

得る事になるが而し、他の規定に於て救助が功を奏せざるときは報酬を得られないとしてあるから、此點に於ては結局補償のことと同一に歸する。

之を空難救助の補償 (indemnité) に關する規定とし、海難條約には之に當る規定はない、何故海難條約に之を入れなかつたか、其理由は條約自身に書いてなきは勿論條約案の説明書にもない。思ふに補償のことは各國の定に委す積りだらう。海難條約には報酬のことを定むるさへハットの事であつたから補償の事には及び得なかつたのだ、又補償の事は各國の法律に委して可なりと信じたのだ、條約で定めなくとも事務管理の規定や一般私法の原理から解決がつくと信じたのだらう。

白耳義海法會は筆者と見解を異にし、此規定は海難救助の原則と異つて居るが、衡平に協ふから賛成すると云つてゐる。(Cette règle est équitable et nous l'approuvons sans restriction)

同海法會は之を云ふに先ち、一般的に説きて、空難條約案は人の救助に補償請求權を興へて居る、而し救助者は其出したる費用及び其蒙りたる損害の補償を請求し得るに止まると云つて、人の救助には報酬請求權なしとの意を反示してゐる。此點は筆者の解する所と同様だ。

空難條約には海難條約と異なつて補償に關する規定を置いて居るが、此規定は置

かなくとも良いと論じ得られる、其理由は、救助義務を負ふ者が救助に従事すれば契約其他の定に従つて其費やしたる費用及び蒙りたる損害の補償を得るのだから、何も條約に其んな事を定めなくとも差支へはない。又義務なくして好意上救助を爲す者は、いはば餘計な御世話であるから被救助者をして必ずしも常に費用及び辨償を爲さしむべきでない、唯其行爲が有益なる結果を得たる場合に辨償を爲さしむれば足る、夫れは條約にいふ通りであるが、而し開んなことは事務管理及び一般の原理から判かる、又被救助者をして不當の利得を得せしむるは不可なるを以て補償を爲さしむるは當然なりと説明し得べく、何も特に空難條約に規定する程の事はないと論じ得。而し、諸國の事務管理の規定も不當利得の規定も異なつて居るから條約にて統一するが良い、又條約自ら補償のことを明言するが良いと云へば *raison d'être* のなきこともなき。

空難條約の此規定に關し注意すべき事は、義務なき救助者が人命のみを救助した場合である。其場合には救助者は報酬請求權を有せないが、補償請求權は有する、其事は補償に關する規定から知り得らる。條文(第三條二項)には「義務なき救助が

財産又は人の救助に關して (en sauvant des biens ou des personnes) 有益なる結果を生じたる場合に於ては補償を請求することを得」とし、財産又は人と云ひ、人のみを救助したる場合にも補償を得ることとして居る。之を報酬請求に關する條文の il y a eu à la fois sauvetage de personnes et des biens とし、及び同時」とし、英語に譯する where both persons and goods とし、必ず財産及び人の両者が救助せられたることを要する書き方と比較すれば、人の救助のみにて財産の救助なき場合たりとも救助者は補償を得るものと解すべきである。

之を曲解して、條文に「財産又は人の救助に關して有益なる結果を生じたる場合」といひ、有益なる結果といつて居るから金銭上の價值ある財産を救助する事を要し、人のみの救助の場合に含まれないと云ふは誤りである。又、條文には有益なる結果と云つて居るから富人を救助する場合に限り財産なき貧人の如き無益の人を救助する場合を含まぬ」と云ふ様な亂暴な解釋は許さない、無財産の人でも大借財を負ふ人でも、苟くも人なればこれを救助したる場合には救助者は補償を得るのである。

白耳義海法會は筆者と同意見にして、補償及び報酬の負擔及び額」と題し、之を二分し(甲)人の救助(乙)財産の救助とし、人の救助の所で「危険に在る人を救助したる者は費用及び損害の補償を請求する権利を有す」と云ひ、人のみの救助の場合にも、補償請求權の成立することを示して居る。又進んで、若し救助者が救助の義務ある場合なれば人命救助の結果を生ぜざる場合にも費用と損害の補償を請求することを得」と云つて居る。

英國海法會は、航空機も物品も救助せられずして人命のみの救助の場合にも救助者に費用と損害の補償を與ふるは人命の救助を依頼せられたる場合に限るべし、依頼せられざる場合にも之を與ふる規定は吾人の解し能はざる所なり」と云ひ、進んで、人命のみの救助の場合に費用及び損害の補償を與ふる原則は海難救助法の原則に反して居る。而し航空機の發達を顧みれば此く改むるのも宜からう。航空條約案の規定は確かに船主の利益である。船主は此規定により、海上の航空機に於て危険に在る人を救助する爲め機主の請求によりて其航路を離るるときは之に要したる費用の償還を請求し得るから」と云つて居る。

英國海法會は空難條約第三條第二項の規定を説明批評し「第二項は *re-entrant* を要する、現在の書き方では、其意義は判明せない。請求に因る救助と任意救助の區別は十分でない。又 *rendered spontaneously and without any obligation* として居るのは第一條及び第二條に特に規定する義務と矛盾す」と云つて居る。

而し筆者は條約の書き方に不明の所なく又矛盾する所もないと思ふ、却て英國學者の之を攻撃する點は不明である。

英國海法會は又「實際には航空機を以てする救助は人のみの救助であらう。又航空機を救助する場合は、其救助は通常機上の人の救助に止まり航空機自體及び其積荷の救助ではなからう」と云つて居る。事實は大抵其通りであらう、而し大抵さうであるが必ずしも常にさうでなく、人と共に航空機を救ふ事もある、故に條約又は法律を作る際には此等凡ての場合を考慮するのは至當である。

伊太利海法會も第三條第二項の規定を不明なりとし「此規定は明白ならず、何となれば此規定は救助者が救助を爲す義務なく、任意になす場合のものなればなり、又此規定は、人の救助を考慮するものとするときは果して如何になるであらう。此點に關しては寧ろブラッセル條約の規定を其儘に持つて來る方は良かないか」と云つて居る。筆者より見れば此批評の方が却つて不明である。

ユーゴスラヴ海法會は條約第三條を評し、本條は救助者に費用及び損害の補償を與ふるものなるも、宜しく進んで費用の外に報償 (*récompense*) をも與ふるを可とせずや (*en dehors du remboursement des frais, aussi le droit à une juste récompense*) と云つて居る。而しユーゴスラヴの所謂報償の意味は判らない。報償 (*récompense*) の事なれば他に規定あり、又補償の事なれば本條之を規定すればなり。若し又單純なる

補償に止まらずして之に何物かを加味する意味なりとせんか何物の加味なるか明白ならず、要するにユーゴスラヴ海法會の意見は不明である。

四 救助の報酬

救助の報酬を説くに當りては救助せられたるものが、財産なる場合と人なる場合とに分けなければならぬ、茲には財産救助を説き人命救助は第五として別に説明する。

救助せられたるものが財産 (*biens*) なるときは財産のみの救助たると財産及び人命の救助たるとを問はず、救助者は報酬を請求する事を得、空難條約は「財産の救助ありたる場合には救助者は救助の報酬を請求する権利を有す」として居る (第四條)、海難條約第二條に於て「救援救助の行爲が有益なる結果を生じたる時は相當の報酬を請求する権利を生ず」とせると同意である。海難條約は進んで「援助が有益なる結果を生ぜざるときは何等の報酬を請求する権利を生ずる事なし」として居るが、空難條約には此くの如き規定はない、此れ云ふを待たずと信じたので、主意に於て反對なるが故でない、尙又海難條約に「被救助船の明示且有理の拒絶に拘らず援

助したる者は報酬を請求する権利を有せずとするもの(第三條)も空難條約にないが、主意は同一であらう。

空難條約は報酬額を定むる標準を示して左の二種として居る。

甲救助者の費やしたる費用 (*dépenses, frais*) 及危険、其受けたる損害、救助者の價格も特別の *Destination*、被救助者又は被救助財産の危険及び救助の困難。

乙被救助財産の價格

此規定は大體に於て海難條約の規定に等し、同條約(第二條)は、救助が有益なる結果を生じたるときは報酬を請求する権利を生ず」とし、此條約は、財産の救助ありたるときは救助者は救助料を請求する権利を有すと書くが主意は同一である、救助が有益なる結果を得る事は、首尾克く救助を爲し遂げる事である。

報酬の額を定むる標準も兩條約大體同一である。何れも之を甲乙に二分し、甲は救助者の蒙りたる費用と危険、其受けたる損害、被救助者又は財産の蒙りたる危険等とし、乙は被救助財産の價格として居る。兩條約の稍々異なる所は、空難條約は之等の標準を甲乙に分つに止まり、甲乙間に輕重の區別を明言せずして解釋者に

委するに反し海難條約は法文にて第一位及び第二位 (*a, en premier lieu b, en second lieu*) と云つて居るから海難條約を適用する者は必ず之に従ふを要する。尙又海難條約は頗る多くの標準を示せるに空難條約は割合に少い。其理由は空難條約は此んなことは餘り多く示すを要せずと認めたのか或は空難にては海難の如く明白に多くの標準を列記するを得ないからか、判つきりわからない。

海難條約には無くして空難條約に存るものは救助者の價格と特別の *Destinations* (*la valeur et la destination spéciale*) である。空難條約に初めて生じたる文字のこととして、筆者は十分に其意義を解する事が出来ない。尙後に論ずる。

空難條約は報酬を定むる事に關し海難條約と此の如き差を附けて居るが、夫れ程異にする理由があらうか。伊太利海法會は、第四條はブラッセル條約第八條の規定に或變更を加へたるものなり」と云ひ、進んで其理由如何 (*quel en est le motif*) と問ふて居る。和蘭海法會亦同様の批評を爲し、空難條約第四條はブラッセル條約第八條に當るものであるが、其處に吾人の克く了解し得ざる差異 (*des divergences dont on ne s'explique pas bien les motifs*) がある」と云つて居る(空難條約第四條と海難條約

第八條比較。

空難に係りたる財産を救助したるとき、換言すれば財産救助が有益なる結果を得たるときは、救助者は報酬 (remuneration) を得ることは前述の如きであつて、其救助が義務の履行として爲したると或は義務なくして爲したるとを問はないが、條約は此場合を規定するに止まり、救助が功を奏せざる場合に關しては何も云つて居ない、而し此場合には報酬を請求し得ないのであつて、其は救助の義務あるときと無きときとを區別せない、故に救助の奏功せない場合にも報酬を得んとする救助者は豫め約定するがよい。

報酬請求權の事を終はるに先立ち批評する事は、多數救助者の場合に於ける報酬分配のことである。

空難救助は一個の航空機を以て爲すことが多い、其場合には其航空機のみ報酬を得ること明白であつて、航空機間又は航空機と船舶の間に報酬分配の問題を生ずる虞がない。而し其場合でも、航空機の所有者と機長とが別人なること船主と船長が別人なる如くなるるとき、又は航空機の所有者と賃借人と機長とが別人なると

き又は此等の者の外に尙操縦士其他の者があつて相合して救助したときは其人々の間に如何に報酬を分配すべきかの問題を生ずること、海難に於ける一船救助の場合と同様である。

空難救助が多數の航空機に依るときは、先づ以て諸機間に於ける分配の問題が起る。

此際諸機悉く同一の國籍を有するとすれば報酬分配のことは其國の法令によりて處分すべく、必ずしも條約を要せないが、若し諸機が國籍を異にするときは其場合の規定を統一せねばならぬ、故に海難條約は之を定め第六條に「報酬の額が當事者の契約に依り、契約なきときは裁判所之を定む」とするに次で、援助者間に分配すべき報酬の割合に付き亦同じ」としてある。仍て異國の多數船舶が、共同救助を爲したる場合には、報酬分配のことは彼等間の契約に依りて定め、契約なきときは裁判所に其定を請求するのである。其裁判所の何たることは別問題として何れかの裁判所が必ず之を定めるのである、海難條約は更に進んで、救助船の船主船長其他の服役者の間に於ける報酬分配の事をも定め、之れは其船舶の本國法に従はし

むる事にして居る。

然るに空難條約には之に當る規定がないから、果して何うなるであらうか、先きに述べた如く一個の航空機が救助したる場合には其救助に従事したる者の間の報酬分配のことは本國法に従ふ事になるであらうが、此れとても救助が自國に於て爲されたときは問題はないが、他國にて爲された時は必ずしも常に航空機所屬國の國法を適用すとも限らない。救助國の法權は救助報酬の分配は我國の法律に従ふと主張するかも知れない。又争が裁判所に行つたとき其裁判所は報酬分配のことは我國の法律に従へと云ふかも知れない。若し條約に於て報酬分配のことは航空機の本國法に據ると定めてあれば良いが、然らざれば問題を生ずる。此ふいふ譯だから海難條約にて此點を定めたのであつて決して無用の規定でない。一機救助の場合すら然りとすれば多機救助にして而も其機の國籍の異なる場合を考へれば、其場合に於ける報酬分配の事を定むるは重要なことである。殊に航空機は頻繁に諸國の領土を往來する性質のものであるから、本問を決する必要は船舶に於けるよりも大なりと云へる。

然るに空難條約に之を定めないのでは何ういふ譯か、不必要と認めたと云ふよりも、未だ其處まで手が届かないのだと説く方は適當である。然るに學者は未だ此點に關して多く評論せない。海法會亦之に關する意見を多く出さない。最先之を問題としたのは新國ユーゴスラヴである。ユーゴスラヴの海法會は左の如く云つて居る。

空難條約案は、救助者間に於ける報酬の分配に關する何等の規定をも設けて居ない、此點に關しブラッセル條約第六條は、救助者の國法に従はしむとしてある。救助者間に於ける報酬分配の問題は實に複雑なものである。之に關する諸國の法律は大に異つて居るから何とかせなければならぬ。仍て茲に多機多船に依つて爲されたる救助の問題を提出する。若し救助が引續き爲されたりとせば各救助者の報酬を明確にすべく、又若し諸救助者によりて共同に爲されたりとせば *part personnelle et effective que chacun d'eux a pris dans la sauvetage* に従ひて分配することが正當である。

白耳義のアント、フランク氏亦救助の報酬は何人に與ふべきか、又如何に分配すべきかを疑ひ、空難條約に對する批評として此報酬氏は補償と云つて居るが夫れは誤であるは何人に支拂ふべきか、航空機の所有者か、事業主か、乗組員か、彼等の何れ

もか、又は其一、二の者のみかと詰問してゐる。

五 人命のみの救助

被救助者が人なるとき、換言すれば救助者が人命のみを救助する場合にありては救助者は何等の報酬即ち救助料をも請求するを得ず、人及び物の救助ありたるとき人命救助者は財産救助者の得る報酬の一部を請求することを得るのみ(第五條)條約には人命のみの救助の場合には救助者は報酬を請求するを得ずと明言して居ない、而し財産を救助したる者は報酬を請求することを得と明言し、其報酬額の定め方までも明示するに人命救助に關して何等のいふ所なきは此場合には報酬を與へざる事を反示するものと解すべきである。殊に人と物の兩者が救助せられたる場合には人命救助者は財産救助者の得る報酬の一部を請求する事を得とするを見るときは、益々以て人命のみの救助の場合には報酬を得ざるを知る。

空難條約は此點に於て海難條約と同様である。海難條約(第九條)は、生命の救助を受けたるものは報酬を支拂ふ義務なし、人命を救助したる者は船舶積荷及び其附隨のものを救助したる者に與へらるる報酬に付き分配を受くる権利を有すとす

ると同意意である。空難條約には「生命の救助を受けたる者は報酬を支拂ふ義務なし」と明言せないが主意は同一である。報酬を請求する権利者なきときは、之を支拂ふ義務者なきは當然にして云ふを俟たない。即ち人命のみの救助には航空機の所有者も物品の所有者も報酬を支拂ふを要せざると等しく人命の所有者も之を支拂ふを要せないのだ。航空機や物品の所有者に人命救助料支拂の義務なきことを明言せざると等しく、生命の所有者に此義務なきことをも明言せない、明言せなくとも判つて居る。

然らば海難條約は何故之を明言するかといふに、海難條約を定むる頃は、人命のみの救助者に報酬を與ふべきか否か、又之を與ふとすれば何人をして支拂はしむべきかの議論が盛んであつたから、議論の末救助者には報酬を與へざることとなり、被救助者には支拂ふ義務なきことに定まりたる後之を法文に明記したので、然るに今は最早此んな事を明言する必要はないから空難條約に明言しない。

空難條約にて人命のみの救助者に報酬を與へざる事を非難する者はない、而し英國海法會は一の希望を述べ、英法の下には、人命救助料を請求し得る場合において

は其請求權は他の救助關係の請求權に優先す(一八九四年商船法五四四條二項)吾人は此主義を此條約に採用すべきものと信ずと云つて居る。又葡萄牙海法會は人命救助料の優先權を明示すべきを述べ、修正案を示して *Au cas ou le sauvetage des personnes et des biens a été par des aéronefs divers, celui qui a sauvé les personnes, est* 云々と云つて居る、此修正案の方は良い様に思ふ。

白耳義のアント・フランクは機長等の救助義務を述べ、航空機長又は操縦士は船舶上の人命が必ずしも危険ならざる場合及び船舶が必ずしも滅失する場合にあらざるも救助の義務を盡すべし、而して其場合には航空機に與ふるに兩船舶救助の場合に與ふる如き補償(報酬の誤ならん)を以てするを正當とすと云つて居る。

六 補償報酬の負擔

空難救助を生じたる場合には、一方に補償及び報酬の権利者を生じ他方に之に對する義務者を生ずる、然るに空難條約には権利者に關して何等特別の規定を置いてないから、先きに全體論として何故之を置かないのか特に示さなくとも差支ないと思つて居るか、と質問し、次で何等の規定もなきか又はあるも不十分なるとき

は此くくゝに解すべきものだ、と評説して置いた。

権利者に關しては此くなるに反し義務者の方面は可なり多く規定して居る、從て學者の批評も多い、負擔の當事者と負擔の制限に分けて説く。

甲 負擔の當事者

空難救助に於ける負擔の當事者を説くに先ち豫め云つて置く事は、空難條約に於ても其他のものに於ても補償と報酬とは其性質を異にして居ることだ、補償は割合に限定的であり明確であるが、報酬は割合に漠然として不明確である、故に兩者に關する法の規定も自然と異なり來り、空難條約も之を區別して規定して居る次第だ、然るに世上往々誤る者ありて、白耳義海法會名譽書記アント・フランク氏の如きすら之を誤まり、同國海法會の報告を書くに當り報酬(*remunération*)とすべき所を補償(*indemnité*)として居る程だから條文を讀む者は十分注意せねばならぬ。之を補償と報酬の差に關する注意とするが、而し補償の負擔者と報酬の負擔者に關しては空難條約は同一條文に規定して居るから、筆者も大體之を同一に説き、區別の必要あるときのみ別々に説く。

空難條約は救助の補償又は報酬は常に航空機の事業主 (exploitant) の負擔として居る、物品が救助せられたる場合にも、補償と報酬は航空機事業主の負擔とし、而して事業主をして更に其物品の荷送人 (expéditeur) に對して物品救助の報酬の償還 (recours) を請求することを得せしめて居る。

此の如く航空事業主をして常に救助の補償及び報酬を負擔せしめ、航空機所有者をして負擔せしめるのでない、此れ航空機の所有者と其利用者が異なるときは航空を第三者に對抗する者は表面の利用者であつて裏面の所有者でないから、恰も海法に於て船舶の利用より生ずる費用、債務、多くの責任等は凡て利用者をして負擔せしむると同様で、何れも至當の規定である。

而し此事は、救助せられたる物が航空機なるときは至當であるが、物品なるときは至當でない。物品の時は物品の所有者をして負擔せしむべきだ、事業主をして負擔せしめ、後其事業主よりして物品所有者に對し其償還を請求せしむることは惡い、海法では救助の報酬は救助を受けたる者をして負擔せしむる、船舶が救助せられたるときは船舶の所有者又は利用者、物品が救助せられたるときは物品の所

有者をして負擔せしむるのである。海難條約亦之と同主意であるが、當然のことだから明言しない。明言しなくとも其主意明白である。尙又海難條約の此主意なる事は、同條約第九條に「生命の救助を受けたる者は報酬を支拂ふ義務なし」と明言する事から反示せられて居る、特に何事をも云はざるときは、船舶救助のときは船舶の所有者、物品救助のときは物品の所有者、人命救助のときは人命の所有者其報酬を支拂ふべきは當然である。而し前の二場合は夫れで善いとしても人命の所有者に人命救助の報酬を負擔せしむるは善くないから之を負擔せしめない事にし、默すれば負擔させる事になるから、特に明文を以て負擔せずと云つたのである。而して船舶及び物品の所有者に關して默して居るのは當然銘々に其救助せられたる報酬を負擔せしむる主意である。

海難救助にては此の如くなるに、空難救助は救助料は凡て事業主をして負擔せしむるのは何故なるか、航空の如く最速に諸國間を飛翔するものにありて、物品救助の場合に各物品の所有者をして救助の報酬を負擔せしむることとし、救助者をして一々其物品の所有者を調査して其者に請求せしむるときは、救助者に極めて不

利益にして遂に救助を爲す者なきに至るとの理由か、又は物品所有者に請求せしむるときは大に煩雜と遅緩を來し其不便到底航海の場合の比に非ずとの理由か、何れも一理無きにしも非ずだ。

夫れにも一理あるから、此規定は或評者の云ふ程無謀の規定でない。故に此規定の下には航空事業主は大に注意して、豫め克く物品所有者の氏名住所等を調査し、又其資力をも調査して置くべし、然らざれば自ら救助者に物品救助の報酬を支拂ひながら物品所有者からは償還を得ざる様な事になる。尤も救助者たる報酬請求権者は勿論、事業主たる償還請求権者も救助物品の上に留置権の如き擔保権を有するなら、其擔保権を行使するに於ては或は損失を免れんかなれども、而も夫れには留置権を行使する面倒があり、又其行使を忘れる事もあるから、寧ろ初より物品救助の報酬を支拂ふ義務なしとせらるるに如かずだ。

一言注意するが、上述の説明に於て、常に物品救助の報酬は物品の所有者をして負擔せしむるか否かと云つて、物品所有者と云つたが、夫れは物品所有者自ら其物を運送に付したる場合の事で、即ち所有者と荷送人とが同一なる場合を想像したの

である。然るに此資格が分れるときは所有者と云へない。空難條約には物品の所有者の事は書いてない、物品所有者をして報酬支拂の義務を負はしめて居ないのみならず航空事業主に對する償還義務をも負はしめて居ない。償還義務を負ふ者は荷送人 (expéditeur) としてある。實際には荷送人は通常物品所有者に對して更に又償還を請求するであらうが、必ずしも常に此種の償還請求権を有するわけでない。尙又物品所有者と荷送人との間に特約、慣習又は一般法の解釋による此種の償還請求権ありと假定するも、荷送人が其權利を行使して所有者から十分の償還を得るか否かは判らない、従て損害を蒙る事があるから荷送人たる者大に用心すべきである。尙又空難條約には物品所有者の荷送人に對する償還義務の事は一切規定してないから、荷送人たるもの一層注意せねばならぬ。

之を空難條約の規定とするが、之に反對し、物品救助の報酬を荷送人の負擔とする事は惡い、故に改めて、物品所有者の負擔とすべし、少くとも航空事業主に對して報酬の償還を爲すべき者は物品所有者とすべしと云ふ者がある。

英國海法會は、物品救助の場合には、其の報酬の負擔者を其物品の所有者とすべし

と云ひ「空難條約は何故此點に於て海難救助法に異なる主義を採りたるか、吾人其理由を知らず、救助者が航空機を救助したるときは航空機の所有者、航空機上の物品を救助したるときは其物品の所有者に對して報酬を請求すべきである。此請求權は *maritime lien* に似たる *lien* にて都合よく行使せらるべし、吾人は空難條約が何故に、結局物品所有者の支拂ふべき報酬 (*remuneration ultimately payable*) を先づ以て航空機の所有者をして負擔せしむるを必要としたかの理由を解し得ない、吾人は空難條約は物品救助の報酬は物品所有者をして支拂はしむる事に定むべきものと思ふ。物品の所有者をして支拂はしむるのであつて、荷送人 (*shipper*) ではない」と云つて居る。

英國海法會は、空難條約に「事業主は物品の荷送人に對して *recours* を有す」とするを譯して *contribution* を *recover* すと云つて居る、意味の取り様に依つては兩者は全く同一になるとも思ふが、而し又佛語の *recours* と英語の *contribution* とは異なる如くにも思はれる、*recours* といへば、何となく第二次的の償還の意味が浮み、*contribution* と云ふときは何となく第一次の如くに思はれる、寧ろ英國手形法が裏書人の償還請求權を示すとき *recourse* と云つて居る如く *recourse* の文字を用ゐては何か。

白耳義海法會亦稍々英國と同意見にして「空難條約が航空機の事業主をして補償責任を負はしむる事は、航空機の救助及び人の救助の場合には可なるも航空機上に在る財産に關する補償又は報酬に關しては不可なり」と云ひ、進んで「人命救助の補償は事業主一人責任を負うべきも *appareil* の救助の補償又は報酬は其 *appareil* の所有者責を負う事恰も事業主が責を負うと同一にすべし」と云つて居る。

白耳義海法會は上述の如く、人の救助のときは補償 (*indemnité*) の一を掲げ、*biens, appareil* の救助の場合には補償及び報酬 (*indemnité, rémunération*) の二個を擧げて居る、夫れは良くない。此れでは人命救助の場合の報酬は誰れが負擔するかが不明になる、勿論事業主をして負擔せしむる主意であらうが、夫れなれば明かに補償及び報酬の二個を明示するがよい。尙又一の説明には廣く *biens* 他の説明には狭く *appareils* と云つて居るのも拙い。

尙同海法會の意見書は、航空事業主をして航空機上に在る財産の救助に關して責任を負はしむるは不可なりと云ふに引續き、然れども救助者をして救助財産の上に先取特權及び抑留權 (*un privilège et un droit de rétention*) を有せしむるは可なり」と云つて居る。

和蘭海法會亦財産救助の場合に於ける補償及び報酬の負擔者を、航空の *exploitant* とすることに反對して居る。夫れは二點の反對だ、一は「財産救助の場合の報酬負擔者は、航空機救助のときは航空機所有者とし、物品のときは物品所有者とすべし、

彼等は第一に (en premier lieu) 救助の利益を受くる者なり」といふことである。又一は、物品救助の場合には其物品の所有者をして負擔せしむべく、航空機救助の場合には航空機所有者をして負擔せしむべし、航空事業主をして負擔せしむべきに非ず」と云つてゐることだ。和蘭海法會進んで其理由を述べ、物品の荷送人に對する償還請求は實際に適せず、空難救助の場合には共同空損の精算なければなり」と云ひ、救助報酬の負擔は物品の荷送人に歸すべきに非ずして其所有者に歸すべきものなりと説いて居る。

伊太利海法會亦物品救助の報酬を航空機に負擔せしむる事に反對し、何故救助者をして直ちに物品に對して報酬を請求せしめずして航空機に請求せしめ、更に航空機をして物品に償還を請求せしむるが如き迂遠を爲さしむるや」と云つて居る。以上は財産救助の場合に於ける補償及び報酬の負擔者の事である。航空機のみか、物品のみか、兩方か、又は兩方と共に人をも救助したる場合の負擔者である。然らば人のみの救助の報酬及び補償の負擔者は誰れか。人のみの救助には補償も報酬も一切拂はないとすれば夫れまでだが、拂ふとすれ

ば誰が拂ふのか、海難條約(第九條)には、生命の救助を受けたるものは報酬を支拂ふ義務なし」としてあるから、救助せられた人が支拂義務を負はざる事明白であるが、然らば誰が支拂ふのか、船主か、荷主か、船主荷主の兩者か、荷主に支拂義務なきこと明白として船主なるかは問題である。而し船主も亦其義務がないと決せられたから人命救助者は一切報酬を得ない結論になる、同様の解釋により人命救助者が費用を費やし又は損害を蒙つても何等の補償をも得ざる事になり、所謂骨折り損の疲ぶれ儲けだ松波著日本海商法一〇七六頁參照)。

空難條約はどうか、空難にて人命のみが救助せられたる場合には報酬の負擔が何うなるのか、若し救助者が補償も報酬も一切得ないとすれば格別、得るとすれば誰れが支拂ふのか、之を解決する條文がなければ誰を支拂義務者とすべきか、航空機の所有者、事業主、機長、實際の操縦士等とも見られないこともないが、寧ろ救助せられたる人自身と見るは適當の様に思ふ、其際に支拂義務者が貧者なれば破産宣告に到ること、普通の債務を負ひながら辨濟せざる爲めに破産宣告を受くると同様だ、そんな場合には其人をして言はしむれば、寧ろ救助せられずに死んだ方はマシ

だとなるが法は夫れを許さない。而し此くは貧民に酷なるを以て何等かの方法を講ぜねばならぬことになり、種々考察した後遂に、生命を救助せられたる者に報酬支拂の義務なきこととし、其結果救助者に報酬請求権なきことにした。救助の報酬は夫れで良いとして補償は何うだ。

海難條約の解釋としては、人命救助の場合には救助せられたる人に補償義務もなしと解し得られる。然らば船主が補償義務を負ふかといふに、船主にも其義務なしと解し得られる。従て人命のみの救助の場合には全く無補償になるのだ、果して然らば空難條約では何うかと云ふに救助せられたる人に補償義務なしと解すべきことは海難條約に於けると等し、而し海難條約の下には何人にも補償義務はなきが、空難條約の下には航空事業主は補償義務を負つて居る、條約に明言するによりて知られ、又其支拂責任に制限を附し居る點からも知り得られる、而して此等の規定からして、被救助人に補償義務なきこと益々明瞭となる。

乙 負擔の制限

海法に於ては、船主が第三者に對して負ふ或種の責任を或程度に制限し、以て船主

を保護して海運の隆盛を期して居る。之と等しく空難條約も航空事業主の空難救助に關する補償及び報酬の責任を無限とせずして、或程度のものに制限して居る。

其責任制限の方法は大體海難條約と同様である海難條約(第二條)は、救助が有益なる結果を生じたるときは報酬を請求することを得とするに次で、如何なる場合に於ても支拂はるべき金額は救助せられたる目的物の價額を超ゆる事を得ずとし、以て被救助者の責任を目的物の價額に制限する金額制限主義を採つて居る。一般的に見る船主の責任に關しては、諸國諸時代種々の主義ありて、諸國の船舶間其適用に關して大不便を生じたるを以て、萬國海法會卒先して其統一を唱へ、遂に成功して船主責任制限條約成立するに至り、多數國之を批准して實行し、殊に或諸國の如きは國法にまで採用した、故に茲に其規定を示し、海難條約の責任制限の規定と空難條約の責任制限の規定とを比較研究するのは興味のあることだが、本道から脱出するから止めにして、直ちに空難條約の解説に入る。

空難條約は航空事業主の責任を制限して、補償又は報酬は遭難前の航空機の價額

を超ゆることを得ず」としてある。(L'indemnité ou la rémunération ne peut être supérieure à la valeur de l'appareil avant l'accident)

此れは航空事業主にとりて有難い規定である。反面から云つて救助者にとりて有難からぬ規定である。救助者が如何に多くの費用を費やし、又如何に多くの時間を費やし、且又如何に大なる危険を冒して救助し、而して其因て得たる結果は如何に大價額であつても、自分の得るものは最大にして被救助たる船空機の價額だ、救助の爲めに幾時間も費やし、多大の危険を冒して努力精勵し、爲めに身體困憊數日間の休養を要するに至り、且又自己の高價なる航空機を破壊し、且又囊中より多額の金圓を支出して、他人の爲めに何百萬圓の財産を救助しても、其得る所決して被救助機の價額を超ゆるを得ずとせば、空難救助を爲す者は無くなるかも知れない、素より此例は稍々極端のものであつて、多くの場合には救助者の費やす費用及び蒙むる損害を合するも被救助機の價額より少ないから、救助者に多少の儲けはあるが、而も其額常に少くして誰れの心にも救助は少々嫌になる。夫れでは折角空難條約に報酬規定を設けた甲斐がないから宜しく改め、事業主を

しては航空機の價額を限りとして責任を負はしめ、而して物品の所有者をして物品の價額を限りとして責任を負はしむることとすべし、即ち補償報酬の責任の負擔者を事業主のみとする根本の點から改め、航空機の救助に於ては補償報酬の責任負擔者を航空機及び物品の所有者とすべし。

空難條約は救助者に對して責任を負ふ者を航空事業主のみとして居るから、自から其責任を航空機の價額に制限せねばならぬ様になるのだ。勿論事業主をして後更に物品所有者に對して償還を請求し得せしむるも、夫は事業主と物品所有者との内部關係であつて、表面は救助者對事業主の關係のみだ、従て事業主には大なる責任を負はされなくなり、其結果救助者に酷なる規定となるのだ、要するに此責任制限規定の病源は物品所有者に補償報酬の直接支拂義務を負はしめざる點にあるから、先づ其痛を除き、以て空難救助に於ける支拂義務の負擔者を海難救助に於けると同様にするべきである。

他國の學者や海法會の意見にも筆者と同じものは多い。英國海法會は「空難條約は財産救助の場合に其補償及び報酬を航空機の遭難前の價額に制限して居るが、

物品を救助した場合に何故其金額を航空機の價額に制限するのか判らない」と云ひ、進んで物品救助の場合には其報酬は現實に救助せられざる物品の所有者をして支拂はしむべきであると云つて居る。伊太利海法會も同様に論じ、航空機と共に物品が救助せられたる場合に、何故補償又は報酬の額を航空機の價額に制限するのか、物品の價額にまで及ぼさずしてと云つて居る。和蘭海法會亦全く同様で、凡ての場合に補償額を制限する際には、*appareil* の價額の上に、救助せられたる財産を加ふべし」と云つて居る。同會は補償の事のみを示し報酬の事を擧げないのは手抜きであるが、夫れは文字の粗漏である、尋ねれば勿論報酬に於ても同様だと答ふるであらう。

白耳義海法會は、責任の制限に關し、他の者より詳しき意見を示し、財産救助の場合に於ける支拂の負擔を遭難前の航空機の價額に制限する事は、何等のレゾンデートル (*aucune raison d'être*) をも持たない、財産救助のときは之に對して支拂ふべき補償又は報酬は、其救助せられたる財産の價額に應じて負擔すべきであつて、其價額こそ諸財産の所有者の責任を制限するものである」と云ひ、又「金塊 (*lingots d'or*)

の所有者が之を救助せられながら、其支拂ふべき補償金額は遭難前の航空機の價額に限らるるは何故なるかを解し得ない」と云ひ、尙も進んで人と物を救助したる場合に關して詳しく論じて居る。

英國、伊太利、和蘭、白耳義等の海法會の、此くの如く論ずるに反し、葡萄牙及びユーゴスラヴの海法會は、他の點を評しながら報酬支拂責任の制限に觸れないのは何うしたものか、此二國は未だ此點を論ずる必要を痛切に感ずるまでに航空に關心を持たないのか。

以上は財産救助の場合に於ける支拂責任の制限規定に對する諸國諸學者の批評である。

人命のみの救助の支拂責任の制限規定に關しては何國も皆條約案に同意を表して居る。白耳義海法會は、空難條約が人命のみの救助の場合にも救助者に補償請求權を與へて居る事は良いことだと云ひ、救助者は費用と損害の補償を得る權利を有するのみだと云ひ、此補償請求權を遭難前の航空機の價額に制限することは良いことだと云ひ、更に繰返して、人命のみの救助の場合には救助者は費用と損害の償還を受くる權利を有す、夫れ丈であつて夫れより多くはなし (*sans plus*) 又此

請求は遭難前の航空機の價額を越ゆる事が出来ない」と云つて居る。英國海法會亦同様で「人命の救助の場合に於ける責任の制限を遭難前の航空機の價額とすることは適當であらう」と云ひ、之に既得の運賃を加へては何うだ」と云つて居る。

白耳義法會は人物兩者救助の場合に關し、此場合には救助者の出したる費用と蒙りたる損害を二分し、一は人命救助の爲めのもの、又一は財産救助の爲めのものとし、其各自を幾許にするかは裁判官に委すべし。裁判官之を定むるに當りては救助せられたる人の數と航空機及び物品の價額を考慮すべし、人命救助に課する補償の部分は遭難前の航空機の價額に超ゆべからず、又財産救助の部分は其財産の價額に超ゆべからず、此くする時は航空機の所有者は人命救助に對しては遭難前の航空機の價額に當る補償額を支拂ひ且其上に航空機が救助せられたりせば之に對して又補償額を支拂ふべき不都合を生ずるも開は已むを得ざるなり、若し此くせずして航空機の價額のみを以て人權物權の兩者の補償額とするに於ては、航空機の所有者に大なる危険を生ずべし、何となれば人物遭難の場合に救助者が人を救助したる後は最早航空機を救助せざるに至ればなり、之を救助しても別に何等の補償を得ざるを知らばなり、此くしては航空機の所有者に却て損になる」と云つて居る。

七 補償請求權の時効

空難救助者の補償請求權は救助行爲を終はりたる時より二年を経過するときは時効に因りて消滅す(第七條)。

時効の規定のこととて多くの國は之を批評せない、獨り和蘭海法會のみ單評し、空難條約の時効に關する規定は衝突に關する規定と異なりてヨリ不完全なり(voir: "quois?" と詰問して居る)。

筆者の不審とする所は、空難條約は救助者の補償請求權に特別の時効を設けて二年としながら、報酬請求權に關して之を定めない事である。報酬請求權も二年の消滅時効とすべきこと海難條約に於けると同様である。海難條約(十條)は、報酬の請求は救助の仕事終りたる日より二年を経て時効に罹るとしてあるが、空難條約も此くすべし、若し空難救助には報酬請求の時効の二年は長すぎるといふのなら一年にしても良い、又若し報酬をも補償と共に二年とする意なりしにツイ書き忘れたのだとすれば以ての外だ。

八 報酬契約の變更

空難救助者は救助の報酬を請求し得るものであつて、豫め其額を定むるときは其額とし、豫め定めざるときは條約に定むる標準に依りて之を定める、一旦定めたるときは當事者の何れからも其變更増減を請求し得ない、たとひ請求するも容れな

之を原則とする、而し其報酬の定にして若し危険の勢力 (sous l'influence du péril) の下に爲されて衡平に協はざるに於ては、裁判所は當事者の請求に因り之を廢止變更することが出来る。其理由は空難の際には遭難者は恐怖心に驅られ、金は何程でも出すから助けて呉れなどと云つて巨額の報酬を約し、後冷静に考へて大過ぎたと思ふことがある、其場合に減額又は取消を請求し得せしむるのである。又救助者の方面よりするときは、或航空機が破壊せんとする場合に、之を救ふに急に於て金は少しも要らないとか、報酬などは何程でもいいと云ひて極少の額を約し、後其不可を發見したる場合に改廢を請求し得せしむるのである。約定の全廢もあるが、多くは金額の減少である。

我國の一般法理には、正確に此規定に當るものはないが、強いて其類を求むれば、當事者の意思表示が詐欺強迫に基くときは表意者之を取消すことを得とするものである。此れは當事者をして其定めたる事を履行せしむるには、其定は當事者の欠缺なき意思表示に基くを要し、欠缺あるときは其定を改廢するも可として居る

のである、空難條約の規定は夫れと同一の精神に出づと云へないことはない。英國には一層此場合に當る法理がある、即ち不當の勢力 (undue influence) の下に爲したる契約は之を取消すことを得とするものであつて、空難條約にいふ危険の勢力なるものは畢竟此の不當の勢力の一種に過ぎない。

空難條約の契約變更請求の規定に當るものを我國に求むれば商法海難救助の規定(商法六五二條ノ四)に於て、海難ニ際シ契約ヲ以テ救助料ヲ定メタル場合ニ於テ其額カ著ルシク不當ナルトキハ當事者ハ其増加又ハ減少ヲ請求スルコトヲ得とするものである。

海難條約は此點を規定して、危険の勢力の下に爲されたる援助の契約は裁判所に於て其契約の條件が衡平ならずと認むるときは當事者一方の申立により之を無効とし、又は變更することを得と云つて居る(第七條又海難條約は進んで、如何なる場合を問はず詐欺又は隱蔽の爲め當事者の一方の同意に瑕疵あることの證明ありたる時又は報酬が勞務に比し著しく不均衡なるときは裁判所は利害關係ある當事者の申立に因り契約を無効とし又は變更することを得として居るが、空難

條約には之に當る規定はない、其理由は詐欺隱蔽の場合には他の規定にて足るべく、假りに他の規定は不十分とするも、特に其不足を空難條約で補充する程の必要はないと認め、尙又報酬の著しく不權衡の場合のことは空難條約の規定で解決し得ると考へたからだ。

空難條約の契約變更に關する規定に付ては、多くの國は批評せないが、葡萄牙海法會は評して「第八條の *sous l'influence du péril* は十分に *expressive* でなし。吾人は此れよりもつと *synthétique* の *rédaction* を望む、葡萄牙商法第六八四條には *pendant le péril* としてあるが、條約は之を採用すべきである、或は *sous la crainte du péril* でも良からう」と云つて居る、此批評は一顧の價がある。而し進んで「*péril* の間に取結ばれたる報酬の額が過大なるときは、債務者の請求により廢止、變更、減少を請求することを得とすべし」といふ點は感心せない。過大のときの減少を認むると共に過少の場合に於ける債權者よりの増加請求をも認めねばならぬ。尙序手だから云ふが、英國海法會が條約原文の *sous l'influence du péril* を *circumstances of danger* と譯してあるのは良くない。英國には我國及び其他の國にない立派な *undue in-*

fluence の法理が發達して居るのだから、宜しく *undue influence* 云々と譯すべきである。

空難條約の此規定は、約束の報酬 (*remunération*) の改廢に止まり他の點に及んで居ない、海難條約が契約の如何なる部分の變更をも許し、契約全體を無効とすることをも許すに對して大に狭い。此れ或は契約の全體を廢止したり或は其如何なる部分をも變更することは一般の規定に委して可なるべく必ずしも空難條約に規定する必要なし、其必要あるは唯報酬額の改廢に關するもののみと考へたからであらう、夫れにも一理がある。

空難條約は此點に於て海難條約と異なつて居るが、救助の當事者に報酬變更の請求を許す點は同様である、伊太利海法會が之を異なるものの如く思ひ、批評して「空難條約第八條の規定よりもブラッセル條約第七條の規定の方はヨリ完全である、何となれば後者には、救助の報酬がサービスに比して過大又は過少なる時は當事者の請求によりて之を改廢し得る様にしてあるから」と云つて居るが、此批評は當らなし。

而し空難條約は報酬請求權に關して契約改廢の規定を設くるに止まり、補償請求權に關しては何等特別の規定を設けない、此れは報酬と補償とは大に其性質を異にし、報酬は漠然なり、何程多く又何程少くも定め得るから、過大又は過少の場合を生じ、從て之を變更する必要生ずるも、補償は現實に費やしたる費用及び現實に蒙りたる損害に限るから、餘り過大や過少の場合を生ぜないから一般規定の適用に委して可なるべく爲に特別の規定を置くを要せずと信じたからであらう。適當の區別である、同じく救助に關して生ずる權利たりとも、報酬請求權と補償請求權とは其性質を異にするから、空難條約は之に注意して兩者に異なる多くの規定を設け、權利の發生に關しても、其義務者に關しても又之に關する定の改廢に關しても、兩者を區別したのである。而して悪い事だが時効の如きも異にし、補償請求權には二年の特別時効を設けながら報酬請求權には特別規定を設けて居ない。

九 公航機に條約適用

空難條約は其條約を公航機に適用することを明言して居る。法に公法私法の別あり、船に公船私船の別あり、夫れと同じく航空機には公航機と

私航機の別がある。然らば空難條約を私航機のみ適用するか或は公航機にも適用するかは重大問題である。本條約之を解決して公航機にも適用すと明言した。

此規定は實に重大な規定である、然るに何國も之に關して評論を試みないのは遺憾であるから第二編私見の所で大に論ずる。

空難條約に關して現はれたる諸國諸學者の批評は大體上述の如きである。尙拾ひ集むれば他にも少しはある。例は航空機長又は操縦士に空難を救助する義務を負はしむると共に、其危険にある人の情況を出来る丈の方法を以て他に知らしむる義務をも負はしむべしと云ふこと(和蘭海法會)、航空機の所有者又は事業主が注意深き人なれば空難救助の危険を責任保険に附するだらうから、實際には救助者をして直接に保險者に對して保險金額を請求し得せしむる規定を設くべしと云ふこと、事業主が空難救助の危険を責任保険に附する事を前提として責任の制限に關する議論を爲すこと(白耳義海法會)等である。

或學者は、海難條約第五條に、同一所有者の船舶間に救助ある場合に於ても報酬を

支拂はしむることを規定せるに、空難條約にはないから之を入れるべしと云つて居る、明文なくとも解釋でさうなると思ふが、其規定を入れてもよい。和蘭海法會は皮肉に此意見を表示して、吾人は空難條約中にブラッセル條約第五條に類する規定を無益に求むと云ひ、空難條約の何處を探しても同一所有者の航空機間に空難救助を生じた場合の報酬支拂の規定を見出すことが出来ないこと云つて居る。此く云ふに止まり、其規定を入れるべしとも、又は入れなければ其場合には報酬を支拂はないとも云はない、而しそんな規定なくとも報酬を支拂ふべきこと海難條約に於けると同様になるだらうが、寧ろ空難條約にも其規定を入れる方は良いと云ふ意見らしき。

尙又和蘭海法會は、さも空難條約の缺點と云はん計りに、此條約案は國の航空機に關する事を除きては其適用に關する何等の規定をも設けて居ない」と云つて居る。夫れは條約第九條に、本條約は國の航空機にも適用せらる、假令公用に使用せられたるときでも、(La présente convention est applicable aux aéronefs d'Etat, même s'ils sont affectés à un service public) として、國の航空機に適用することは云つて居るが、之に

止まり其他條約の適用に關して何等の定をもして居ないが、一體夫れで良いのかと云ふ詰問である。筆者が立案者に代りて答ふとすれば曰く、此條約は一般の航空機に適用すること當然にして云ふを待たない、而し國有の航空機に關して明言するは、之を明言せざるに於ては本條約は國有航空機に適用なしと思はれるから明言したのだ、又此々明言したから本條約の一般航空機に適用あること益々明白となる、又本條約は其適用に關する諸規定を置かない、今は唯此原案に規定する丈のものを諸國間に統一すれば夫れで足りる、其適用に關することは後に定めて可なるべく今即時に作る必要はない、尙又急に作る必要ありと假定するも、此條約中に入れずして別にするは此條約の統一を速める所以である」と。

國際航空私法専門委員會(C. I. T. E. J. A.)の發表した空難救助條約案に對し、諸國の海法會又は海法學者の爲した評論にして、今までに筆者の目に觸れたものは大體此の如きである。何れ其中に米、獨、瑞、下等諸國の海法會や海法學者の評論が出る事と思ふから出れば出たとき紹介する。

第二編 空難救助條約案に對する私見

第一編に示した評論は何れも主として諸國の海法會又は海法學者の意見であるが、第二編では筆者は主として評論せんとするのである。海法研究者たる立場からするのであるから、空法學者の立場からしては、之と異なる批評や意見が出るかも知れない。又一層廣くして、法學者に非ざる航空技術の専門家や航空機製造の研究家からも種々の意見が出るだらう。尙又政治家、外交家、一般社會人等からも種々の意見が出るだらう。夫れ等の意見が出たときは筆者は又夫に對して再び意見を出すであらうが、今は全く海法研究者殊に日本海法會の一員たる研究人として此條約案に對する自己の意見を述べるのである。

第一編を九段に分つたと同主意からして、茲でも九段に分ける。諸段の順位も各段の表題も、全く第一編と同一にして比較研究の便にする。

一 航空機上の人命救助

空難條約案は大體には勿論個々の點に於ても大に海難條約に似て居る。先づ以て航空機長等に命ずるに他の航空機に於て生命の危険に在る者を見るときは之を救助する事を以てしたる點は兩者同一にして何れも人道の點から出て居る。

人の生命を尊ぶから來たのであるから、機長自身、其乗組員及び其旅客に重大なる危険あるときは他人を救助せずとも可なりとすることも兩者同一である。文字は海難條約には船舶、乗組員、旅客 (son navire, son équipage, ses passagers) とせるを、本案では、彼れ自身、乗組員又は旅客 (lui-même, son équipage ou ses passagers) としてあるが、文字の差に止まり實質の差でない。海難救助の場合にも人間は物より大切である。船よりも人は大切である。船舶よりも船長は大切である。故に船長は死を賭してまで他人を救助するを要すとせないのだ。此んな事は身を殺して仁を爲すを道徳として居る日本でも法律上は命ぜない。況んや世界の大多數國に適用ある海難條約に开んなことを命ずる筈はない。唯、船長自身に危険あるときは他人を救助せずとも可なりと書くのはキマリが悪いから、曖昧にも船舶なる文字を用ひたに過ぎない。此點に於ては寧ろ露骨に機長自身と書いてある空難條約の方は良い(本案第一條第一項海難條約第十一條)。

空難條約は此點に於て海難條約に優つて居るが大切なことに於て劣つて居る。夫れは敵人救助のことを條約中に入れざる點である。諸國の海法會も云ふ通り、

海難條約は船長をして敵人をも救助せしむるに、空難條約は人道を口にする事従前よりも盛んなる現代之を容れないのは缺點だ、海難の場合に出来る事を空難の場合に出来ない筈はない、或は此んなことは條約に書いても實際に行はれない、現に海難條約に夫れを書いてあつても世界戦争の際に、敵人救助は實行せられなかつたから、空難條約に書かなかつたのだと辯ぜんも然らば夫れは飛でもない間違だ。人道に協ふことは成べく諸國間に之を協定して實行すべきである。論者の如き論法では、赤十字事業の如きも無益になるだらう。故に他國は知らず、我日本の如き博愛衆に及ぼし敵人にも仁を施す主義の國では、海難條約にある如き敵人救助のことを空難條約にも入れることを主張する。

又海難條約は船長等をして自分の方面の人に危険なき限りは必ず進んで他人を救助せしむることとし、夫に何等の條件をも附せざるに、空難條約案は、機長等の救助が有益なる救助たる見込あるときはとし (avec la possibilité de prêter un secours utile)。若し其見込なきときは救助に盡力せずとも可として居る。此れも悪いことだ。有益なる救助か否かを一體誰が定むるのか、之に關しては、主觀説と客觀説

とを生ずるであらうが、主觀説なれば勿論、假令紙上論として客觀説が正しと假定するも、實際には航空機長等が、或救助の果して有益なるか否かを考定するのだから、考へて駄目と思へば救助しない事になる。

仍て此んな條件を條文に置くのは悪い、機長等が救助の有益なるか否かを考へて居る中に危険は増大する、而して直ちに救助に着手すれば成功したらんものも手後れで駄目になる。夫れ故海難條約は此くの如き條件を附せず、船長をして直ちに救助に着手せしめるのである。船舶遭難の場合ですら然るに、況んや航空機遭難の場合は一層の迅速を要するのだ、故に海難救助に無き、此んな悪い條件は宜しく本案から速かに除去すべきであつて、多くの海法會が其除去を主張するのは尤もの事だ。

同一の主意から、本案第一條第二項に、此救助の義務は、機長等に於て、或救助が自分がするよりもヨリ善き情況の下に他人によりて爲されつつあるを知るときは止むとしてあるものも削除すべし。機長等に此んな事を許すに於ては、助かるべき人も死んで仕舞ふ、海難條約に此んな條件を入れなかつたのは賢明のやり方であ

るから宜しく做ふべし。

二 船舶上の人命救助

空難條約案は機長等に命ずるに船舶上にて危険に在る人又は船舶に損害を生じたる爲め危険に在る人を救助すべきを以てして居る(第二條)英國海法會は評して、此規定は機長等に航空機上にて危険に在る人を救助すべきを命ずる規定(第一條)の corollary だと云つて居るが corollary の意味は判然せなす。此んなことを云ふよりも、もつと親切に批評すべきだ。

此條文を見ると、此場合に於ける機長等の義務は、航空機上の遭難者救助義務よりも重くなつて居る。航空機上の遭難者救助義務は條件附にして、自己等の生命に大危険なきとき又救助が甘く行くだらうとき、又他にヨリ良き救助者なき時に限り、謂はば三個の條件が具備しなければ救助することを要せざるに、船舶上の遭難者救助は無條件である、自己等の生命に大危険なるときでも、又其救助が甘く行きさうでなくとも、又他にヨリ良き救助者が救助しつつあつても、機長等は進んで救助せねばならぬのである。尤も本案には、此救助を爲す條件のことは船舶相互間

の救助に關して定むる規定に従ふとしてあつて、海難條約(十一條)には「船長は船舶乗組員及び旅客に大危険を及ぼさざる限り遭難者を救助するを要す」としてあるから、之を航空機救助に適用すると、機長等は自己等の生命に大危険を及ぼすときは、遭難者を救助せざるも可なることなるが、他の二條件に於て此場合の救助義務は軽い、先にも云ふ通り、海難條約も諸國の海難法の規定も、救助が有益なるとき又は他にヨリ良き救助者なきときに非ざれば船長等は救助を爲すことを要せずとしてないから、海難の場合には機長等は此等のことの如何に拘らず無條件に海上遭難者を救助せねばならぬことになり、空の遭難者に對する義務に比して軽いのだ、而し夫れでは權衡を得ない。

不權衡は悪いから何れかに統一すべきである、而して若し何れかに統一すれば、空の遭難者救助に關する二個の條件(救助が有益なるとき及び他にヨリ良き救助者なきとき)を削除するがよい、此二個の條件の悪い事は前に述べた通りであるから、旁以て削除すべし、さすれば空難條約第二條第二項は要らなくなる、而して第一項は之を第一條に入れるのは適當であるから、第二條は全く無くなる。

英國海法會は本案第二條を評し、其第一項は第一條の corollary なりと云ひ、第二項に就ては、何故に此の如き clause を入れたるかの理由は判らないと云つて居る、而し筆者には克く判かる。此れは船舶相互間の救助にありては、船長は自分等の生命に大危険なき限り他船の人命を救助すべしとすることだから、之を航空機の船舶救助にも適用せよと云ふ事である。此規定の可否は別論として空難救助條約案第二條に第二項を入れた理由は右の通りだ。

尙一寸したことだから序でに云ふが、本案は機長等の航空機遭難者救助の義務に關しては *est tenu de prêter assistance* と云ひながら、船舶遭難者救助の義務に關しては *doit prêter assistance* と云つて居る、*est tenu* と *doit* の間に差があるのか、若しありとすれば何程の差か、又何故に兩者間に夫んな差を附したのか、又若し兩者間何の差もなしとすれば、文字を統一してはどうか。

三 救助の補償

本案は救助者の補償請求権を規定して居る、救助を與へたる航空機又は船舶は救助の際費やしたる費用及び受けたる損害の補償を請求する権利を有すとしてある。又進んで若し救助が任意にして且義務なくして爲されたるときは、救助者は財産又は人を救助して有益なる結果を得たる場合に於てのみ之を請求し得とてある。

此れは海難條約にない規定だから英國海法會は之を海難條約になき三大新規定

(three important innovations) の一として居る、他は航空機上の荷物の救助費は事業主の負擔とする事及び事業主は荷主に對して償還を請求する事、然り此規定は新規定である、海難條約にも我國の海難救助の法律にもない、又他國の海難救助の規定にも補償 (*indemnité*) の文字はないと思ふ。故に新規定と云つて良い、少くとも新規定の形を以て居る。

筆者が空難條約案に在る補償請求の規定を新規定と云つて良いと云ひ、進んで少くとも新規定の形を以て居ると云つて良いと説く譯は、此規定の實質は一般法の解釋より生じ得と云へないことはないかも知れぬからだ、一人が他人の請求に依りて或事を爲す場合には此れ義務ありて爲すのであつて、其場合には之が爲めに生ずる費用と損害の補償を得ることは通常である、而し親が子の爲めにし、子が親の爲めにする如き場合は無償なるは通常である、又或人が他人の爲めに行爲を爲す場合にも補償せざることを明約又は黙約する事があつて、其場合には補償を爲さざるは勿論の事である、何れにするも行爲者が義務として或行爲を爲す場合は其義務を定む際補償のことを定むるのである、其事は救助といふ行爲を爲す場合

にも同一であるから、空難條約に別に之をいふ必要はない。又救助が義務なくして爲されたる場合にありては有益なる結果を得なければ、被救助者が何等の補償をも爲すを要せない事は事務管理の一般規定から來る事であり、而して何國でも廣く事務管理の原則を定めてあるから其適用で十分なりとし、明文を要せずと云ひ得ないことはない。

此の如く論じて、救助者が救助を爲したる場合に、費用損害の補償を得る事も又得ない事も一般規定の適用より知り得らると云へば、此規定は其實質に於て何も新らしき規定でない。而し何國の民法も商法も、又從來の如何なる條約も航空機救助の場合の補償を明規せざるに、本案之を明規したりと云へば、此規定は少くとも形に於て新しきものと云ひ得る。

然らば海難條約には之に當る規定があるかと問ふに曰く無い。海難條約には報酬 (remuneration) の規定はあるが補償 (indemnité) の規定はない、此れ恐らく海難條約の起案者、審議者、立法者等の頭には、別に補償の觀念が沸かなかつたからであらう。彼等は空難條約(第三條)に規定してある様な事は一般原則の適用に委して可なり

とする頭があつたから條約中に別に補償のこゝを入れる議をも起さなかつたのであらう、或は中には補償のことに氣が著いた者もあつたかも知れないが、強いて條約の明文に入れ様とも思はなかつたのだらう。而して救助の報酬は大切だからとして報酬一點張りにやつたことと思ふ。

海難條約には救助の報酬額を定むる標準を擧ぐる際、救助者の費やしたる費用及び受けたる損害 (les frais et dommages subis) を入れて居るが、海難條約第八條之れは空難條約案にて補償すべき費用及び損害といふものに當る、故に或は海難條約も補償のこゝを定めて居ると云ふ者あるかも知れないが、海難條約に示す費用と損害は報酬額を定むる標準として擧げたるに過ぎずして、報酬とは獨立なる補償のこゝを定めた譯でない、其證據には、費用及び損害を示す前に、被救助船、其旅客、船員、積荷を置き、其後救助者の方面に及んで居るのである。而も其方面の標準を擧ぐるに當りても、先づ人たる救助者の危険を置き、次で救助船の危険を置き、然る後始めて救助者の費やしたる時間、費やしたる費用及び受けたる損害を示して居るのである、而して尙又之にて止まらず引續いて、救助者の採りたる責任負擔の危険及

び其他の危険以下數個を擧げて居るのであるから、救助者の費用と損害の二つを獨立に考へる筈はない。仍て海難條約には補償の定なしとし、空難條約案の此規定は全くの新規定なりと云ふことが出来る。英國海法會が「現存せる海難救助法の見地より見るときは空難條約案の規定は其現在の形式に於て (in the present form) 新規定なり」と云つたのは誤りでない。

然らば本案に此の如き新規定を入れることは良いかと問ふと、矢張入れて置く方は良い、抑も補償と報酬の觀念は違ふのだ、報酬を與へない場合でも補償を與ふべきことがある、又報酬支拂の義務者と補償支拂の義務者は必ずしも同一でない、又責任制限の規定に付ても兩者を異にすべき場合がある、故に補償のことは獨立に規定するが良い、又規定するとすれば獨立にせねばならない、尙又補償義務のことは諸國の一般規定殊に事務管理の規定から自然に生ずるから別に書くを要せないと云ふ議論も一應理由があり、殊に我國佛蘭西等の如く事務管理の原理の發達した國では此の如き議論は有力であるが、而し條約に定めて其適用を明らかにすることも良いことだ。

四 救助の報酬

救助の報酬に關する規定は海難條約にもあつて本案の定と大體を等しくする。本案第四條に「財産の救助ありたる場合には救助者は報酬を得る權利を有す」として居ることは、海難條約第二條第一項に「救助の行爲が有益なる結果を生じたるときは相當の報酬を請求する權利を生ず」とするものに當る。海難空難兩者同一であつて言葉の差に過ぎない、次で海難條約第四條第二項には「救助が有益なる結果を生ぜざるときは何等の報酬を請求する權利を生ずることなし」としてあるに、本案には之に當る條項なきも、精神に於て兩者同一であつて、空難條約とても有益なる結果を生じない救助に報酬を與ふる主意でないのみならず、空難條約案では此場合には救助者の費やしたる費用及び蒙りたる損害の補償すら與へないことを明言すること前述の如しだ(三條)、故に問題は却て海難條約の解釋に關して生じ、此場合には海難條約は救助者に報酬請求權を與へないが補償請求權は與へるのかといふ問題が起るかも知れん。其問題は海法に屬するが、恐らく海法にても補償を與へない解釋になるだらう。

空難條約は進んで報酬を與ふる場合に其額を定むる標準を示し(甲)救助者の蒙りたる費用、危険、損害、救助者の價格 *destination*、被救助財産又は被救助人の危険、救助の困難(乙)被救助財産の價額としてある。

之を海難條約の規定に比するに大體に同じと云ひ得るが、詳細は異つて居る。多くの標準を二分することは、兩條約同一なるも、空難條約は單に之を甲乙として其間に著しき區別を附せざるに反し、海難條約は其間に著しき區別を附し(甲)第一位 (a, en premier lieu) と云ひ(乙)第二位 (b, en second lieu) と云つて居る。故に海難條約に於ては、裁判官が具體的に報酬金額を定むるに當たり、先づ第一位にある多くの標準を大に參考として *la succès obtenu, les efforts et le mérit de ceux qui ont prêté secours* 等を見、然る後次で第二位に *la valeur des choses sauvées* を少しく參考せなければならぬ解釋と爲る。

此規定に關し學者は、海難救助の報酬額を定むるに當りては、其救助したる財産の價額に餘り重きを置くべからず、其財産を參考とすべきは勿論なるも、之に餘り重きを置くときは實際の結果却て不衡平を生すべし、例ば救助者の盡力も費用も危

險も、被救助者の危険も凡て同様なるに、一の場合に救助したる財産が一萬圓にして他の場合に百萬圓のとき、財産に重きを置きて前の場合に半分の五千圓、後の場合に半分の五十萬圓を與ふるときは後の救助者は餘り儲け過ぎることになる」と説いて居る。此説には理由のあることだから海難條約は之を採用し、被救助財産のことは第二位の標準として居るのである、從て裁判官は第一位第二位の順序に拘束せられる。

而し此差別説に反對する者は、條約又は法律の規定を以て救助料を定むる標準に一位二位の順位を附して裁判官を拘束するは宜しくない、夫んなことは萬事裁判官の裁量に委かすが良い、思慮ある裁判官は決して不當な定め方はしない。前例のときに、裁判官は一の場合に五千圓、他の場合に五十萬圓を與ふる様な亂暴なことはせないから安心するが良い」と云ふ、日本其他の國法は此説を採り、標準を二分して一位二位の順序を附せざるのみならず、諸標準を二分することすら爲さないで悉く一本立に書き流して居る。

空難條約は海難條約の如く一位二位の語は用ゐないが、甲乙と區別してあるか

ら解釋に疑を生じ、裁判官は甲に重きを、乙に輕きを置くべきこと海難條約に於ける如くすべきか、或は又日本海商法の如く凡ての標準を同等視して其間に輕重の差を附さるべきかに迷ふであらう、思ふに空難條約は裁判官をして此く迷はしめる様に書いたのであらう、裁判官をして何うして善いか、救助財産に重きを置くべきか、輕きを置くべきか、凡ての標準を同重にするのか、又同輕にするのかを考へしめ、考へて居る中に漸々と適當の金額を定むることを得せしむるのだらう、此く迷はず方は却て適當の額を案出する結果を生ずるかも知れない、仍て罷と此う規定したのでと解するのは面白い。

空難條約案は諸標準を甲乙に二分するが、甲乙の間に一位二位の順序を附することとをしない、夫れは良いことだ、海難條約も宜しく其順位を廢すべきだ、尙又一歩進んで兩條約とも此二分を廢して一本立てとすべきだ、恰も曾て諸國の海法で、救助を二分して救援 (assistance) と狹義の救助 (sauvetage) とし以て、裁判官を拘束したるを不可とし、海難條約にて此區別を廢止したると同様にするのだ。以て萬事裁判官の識見と常識に一任するが良い。

空難條約案は救助の報酬額を定むる諸標準の間に一位二位の順位を附せざる點に於て海難條約に優つて居るが、報酬を定むる標準の數の少ない點に於て劣つて居る。固より何事も海難救助の場合と同様に出來ないだらう、又強いて同様にする必要もないが、何れも遭難救助の報酬のことだから成べくは同一にしたい。尙又海難條約との比較は別として、空難救助の場合を獨立に考へるとしても空難條約案に示せる標準丈では少い、宜しく考慮すべきである。

救助の報酬の事に關しては、空難條約と海難條約との間に尙多くの差あるが、割合に小さい事だから一々擧げなす。

空難條約案にある不審の點を示す、條文の順序に従ふ。

空難條約案には救助者の蒙りたる *Les dépenses, frais* としてあるが *frais* と *dépense* の差如何、其銘々の適譯如何、筆者は之を知らないから、不取敢兩者を合して費用と譯して置いた、海難條約には單に *les frais* としてある、然らば若し *frais* と *dépenses* が異なりとせば空難救助に於ては報酬を定むる際此兩者を考慮せしむるに、海難救助の際には *frais* 丈しか考慮せしめず *dépenses* は考慮せずとも可なる譯か、其譯何處にある、又若し海難條約には *dépenses* を書いてないが、書いてなくとも當然考慮するのだと云ふことなら、空難條約に何故之を書いたか。但し英國海法會は *les dépenses, frais* を *the expenses, costs* と譯して居る。

空難條約案には救助者の受けたる損害を *les avaries qu'il a subies* としてあるが、海難條約には *dommages subis* としてある、一は長句他は短句の差もあるが、夫れは措くとして、一は *avarie* で他は *dommage* だ。筆者は何れをも損害と譯したから、日本文だけを讀む人は、兩條約が同一の文字を用ゐて居ることと誤解する虞れがある故、茲に辯じて置く、佛語として此兩語は同意義か異意義か、若し異意義とすれば如何に異なるか、夫に應じて日本語の譯字をも考へ直すことにする、若し又同意義とすれば損害の邦譯を其儘にして置くが、佛國人は何故異なる語を使用したのだ、條約の原語としては何れか、一つに纏めて貫いたひ、英國海法會は *avaries* を *damage* と譯して居る。

空難條約案の立案者に質問したい事は、救助の報酬額を定むる標準として、救助者の蒙りたる費用及び損害の次に *la valeur et le cas échéant, la destination spéciale de l'assistant* として居る *destination* の意義である、條文には救助者の價格及び *destination* としてあるが、先づ以て救助者の價格といふことからして判らない、眞逆富人と貧人といふ意味ではなからう。又あの人は十萬圓で此人は二千五百圓といふ意味でもなからう。又賢者愚者でもなからう、事によると航空機の操縦に堪能なるか否か、航空機の取扱に熟練するか否かの相場であらうかとも思はれる。

英法では海難救助の報酬を定むるに當つては、救助者の費やしたる費用、其受けたる損害、侵したる危険等の外に、救助の爲めに費やしたる時間をも考へ、尙又救助者の供したる熟練上手をも考へる、然らば空難條約にいふ救助者の價格とは夫んな事であらうか、英譯を見たが、英國海法會では *valeur* を *value* と譯する丈だから此譯字からは何のヒントをも得られない。

次に *destination* である、此文字の通常の意義は到達地、仕向地、目的地である、換言すれ

ば行き先である、故に或は救助者の目的地とも思へない事もない、同一の場所で救助しても救助者が歐羅巴へ行く途で救助した場合と、亞米利加へ行く途で救助した場合とに依りて報酬額を異にする事がある、又到達の間に救助すると發航の際にすると依りても報酬額を異にすることがある、故に救助の報酬額を定むるに當り救助者の目的地を標準とするにも一理ある、故に或は *destination* を目的地とか仕向地とか譯する人もあらう、而し此處にいふ *destination* は何うも仕向地到達地の意味でなくして他の意味らしく思はれる。

仍て此文字に如何なる意義があるかと調べて見たところ、運命、命數、生命、身分等の意味がある、而し此規定の *destination* を運命、命數、生命等と見ては意味は通ぜない、而し身分ならば通ぜないことはない、資格とすれば一層適譯に近くなると思ふ、故に假りに身分か資格かに邦譯して見たい、其理由は先きに救助者の價格に關して述べた事と似て、救助者は救助の専門家か何うか、救助の専門家といふ程でなくとも平常航空機を扱ふ事を職業として居る者か否か、飛行機を指揮する人か、操縦する人か、修繕する人か、運搬する人かを示すことであらう、此れは空難救助の報酬を定むる場合に考ふべき事である、救助者が救助の専門家なるときは、或場合には普通よりも多く、他の場合には却て少く與ふる事があるから、其救助者の身分資格を考とせなければならぬ、而し此ことは必ずしも常に標準とするを要せずとし *le cas échéant* としたのである。

先づ一應此う解釋して見たものの、自信のある解釋でないから尙モット研究して見よう、英譯には何か參考になるものが有るか調べて見たが、英國海法會は之を *particular destination* とし、佛語の *destination* を英語の *destination* とした丈だらう、何の得る所もなかつた、英語の *destination* と云へば、何うも目的地や仕向地の様な氣がして

ならない。
要するに空難條約案に於て、空難救助の報酬額を定むる標準に、救助者の value 及び destination を入れたことは海難條約になきことを先き走つたもので、必ずしも悪くはない。而し之を可とするなれば海難條約にも入れるが良い。航空界には未だ救助の専門家や救助の職業が生ぜざるに、海運界には既に此等の専門家を生じて、盛んに海難救助業を營んで居るのだから、救助の報酬を定むるに當りては一層救助者の value, destination を考慮しなければならぬ、此事は此二個の文字を前述何れの意義に解しても同様である。

五 人命のみの救助

人命のみの救助の場合には救助者に報酬を與へない空難條約案は、積極的に其事を明言して居ないが他に人及び財産が同時に救助せられたる場合には人の救助者は財産救助者の得る報酬の一部を受くる権利を有す(第五條)としてあることか
ら知り得らる。尙又報酬義務者の責任の制限に關する多くの規定よりしても知り得る、此點に於て空難條約は海難條約と同一であつて何等別に評すべきことはない。

六 補償報酬の負擔

甲 負擔の當事者

空難條約案は空難救助の補償又は報酬(Indemnité ou la rémunération)の負擔者を航空事業主 (exploitant) としてある。

之を不可なりとし、宜しく航空機の所有者を負擔者とすべしと云ふ者あるは前に示した通りであるが、其際にも云つた通り此れは本案の方は良い、海難條約にも救助の報酬の負擔者を船舶所有者とせずして船舶機裝者 (armateur) としてある。船舶所有者自ら機裝者なるときは其所有者、又機裝者が船舶賃借人なるときは其賃借人を負擔者とするのである、夫れと同様に航空救助の場合に、報酬負擔者を航空事業主とするのは適當である。航空機の所有者が負擔する場合でも所有者なるが故に負擔するに非ずとして航空機を利用して有形無形の利益を得るが故に負擔するのである。

空難條約案が航空事業主をして航空機救助の補償及び報酬を負擔せしむる事はよいが、而し彼に航空機上にある物品の救助の補償報酬をも負擔せしむる事は良くない、事業主をして救助者に對して物品救助の補償及び報酬を支拂ふ義務を負

擔せしめ、而して自己と荷送人との内部關係に於て償還請求を爲さしむることは良くない、之には多くの海法會も海法學者も反對して居ることは前に詳しく述べた通りだ。英國海法會は之を空難條約の齎らせる新規定の一に算し、航空機上の物品が救助せられたる場合に事業主をして補償報酬を支拂はしむる事及び其後荷送人に對して其償還を請求せしむる事は海法に無きことなり」と云つて反對の意を表して居る。

此點に於て空難條約案は悪いから宜しく改めて海難條約と等しくすべし、海難條約は救助の場合には救助者は報酬を請求する権利を有すると云ふに止まり、海條二條被救助者は報酬を支拂ふ義務を負ふと明言して居ないが、夫れは明言しなくとも知り得るからである、財産を救助したる者は報酬を請求する権利を有すると云ふ時は、報酬を支拂ふべき者は其財産を救助せられたる者なることは言ふを待たない、尙又海難條約は、生命を救助せられたる者は報酬を支拂ふ義務なしと明言して居るから、海條九條其反面に於て、財産を救助せられたる者は其財産救助の報酬を支拂ふ義務あること明瞭である。然り而して財産を救助せられたる者が報

酬を支拂ふと云へば、航空機を救助せられたる者は之に對して報酬を支拂ひ、物品を救助せられたる者は又之に對して支拂ふは當然である。又同じく物品たりとも時計が救助せられたるときは時計の所有者が支拂ひ、雜貨の救助なれば雜貨の所有者が支拂ふのは當然である、時計が救助せられたるとき雜貨の所有者をして時計救助の報酬を支拂はしむる事のなきと等しく、物品の救助せられたる場合に航空機の所有者をして物品救助の報酬を支拂はしむる理由はない。此れは判り切つたことだから海難條約に明言しない計りで主意は明白だ、仍て空難條約案を改めて海難條約と同一にすべしと云ふのである。

乙 負擔の制限

空難條約の補償又は報酬の支拂義務の制限に關する規定にも不可なる所がある。航空機救助の場合に、船主の支拂義務を遭難前の航空機の價額に制限する點は良い、又物品救助の場合にも其支拂義務を航空機の價額に制限する點は良くない。此れは畢竟は事業主をして物品救助の報酬支拂義務を負はしむるから、其支拂義務の制限について此んなことになるのだ、故に速かに其根本を改めて物品救助の

補償報酬は物品の所有者をして負擔せしむべし、而して進んで其支拂責任を物品の價額に制限すべし、即ち海難條約(二條)に支拂はるべき金額は救助せられたる目的物の價額に超ゆることを得ずとする同一にあるのだ。

人命のみの救助の場合に、報酬の請求権なきことは、空難條約も海難條約も同一だ、報酬の請求権なければ報酬支拂の義務もなく、從て責任制限問題の起る筈もない、伊太利海法會は海難條約に、生命の救助を受けたるものは報酬を支拂ふの義務なし」としてある如く空難條約にも之を明言すべしと云つて居るが、其必要はない。

七 補償請求権の時効

空難條約は救助者の補償請求権の消滅時効を二年としてある、其定は良い。又其起算點を救助のサービスの終りたる時としてある事も良い、而し條約は何故補償請求権の時効のみを特に規定し、報酬請求権の時効は一般の長期時効に委するか、宜しく海難條約に「報酬の請求は援助の仕事を終はりたる日より二年を以て時効に罹る」とするに倣ふべきである。

八 報酬契約の變更

空難條約は、當事者が、危険の勢力の下に定めたる救助報酬の改廢を請求する時は、裁判所之を改廢す」としてある(八條)、此れは海難條約にもある規定で至當のことである(海條七條)、海難條約には此外に、報酬が勞務に比し著しく不均衡なるときは裁判所は利害關係ある當事者の申立に因り契約を無効とし又は變更する事を得」としてあつて、學者によつては空難條約にも之を入るべしと云ふ者あるが、此の如き細かい規定なくとも差支へない。海難條約に之を設けることを辯護して、報酬増減の問題は多く起る事だから明文に示すを可とすと云へば強いて廢止を主張せないが、空難條約に入れるに及ばない。

九 公航機に條約適用

空難條約は其第九條として、本條約は國の航空機にも適用す、其航空機が公用に供せられたときでも」としてある。極めて大切な規定だから、原文の外英譯をも載せる。

原文 La présent convention est applicable aux aéronefs d'Etat, même s'ils sont affectés à un service public.

英譯 This convention is applicable to state aircraft even when appropriated to the public service.

此規定は空難條約案中最も多く注意すべき規定である。航空界にあつては勿論海法界にも注意すべく更に行政法憲法の下にも注意すべく、又法律界を超へて政治界經濟界及び一般社會に於ても大に注意すべき大規定である。

抑々從來は何國でも國權とか官權とかいふものが強くして官が勝手氣儘なことをして人權を蹂躪した、同一の事をして官が行へば不法にならないのに人民が行へば不法になつて或は刑罰に處せられ又或は多額の損害賠償金を取られる、而し近來文化進歩し民權伸長するに至り官は餘り暴威を振はなくなつた。官のした事でも悪ければ謝まる様になつた。例ば無辜の民に誤つて刑罰を科した場合に金錢を以て賠償する如きである、獨逸其他の文明國先づ之を定め日本亦後れながらにも少しく之を採用した。

次で船舶が海上に於て過失に因りて衝突した場合に、人民の船なれば過失者よりして被害者に損害賠償を支拂はしめるが官の船なるときは支拂はしめない。之

に依れば衝突の過失船が民船なるときは人民より官に賠償せしむるが其反對に過失船が官船なるときは官より人民に賠償せない、決して被害者をして國を相手どつて訴ふることを得せしめない。

學者之を不合理とし、此點に於て官民を區別すべきに非ず、民が悪るければ官に賠償すべく、夫れと等しく官が悪るければ民に賠償すべく賠償の點に於て官民間其衡平を得せしむべし。何事にも衡平を得せしむべきも、一時に悉くさうする譯に行かないから、先づ船舶衝突の場合に之を實行すべしと云つた。

日本人(實は筆者自身)先づ之を唱へて前世紀末(一八九九年及び一九〇〇年)倫敦、巴里に於て大聲疾呼したが、時未だ到らず、西洋の學者に突飛説として笑はれ却て反對の結果を生じ、海上衝突條約及び海難救助條約に於て、本條約は國の船舶には之を適用せずとの明文を入られる始末になつた。然るに其後時運到來し世界文化の進歩に伴ひ西洋の學者も此點に注意するに至り、一九二三年機熟して萬國海法會議に之を議せんとし、議するに當りて往年卒先之を唱へて嘲笑せられたる日本人を招きて公船責任の原案を提出説明する名譽を持たしめた、其案は萬場一致で

通過し、茲に國有船舶責任條約案を生じ其條約案は間もなく確定條約となつて多くの國は既に之を批准し又或國は既に之を國法に採用した。

公船責任の事は此の如く發展したるに、海難救助條約は未だ改められずして、元のままに、本條約は軍艦及び専ら公用に供する國の船舶には之を適用せず」としてある(海條十四條 *La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public*)

然るに空難條約は猛然進んで官尊民卑の陋習を打破して其條約を公航機にも適用することにしたのだ。此點に於て海難條約とは全く正反對であつて海難條約に優ること萬々なり、殊に筆者の立場、即ち海法條約に關し、英佛に於て前世紀末卒先公船の責任を主張したる者の立場よりしては、双手を舉げて空難條約の此良規定に賛成せざるを得ない。

現代は此等の事に關して官民の間を差別すべき譯のものでない。現代民間に於ても或は兵器を製造し、或は義勇軍を編制し又或は國防隊を作るのである。又國も鐵道營業をやり、酒煙草の卸賣小賣をやるのである。又民間に於て船舶救助の

報酬を請求する如く軍艦からも之を請求する事になりつつあるのだ(拙著、軍艦の海難救助を論ず)。然らば損害賠償の點に關しても成べく官民を同一にすべく、海難救助の事に關しては尙更之を同一にすべきである。夫れを海難に關しては未だ行ひ得ざるに、空難の方は乗り超へて先きに此事を定めたのだから大に偉とせざるを得ない。

航空に關しては既に種々の新法理を生じ又好き舊法理を擴張しつつあるのだ、損害賠償に關しては、海法では未だ十分に無過失賠償の原理を適用する事を得ず唯船長其他の船員が他人に加へたる損害の賠償(商法五四四條其他二三のことに關して船主に無過失賠償の責を負はしむるに止まるに、空法では大々的に無過失賠償の原則を定めて之を航空機の事業主に負はしめんとして居る(最近の航空條約案)尙又差押に關しても船舶と航空機との間に大なる區別を爲さんとして居る(同條約案)。

此時此際空難條約案に於て、公航機賠償責任の條文を見たのであるから吾人は大に祝福する次第である(無過失賠償の法理に關しては岡松博士の名著無過失賠償

論參照。

吾人は空難條約案に公航機責任の規定を生じたことを此くまで祝福するに、西洋人は夫れ程まで之に關心せない。先きに示した諸國海法會の空難條約評も又學者の批評も此點に觸れて居ない。彼等は此公航機の賠償責任を規定する第九條に關して何事も云はない、和蘭海法會は第九條を擧げ、國の航空機の文字を示して居るが唯、國の航空機のことを除きては、條約案は條約の適用に關する何等の規定をも設けて居ない」と云ふに止まり、顧みて他を云ふ姿であつて、肝腎な國の航空機に本條約を適用すと云へる大々の規定に關して何事も云はない、實に妙なことだ。空難條約には九ヶ條あつて、他の八ヶ條の規定には、何國かの海法會の批評は夫れに觸れて居り、或規定には諸國悉く觸れて居り、中には極めて些細な事までも指摘して評論せるに、此大々規定、或意味からいへば社會一般に一大革命を起こさうとして居る公航機責任の規定に關して何事も云はざるは實に不思議だ、且つ又遺憾千萬なことだ、而し何國の海法會も又如何なる學者も之を云はなくとも、筆者獨りでも此規定は本條約案中最大最良の規定なりと賞讃する。

海難救助、艦船衝突其他の場合に於ける公船の責任を私船の夫れと等しくすべしとすることに關しては、倫敦にて發行せる拙著 *Collisions between warships and merchant vessels, 1900; Immunity of State Ships, 1924* を參照せられたし。

結 言

吾人は國際航空私法専門委員會 (C.I.T.E.J.A) が十分に審議して空難救助の條約案を作成したことを多とする。尙又専ら其起草報告の任に當りたるリペール君の勞を多とし、之に對して謝意を表す。殊に同君とは船主責任制限條約案、船荷證券條約案、船舶抵當條約案等を席を並べて論議し、又國有船舶責任條約案をも一所に審議した筆者としては特に同君に謝したい氣持がする。此くして出來た此空難條約案は大體に於て可なるものと云い得る。善く困難なる多くの事を九ヶ條に纏めたものと感心する。

此條約案の割合に早く出來たのは海難救助條約なるもの既に成立して立派に行はれて居るから夫れを模範とする便宜があつたからであらう。又海難條約に關する諸國方面の批評を聽き夫れを參考としたから或點に於てヨリ良く出來たの

であらう。又海難條約が實施せらるるに際して生じた不便や不都合な點を見て省みたのであらう、夫れなれば現在の案よりもモット善い案を作り得たらうにと云へるが、夫れは難きを攻めるものである、酷評に過ぎる。

全體に云へば此案は良く出来て居る、海難條約と不即不離の境涯に立ち、大に之に似たる所もあり、全く同一の所もあり、又空難の海難と異なるよりして、其規定を海難條約と、少しく異にしたるところもあれば、又大に異にしたるところもある、或は又思ひ切つて新しくやつたものもあり、事によつては少し行き過ぎはせないかと思はれる所もある、尙又變に氣取つたと思はれる點もないが大體から見れば良く出来て居る。兎に角之で以て諸國諸學者の討議の中心となる原案が出来たのだ、之からは諸國諸學者の修正を待つのであるが既に前述の評を生じ、筆者自身も一應私見を示した次第である。

今茲に筆者の私見を resume すれば、空難條約は第一條に航空機長等に負はしむるに機上危険の人命を救助することを以てして居るが、其人の中に敵人を云はざる事は缺點だ、宜しく海難條約の如く之を明言すべし、又機長等は、自己の救助が有益

なりと思へば救助すべしとせる事、及び他にヨリ良き救助あれば最早救助するに及ばずとして居る事は悪い、故に此二條件を除去し以て海難條約と同一にすべきである。之を除去すれば第二條の第二項は無くなる、而して第一項に規定する、機長をして船上の危険人を救助せしむる規定は第一條に入れるべし、さすれば第二條は無くなる。

空難條約は第三條に於て、救助者に救助の費用及び損害の補償請求權を與へたこととは良い、海難條約に此かる規定なきは缺點だから宜しく入れるべしと逆襲して置く。

空難條約第四條に救助の報酬額を定むる標準を示せる事は海難條約と等しくして可なり、其諸標準の間に一位二位の區別を附せざることとは之を附せる海難條約に優れり、而し標準の種類の少なきことは海難條約に劣つて居るから宜しく追加を要する。

空難條約第五條を見るに、人命のみの救助には報酬を與へざる主意の様である、海難條約と等しくして可なり。

空難條約第六條は補償及び報酬の支拂義務者につき規定し、救助せられたる物が航空機なるとき其負擔者を航空事業主として居る、此點可なり、海難條約と同意だ、海難條約は其負擔者を船主と云つて居るが其實艦裝者の意である、此れは良いが而し、航空事業主をして航空機上の物品の救助の報酬を支拂はしめ、後其償還を物品の荷送人に請求せしむる事は良くない、物品の救助報酬は物品所有者をして支拂はしむべきである、海難條約は其主意である。又責任の制限に關し、航空機救助の場合には之を航空機の價額に限ることは良いが、物品救助の際にも其報酬支拂の責任を航空機の價額に限るは良くない。之は畢竟航空事業主をして物品救助の報酬を支拂はしむる事にするから、其惡規定よりして更に此惡規定を生ずるのである、故に宜しく海難條約の如く救助せられたる財産の所有者をして各自に報酬を支拂ふ義務を負はしめ、其責任は各自の財産の價額を限りとすることとすべし。

空難條約第七條が、補償請求權の消滅時効を二年とするは可なり、宜しく報酬請求權に關しても二年の時効を設くべし、海難條約には其規定はある。

空難條約第八條に、救助に關する契約が危險の勢力の下に取結ばれたる場合には、當事者をして其改廢を主張せしむる事にしたのは良い。海難條約と同主意だ。空難條約第九條に、此條約の規定は公航機にも適用すとした事は海難條約と正反對であるが、空難條約案の良い事云ふを俟たない、海法條約宜しく改めて本案の如くすべし、空難條約案は、此點に於て海難條約に優れるのみならず同じく國際航空私法専門委員會の作りたる空中衝突條約案にも優つて居る。衝突案第十條は、本案は國の航空機にも適用す、軍用機、税關機、警察機の外は、として條約適用の範圍を狭くしてあるが、空難條約は夫んな制限をせずして廣くし、而も一層之を明らかにする爲め特に念を入れ、其公航機が公用の爲めに用ゐらるときでさへも、と附け加へてある、立派なものだ。空中衝突條約は公航機中より軍機、税機、警機は除くとしてあるから空中衝突條約を公航機に適用する範圍は大邊狭くなる、公機中에서도此三種の公機は最も重なるものだから之を除きては外に目星しき公機がなくなら、從て此例外の爲めに本則は殆ど死んで仕舞ふ、然るに空中衝突條約に此例外を設けたのは航空條約に於て、公機とは(一)軍用のもの(二)郵便警察の如き専ら國內に

供するものにして其他は私機なり、軍用、税關用及び警察用以外の公機は私機と同一に取扱ふ（航空條約七章三十條）とするものを採用したのであるが夫れは良くない。此點に於ては、何等の例外を設けず、却て凡ての公機に空難條約を適用することを強張する本案は大に優つて居る（拙著「海法と航空條約」六〇頁）。要するに國際航空私法専門委員會の作成したる空難救助條約案は大體に於て可なるも尙未だ修正すべき餘地が多いから無遠慮に其點を批評した。吾人の批評は、主として同案に定めたる規定の缺點を述べて、或は改むべし又或は削除すべしと云ふに止まり、然らば其缺點は如何に改むべきか又其不足の點は如何に補充すへきかといふことは十分に示して居ない、所々機に觸れて云つた點もあるが決して十分でない、故に夫れは又改めて必ず論ずることにする。

附 錄

航空機假差押條約案（日佛文）

國際航空私法専門委員會ノ主唱ニ基キ一九三三年五月十五日ヨリ二十九日迄羅馬ニ開キシ第三回國際航空私法會議ニテ決議シタルモノ
此案ヲ直譯スルトキハ「航空機ノ假差押ニ關スル或種規定ノ統一ノ爲メ條約」トナル

第一條 締約國ハ本條約ノ定ムル規定ヲ實施スルニ必要ナル措置ヲ執ルヘキコトヲ約ス

第二條 (一) 本條約ノ意義ニ於テ假差押トハ其ノ名稱ノ如何ヲ問ハス私的利益ノ爲債權又ハ航空機ニ關スル物權ノ所有者若ハ名義人ノ爲ニ一般ノ手續ニ於テ豫メ得ラレタル執行判決又ハ之ト同様ノ執行名義ヲ差押權利者カ主張シ得ルコトナクシテ司法機關又ハ公ノ行政機關ノ仲介ニ依リ航空機カ抑留セララル一切ノ行爲ヲ謂フ

(二) 當該法律カ事業者ノ承諾ナクシテ航空機ヲ抑留セル債權者ニ對シテ一ノ抑

留權ヲ許容スル場合ニハ右權利ノ行使ハ本條約ノ目的上假差押ト同様ニ看做サレ本條約ニ定メラレタル制度ノ下ニ置カルヘキモノトス

第三條 (一) 左ニ掲クル航空機ハ假差押ヲ免除セラル

(イ) 專ラ國ノ役務ニ充テラルル航空機郵便ヲ含ミ通商ヲ除ク

(ロ) 現ニ公共運送ノ定期航空線路ニ使用セララルル航空機及必須ナル豫備機

(ハ) 其ノ他報酬ヲ得テ人又ハ物ヲ運送スル爲ニ充テラルル一切ノ航空機ニシテ

右運送ノ爲出發ノ準備整ヒタルモノ但シ其ノ現ニ爲サントスル航空機ニ付生

シタル契約上ノ債務又ハ航空ノ途中生シタル債權ニ關スルモノヲ除ク

(二) 本條ノ規定ハ不法行爲ニ因リ自己ノ航空機ヲ奪取セラレタル所有者ノ假差押ニ付テハ之ヲ適用セス

第四條 (一) 差押ノ禁止セラレサル時又ハ航空機ノ不可押ノ場合ニ事業者カ之ヲ

主張セサルトキハ十分ナル保證ハ假差押ヲ排除シ且即時解除ノ權利ヲ與フ

(二) 保障ハ債務及諸費用ノ額ヲ償ヒ且專ラ債權者ニ對スル支拂ニ充テラルルトキ又ハ航空機ノ價格カ債務及諸費用ノ額ニ比シ少額ナルニ於テハ該航空機ノ

價格ヲ滿タストキハ十分ナルモノトス

第五條 一切ノ場合ニ於テ假差押ノ解除ノ請求ニ對シテハ略式且迅速ノ手續ニ依リ決定ヲ與フルコトト定メラルヘシ

第六條 (一) 本條約ノ規定ニ依リ差押フルコトヲ得サル航空機ニ對シ差押手續ノ爲サレタルトキ又ハ債權者カ航空機ノ差押ヲ免ルル爲若ハ解除ヲ得ルカ爲保證ヲ立テタルトキハ差押債權者ハ手續地ノ法律ニ從ヒ其ノ爲事業者又ハ所有者ニ生シタル損害ニ付其ノ責ニ任ス

(二) 右規定ハ正當ノ理由ナクシテ假差押ヲ爲シタル場合ニモ適用セララルヘシ

第七條 本條約ハ破産ニ關シ權利保全行爲及税關刑事又ハ警察ノ規則ニ違反シタル場合ニ行ハルル權利保全行爲ニハ之ヲ適用セス

第八條 本條約ハ締約國間ニ於ケル更ニ廣汎ナル不可押ヲ考慮セル國際條約ノ適用ヲ妨ケス

第九條 (一) 本條約ハ各締約國ノ領域ニ於テ他ノ一締約國ノ領域内ニテ登録セラレタル一切ノ航空機ニ之ヲ適用ス

(二) 締約國ノ領域ナル語ハ當該締約國ノ主權、宗主權、保護權又ハ委任統治若ハ權力ニ委セラレタル總テノ領域ニシテ該領域ノ爲右締約國カ本條約ノ當事國タルモノヲ包含ス

第十條 本條約ハ佛文一通ヲ作成シ伊太利王國外務省ノ記錄ニ寄託セラルヘク本條約ノ認證謄本一通ハ伊太利王國政府ノ斡旋ニ依リ關係國政府ニ送附セラレヘシ

第十一條 (一) 本條約ハ批准セラレヘシ批准書ハ伊太利王國外務省ノ記錄ニ寄託セラルヘク同政府ハ其ノ寄託ヲ各關係國政府ニ通告スヘシ

(二) 本條約ハ五箇國ノ批准書寄託アリタルトキハ第五ノ批准書寄託後九十日ニシテ其ノ批准ヲ爲シタル國ノ間ニ實施セラルヘシ其ノ後寄託ノ行ハルル批准ハ該寄託後九十日ニシテ其ノ效力ヲ生スヘシ

(三) 伊太利王國政府ハ關係各國政府ニ對シ本條約實施ノ日ヲ通告スルモノトス

第十二條 (一) 本條約ハ其ノ實施後加入ノ爲開キ置カルヘシ

(二) 加入ハ伊太利王國政府ニ宛テタル通告ニ依リ爲サルヘク同政府ハ之ヲ關係

各國政府ニ通告スヘシ

(三) 加入ハ伊太利王國政府ニ對シ爲サレタル通告後九十日ニシテ其ノ效力ヲ生スヘシ

第十三條 (一) 各締約國ハ伊太利王國政府ニ對シ爲サレタル通告ニ依リ本條約ヲ廢棄スルコトヲ得ヘク同政府ハ直チニ之ヲ關係各國政府ニ通告スヘシ

(二) 廢棄ハ廢棄ノ通告後六月ニシテ且單ニ其ノ手續ヲ爲ス當事國ニ關シテノミ其ノ效力ヲ生スヘシ

第十四條 (一) 締約國ハ署名批准書寄託又ハ加入ノ際本條約ニ對シ與フル承認ハ其ノ殖民地、保護國、海外領土、委任統治地域又ハ主權、權力若ハ宗主權ノ下ニ在ル其ノ他ノ一切ノ地域ノ總體又ハ其ノ各部分ニ適用セサルコトヲ宣言スルコトヲ得

(二) 締約國ハ後日、伊太利王國政府ニ對シ本條約ヲ最初ノ宣言ニ於テ除外セラレタル殖民地、保護國、海外領土、委任統治地域又ハ主權、權力若ハ宗主權ノ下ニ在ル其ノ他ノ一切ノ地域ノ總體又ハ其ノ各部分ニ適用セシムルノ意思ヲ有スル旨

ヲ通告スルコトヲ得

(三) 締約國ハ何時ニテモ伊太利王國政府ニ對シ本條約ヲ其ノ殖民地、保護國、海外領土、委任統治地域又ハ主權、權力若ハ宗主權ノ下ニ在ル其ノ他ノ一切ノ地域ノ總體又ハ其ノ各部分ニ適用スルコトヲ止ムルノ意思ヲ有スル旨ヲ通告スルコトヲ得

(四) 伊太利王國政府ハ關係各國政府ニ對シ前二項ニ從ヒ爲サレタル通告ヲ通知スヘシ

第十五條 各締約國ハ本條約ノ實施後早クトモ二年後ニ本條約ニ加ヘ得ヘキ修正ヲ講究スル目的ヲ以テ新ナル國際會議ノ開催ヲ發議スルノ權能ヲ有ス各締約國ハ右目的ノ爲佛蘭西共和國政府ニ之ヲ申出ツヘク同政府ハ該會議ニ關シ必要ナル措置ヲ執ルヘシ

一九三三年五月二十九日羅馬ニ於テ作成セラレタル本條約ハ一九三四年一月一日ニ至ル迄署名ノ爲開キ置カルヘシ

右證據トシテ全權委員ハ本條約ニ署名セリ

Convention pour l'Unification de certaines Règles relatives à la Saisie Conservatoire des Aéronefs

Art. 1. Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Art. 2. 1) Au sens de la présente Convention, on comprend par saisie conservatoire tout acte, quel que soit son nom, par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé, par l'entremise des agents de la justice ou de l'administration publique, au profit soit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit réel grevant l'aéronef, sans que le saisissant puisse invoquer un jugement exécutoire, obtenu préalablement dans la procédure ordinaire, ou un titre d'exécution équivalent.

2) Au cas où la loi compétente accorde au créancier, qui détient l'aéronef sans le consentement de l'exploitant, un droit de rétention, l'exercice de ce droit est, aux fins de la présente Convention, assimilé à la saisie conservatoire et soumis au régime présumé prévu par la présente Convention.

Art. 3. 1) Sont exempts de saisie conservatoire:

- a) Les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, poste comprise, commerce excepté;
- b) Les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transports publics et les aéronefs de réserve indispensables;
- c) Tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est

prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.

2) Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire exercée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Art. 4. 1) Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire et donne droit à la mainlevée immédiate.

2) Le cautionnement est suffisant s'il couvre le montant de la dette et les frais et s'il est affecté exclusivement au paiement du créancier, ou s'il couvre la valeur de l'aéronef si celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

Art. 5. Dans tous les cas, il sera statué, par une procédure sommaire et rapide, sur la demande en mainlevée de la saisie conservatoire.

Art. 6. 1) S'il a été procédé à la saisie d'un aéronef insaisissable d'après les dispositions de la présente Convention, ou si le débiteur a dû fournir un cautionnement pour empêcher la saisie ou pour en obtenir mainlevée, le saisissant est responsable, suivant la loi du lieu de la procédure, du dommage en résultant pour l'exploitant ou le propriétaire.

2) La même règle s'applique en cas de saisie conservatoire opérée sans juste cause.

Art. 7. La présente Convention ne s'applique ni aux mesures conservatoires en matière de faillite, ni aux

mesures conservatoires effectuées en cas d'infraction aux règles de douane, pénales ou de police.

Art. 8. La présente Convention ne s'oppose pas à l'application des conventions internationales entre les Hautes Parties Contractantes qui prévoient une insaisissabilité plus étendue.

Art. 9. 1) La présente Convention s'applique sur le territoire de chacune des Hautes Parties Contractantes à tout aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante.

2) L'expression "territoire d'une Haute Partie Contractante" comprend tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

Art. 10. La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume d'Italie à chacun des Gouvernements intéressés.

Art. 11. 1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux Archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur, entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée, quarante-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification. Chaque ratification dont le dépôt sera effectué ultérieurement produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement du Royaume d'Italie de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Art. 12. 1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

3) L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie.

Art. 13. 1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Art. 14. 1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté.

2) Les Hautes Parties Contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies,

protectorate, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

4) Le Gouvernement du Royaume d'Italie notifiera à chacun des Gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

Art. 15. Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, et provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Rome, le 29 mai 1933, restera ouverte à la signature jusqu'au 1^{er} janvier 1934.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention.

航空機地上損害責任條約案 (日佛文)

第三回國際航空私法會議ノ決議ナリ直譯スレハ地上ノ第三者ニ惹起セラレタル損害ニ對スル責任ニ關スル或種規定ノ統一ノ爲ノ條約ナリ

第一條 締約國ハ本條約ノ定ムル規定ヲ實施スルニ必要ナル措置ヲ執ルヘキコトヲ約ス

第二條 (一)航空中ノ航空機ニ依リ地上ニ在ル人及財産ニ惹起セラレタル損害ハ該損害カ存在スルコト及右損害カ該航空機ニ依リ生シタルモノナルコト判明スルトキハ之ニ因リ賠償ニ關スル權利ヲ發生セシム

(二)本規定中ニハ左ノ損害ヲ含ム

(イ)何物タルヲ問ハス航空機ヨリ落下シタル物體ニ依リ惹起セラレタル損害、正規ノ「バラスト」ノ投下又ハ急迫ノ状態ニ於テ爲サレタル投下ノ場合亦同シ

(ロ)何人タルヲ問ハス航空機内ニ在ル者ニ依リ惹起セラレタル損害但シ乗組員ニ關係ナキ者ニ依リ事業外ニ於テ故意ニ行ハレタル行爲ニシテ事業者又ハ

其ノ從業者ニ於テ之ヲ防止スルコトヲ得サリシ場合ハ此ノ限りニ在ラス

(三)航空機ハ出發作業ノ初ヨリ到着作業ノ終マテ之ヲ航空中ノモノト看做ス

第三條 前條ニ規定スル責任ハ損害ヲ受ケタル者ノ過失カ損害ヲ惹起セシメ又ハ之ニ加功シタル場合ニ於テノミ輕減又ハ免除セララルコトヲ得

第四條 (一)第二條ニ掲クル責任ハ航空機ノ事業者之ヲ負フ

(二)航空機ノ事業者トハ航空機ヲ管理シ且自己ノ爲ニ之ヲ使用スル一切ノ者ヲ謂フ

(三)事業者ノ名カ航空機登録簿其ノ他ノ公文書ニ記載セラレサル場合ニ於テハ反對ノ證明アル迄航空機ノ所有者ヲ事業者ト看做ス

第五條 航空機ヲ管理セスシテ事業者ノ承諾ナク之ヲ使用シタル者ハ惹起セラレタル損害ノ責ヲ負ヒ且自己ノ航空機ノ不法ナル使用ヲ防止スル爲必要ナル措置ヲ執ラサリシ事業者ハ右使用者ト連帶シ各本條約ノ條件及限度ニ於テ其ノ責ニ任ス

第六條 衝突シタル二又ハ二以上ノ航空機ニ依リ地上ニ惹起セラレタル損害ノ

場合ニハ右航空機ノ事業者ハ第三者タル被害者ニ對シ連帶シテ各本條約ノ條件及限度ニ於テ其ノ責ニ任ス

第七條 前數條ノ規定ハ航空機ノ事業者カ損害ノ惹起者ニ對シ求償ヲ爲シ得ルヤ否ヤノ問題ヲ豫斷スルモノニ非ス

第八條 (一)事業者ハ各事故ニ付航空機ノ重量一庇毎ニ二百五十法ノ割ニテ定メラレタル額ニ達スル迄賠償スヘキ責任ヲ有ス航空機ノ重量トハ堪航證明書又ハ其ノ他ノ一切ノ公文書ニ掲ケラルル最大積量ヲ有スル航空機ノ重量ヲ謂フ
(二)尤モ事業者ノ責任ノ限度ハ六十萬法ヲ下ルコトヲ得ス又二百萬法ヲ超ユルコトヲ得ス

(三)右額ノ三分ノ一ハ財産ニ對シ惹起セラレタル損害ノ賠償ニ他ノ三分ノ二ハ人ニ對シ惹起セラレタル損害ノ賠償ニ充當セラレ後ノ場合ニ於テハ規定セラレタル賠償ハ被害者毎ニ二十萬法ヲ超ユルコトヲ得ス

第九條 同一ノ事故ニ付多數ノ者損害ヲ受ケ且賠償トシテ支拂ハルル總額カ第八條所定ノ限度ヲ超過スルトキハ各人ノ權利ヲ比例的ニ減少シ全部ニ於テ右

限度ヲ超エサラシムル様取扱フヘキモノトス

第十條 (一)同一事故ニ付損害ヲ受ケタル者ハ事故發生ノ日ヨリ起算シ最大限六月ノ期間内ニ其ノ權利ヲ行使シ又ハ其ノ事業者ニ對シ其ノ請求ノ通知ヲ爲スコトヲ要ス

(二)右期間經過後ニ於テモ損害賠償ハ有效ニ行ハレ得ヘシ其ノ權利ヲ行使セス又ハ其ノ請求ヲ通知スルコトナクシテ前記ノ期間ヲ經過セシメタル當事者ハ分配セラレサル金額ニ付テノミ其ノ權利ヲ行使シ得ルモノトス

第十一條 損害ヲ受ケタル各別ノ第三者カ前數條及第十六條ノ規定ニ依リ各別ノ國ニ在ル裁判所ニ出訴スルトキハ被告ハ自己ノ責任ノ限度ヲ超過スルコトヲ避クル爲右各裁判所ニ於テ請求權及債權ノ全部ヲ計上表明スルコトヲ得

第十二條 (一)締約國ノ領域ニ於ケル登録簿ニ登録セラレタル一切ノ航空機ハ他ノ締約國ノ領域上ヲ航空スル爲ニハ本條約ニ定ムル損害ノ爲前記第八條所定ノ限度ニ於テ公ノ保險機關又ハ航空機ノ登録セラレタル領域内ニテ該危険ニ對シ認可セラレタル保險業者ニ就テ保險セラルルコトヲ要ス

- (二) 各締約國ノ國內法制ハ左ノ各號ノ形式ノ下ニ本條約ノ定ムル危険ニ對スル他ノ擔保ヲ以テ保險ノ全部又ハ一部ニ代フルコトヲ得
- (イ) 公ノ金庫又ハ航空機ノ登録セラレタル領域ニ於テ之カ目的ノ爲認可セラレタル銀行ニ爲サルル金錢ノ供託
- (ロ) 航空機ノ登録セラレタル領域ニ於テ之カ目的ノ爲認可セラレタル銀行ニ依リ與ヘラルル擔保
- 右金錢供託及擔保ハ其ノ表示スル金額カ賠償額ニ依リ減額セラルル虞アルトキハ直チニ補充セラルルコトヲ要ス
- (三) 保險ノ補償金錢ノ供託及銀行ノ擔保ハ特ニ且優先シテ本條約所定ノ損害ニ基キ負擔セラルルヘキ賠償ノ支拂ニ充當セラルルヘシ
- 第十三條 (一) 右第十二條ニ定ムル保障ノ性質範圍及期間ハ公ノ證明書ニ依リ又ハ航空機内ノ文書中ノ公ノ記載ニ依リ認めラルルヘシ右證明書又ハ文書ハ公ノ官憲ノ總テノ要求又ハ一切ノ利害關係人ノ請求ニ對シ提示セラルルヘキモノトス

(二) 右證明書又ハ文書ハ本條約ノ義務ニ關シ航空機ノ地位ヲ立證スルモノトス

第十四條 事業者ハ左ノ場合責任ヲ限定セル本條約ノ規定ヲ援用スルノ權利ヲ有セス

- (イ) 損害カ事業者又ハ其ノ從業者ノ重大ナル過失又ハ故意ヨリ生シタルモノナルコトヲ證明セラルル場合但シ事業者ニ於テ該損害カ操縦運轉又ハ航空ノ過失ニ因リ生シタルコトヲ證明シタルトキ又ハ從業者ニ關スル場合ニ事業者ニ於テ該損害ヲ防止スルニ必要ナル一切ノ措置ヲ執リタルコトヲ證明シタルトキハ此ノ限りニ在ラス
- (ロ) 事業者カ本條約ニ定ムル保障ノ一ヲ提供セス又ハ提供セラレタル保障カ有效ナラス若ハ惹起セラレタル損害ニ對シ本條約ノ條件及制限内ニ於ケル事業者ノ責任ヲ掩フニ十分ナラサル場合

第十五條 多數ノ航空機ノ事業者カ金錢ノ供託又ハ銀行ノ擔保ノ形式ヲ以テ本條約ニ定ムル保障ヲ提供スル場合ニ於テハ右保障ハ供託又ハ擔保カ其ノ航空機ノ總數ニ對シ提供スヘキ保障ノ額ヲ若シ二機ヲ經營スルトキハ三分ノ一ヲ

若シ三機又ハ三機以上ヲ經營スルトキハ二分ノ一ヲ減シタル額ニ達スルニ於テハ一切ノ航空機ニ對スル其ノ責任ノ全範圍ヲ掩フニ十分ナルモノト看做サルヘシ

尙保障カ二機ニ對シ二百五十萬法又ハ三機以上ニ對シ三百萬法ノ額ニ達スルトキハ一切ノ航空機ニ對シ責任ノ全範圍ヲ掩フモノト看做サルヘシ

第十六條 損害賠償ニ關スル訴訟ノ審理ニ付テハ各締約國ノ領域ニ於テ原告ノ選擇ニ依リ被告ノ住所地ノ裁判所又ハ損害發生地ノ裁判所之ヲ管轄ス但シ保險者ニ對シ損害ヲ受ケタル第三者カ直接ニ訴ヲ提起シ得ル場合ニハ之ヲ爲スコトヲ妨ケス

第十七條 (一)右ノ訴訟ヲ爲ス權利ハ損害發生ノ日ヨリ起算シ一年ヲ以テ時効ニ罹ル若シ被害者カ損害又ハ責任者ノ何人ナルカヲ知ルヲ得サリシコトヲ證明スルトキハ右時効ハ被害者カ之ヲ知ルコトヲ得タル日ヨリ進行ス

(二)如何ナル場合ニ於テモ訴訟ヲ爲ス權利ハ損害發生ノ日ヨリ三年ヲ以テ時効ニ罹ルモノトス

(三)時効期間計算ノ方法並時効ノ停止及中斷ノ原因ハ訴訟ノ提起セラレタル裁判所ノ所在地法ニ依リ決定セラル

第十八條 本條ノ定ムル限度ニ於ケル責任ニ關スル訴訟ハ責任者死亡ノ場合ニ於テハ死亡者ノ權利承繼人ニ對シテ爲サルヘキモノトス

第十九條 本條約ニ於テ法ヲ以テ表示シタル金額ハ純分千分ノ九百金ノ六十五半「ミリグラム」ヨリ成ル佛貨法ニ對當スルモノトス右ハ概算ヲ以テ各國貨幣ニ換算セラレルコトヲ得

第二十條 (一)本條約ハ締約國ノ領域ニテ登録セラレタル航空機ニ依リ他ノ締約國ノ領域内ニ於テ地上ニ損害惹起セラル毎ニ適用セラル

(二)締約國ノ領域ナル語ハ本條約ノ目的上該締約國ノ主權、宗主權、保護權又ハ委任統治若ハ權力ニ委セラレタル總テノ領域ニシテ當該地域ノ爲右締約國カ本條約ノ當事國タルモノヲ包含ス

第二十一條 本條約ハ軍事情、稅關用及警察用航空機ニハ之ヲ適用セス

第二十二條 本條約ハ地上ニ惹起セラレタル損害ニシテ其ノ賠償カ被害者ト本

條約ノ條件ニ從ヒ責任ヲ負フ者トノ間ニ締結セラレタル運送契約又ハ勞務契約ニ依リ律セラルルモノニハ之ヲ適用セス
第二十三條乃至第二十八條（航空機ノ假差押ニ關スル或種規定ノ統一ノ爲ノ條約第十條乃至第十五條ト全ク同一ニ付キ省略ス）

**Convention pour l'Unification de certaines Règles relatives aux Dommages
causés par les Aéronefs aux Tiers à la Surface**

Art. 1. Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Art. 2. 1) Le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.

2) Rentrent dans cette disposition :

a) le dommage causé par un corps quelconque tombant de l'aéronef, même dans le cas de jet de lest réglementaire ou de jet fait en état de nécessité ;

b) le dommage causé par une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef, sauf dans le cas d'un acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage, en dehors de l'exploitation, sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher.

3) L'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée.

Art. 3. La responsabilité visée à l'article précédent ne peut être atténuée ou écartée que dans le cas où la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué.

Art. 4. 1) La responsabilité visée à l'article 2 incombe à l'exploitant de l'aéronef.

2) Est qualifié exploitant de l'aéronef toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte.

3) Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

Art. 5. Celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en a fait usage sans le consentement de l'exploitant, répond du dommage causé, et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef répond solidairement avec lui, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention.

Art. 6. En cas de dommage causé à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entrés en collision, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables envers les tiers victimes de dommages, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention. •

Art. 7. Les dispositions qui précèdent ne préjugent pas la question de savoir si l'exploitant de l'aéronef aura ou non recours contre l'auteur du dommage.

Art. 8. 7) L'exploitant est responsable pour chaque accident, jusqu'à concurrence d'une somme fixée à raison de 250 francs par kilogramme du poids de l'aéronef. Le poids de l'aéronef s'entend du poids de l'aéronef avec la charge totale maximum, tel qu'il est porté au certificat de navigabilité ou toute autre pièce officielle.

2) Toutefois, la limite de la responsabilité de l'exploitant ne pourra être inférieure à 600,000 francs, ni supérieure à 2,000,000 de francs.

3) Le tiers de cette valeur est affecté à la réparation des dommages causés aux biens et les deux autres tiers à la réparation des dommages causés aux personnes, sans que, dans ce dernier cas, l'indemnité prévue puisse dépasser 200,000 francs par personne lésée.

Art. 9. Si plusieurs personnes ont subi des dommages dans le même accident, et si la somme globale à payer à titre de réparation dépasse les limites prévues à l'article 8, il y a lieu de procéder à la réduction proportionnelle du droit de chacun de façon à ne pas dépasser, dans l'ensemble, les limites susdites.

Art. 10. 1) Les personnes qui ont subi des dommages dans le même accident doivent faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à l'exploitant dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'accident.

2) Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités; les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

Art. 11. Si différents tiers lésés agissent, en vertu des dispositions des articles précédents et de l'article

16 devant les juridictions situées dans des pays différents, le défendeur peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées.

Art. 12. 1) Tout aéronef immatriculé sur le registre d'un territoire d'une Haute Partie Contractante doit, pour circuler au-dessus du territoire d'une autre Haute Partie Contractante, être assuré pour les dommages prévus par la présente Convention, dans les limites fixées à l'article 8 ci-dessus, auprès d'une institution publique d'assurance ou d'un assureur autorisé pour ce risque dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef.

2) La législation interne de chaque Haute Partie Contractante peut substituer en tout ou en partie à l'assurance une autre garantie des risques prévus par la présente Convention:

a) sous la forme d'un dépôt en espèces effectué dans une caisse publique ou une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef;

b) sous la forme d'une garantie donnée par une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef.

Ce dépôt en espèces et cette garantie devront être complétés aussitôt que les sommes qu'ils représentent seront susceptibles d'être diminuées du montant d'une indemnisation.

3) L'indemnité d'assurance, le dépôt en espèces et la garantie de banque doivent être affectés spécialement, et par préférence, au paiement des indemnités dues à raison des dommages prévus par la présente Convention.

Art. 13. 1) La nature, l'étendue et la durée des sûretés prévues à l'article 12 ci-dessus seront constatées soit par un certificat officiel, soit par une mention officielle sur un des documents de bord. Ce certificat ou

ce document devra être produit à toute réquisition de l'autorité publique ou sur la demande de tout intéressé.

2) Ce certificat ou ce document fera foi de la situation de l'aéronef par rapport aux obligations de la présente Convention.

Art. 14. L'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui limitent sa responsabilité:

a) s'il est prouvé que le dommage provient de la faute lourde ou du dol de l'exploitant et de ses préposés, à moins que l'exploitant ne prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation, ou, s'il s'agit de ses préposés, qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage;

b) s'il n'a pas fourni l'une des sûretés prévues par la présente Convention, ou si les sûretés fournies ne sont pas valables ou ne couvrent pas la responsabilité de l'exploitant pour le dommage causé dans les conditions et les limites de la présente Convention.

Art. 15. Dans le cas où l'exploitant de plusieurs aéronefs fournit la sûreté prévue par la présente Convention sous la forme d'un dépôt en espèces ou d'une garantie de banque, la sûreté sera considérée comme couvrant la pleine limite de sa responsabilité pour tous les aéronefs exploités, si le dépôt ou la garantie atteignent une somme fixée, en réduisant le montant de la sûreté qu'il devrait fournir pour la totalité de ses aéronefs, d'un tiers s'il en exploite deux, et de moitié s'il en exploite trois ou un plus grand nombre. Elle sera de plus considérée comme couvrant la pleine limite de responsabilité pour tous les aéronefs si elle atteint la somme de 2,500,000 francs pour deux aéronefs ou de 3,000,000 de francs pour trois ou un plus grand nombre.

Art. 16. Pour connaître des actions en réparation des dommages sont compétentes dans le territoire de chacune des Hautes Parties Contractantes, au choix du demandeur: l'autorité judiciaire du domicile du défendeur et celle du lieu où a été causé le dommage sans préjudice de l'action directe du tiers lésé contre l'assureur au cas où elle pourrait être exercée.

Art. 17. 1) Ces actions se prescrivent par un an à compter du jour du dommage. Si la personne lésée prouve qu'elle n'a pu avoir connaissance soit du dommage, soit de l'identité de la personne responsable, la prescription commence à courir du jour où elle a pu en avoir connaissance.

2) Dans tous les cas, l'action se prescrit par trois ans à partir du jour où le dommage a été causé.

3) Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

Art. 18. En cas de décès de la personne responsable, l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayants-droit.

Art. 19. Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixantevingt et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Art. 20. 1) La présente Convention est applicable toutes les fois qu'un dommage a été causé à la surface dans le territoire d'une Haute Partie Contractante par un aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante.

2) L'expression "territoire d'une Haute Partie Contractante" comprend, aux fins de la présente Convention, tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

Art. 21. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs militaires, de douane et de police.

Art. 22. La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés à la surface dont la réparation est régie par un contrat de transport ou un contrat de travail intervenu entre la personne lésée et celui auquel incombe une responsabilité aux termes de la présente Convention.

Art. 23. La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume d'Italie à chacun des Gouvernements intéressés.

Art. 24. 1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée, quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification. Chaque ratification dont le dépôt sera effectué ultérieurement produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement du Royaume d'Italie de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Art. 25. 1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

3) L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie.

Art. 26. 1) Chaque des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation, et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Art. 27. 1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur suzeraineté, autorité, ou suzeraineté.

2) Les Hautes Parties Contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur suzeraineté, autorité, ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originale.

3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

4) Le Gouvernement du Royaume d'Italie notifiera à chacun des Gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

Art. 28. Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente Convention, faite à Rome, le 29 mai 1933, restera ouverte à la signature jusqu'au 1^{er} janvier 1934.
En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention.

國際航空私法專門委員會 (シテジヤ)

Le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens
(C. I. T. E. J. A.)

國際航空私法專門委員會(國際空私法會)のことは日本では極少數の人しか知らない。平常飛行機のことには注意して居る人しか知らない夫れすらも平常空法のことをいふ人位のものだ。若し其他の人にして知るとせば餘程の篤志家か又は何かの必要に迫られて仕方なしに調査した人か、或は航空法制研究會の會員位のものであらう。

而し國際航空委員會には日本政府から年々澤山な金を出して居り、又此會は航空界にも法學界にも大切な團體であるから、吾々は此會のことを知つて置く必要はある。殊に又同會から萬國海法會に向けて種々の交渉があり、現に今回も空難救

助條約の原案を作つたと云つて之に關する批評的意見を求めて來たのだから、萬國海法會や日本海法會の會員は勿論一般海法界の人々は少くとも國際航空私法専門委員會のアウトラインは之を知る必要がある。

日本に航空法制研究會といふ會の生れたのは今より殆ど六年前の昭和五年の暮であつた、明治神宮の大鳥居に近き松波博士の別荘で成立したのだ。學者、官吏、軍人、實業家等の十數人より成り毎月一回必ず逓信省航空局の一室を借りて開會し眞摯に地味に航空法に關することを調査研究して居る。

會員は航空局長、航空局監理課長、航空局技術課長、陸海軍の航空部佐官、法制局參事官、司法省書記官、日本航空輸送會社の専務取締役支配人、空法海法の學者等であつて、いはば航空界の一粒選りである。

此會は既に澤山な仕事をした。内閣や逓信省や陸海軍に種々の意見を述べた。博空中運送を商法中に規定するを不可とする意見書を法制審議會に提出した。博愛慈善の特別飛行機を作ることを赤十字社に進言した。尙航空機に因る損害の賠償に關する條約案や其他の條約案を審議し、次で航空機の差押に關する條約案を審議したが、追ては必ず空難救助條約案を審議することにならう。

航空法制研究會は斯ういふ會であるから其會員は何れも國際航空私法専門委員會のことを知つて居る。尙又其會員中には國際航空委員會の會員たる者も居り、國際航空委員會の建議に基き開かれたる政府代表者の航空法會議に日本政府を代表して出席した者も居る。

左に國際航空私法専門委員會のことを數段に分けて説明する。

一 國際航空私法専門委員會の名稱

國際航空私法専門委員會の原語は *Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens* であつて六個の語から成る。而し一々此の長名を繰返すのは不便だから其會自ら之を略して屢シテジャ (*Oleja, C. I. T. E. J. A.*) と云つて居る。六語の各から頭文字を一つ宛取つて綴作した語で洵に叫び易い略字だ、恰も日本の商慣習に於て松田源三郎を松源、竹田定右衛門を竹定と稱し或は伊谷屋助七郎をイスケと略稱するに似てゐる。航空のことは成るべく略稱符號を以て示すを適當とするから、航空團體の名も自然と此んな略號になる譯である。此點に於て國際航空私法専門委員會は萬國海法會に優つてゐる、萬國海法會には *Comité maritime international, International maritime Committee* に對する *Comi* 若くは *Ime* の略號がない、一種の賣買契約には近頃佛語の *caf* 英語の *oil* を生じて長き名稱の取引を略示すとすれば萬國海法會でも三字名の略稱を作るが善いが、何ういふものか未だ付いて居ない、或は海のことば空程に急を要せないからかも知れん、又或は萬國海法會の *Comité Maritime International* は僅かに三語の短名だから一々繰返すも面倒ではなく、國際

航空私法專門委員會のやうな長名とは異なる故かも知れん。

尙航空界には *Cina* と略稱する *Commission International Navigation Aérienne* もあり、譯して國際航空委員會と云つて居る國際航空私法專門委員會とは密接の關係があるから一寸説明する。

國際航空委員會(其實質は國際航空公法委員會)は一九一九年に生じた公けの團體である、一九一四年から一九一八年まで続いた世界戦争が終つて一九一九年國際聯盟を生じ其聯盟の下に、日本を初め英米佛伊等二十七ヶ國の代表者が會合して國際航空條約 (*Convention International de navigation Aérienne*) を作つた。夫れと同時に常設の國際航空委員會 (*Commission International Navigation Aérienne*) を作りて之を國際聯盟の下に置きて航空公法及び航空規律に關することを議決せしむ。

此會の創立總會たる第一回の會議は一九一九年開かれ夫れにて議決した航空條約は既に多數國に採用せられ條約として成立する外、或國々は之を國法とした、英國及び瑞西は一九二〇年に、伊、獨、瑞は一九二二年に、諸國は一九二三年に、佛蘭西は一九二四年に國法とし諸國相次で做ひ日本亦然りだ。

此 *Cina* を國際航空委員會と公譯して居るが *China* を國際航空私法專門委員會と譯すれば之に對して國際航空公法委員會と稱するは合理的である。

二 國際航空私法專門委員會の成立

國際航空私法專門委員會は一九二六年五月十七日巴里に成立した。創立者は日本を初めとして英米佛伊等の諸大國及び二十八個の中小諸國であつて支那やモ

ナゴも其中に在り獨逸亦其中に在る。

此會の成立したのは一九二六年だが、其思ひ付きは一九一九年前述の國際航空委員會の出來た時だ。

國際航空委員會は航空の公法紀律等を議決したが航空機の所有權質權等や損害賠償の責任の如き私法關係のものは議せなかつた隨て其際委員中此の如きことを議する會を設立すべしと云ふ者もあつた、而し夫れは公けの議に上ぼらずして止んだのは遺憾である。

其後三年を経て一九二二年に至り國際聯盟の交通委員會之に關する意見を公けにし、航空に關する諸國の私法規定が區々たるに於ては國際航空に非常の不便を來たすから之を統一せねばならぬ、速かに統一に着手せねばならぬ、ぐずぐずする中に諸國が銘々自分勝手の法律を作るに於ては之を改正させて統一することは非常に困難である。現に海法は諸國區々になつて困つて居るのだから空法は其轍を履むべからずと唱へた。

之に應じて一九二三年、國際商業會議所は、倫敦に開ける *Congrès International de l'Air*

de Londres に於て Droit privé Aérien の統一を唱へ、比律悉及び羅馬に開ける萬國議員商法會議も同一のことを唱へた。又一九二四年六月國際航空聯盟は、國際航空の法律委員部は、國際航空發展の爲め各國の法規を統一することを有益と認む、殊に運送人の責任に關するものにおいて然りとす、仍て本聯盟會議は佛國政府の之に關して盡力せんことを望むと建議した。

佛國政府はもとく航空私法の統一を希望して居るものである。既に此建議の出づるに先ち一九二三年諸國に對し航空私法會議を開く廻状を送つた程だから此建議に依りて一層の熱心を加へた、尙又他の諸會議や學者實業家の建議及び希望があつたから之に應じて種々盡力し、其結果一九二五年十月巴里に第一回の私空法會議 (Premier Conférence de Droit Privé Aérien) を開いた、其會には四十三ヶ國の代表者集まり十月二十七日より十一月六日まで十日間種々のことを審議し、其中には國際航空運送人の責任に關することもあつたが其の事は別に説くとして、國際航空私法專門委員會を創設することを諸國政府に建議することを決議した、其建議案の概要左の如し。

空中運送人の責任に關する多くの問題を見るに、何れも重要にして且速かに解決を要するものなり。然れども何れも法律的諸難問を含むを以て速かに専門家の委員會 (Comité) を作り、其會をして本會の繼續事業として之を研究せしめ度し。其委員會は一定数の委員より成り委員會の在所は巴里たるべし。本會は佛國政府の勞を執りて、本會に代表者を送れる諸國政府と協議せられんことを望む。

一九二五年の私空法會議は此の如く國際航空私法專門委員會の創設を望み、同時に其委員會に於て調査研究すべき問題をも示した、其問題は航空機の生ぜしめたる損害の賠償、強制保險、航空機の登記、所有權質權等、航空機の差押、航空機の Location、空中衝突、操縦士の法律上の位地、レツトルド・ボアチュール (Lettre de voiture)、航空機の國籍の九個である。

私空法會議は將來の國際航空私法專門委員會をして此等の法律問題を研究せしめ、一應の研究終りたる後原案を作成して諸國諸人に示し、議論の大凡纏まりたる後更に適當の原案を作りて諸國の政府委員を招集し、以て第二回の私空法會議を開きて官的に之を審議せしむべしと云ふ意見である。

此れは私空法會議の眞の意見である。表面上は國際航空私法專門委員會をして

種々の私法問題を調査研究せしめ、時々其結果を諸國政府に通報せしむべしと云ふに過ぎないが、夫れは多くの異議の生ずるを避ける爲めであつて、眞の意見は此んなことに止まらない。

佛國政府は私空法會議の意見を採用して國際航空私法専門委員會の設立に盡力することになり、一九二六年一月二十三日外務大臣の名を以て諸國政府に廻狀を出し、國際航空私法専門委員會を創立する爲め代表者を派遣せられんことを依頼した。

廻狀の全文は長いから要領丈を示す左の如し。

一九二五年十月二十七日より十一月六日に掛けて開會した國際私空法會議は「多くの法律上の問題(前記九問題を示す)を繼續して調査研究せしむる爲め常設の委員會を建設せんことを望む、其建設に關しては佛國政府宜しく諸國政府と協議せんことを望む」と決議した、仍て佛國政府は此希望に應じ貴國に御相談する次第である。其作らんとする委員會は空法法典の原案を作成する會に非ずして唯私空法に關する問題を調査研究し時々其結果を諸國政府に通報して諸國法規の統一に資し空法法典の進展に資せんとするに過ぎない。

一九一九年十月十三日に出來た常設の國際航空委員會(シナ)あるも、此會は公法紀律のことを決議して關係諸國を拘束するものであつて私法には手を出さないか

ら、私法を研究する常設の委員會を必要とするのである、其會は調査研究の委員會であつて何者からも獨立し又其決議や意見は決して何國をも拘束するものでない、何國の主權をも害せざる純然たる調査機關である。

佛國政府は諸國政府の此委員會の創設に賛成せんことを望む。幸に賛成を得るに於ては本年五月十七日巴里に於て、其創立總會を兼ねる第一回の會議を開きたし、就ては貴國を代表して來會せらるる人名を至急御通知ありたし。

ざつと此んな意味のもので、諸國駐在の佛國大使公使をして各駐在國政府に提出せしめた。

諸國政府の多數は異議なく此招請に應じた、何となれば此事は自國代表者等が一九二五年の國際會議に於て決議し佛國政府に此招請を依囑したるものなればなり、故に何國の政府も特別の事由なき限り之に應ぜない譯に往かないのだ、米國の如く國際會議に加はることを嫌ひ其理由として夫んなものに這入つては米國の主權を害するからと云ふ國も、佛國の廻狀に、此會は何國の主權をも害せざる純然たる調査機關である」と斷つて居り又同會は眞に *L'organe juridique purement consultatif et indépendant, tant dans sa méthode de travail que dans son fonctionnement* であるから米國も此招請に應じた。

不審かしきは一九二五年の會議に國際航空私法專門委員會を設立することに一致した國の数は四十三なるに此招請に應じたのは二十八國だ、他の十五國は何うしたのか何ういふ譯で應じなかつたのか、彼等の代表者は先きの會議に於て出駄羅目に彼の案に賛成したのか、又代表者は眞面目に賛成したのだが本國は之に應ずるのは嫌やだつたのか、尙又其應ぜないのはそんな會は無益といふのか有益でも會費を出すのは嫌だからか、或は又自分達は入らなくとも有力な國で之を作り自然と勞せずして其惠に浴することが出来るからと思ふのか、其理由は判然せないが四十三國中二十八國のみ佛國政府の招請に應じ他は應ぜなかつたことは事實である。

而し佛國政府の招請に應じた國は英米日獨伊の五大國と白蘭西、丁瑞西、瑞典等の中等國と、南米の秘爾秘露等であつて所謂 *La quasi totalité du monde civilisé était représentée* であるから事實に於て世界的と云つてよい、此二十八ヶ國の代表者が巴里に會合して一九二六年五月十七日國際航空私法專門委員會を設立したのである。

十五の不應國中、歐羅巴の塊太利、葡萄牙、ユーゴスラフ、リユクサンブルグ及び亞

米利加の墨西哥、アルゼンチン、コロンビヤ及び亞弗利加の埃及、合せて八ヶ國が後に加入したから、殘る所は五國である、或は此中にも今日までに加入した國があるかも知れない。

三 國際航空私法專門委員會創立總會出席者

國際航空私法專門委員會(シテジャ)設立の際二十八ヶ國が代表者を送つたが其代表者は大抵第二流の人物であつた。

此會の性質上大政治家や外交官が來る筈はないが、専門學者中でも大學者は來なかつた、世界に有名な空法學者は多く出席せなかつた、此れが若し主として領空問題とか逼迫せる軍用飛行機の國境侵入問題を議するとなれば或は有名な國際法學者達が多く來たのだが、何分問題は地味な私法上のことである、創立總會たる第一次會議の議題は空中運送に於ける運送人の損害賠償の責任であるから國際法學者が多く來る筈はない。然らば民法商法の大家が多く來たかといふと夫れも來ない。彼等は航空法のことには手で手を延ばして此會に來ることはしなかつた。之に反して海法學者は來た、海法學者は空法をも研究するからだ。海と空とは大に似て居る海法と空法は大に似てゐる。海法は兄なり空法は弟なり空法を研究

するには海法を學ばざるべからず。海法學者にとつては空法の研究は他の學者よりも比較的容易だ。領空のことは領海を知る者にとつて研究し易い。海船のことを知れば空船は知り易い軍艦の法規には軍用飛行機に適用し得るものは多い。航路の文字は航海と航空に共通であり、發航、着航亦兩者同一の文字が用ひられる。船主と機主は大に類し、船長と機長亦大に類して居る。仍て海法學者中には空法學者多く、國際航空私法専門委員會に出席した佛人リペールの如きは海法學者にして空法を研究する者である。海法を通ほして容易く空法を研究した人である。實は筆者の如きも海法から空法に入つて兩者を兼ね學ぶ者である。茲に此論文を書くのも畢竟さうした關係からだ。

此ういふ次第で國際航空私法専門委員會の創立總會に出席した人は大抵無名の士だ、例へば獨逸のリヒター博士、ベゲルト博士、リーゼ博士と云つた所で殆ど知る人はあるまい。彼等の肩書を示して、甲は獨逸司法省局長、乙は交通省參事官、丙は司法省書記官だと云つた所で矢張り知る人はない。又英國からはデンニスが出たが氏はサー・アルフレッドだと云つた所で知る人なし又英國から其外に大藏省

の Assistant Treasury Solicitor ブラウン及びノリス大佐が出たと云つても世人は無關心である。亞米利加からはイデ君といふ在巴里米國大使館附の飛行機係が出たといつた所で日本人の様な名だと思ふ丈で此イデ君を知つて居る人はない、其他何の國の代表者も同巧異曲だ。我國からは祝島男君が出席し同君のことは私は克く知つて居る、同君は在巴里大使館にオフィスを持つて調査研究し其職に精勵從事せらるることに對して感謝してゐるが、外國人の多數は祝君を知らない。英米獨日の如き大國の出席者すら然りだ、況んや他國の者をや。白耳義の辯護士ボス、和蘭の辯護士ミュラー、瑞西の辯護士ピッタードと云つた所で知る人はないだらう、ユーゴスラブから四人の代表者を出したが筆者は曾て其一人の名をも聞いたことはない、他の人もさうだらうと思ふから茲に其名を擧げない、瑞典からはウプザラ大學教授エングスツローマーが出て居る、此人の名は日本の學者中或は知る人あるかも知れぬが筆者は聞いたことはない、筆者は嘗てウプザラ大學へ行つて國際法教授ランデン(國際聯盟に於て日本に反抗した人)其他の多くの教授に面會したがエングスツローマー教授には面會せなかつた、歐洲諸國すら然り

況んや南北亞米利加の諸國をや、何れも無名の人を出し、而も大多數は巴里滞在の大公使館參事官、書記官、館附武官で間に合せたのだ。支那からは二人出たが一人は巴里公使館の一等書記官、他の一人は在海牙支那公使館一等書記官だ、漢字は何うか知らないが、佛字では一人は *Sei-Ton-Yia* 又一人は *Wang Yatsse* だ、此く書つても其如何なる人かは判らない。

此の如く多數の無名人を肩書附で示したのは、一は以て國際航空私法專門委員會成立當時の情況を示す爲め、又一は筆者こそ知らないが、他の人は知るならんと思つたからだ、甲氏は飛行機に關する權威で、乙氏は將來大に有望の者かも知れない、他日彼等の出世したとき彼れ此れ思ひ合はす爲めの捨石とする主意もある。一般に此の如くなるに反し佛伊は割合に知名の人を出してゐる。

佛國は主催國のこととて五人を出席させた。其筆頭は前航空大臣ローラン・アイナック (*M. Laurent Eynac, Député, ancien Ministre de l'Air*) である。次で巴里大學法學部教授ラブラデー、同リペールである、其外は航空省民事航空局次長ビバント及び外務省國際局附ピローだ、此中前航空大臣は經歷と貫録とから來たのだ。又最

後の二人は職務關係より來り役を罷めれば此んな會議には無關心になる人だ、而し二人の教授は立派な者だ、リペールは海法を學びて後空法を學んだが最早一廉の空法學者になつて居り、先き程國際航空私法專門委員會から萬國海法會に送つて來た空難救助條約案の起草者はリペールである。筆者は此人と長く相知り、殊に一九二四年比律悉に於て諸國の代表者が船主責任制限條約、船荷證券條約及び船舶抵當權條約の諸案を議した際には議席を隣合はせて甲論乙駁した中だ、尙又爾後各自の著書や論文を交換して居るから克く其學力を知り佛蘭西政府が此人を國際航空私法專門委員會の創立總會に出席せしめたことを良いことと思つて居る。

又佛蘭西政府がラブラデー (*M. de Lapradelle*) を出席せしめたことも可なり。氏とは一九三一年(昭和六年)六月初めて巴里で面會した同年六月巴里に行つたとき他日我日本に航空法制研究會を設立する參考として佛國の航空學會のことを聽きたい、又國際航空私法專門委員會(シテジャ)の有力なる會員と會ひたいと思ひ、祝島男君や今の條約局長當時の大使館參事官栗山茂君等の盡力に依つて氏に二三

度面會したが立派な學者だ、夙に空法の研究に従事し自ら國際空法會の會長となりて諸國の學者と共同的の研究を爲しつつある、其點に於てリペールの初め海法を専攻し後商法民法に擴げ後又斜轉して空法に入つたのとは趣きを異にして居る。故に佛國がリペールを國際航空私法專門委員會創立總會に送つたことを適當とすればラブラデルを送つたことは一層適當である。

筆者は豫てから日本に航空法學會を作りたいと思つて居つた、其譯は、在ジュネーヴ杉村陽太郎氏から、先生等が盡力して航空法學會を作つては如何ですと言ひ來り、又外務省に向けて日本にも此種の會を作つては如何と云ひ來り、外務省より其趣きを筆者に轉送して呉れたからだ。然らば外務省も杉村君も何故そんな事を云つて來たかと云ふに、恐らく筆者が帝國大學に於て早くから空法を講義したからだらう、明治四十五年頃から時々空法のことを講義し大正二年には既にモーレスフハーマン式の飛行機に乗つて研究した、暫らく陸軍の所澤飛行學校へ行つて飛行學の講義を聽き大正四年飛行機法論を著述したのだ、又「海法と航空條約」を著して空法には多く海法の規定を準用すべきことを説いた。又空中運送に關する多くの論文を發表した、仍て空法の研究に熱心な者と思はれたからであらう。殊に直接の動機は一九二三年(東京大地震の年)瑞西のジュネーヴに行つて杉村君の奮闘せる交通會議に臨み、海運や港灣の討議に關して聊か助力し、其際「交通のこと」に就ては大に空法を研究せねばならぬ、自分も少しばかり研究したが、此んなことでは逆も足りないから將來うんと勉

強する、又此の如き研究は各人が銘々孤獨に行る丈では甘味く行かないから會を作り、熱心家が會合してやらねばならぬ」と云つたから、杉村君は其事を記憶して居つたのだらう。

此様な次第でかね／＼航空法制研究會の設立を希望し、佛國では航空法の研究は最も盛んにして、巴里丈けにも種々の航空會がある、其上一九二六年には半官半私の國際航空私法專門委員會を生じ、此外に又學者は全く私的の空法研究會を作つて居ると聞いたから、一九三一年佛蘭西へ行つたとき十分に視察調査せんと欲し、大使館へ行つて祝君や栗山君に話した所、尤もだと云つて呉れ、其盡力で佛國の有名な航空法學者と一席會合することになつた。

一九三一年六月二十九日、巴里のコンコルドのレストラン、ローランに於ける午餐會に佛國空法界の有名な人々を招き、當方からは栗山、祝兩君と筆者の三人(芳澤大使倫敦行にて缺席)出席し、佛人側は六人で何れも有名な人々だ、其中にリペール君もラブラデル君も居り、ラ氏には其處で初めて面會したのである。

會合の目的は懇親を結ぶ爲のみでない、主とする所は寧ろ佛國に於ける空法研究のことを聽くにあつた故に食事前種々質問し食事後又多く質問した。會議通のロペール氏(氏)のことは又別に書く、種々の航空會議に關して語り、リペール氏は海法會議と空法會議の區別や國際航空私法專門委員會の組織行動等に關して語り、ラブラデル氏はリペール氏の語る所を補ひ更に又自己の會長たる國際航空法學會のことに關して説明して呉れた。

佛蘭西に次では伊太利だ。

伊太利は主權國たる佛蘭西よりも多くの代表者を出した七人だ、筆頭は *Conseiller*

d'Etat, Ministre Plenipotentiaire Honoraire のジャンニニだが、此人は海法や國際法で有名な羅馬大學教授ジャンニニとは別人だ。次で Jules 官立大學教授ゴグリオロが居り、又ネロと云ふ面白い名の伊太利大使館參事官も居る。他は伊太利航空省民事航空局長、航空局課長及び辯護士連である。最も光つて居るのは伊太利空法會理事、大學教授辯護士アムプロシニ (Ambrosini) である。彼は國際航空私法専門委員會の爲め茲に説く空中衝突條約案の原案を書き、同じく空難救助條約案の原案を書いた佛蘭西のリペールと對立して居る。

國際航空私法専門委員會創立總會の出席者は如上の人々であつた。現在の會員は誰かといふと知らない、創立當時の會員中今も尙會員になつて居る人もあらうが判つきり分らない。航空官や外交官として會員となつた人々は其官職を去ると共に退會し、後任者は *ex officio* の形で會員になつて居るだらう。之に反し空法學者其他専門の點より會員と成つた人々は、大抵其儘會員に止まつて居るだらう、現に前記の佛のラブラデルやリペール、伊のアムプロシニ等は、今も此會の爲めに調査研究して居る。

四 國際航空私法専門委員會の規則

國際航空私法専門委員會の規則は十五ヶ條である、其中第十五條は *Disposition Transitoires* だから實質は十四ヶ條だ。一々精密に直譯する必要もないから大要に止める。

- 第一條 本會ノ會長ハ各會議毎ニ之ヲ選舉シ次ノ會議マテ會長ノ職務ヲ執ル
- 第二條 副會長ハ本會ノ諸委員會ノ會長ト爲ル(委員會ノコトハ後ニ示ス)
- 第三條 會員ノコト
- 第三條 書記長ノコト
- 第四條 委員會ハ其會長及ヒ各問題ニ關スル報告者 (Rapporteurs) ヲ定ム
- 報告者ノ職務ノコト
- 第五條 會長ハ本會ヲ招集ス、報告者ノ報告ヲ聽キ其報告ヲ審議スル爲メ小委員會 (Sous Comité) ヲ招集ス
- 第六條 小委員會ハ五人ヨリ成リ其中ヨリ委員長及ヒ報告者ヲ選定ス
- 第七條 本會ハ前條ノ報告ヲ聽キ條約ノ原案 (Projet de Convention) ヲ承認シタル後佛國政府ニ之ヲ通知シ同政府ヲシテ國際私空法會議 (Conférence Internationale de Droit privé Aérien) ヲ開クコトヲ諸國政府ニ通牒セシム
- 第八條 經費ノ豫算ハ書記長其原案ヲ作りテ本會ニ提出ス
- 本會ハ各國ノ負擔部分 (Quotes-parts à payer par chaque Etat) ニ關シ意見ヲ問フコトヲ得
- 第九條 書記長ハ本會ノ會計ニ關シ責任ヲ負フ書記長ハ諸國ノ負擔部分 (quotes-

parts des Etats)ノ支拂ヲ受ケ必要ノ費用ハ小切手ニ依リテ(par cheque)支拂フ

毎年三名ノ委員ヲ指名シ書記長ノ會計ニ關スル行爲ヲ調査セシム

第十條 豫算ハ金フラン(Franc-or)ニテ定ム

第十一條 聯盟諸國ノ離出金ハ毎年一月一日之ヲ請求ス、金フランニ依ル、諸國ノ

單位ニテ定マルモノハ之ニ換算ス

第十二條 新加盟國ハ締盟國ノ例ニ倣ヒテ離出スヘシ

第十三條 締盟諸國ノ離出金ハ國際航空私法專門委員會ヲ受取人トシテ書記長

ニ送付スヘシ

第十四條 La Comptabilité ハ毎年 Commission de Verification des Comptes vérifiée セラルヘ

シ 經過規定(Disposition Transitoires)

第十五條 本則改正ノコト

五 國際航空私法專門委員會の部と其仕事

國際航空私法專門委員會は四個の委員部を設けて調査研究を分擔することにして居る。其各部の委員長、分擔事務及び各部が創設以來爲したる仕事は左の通りである。

第一部

委員長はジャンニニ(Giannini)で委員長を合せて委員の数は十四名である、報告者

は Richter 副報告者は Riese だ。其他の委員は Sir Alfred Dennis, Strobele 等である。佛國巴里大學教授ラブラデー爾此部に屬す。

此部の分掌は(一)航空機の國籍(Nationalité des aéronefs)(i)登記(Registre aéronautique)(ii)所有權、共有權、製造、移轉、(四)物權、質權、先取特權及び差押である。

此部は一九二六年五月のシテジャ第一回會議に於てジャンニニを委員長、リヒターを報告者に選定し一九二七年より質權、先取特權、抑留權及び物權に關する諸國法律の抵觸に關する調査を爲し之に關聯して所有權及び共有權のことを研究した。一九二七年、一九二八年、一九二九年に報告者の提出したる意見書を調査し又一九二九年航空機の登記に關する私法上のことを調査した。

一九三〇年十月六日より八日まで、ブタベストに開きたる國際航空私法專門委員會第五回會議にジャンニニは航空機の所有權及び登記、リヒターは質權及び先取特權に關する條約案(Avant-projet de Convention)を提出した。其際リヒター自ら同案は未だ十分に熟せざるものと附加した。一九三一年五月此部はリーゼに託するに航空機の差押に關する報告を以てした。

第二部

委員長はリペール (Ripert) で委員長を合せて委員の数は十二名である、報告者は Vos 一人のみ。委員は Richter, Sir Alfred Dennis 等である。

此部の分掌は(一)運送の制度(Régime)(二)運送状 (Lettre de voiture) (三)物品及び旅客の expéditeurs に對する運送人の責任(四)投荷及び共同空損 (avarie commune) (五)航空機の賃貸借 (Location) である。

此部は一九二六年五月の國際航空私法専門委員會に於て、ゴルスキ (Gorski) を委員長に、ボスを報告者に選定した。其時から一九二七年にかけて運送状に關する調査を爲し一九二七年十一月報告者をして更に航空運送人の責任を調査せしめた。一九二八年委員長ゴルスキ死亡しリクサンブルグ代表アルント (Arendt) 代りて委員長となる。

一九二八年五月二十四日より二十八日にかけて開かれたる國際航空私法専門委員會第三回會議は國際空運に於ける運送人の責任及び空中運送状に關する條約案を採用した。此條約案は、國際航空私法専門委員會の決議に依り佛國政府に送

附し、同政府より諸國政府に送付し、一九二九年十月四日ワルソーに第二回國際私空法會議を開く事由となつた。此原案はワルソー會議に於て議決せられ、Convention pour l'unification de certaines règles au transport aérien と成つて二十三ヶ國に調印せられ今諸國に批准せられつつある。

此條約には日本も調印し、今は批准の爲めに研究しつつあるのだ、航空法制研究會は昨年初より之を審議し、毎月一回必ず會議を開きて熱心に討議し七月下旬漸く一應の審議を終つた。

一九二九年五月ボスをして空中運送、リペールをして共同空損を調査せしむ。

一九三一年、アルントがリクサンブルグ代表者たること止み、從て委員でなくなつたから其代りとして五月二十八日リペールを委員長とした。

第三部

委員長はミュラー (W. Muller) で委員長を合せて委員の数は十八名である。四部中最大のもので報告者は三人居る。正報告者は Ripert, Ambrosini の二人、副報告者はビーバント (Vivent) である。委員には Riése, Vos, Sir Alfred Dennis, Engstromer 等が居る。

此部の分掌は種類の數に於て少ないが量と質に於て非常に大だ、且解決の困難なる問題を持つて居る。曰く(一)第三者に對する損害賠償の責任(二)其責任の制限(三)保險である。

此部は一九二六年五月の國際航空委員會第一回會議に於て、ミュラーを委員長に、アムプロシニを報告者に選んだ。

一九二七年アムプロシニをして地上の第三者に生ぜしめたる損害賠償の責任に關することを調査せしめたが、引續いて航空機の飛行場に加へたる損害賠償及び空中衝突のことも調査せざるを得ざるに至つたから、夫れをも調査せしむることにした。一九二七年四月保險問題を調査せしむる爲め第二報告者としてコスタ(Costa)を選定した。一九二八年及び一九二九年委員會は報告者の調査した事情其他に關して研究した。

國際航空私法専門委員會が一九二九年五月六日より八日まで第四回會議を巴里に開いたとき、此部は、アムプロシニの起草した地上の第三者に生ぜしめたる損害賠償の責任に關する條約案を提出した。此賠償責任に關しては一方に無限責任

主義あり他方に金額制限主義ありて其何れを採るかは問題である。シテジャ會議はアムプロシニ起草の原案を一條毎に詳細に審議する方針を採り一括的議決をなさなかつた、種々審議したるも議決を得るに至らずして止み、此部をして更に調査して適當の原案を作らしむることにした。此部は又此シテジャの第四回會議に保險に關する原案を提出したところ其主意採用せられて會議に列席せる各員何れも本國に歸りたるとき其政府に對し旅客保險及び地上の第三者に加へたる損害賠償の責任保險に關して注意を怠らざる様申告すべし」と決議した。保險問題は難問である。之に關する世界の法規を統一することは容易でない。而し此部は益々努力して本問を調査研究する。

此部はアムプロシニをして損害賠償の問題に關し調査せしむることとしたが、彼は大に勉強して原案を作つた、仍て一九三〇年十月ブタペストに開きし國際航空私法専門委員會第五回會議に之を提出した。其原案は一般に *tres elevé* の有限責任を認め、過失の場合には無限責任とすることにしたのだが、首尾克く會議を通過した。仍て例の如く佛國政府を通じて一九三一年二月二十一日之を諸國政府に

送付し以て第三回國際私空法會議を開く事由とした。國際私空法第三回會議の結果此部に於て左の二事を調査することになった。

- 一 航空事業主(exploitant)に與ふべき保障の問題、擔任者はビバンド及びアムプロシニ

- 二 航空機救助 (Sauvetage des aéronefs amerris) の問題、擔任者はリペール。

第四部

委員長はパニー (Arturo Panie) で委員長を合せて委員の数は十三名である。西洋人としては感心に十三の數に捉はれなかつた。報告書はバビンスキー (Babinski) である委員長も報告者も無名の人だ、調べたところパニーは巴里駐在のメキシコ總領事であるから役を罷めれば退會するだらう。或は今頃は最早退會して居るかも知れぬが一九三一年には第四部の委員長であつたことは確かだ。又報告者バビンスキーは波蘭の高等商業學校の先生で同國外務省參事官を兼ねてゐる人だ、此人は委員長より長持ちすると思ふが而し一九二六年シテジャ設立のときの波蘭代表者は他の人であつて氏は途中に代つたのだから或は氏も亦長續きはし

ないかも知れない。高等商業學校教授の資格で來たのなら巴里大學教授リペールやラブラデルの如く長く續く可能性はあるが兼外務省參事官の資格なら迅かに去る見込の方が多い、委員長と報告者は此ういふ人だが委員にはリーゼーやボスが居る。

此部の分掌は(一)航空機乗組員の法律上の地位(二)人の災害及び保險(三)旅客の制度(Régime) (四)航空機上の行爲に適用する法律である。

此部は一九二六年五月の國際航空私法專門委員會第一回會議に於てパニーを委員長に、チーフエリー (Thiebery) を報告者に選んだ。

此部は殆んど何事をも爲さない。此部の報告者なる白耳義の飛行家チーフエリーは白耳義からコンゴに飛行中死んだから其代りにバビンスキーを選んだのだ、彼をして或原案を起草せしめたが十分でなかつたから採用せず尙克く調査研究せしむることにした、何といつても波蘭の高等商業學校の先生にして、佛のリペール、ラブラデルや、伊のアムプロシニ等とは段が違ふ。

第五部

此部は會計検査部 (Commission de Vérification des Comptes) にして國際航空私法專門委員會の會計事務を監督する、委員長は伊太利の前代議士辯護士パニ (Felis Paniel) で委員長を合せて僅かに三名である。他の二人中一人は獨逸交通省參事官ウエゲルト (Wegerdt) 他は西班牙航空局事務官ペパス (Pepus) である。此部は書記長の提出する豫算を審査し又後に決算を審査する。

六 國際航空私法專門委員會の委員評

國際航空私法專門委員會(シテジャ)は四個の委員部を設けて夫れ々調査研究を擔任せしめて居るが委員部には何國人が多いか、又夫れよりも大切なことは何國人が重きを成して居るか。

何といつても佛蘭西は第一である。一般文化の點からいつても、航空機發達の點からいつても、且又シテジャの所在地たる點からいつても、更に又シテジャの仕事は常に佛國政府を通じて諸國政府に通ずること恰も萬國海法會の仕事は白耳義政府を通じて諸國政府に通ずると同様である點からいつても佛蘭西人が重きを爲して居るは當然である、佛のリペールは第二部長だ。

次で伊太利である、伊太利の古代より現代に至る文化の程度、現在に於ける航空機發達の情況、佛蘭西との權衡上此くなるべきである。尙又伊太利はシテジャの設立に大に力を入れ創立總會には佛國の五人に對して七人の代表者を送り而も他の諸國は大抵御座なりの人を送れるに反し伊太利は粒の善い人を出して居る、仍て成立後の委員會に勢力を占めるのは當然である伊のジャンニニは第一部長である。

第三部長は和蘭の辯護士ミュラーであるが此れは一寸合點が行きかねる寧ろ白耳義のボスを持つて來さうなものだ、而しボスは多くの委員部に入つて種々活動して居るから夫れで理合せが附く、第四部長にメキシコ總領事パニを持つて來た理由の不明なること前述の通りだ。

然らば各委員部の報告者は如何にといふに、此れ亦佛伊人に多い。而し獨逸からリヒターやリーゼは諸所に出て居る、獨逸の如き大國にして且航空機の大に發達した國から一人の部長も出さないのは不思議であるが獨逸はベルサイユ條約で軍用飛行機を禁ぜられ隨て凡て非軍用物のみだから法學の研究も自ら一方に偏

する道理であり、少くとも表面上此くならざるを得ないから軍事非軍事の兩方面に互る知識を要する委員部の部長には適せないと思はれたのかも知れない、尙又獨逸が凡ての國際會議に入り出したのは他國に後れて居るから自然と勢力がないのだ、獨逸自ら夫れを知つてか其代表者には位地も低く名聲も揚つて居ない人を出して居る。

他の諸國の委員に關しては多く語るを要せない。米國も位地の低い人ばかり出し、夫れも巴里に居合せたから出すので出る人自身すら本氣でない。

不思議なるは英國だ、英國は米國と異つて三人の委員を出し、殊に首席としてデニス (Sir, Alfred Dennis) を送つて居る、然るに他の二人は勿論首席代表者も何部長にもならない又報告者にもならない、其代り四部共委員として顔を出して居るが、英國の如き大國の代表者が何部の部長にもならざるは不思議だ。シテジャに於ける英國の勢力は全般的に薄いのか或は其代表者は部長は面倒だといつて逃げるのか。

國際航空私法専門委員會の創立會員にして一九三一年までに死んだ人を示す。

- 有名な人でないから、何年何月何所で生れた等や、其他詳しき履歴は省き何時死んだか、又何んな人だつたかを略示するに止める、三人だ。
- 一 ゴルスキー (Gorski) は波蘭の代表にして一九二八年死んだ、六十六歳だ。一九二六年シテジャ設立の際第二委員部の部長となり、又シテジャ全體の副會長であつた。法學博士でクラコフ (Cracovie) 大學の商法及び民法教授である。
 - 二 シュマウス (Schmaus) は、チエツコスロヴァキヤの代表にして一九二九年死んだ。五十八歳だ。シテジャの専門委員たる外シナの専門委員でもあつた。法學博士にして工務省の局長である。
 - 三 チーフネリー (Chiffery) は白耳義の代表にして一九二九年コンゴで死んだ、三十七歳だ。若くて氣の毒だ。第四部の報告者であつた。法學博士にして豫備飛行大尉だ、辯護士をやつて居つたが或事件に關し白耳義からコンゴへ飛行して不幸彼地で斃れた。

最後に國際航空私法専門委員會の書記長に關して一言する、此んな會では大抵のことは書記長がやるが殊に此會の如き常任會長なきものにありては萬事書記長が責任を以てやるのだ、従て其人は學問もあり又精力旺盛の人でなければならぬ。白耳義に始めて萬國海法會を生じたとき其書記長はアントワープ辯護士ルイ・フランク氏であつたが克く會長を助けて會務に執掌した。後進んで會長となりまた白耳義に於ける位置としては拓務大臣となり次て白耳義銀行總裁となり、今其

總裁の現職に居る。又英國に於て國際船主會議を創立した功勞者、英國海運集會所書記長クレミンソン氏の如きも此種の人である。

然らば國際航空私法専門委員會の書記長も定めて立派な精力家であらう。シテジャに關し *Son Origine-Son But-Son Oeuvre* を著はし簡にして要を得たる書き振りを示して居る所を見て一般は推知する、實は本文は大に其書に負ふ所があるのだ、書記長はサツブルとでも發音すべき名の人である (*Le Secrétaire Général du Comité Edmond Sudre*)

七 國際航空私法専門委員會の會議

國際航空私法専門委員會は一九二六年創立後一九三一年までに五回の會議を開いて居る。

第一回は創立總會である一九二六年五月佛國巴里に二十八ヶ國の官選代表者集まりて會議し國際航空委員會を設立し之に *Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C. I. T. E. J. A.)* の名稱を與へ其他種々の事を議した。第二回は一九二七年四月巴里に開き第二部委員會の提出に掛る、白耳義のボス起草の運送

狀に關する議案を議した。第三回は一九二八年五月マトリッドに開き運送の種類及び運送人の責任に關する事を議した。第四回は一九二九年五月巴里に開き第三部委員會の提出に掛る伊太利のアムプロシニ起草の運送人の損害賠償の責任に關する議案を議した。第五回は一九三〇年十月運送人の損害賠償の責任に關する議案を議した。後第六回と第七回を開いた。

最後のものは第八回であつて一九三三年十月倫敦に開き英のデンニス、ブラウン、メガリー、米のブリストル大佐、佛のラブラデル、リペール、ビバント、獨のリヒター、リーゼ、ベガルト、伊のアムプロシニ、バニー、ゴグリオーロ、日本の齋藤、鈴木、岡崎其他諸國の委員會合して第五八、五九、六〇、六一の議決を爲し、第六二の議決は、空難救助及び空中衝突の條約案の原案を萬國海法會に送りて其批評を求めたることである。

結 言

國際航空私法専門委員會は、一九二六年に生じて以來今日に至るまで未だ九年餘に過ぎない。然るに其發達は華々しく、其作りたるものは諸國政府會議の原案となり進んで條約とならんとして居る。

此會に刺戟せられて航空に關する種々の國際會議は催される、又各國に於ける航空法制の研究は促がされて多くの研究會を生ずる、而して研究會を生ずる結果航空法の研究は進歩し相互に原因結果となりて益々斯法の進歩發達を來して居る。我々有志者が昭和五年末航空法制研究會を作つた原因の一はシテジャにあると言つても良い。此くして諸國に航空法規研究會が續て起り、其會からして航空法規に堪能な人々をシテジャに派遣し相語り相議し以て世界航空法の統一に従事するに於ては其結果の著しきものあるであらう、尙又其副産物として諸國間に協調親密の情を増して世界の平和を招來する一助ともなる。

Les travaux du C. I. T. E. J. A. ont très rapidement acquis une notoriété universelle.

Il a montré sa vitalité et sa robustesse. Son passé, à la fois court et brillant, répond de l'avenir qui s'ouvre devant lui.

國際航空法學會

國際航空法學會 (Comité Juridique International de l'Aviation) は純然私的のものである。國際航空委員會 (Cim) の如く國際聯盟條約より出たものと異なるは勿論、國際航空私法專門委員會 (Oiteja) の如き半官的のものとも異りて航空法學に興味を有する有志の人々が團結して世界航空法學の統一及び各國航空法規の發達を企圖する學會である。經營は主として會員の釀出する會費を以て支辨する。

會員は何れも航空法界に多少の名聲を有して居る人々である。殊に其中の有力者はシナ及びシテジャの會員にして平常航空法規の不斷の研究をして居るからシナやシテジャの會に臨んでも十分の議論を爲し自然他を壓する傾がある。或點から云へば國際航空法學會は椽の下の力持を爲し其實質に於てシナ、シテジャの兩會を指導して居る様な趣がある。故に國際航空法學會は諸方面より注視尊敬せられて意見を需められ、或は諸種の世界的會議から參列を招待せられる。

昨年十月東京に開いた國際赤十字會議から、此會の代表會員の參列を招請し來りし如きも其一例であつて此會は之に應じ會員を派遣することにした。幸ひ會員中の松波博士が、東京に居つて好都合だから、同博士を煩はして出席せしめた。

國際航空法學會は此んな會であるから、空法界の人々は本會のことを知らねばならぬ、又海法界の人も之を知るを要する。空法と海法とは全體に大に關係があり又其一部たる空難救助の條約及法令と海難救助の夫れとの間には學問上及び實際上多大の關係がある。不而已今回國際航空私法專門委員會(シテジャ)が一九三三年十月、倫敦會議に於て作りたる空難救助條約の批評を、萬國海法會に乞ふことを決議し、議決通り其案を送つて來た程だから、萬國海法會の會員は勿論一般海法界の人々もシテジャの何ものたることを知るを要し、之を知るには其原動力ともいふべき常設常研究の團體たる國際航空法學會のことを知らねばならぬ。

此法學會の空法界に於ける關係は稍萬國海法會(Comité Maritime International)の海法界に於ける關係に似て居る。萬國海法會は海法界の原動力となりて海法を不斷に研究し、研究して議案を作れば諸國政府に通じ海法會議を開き條約として議決せしむるのである。夫れと似て國際航空法學會は空法界の原動力となり空法會議を開かしめるのである而して諸國政府の空法會議に出席する各國代表者中の常臨者は殆んど悉く國際航空法學會の會員である。後に示す會員の名とシテ、シテジャの會議に臨む常臨者(官の都合で出席する偶然會員と區別す)を比較すれば其事は判る。國際航空法學會は此んな有益の會だから其大略を説明するのである。

國際航空法學會は一九〇九年巴里裁判所辯護士ドライヤン、フーグ(Delaven, Hooghe)の二氏によりて設立せられた。フーグ氏其最初の會長となり、次は貴族院議員ビロール氏(Senateur,

Billault)であり又其次は巴里大學國際法教授ラブラデル氏(Lapradelle)であつて現に會長である。

本會主催の第一回國際會議は名譽會員前大統領ミラン議長の下に一九一一年巴里に開かれ、第二回は一九一二年ジュネーブに、第三回は一九一三年マイン河上のフランクフォールトに開かれた、其後世界戦争の爲め中絶したが戦後に第四回會議を一九二一年モナコに、第五回を一九二二年ブラグに、第六回を一九二四年羅馬に開いた。其時筆者は歐羅巴に居つて招請せられたが他の用事で行かれなかつたのは遺憾だつた。第七回を一九二五年リオンに、第八回を一九二八年マドリッドに開いた。

本會の規則は九ヶ條であるが、各條とも長くして多くの款項に分れて居る。而し詳細の直譯は必要でないから大體の意譯に止め、其重なるもの丈を示す。詳細を知りたい人は一九二九年出版の本會報を見るべく又其以後のことは本會が必要の都度出す報告を見るべし。

Règlement Intérieur du Comité Juridique International de L'Aviation

第一條 本會は理事會之を管理す、理事會員は各國より一人選出し、其凡ての數と同一の數を佛國より選出す、但會長は其以外なり、理事の任期は一年とす、本會の住所は巴里 Petitschamps 町九十五番地なり。

理事會には議長一人、副議長八人を置く、内四人は佛國人四人は外國人なり、其他に un Rapporteur Général, un Re- docteur en Chef de la Revue, un Trésorier Général 及び書記五人を置く、人事に關する事は無記名投票にて決す。

第二條 管理部 會長、佛國代表者、巴里に時々來る外國代表者等より組織せられ、會務を實行す。

- 第三條 雜誌部 雜誌部に編輯長を置く云々、本會の機關紙は三月置雜誌 (Revue trimestrielle) たる Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne なり。
- 第四條 外語部 理事會に附するに外語委員部を以てし外語に堪能なる法律家を委員とす、委員をして外國語の文書を或は詳細に直譯せしめ又或は簡單に要領を意譯せしむ。
- 第五條 各國部 各國に航空法學會を作らしむ、其會長は法學者たるを原則とし會員は法律家、法學教授、辯護士、官省官吏等に制限す、航空法を研究して國際空法の成立に盡力せしむ。
- 第六條 各國の航空法學會は國際航空法學會の名譽會員を推薦することを得、其推薦は本部理事會の認可を要す、名譽會員には會費を要求せず。
- 第七條 各國の航空法學會は諮問部を作ることを得、諮問部員は航空機製造者、航空技術家等なり。
- 第八條 國際會議 國際會議を開くことは理事會にて定む、成べく毎年一回招集す。
- 第九條 會費 會員は毎年十法の會費を離出すべし、但一時に百法を納むるものは之を免れて終身會員となる。
- 國際航空法學會にて爲す仕事は無償を原則とす。

國際航空法學會は其成立の翌年たる一九一〇年既に空法法典の原案を作つた、會員ドライヤン起草し、報告總長ラムボー (Rapporteur général du Comité, Rambaud) 認め、然る後理事會は一九一〇年一月三十一日の會合に於て之を認可した。

此空法法典案は國際條約として、將た又各國法として航空に關する法規を統一する目的のものであつて、一時は諸國政府に認められさうになつた、公法私法に跨る一大法典であるが題目を示すに止める。

第一卷 公空法 (Droit Public Aérien)

- 第一章 空の自由、二章の一 着陸權 二 航空機の國籍及び機籍港、三章の一 共同空損、二 投荷、四章 治外法權、五章 國際公用の爲の取用、六章 外交條約、七章 戰用航空機の權利
- 第二章 私空法 (Droit Privé Aérien)
- 第一編 民事、第一章 dessus épaves, servitude 〇 權、二章 régimicoles 及び application 二着陸損害 投荷損害、三章 不可抗力、四章 droit commun terrien 五章 航空機の住所
- 第二編 商事、第一章 免狀、二章 國際商事契約、三章 國際商事會社、四章 國際抵當、五章 國際貸借契約、六章 航空機の差押及び賣却、七章 國際保險
- 第三卷 行政空法 (Droit Administratif Aérien)
- 第一章 空路、二章 航空行政規則航空警察、三章 飛行場の行政規則、四章 航空機の la Garantie des capacités
- 第四卷 財政空法 (Droit Fiscal Aérien)
- 第一章 稅關 Octrios 二章 Des taxes de remplacement
- 第五卷 刑空法 (Droit Pénal Aérien)
- 第一編 國安に對する犯罪
- 第二編 各人に對する犯罪
- 第一章 abus d'avorité 航空の自由行使に對する entraves, 航空機の安全に對する attentats. 二章 dégradation de monuments 三章 大過失、不故意の殺傷、規則不遵守、四章 不可抗力

以上は一九一〇年一月國際航空法學會の發表したる空法法典の目錄であるが、其後同會は引續き一九一〇年の巴里、一九一二年のジュネーブ、一九一三年のフランクフルト、一九二一年のモナコ、一九二二年のブラーグ、一九二四年の羅馬、一九二五年のリオン、一九二八年のマドリッド等の諸會議に於て審議したものがあつた。

之を纏めて一種の空法法典の形にすれば八十七ヶ條あつて第一條航空は自由なり、但其空下國は人命財産の保護に必要な處置を爲すことを得とする規定から、第八十七條郵便専用の航空機は途中一切の臨檢を免るとする規定までである。一九一〇年の法典案とは大分に違つて居るが、目錄丈を示す。

第二卷 公空法 (Droit Public Aérien 第一條乃至四五條)

第一章 航空の原則、第二章 航空機の國籍と其登記、第三章 離陸着陸、第四章 投荷、第五章 遺棄 (Des épaves)、第六章 航空に關する規則、七章 Régime des aéronefs a l'étranger

第二卷 私空法 (Droit Privé Aérien 第六條乃至七三條)

第一章 航空機の所有權、第二章 航空機に因る損害の賠償、第三章 空抵當、第四章 保險

第三卷 行政空法 (Droit Administratif Aérien 七四條乃至七八條)

第一章 空路 (二章以下なし)

第四卷 財政空法 (Droit Fiscal Aérien 第七九條乃至八七條)

第一章 國際航空の稅關規則 (二章以下なし)

國際航空法學會は一九二五年十月二日リオンに開いた第七回會議に於て、第十二回萬國赤十字會議に左の二事を進言することを決議して實行した。

第一 空路負傷者を運搬することに、専ら從事する人及び物は、陸上又は海上にて之を運搬すると同様に保護せらるべし。

第二 敵に有害の行爲を爲すときは其保護止む。

航空衛生は戰場に於ける負傷者の搜索用に之を供すべからず。

國際航空法學會は萬國赤十字の第十二回會議に此進言を爲したから、赤十字が一九三四年日本東

京に於て、其第十五回會議を開くに當たり、國際航空法學會に參列の招待狀を發したのであらう。國際航空法學會の主なるもの左の如し。

幹部として名譽會長はミルラン (Millerand) 前佛國大統領、巴里裁判所辯護士なり、創立者はドレイヤン (Delhayen) 巴里裁判所辯護士にして本會の行政部長なり、理事會長はラブラデル (Rapradelle) 巴里法科大學國際法教授なり、副會長はタラモン (Talamon) 佛國破毀院辯護士行政裁判所辯護士なり、コグリオロ (Cogliolo) 伊太利、ゾノア大學教授なり、ホプザ (Hobza) プラーグのカロリナ大學教授なり、リペール (Ripert) 巴里法科大學教授なり、報告者は空法教授クリアンニエ (Counanier) 副報告者は辯護士ファブリー (Fabry) なり。

理事會員は、暹羅のダムラス公、米國の前大使紐育辯護士會長デビス、瑞典ウプザラ大學教授エングスツローコー、伊太利のジャンニニ及び前司法大臣シアロヤ、波斯のドブレ公、諾威の前外務大臣法學博士アルノールド、佛國巴里法科大學教授ローラン及び國際航空私法專門委員會書記長サッドル、英の solicitor ヤーモンなり。

普通會員は獨逸司法省參事官ニーマイヤ、大藏省局長エリスロベル、文部省參事官ローレンブルグ、白耳義の前衆議院議長ブルーネ、ブラッセル控訴院辯護士ヘンネビク、外務省局長法學博士ルール、海軍省參事官ボス (De Vos)、英の Barrister ビース (Beves)、ビッシュ、ヒッギン、ケンブリッジ大學教授ハゼルタイン等である。西班牙からは前大臣や現大學教授が澤山出

て居る、又米國からはエール大學教授 Baldwin、ハーバード大學教授 Roscoe Pond なり、佛からはエッキス、アンプロバンス大學教授ボンスカレル、ボルドー大學教授バルマード、リモージュ大學教授ガロー、リオン前商工會議所會頭ブリゾン、リオン大學法科大學長ジョッスラン、巴里法科大學教授カピタン、巴里法律學校海法教授法學博士ベルノー (Vernoux)、伊は羅馬大學教授アムプロシニ、同大學教授ジャニニ、前ナポリ大學教授マルジーク、日本からは杉村、鳩山、松波等である。

國際航空法學會の Correspondants は Société de Nations, International Law Association, Chambre de Commerce de International, Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques, Fédération Aéronautique Internationale, Société d'Etudes Legislatives, Institut des Hautes Etudes Internationales, Cour Permanente d'Arbitrage, Arbitration Society of America である。

國際航空諸團體

航空の發達に伴ひ航空に關する法律其他のことを成るべく世界的に統一する爲め各國に種々の航空團體が生じた重なるものの左の如し。

Tableau des Organisations Aéronautiques Internationales

- I. Organisations dont l'activité est uniquement aéronautique.
- Gouvernementales
1. Commission Internationale de Navigation Aérienne (C. I. N. A.)
 2. Conférences Internationales de Droit Privé Aérien.
- Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C.I.T.E.J.A.)
- Officielles
1. Conférences Aéronautiques Internationales (C. A. I.)
 2. Conférence Aéronautique Méditerranéenne.
 3. Conférence Aéropostales.
 4. Congrès Aéronautiques Internationaux.
- Privées
1. Federation Aéronautique Internationale (F. A. I.)
 2. Association Internationale du Trafic Aérien (I. A. T. A.)
 3. Register International Aéronautique (A. I. R.)
 4. Comité Juridique International de l'Aviation.

II. Organisations Traitant Subsidiirement de Questions Aéronautiques.

Gouvernementales

1. Sociétés des Nations.
2. Bureau International du Travail.
3. Union Pan-Américaine.

Officielles

1. Conférences Internationales de Radiocommunications.
 2. Union Postal Universelle.
 3. Organisation Meteorologique Internationale.
 4. Office International d'Hygiène Publique.
 5. Bureau Hydrographique International (Monaco)
1. Chambre de Commerce Internationale.
 2. International Law Association (Air law committee) .
 3. Fédération Internationale des Association Nationales de Normalisation.
 4. Commission Internationale de l'Éclairage.

(Revue Aéronautique Internationale 一九三四年六月第十二號一一六頁)





