regulation of Naval College.	Regel der Marineakademie.	Règles du collège maritime.

海軍將校分限令	Ordinance of the limit of naval officers.	Verordnung von dem Stande der Marineofficiere.	Ordonnance de la limitation des officiers maritimes.
海軍造船廠條例	Regulation of naval arsenal.	Regulierung des Marine-schiffbauhauses.	Règles de l'arsenal maritime.
海軍筆記任用令	Ordinance of appointment of naval clerk.	Verordnung von der Anstellung des Marine-schreibers.	Ordonnance de la nomination des employés maritimes.
海軍筆記任用試驗規則	Examination rule for the appointment of naval clerk.	Examenregel für die Anstellung des Marine-schreibers.	Règles des examens pour adopter les employés maritimes.
海港檢疫所官制	Government organization of sea-port quarantine station.	Antsordnung des Hafens-quarantäneortes.	Organisation de l'office de quarantaine du port.
海技免狀取扱規則	Rule of treatment of marine art permit.	Behandlungsregel des Marineerlaubnisses.	Règle de traitement du permis de l'art maritime.
海軍內國旅費規則	Rules of naval home travel Expence.	Regel vom Marinebinnenlandreisegehalte.	Règle des dépens de voyage dedans l'état.
海軍公債證書條例	Regulations of naval bond.	Regulierung des Marine-staatsschuld-scheines.	Règles du bon maritime.

海軍定期職工條例	Regulation of the fixed naval workmen.	Regulierung der regelmässigen marinehandarbeiter.	Règles des ouvriers maritime fixes.
海軍造兵生徒規則	Rules of the student of naval technics.	Regel der Marin Technik Schüler.	Loi des élèves de l'art maritime.
海軍兵備品會計規則	Fiscal rule of the naval ammunition.	Fiskalregel der Marine-munition.	Règles fiscales des munitions maritimes.
海軍志願兵條例	Regulations of naval volunteer.	Regulierung von der Marine freiwilligen.	Règles des volontaires maritimes.
海軍生徒學生手當金規則	Rules of remuneration of the naval student.	Vergeltungsregel der marines-tudenten.	Règles de la rémunération des élèves maritimes.
海軍造兵材料資金會計法	Fiscal law of the fund of the materials of the naval arsenal.	Fiskalgesetz des Fonds des Materials des Marinarsenales.	Loi fiscale du fonds des matières de l'arsenal maritime.
海軍造兵材料資金會計規則	Rules of accounts of the fund of the material of naval arsenal.	Rechnungsregel des Fonds des Materials des Marinarsenales.	Règles du compte du fonds des matières de l'arsenal maritime.
海軍水路少技士候補生採用試驗規則	Examination rule for the adoption of the third naval constructor cadet of naval hydrographical bureau.	Examenregel für die Adoption des Dritten Marinekünstlers des Marine Hydrographie Bureaus.	Règles des examens pour adopter les cadets du bureau hydrographique maritime.

水先法	Law of pilot.	Lootsengesetzes.	loi du pilote.
水先法施行細則	Regulation for the application to the law of pilot.	Ausführungsregulierung des Lootsengesetzes.	Règles de l'application de la loi du pilote.
水先人試驗規程	Examination rule of pilot.	Prüfungsregel des Lootsen.	Règles de l'examen du pilote.
水路測量據條例	Regulation of the hydrographical surveying mark.	Regulierung von den hydrographischen Messzeichen.	Règles du signal de l'arpentage hydraulique.
水路部條例	Regulation for the hydrographical office.	Regulierung des Hydrographisches.	Règles du bureau hydrographique.

第二 各國航空事業之進展

歐洲戰役，國防上強有力之防守器，厥為空中勢力，各國皆不惜鉅大犧牲，銳意整備，尤其重視爆擊航空隊，以為艦隊及陸上步隊之羽翼，用以破壞敵國之資源，及交通諸機關，故歐洲大戰，與其謂為陸海戰爭，毋寧謂為空中戰爭也。大戰以後，歐美各國採用之軍事航空政策，於平時發展民間航空，俾有事之際，轉用於軍事，其企畫空中勢力之充實，各國一揆。但其整備航空勢力之方針，各國均有種種特色之表示。其在法國，於參戰諸國中，財政

最窘，而其平時，尙有大規模之補助獎勵民間航空，又擁有強大之航空兵力，儼有掌握歐洲大陸空中霸權之概。其在英國以獨立空軍，與法國航空兵力頗頗，俾本國領空，絕對安全，復提倡民間航空，建造航空船，海外領土之空中連絡等，着着施設。其在美國政策及施設，頗有「美國第一」之一種徹底的表示。其在德國受和約之嚴重限制，禁止軍事航空，民間航空，亦受限制。而依其卓越之技術及工業力，對於民間航空，頗有向國外發展之傾向也。茲將列強航空事業，略爲分述於左：

A 英國

英國於一九一八年（民七）春，一面設置統一陸海軍之獨立航空部，編成強大之航空部隊，活躍於西部戰場。一面獎勵民間航空之發達，努力擴張預備兵員之養成，俾備有事之用。其從來航空政策之方針，大體如次：

- 一 平時航空兵力，於守備海外必要之諸部隊外，另有英本國領土上，直接國內防禦用者；陸海軍協同用者；及前項諸隊之補充，與少數之預備隊用者。
- 二 完成航空諸學校之設備，養成現役將校以下之航空教育，及努力預備員之訓練。
- 三 整備戰用航空諸器材。

四 設置大規模之航空研究及實驗所，策畫航空諸般之發達與進步。

英國鑒於對岸法國，擁有世界最強之空軍，與英本國領空相近，呈脅威之現況，故曩者，保守黨內閣，有空軍大擴張之計畫，即從來英國空軍，國內十二中隊半，海外二十中隊，總計三十二中隊半，其中用於本國防禦者，僅三中隊而已。一九二三年度內，增加十八中隊，並規定法案，將來用於本國防禦者，嗣後約每五年間，擴張五十二中隊，勞動黨內閣，亦承認此擴張計畫，並認前內閣之計畫為妥當，決定步其後塵而沿用之。依此計畫，則英國空軍之總數，截至一千九百二十四年之末，雖定為四十八中隊，至現在當為八十二中隊矣。又以民間航空，未臻發達，復於一千九百二十五年四月一日，創設一國民空中運輸公司（National Transport Co.）在政府監督之下，擔任旅客及郵便輸送，約十年間給予一千萬元之補助金，定其最短飛行哩數，每年為百萬哩（英里）云。

附英國航空法要旨

總則 目次

- 項；
- (一) 飛行總則；
 - (二) 特別附設；
 - (三) 規則目錄；
 - (四) 飛行場；
 - (五) 關於公安事項；
 - (六) 呈驗執照證書及日記簿；
 - (七) 飛行場及航空工廠之檢查權及進入權；
 - (八)

例外事項 (九) 外國航空器 (十) 處罰條例 (十一) 執照證書之註銷及停職權 (十二) 釋義 (十三) 保護事項 (十四) 引用名稱。

分則 目次

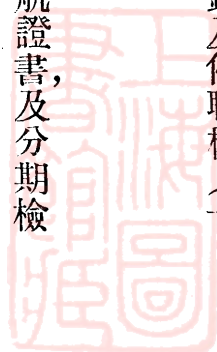
(一) 航空器登記; (二) 航空人員之證書; (三) 搭客航空器之適航證書, 及分期檢查及查驗事項; (四) 註冊標誌, 及國籍標誌; (五) 日記簿; (六) 禁航區域; (七) 燈光信號及空中規則; (八) 航空器在英國往來規則。

補則 目次

(一) 航空器登記; (二) 航空人員證書; (三) 適航證書; (四) 分期及每次飛航前航空器檢驗; (五) 航空日記; (六) 軍用飛行場; (七) 准許飛行場。

B 美國

美國於大戰後, 一面派多數航空家, 至英法兩國, 從事調查。一面利用歐戰時德國因講和條約, 受重大之制限, 致多數航空工場, 因而關閉, 航員歇業, 遂乘此機會以莫大之費用, 收買德國航空工業之專賣權; 或傭聘有用之專門技術者, 以發達本國之航空工業。復於一千九百二十一年夏間, 因證明航空機之威力, 先押收德國軍艦, 斷行試驗轟炸, 航空隊



之氣運，至是益加高矣！又自華府會議以來，注意增進菲律賓及布哇之空中威力，乃節節努力以充實之。其他若保持飛行諸記錄，爲長距離飛行，與大型轟炸機之發明製造等。並思以「亞美利加」世界第一之標語自居，其意氣至爲雄壯。自一九二四年度之航空豫算，計一千二百六十二萬六千二百圓，一九二五年度，計一千二百七十九萬八千五百五十圓，兩相比較，約增加三十餘萬圓。至若民間航空，則有郵便飛行（一部爲民間實施者，一九二一年度，使用飛機數爲一四三）森林巡邏飛行（使用飛機數四二）及監視私酒，國防巡邏並天災等若干種。綜計民間飛行，其飛機數約一・二〇〇。以郵便飛行旅客運輸等爲主云。

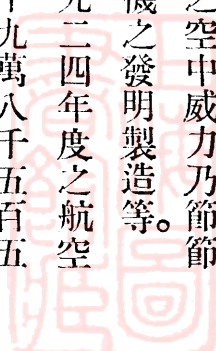
附美國民用航空條例（一九二九年七月一日施行）要旨

航空事業，以美國爲最發達，空法之最完美者，亦首推美國，一九二九年七月一日美國商務部航空局頒布之 Air Commerce Regulation 計凡八章：

第一章爲航空機之給照，計二十五節。

第二章爲航空機之勘察，計三節。

第三章爲航空機之運用，計八節。



第四章爲註冊及未註冊航空機之標誌，計七節。

第五章爲駕駛員之給照，計十九節。

第六章爲機械員之給照，計七節。

第七章爲航空運輸規則，計十節。

第八章爲附則，計四節。

共八章八十三節

C 法國

法國戰後財政，頗爲拮据，然對於民間航空之獎勵，孜孜未已，蓋以有事之日，得利用爲軍事之方策也。其民間飛行，創始於一九一九年，現在依政府之保護獎勵，與人民之努力，其進步之程度，實有不可思議也！

附法國一九二〇年釐訂補助航空公司規則要旨

第一條 規定補助宗旨及核准方法。

共計四款

第二條 規定特別補助。



第三條 規定補助之種類。

計分四類

第四條 規定補助總時數。

共計四大款

第五條 規定飛行時數之標準。

第六條 規定受補助應具之條件。

第七條 規定公司之義務。

第八條 規定停止補助及罰則。

附法國一九二四年五月三十一日公布航空法要旨

各國航空法之頒行，先後不一，德國始於一九二二年八月一日。瑞典始於一九二二年。挪威始於一九二三年十二月七日。義大利始於一九二二年四月二日。法國始於

一九二四年五月三十一日。法國航空法 *Loi relative de la navigation aerienne* 之頒布，在

德、瑞、挪、義等國之後，故能參酌他國立法之長，而條文遂較周密，該法共分五章，條文八十二款。



第一章 飛機

第一節 總綱 自第一款至第三款

第二節 飛機國籍 自第四款至第十款

第三節 飛機之業主及抵押 自第十一款至第十四款

第四節 扣押及出售 自第十五款至第十八款

第二章 航行

第一節 飛行權 自第十九款至第二十三款

第二節 下旋及飛行場 自第二十四款至第三十款

第三節 航空安全 自第三十一款至第三十八款

第三章 航空運輸

第一節 貨運 自第三十九款至第四十五款

第二節 客運 自第四十六款至第四十八款

第三節 租賃飛機 自第四十九款至第五十款

第四章 損失及負責 自第五十一款至第六十款



第五章 處罰 自第六十一款至第八十二款

D 義國

現首揆穆梭利尼 Benito Mussolini 當在野時，慨夫義國飛行界之不振，曾竭力陳說：國防上極重要之航空團隊，及其附屬各機關，有急速增設擴張之必要。故於一九二三年秉政後，自兼航空最高委員會議長，熱心研究。一九二四年提出議案，經閣議議決，急速充實，查該案內容：陸海軍飛行隊，以六十六中隊，為編制定數，計有飛機一·五五一架（內戰鬥飛機六六六架）。又設航空委員會，自任委員長，俾軍事航空長官，及軍事外之航空長官，均隸屬之。又據一九二四年七月一日至一九二五年六月三十日之情報：空軍預算為六億里納（義國錢幣）現在該國空軍使用之機臺，為九成最新式，飛機上均裝有馬可尼式無線電話云。

E 德國

德國於歐戰後，受講和條約之限制，不但禁止其軍事航空，即民間航空，亦加以種種之限制，其航空機，對於聯合國領土內，禁止交通。又因航空機之製造及輸出輸入，亦加以嚴格限制，故民間航空之發達，不能如願相償，然德政府及人民，初不以此灰心也。關於新式

航空機之研究，民間航空之組織等，策畫無遺，民間航空線之開設，大加擴充，同時更計及俄國及北歐諸國航線之擴張，且移有力之航空大工廠，於德領土外周鄰諸國（如和蘭瑞典等處）於舊敵國監視之外，愈益企圖本國航空工業之進步，豫備有事之日，爲本國軍隊利用之時。又遠至南北美洲地方，策畫航空線之開拓等，其努力正不容輕視也。一九二一年夏季，德國之經營飛行公司者有七家，此七公司中之第一家，爲德國航空公司 *Deutsch Luft*，係亨堡美國航線公司所組織。第七爲 *Poul Strähel* 航空會，係完全之私家組織。其餘五家，均係北德公司 *Nord Deutscher Lloyd* 所組織。飛機之數，由一百二十餘架，增至二百二十餘架，則德國公私之對於航空發展，努力奮鬥，不難窺測而知矣。將來若聯合國之制裁緩弛，財政之狀態恢復，則其發達，必有一日千里之勢也。

F 俄國

俄國全航空部隊，歸赤軍航空軍長官統轄，而直屬於革命軍事會議。其編制大體如下：

- (1) 飛行中隊（偵察驅逐） 六一中隊
- (2) 水上飛行中隊 一〇中隊
- (3) 裝甲航空中隊 三中隊
- (4) 砲兵用航空中隊（氣球） 一〇中隊
- (5) 大型飛行中隊 二中隊

一九二二年八月十八日革命軍事會議，決議擴張航空，該議席上，陸海軍大臣脫羅斯基 *Troski*

sky 言論間，曾有嗣後決於三年間，希望常備三千架飛機之意旨云。又該政府，特獎勵民間航空，俾於有事之際，軍事上得利用之，其努力之結果，致有多數之公私航空團體，組織成立，各處空中連絡，亦見開始，其最著者有：(1) 航空艦隊贊助會，此會爲官憲及地方之有力者，所組織之一種會議，擔任空軍之發達，及民間航空團體之指導。(2) 航空義勇艦隊公司，此公司爲半官半民的有限公司，平時爲國內空中連絡交通計，開設各主要都市間之航空線，以供經濟發達之用，戰時則以全機關，無償收回，供給軍用爲目的，此公司之資本金，可增加至五百萬盧布。(3) Ukrouna-Kolinn 義勇航空有限公司，設於 Ukrouna 地方，爲半官半民之公司，其資本金爲五十萬金盧布。(4) 極東義勇航空有限公司。(5) 俄德公司。此爲勞農政府，發達航空機關，借助德國而最初建設之公司，目下任空中連絡。(6) 高加索 Caucasus 土爾其斯坦 Turkestan 及布哈拉 Bokhara 共和國各設有義勇航空有限公司一處。

G 日本

日本於一九一九年（民國八年）招致法國航空教官來日之後，即銳意整備，而努力充實之，然比之列強航空兵力之現況，不逮尙遠。其航空部隊，最初有飛行六大隊，及氣球一

隊，其一部，尙在編成中，至一九二五年，則全部告成，進步可謂速矣！民間工場，則以中島飛機製造所，爲最著云。

附日本各種航空法目錄

I 日本航空獎勵規則（大正九年十二月陸軍省令第四十號大正十
四年六月五日遞信省令第三十七號改正）

共計四條

II 日本航空取締規則（大正十年三月十八日陸軍省內務省令第五十二號改正）

共計三十三條

III 航空法（大正十年四月八日法律第五十四號公布）

第一章 總則 一條至四條

第二章 航空機之檢查及註冊。 五條至十四條

第三章 乘員。 十五條至二十條

第四章 飛行場及其經營者。 二十一條至二十八條

第五章 航空及運送。 二十九條至三十六條

第六章 雜則。 三十七條至四十七條



第七章 罰則。四十八條至六十四條(未有附則一條)

IV 日本航空機械員養成規則(大正十三年十月二十五日遞信省令四十二號公布)同年十一月二十五日省令五十六號修正)

共計二十三條

V 日本航空機駕駛員免許規則(大正十一年四月二十五日陸軍省令第十一號公布)十三年十一月二十日遞信省令五十四號改正)

共計十八條

VI 日本航空機駕駛員養成規則(大正十三年十一月二十日遞信省令五十七號)

共計二十三條

VII 日本航空評議會官制

計六條

VIII 日本航空研究所官制

計十條

第十章 結論

昔者契丹主有言「我於宋國之事，纖細皆知，而宋人視我國事，如隔十重雲霧。」

痛

哉言乎！此年以來，外人之所以謀我者，不寒而慄，如英之三C政策也，三S政策也。美之

三A政策也。孰非以中國爲集矢之目標哉！日本以三島之地，甲午之役而海軍稱雄矣，

日俄之戰而陸軍稱雄矣，近且極力充實其空中之力量，凡歐洲所知者，日本無一不知，歐洲

所有者，日本無一不有，豈日本人智而中國人愚耶？周公作指南之針，湯時奇肱國能爲飛

車，公輸子作木鳶，皆爲近時航海羅盤針及航空機之祖，豈昔之人智而今之人愚耶？牛頓

Newton 見果實墜地而悟地心引力之理，瓦特 Watt 見沸水而悟汽機之理，富蘭克林

Franklin 放紙鳶而悟電學之理，豈外國人智而中國人愚耶？一言以蔽之曰：不努力之過

也。乃者歐戰告終，國際聯盟，有減縮軍備之議，有國際公斷之設，又於一九二八年，由美國

發起非戰公約，凡此皆表面上冠冕堂皇之文章，豈知列強之虎視眈眈，其欲遂逐者，乃在此

而不在彼。歐戰以前，各國注意於海，歐戰期間，及歐戰以後，各國均注意於空，無事則爲商

業運輸之用，有事則爲陸海兩軍掩護之需，觀於去年中俄交涉決裂，俄國海陸空同時夾攻，

侵略我邊鄙，虔劉我綏芬，焚燒我同江，我之陸軍，完全無用，嚮使有飛機數架，翱翔乎東北以

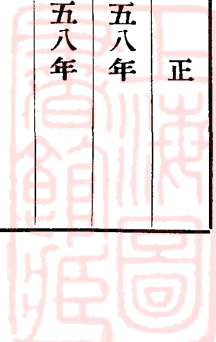
資射擊，海艦數隻，游弋乎江岸以壯聲威，又何至於爲城下之盟！乃當日外交當局，事前則

毫無準備，率爾收回，事後則畏葸顛預，一籌莫展，迨至外交風雲緊急之秋，則口說鎮靜，唯乞

靈於非戰公約，國際聯盟，是何異盜已入室，聽其奸淫擄掠，而誦經號佛以求解也哉！往者不可諫，來者猶可追，今後吾人所希望於政府者：（一）厲行獎勵航海政策。（二）實行收回航權。（三）提倡民業航空。（四）培養海空人材。以上四者，非有極偉大之決心，極精密之計畫，竊恐望洋而止，徒託空言，故尤希望立法院當局，於法律起草委員會中，設立海法研究股，空法研究股，凡關於國內海法，國際海法，國內空法，國際空法，一一細心研究，宣傳國人，俾國人放大眼光，努力於航海航空之事業，以保利權而固國防，制定各種海空及獎勵海空之法，以昭畫一而利進行，毋蹈從前北京修訂法律館起草海商法，交通部航律編纂室亦起草海商法之弊。其細則等等，則由立法院制定法律，委託交通部與航空署制定之。法即是權，權即是法，吾人欲收回領水主權，保持領空主權，則不可不有完善周到之海法空法也。吾哀中國之積弱，憤外交之失敗，感總理航空救國之言，本匹夫興亡有責之旨，草擬此編，以告國人。易曰：「其亡其亡，繫於苞桑。」苟有繫也，足以固矣，而必於苞桑焉，此言繫於莠枝者之不足以鞏固其根基也。吾國處茲科學競爭物質進步時代，其知有以繫哉！其知有以繫哉！！

正 誤 表

論 題 一	本文頁數	行 數	誤	正
海法與空法	一五	表第一欄	一八八五年	一八五八年
	一五	表第二欄	一八八五年	一八五八年
	三四	八	獎勵	獎勵
	三七	六 七 八	陸軍署 第二條 海軍署 航空署	陸軍署 第二條 海軍署 航空署
	五五	十二及九	一船 一九一九年	一般 一九二九年



上海图书馆藏书



A541 212 0015 8722B

民國十九年二月一日



著
者
黃
右
昌



上海舊書店

內 冊數
售價 0.50

600239

50

20

