

華通法學叢書

國際航空私法研究

費哲民編

上海華通書局發行

689

8

費哲民編

華通法
學叢書

國際航空公私法研究

上海華通書局發行



自序

航空爲現代新興之事業，國際航空亦爲最近十年間所崛起。歐戰後各國因軍用飛機之過剩，遂相率企圖利用以擴張商業航空；同時並鑒於時代需求，巴黎和會代表乃有倡議國際航空條約之舉，於一九一九年十月十三日，卽由和會各國代表在巴黎簽訂公約凡九章四十三條，及附約八種，對於國際間航空之各種約束皆有極詳盡之規定，在當時固爲一最完善之國際航空條約也。吾國當時雖亦曾加入爲會員之一，公約由顧維鈞氏代表簽字，惟迄今尙未經政府批准，所有關於國際上一切航空權利未能享受者，此寧非吾國國勢日就衰弱之徵象耶。

各國軍用航空在歐戰時，已建立有偉大殊勳，及至今日，各大強國航空設備，單就目前空軍之實力論，實足驚人！蓋未來之戰爭，趨重於空中，祇須甲國之飛機大隊通過中立國之國境，飛向乙交戰國之上空，在一小時或二小時間之俄頃，乙交戰國卽可歸於糜爛矣。空中戰爭，既無中立國之可言，世界未來之浩劫問題，大堪注意也。今者空中戰爭時之中立問題，陸上戰時中立法已不適用，至於海上戰時中立法，現各國擬仿領海之例，規定離地十公里（卽一萬公尺）之高以內爲領空，但在昔時遇開戰之際，交戰國艦艇若無違犯之行動者，可許在短期間通過中立國領海，因彼時艦艇之能力，加害於對方者，決無今日飛機之迅疾與猛烈，卽使通過中立國領海，處於中立國地位之國家

，尙無縱容此一方加害於彼一方禍患之甚也。

又如空中所有權問題，最近第五次國際航空大會代表對於是項問題之意見，有重申羅馬法「地面所有權可以連帶天空」之原則，自有其根據之理由。第以古代法律，產業之所有權，恆將自由處置權包括在內，現今社會主義之新法理，則所有權與自由處置權截然爲二，因所有權雖歸物主，而自由處置權仍屬公家是也。際茲新舊法理思想過渡時代，對於解決空中所有權問題，亦較難於海上與陸地法者多多矣。

由是以觀，國際的航空交通網之張布，已爲今日時勢所追求矣，吾人預期中未來航空科學之發明與技術之進步，將更有驚人之奇績與紀錄出現！今後國際情勢必愈形複雜，對於航空立法亦不免愈感不易，既成之航空國際公私法，逐年雖有修改之舉，然就現狀言之，實有令人已感不滿不足之處尙多，此固無可諱言者也。矧訂立一種國際私法，已屬維艱，欲確立以大公無私之國際公法，則尤爲艱難之艱難工作，此固因一國有一國之特殊情形，有以致之，卽大國與小國地位之互異，強國與弱國分野之不同，若以不同之國情欲強之不異，則終於實際上發生之流弊亦必滋多。例如英美兩國對於飛機通過國境問題，嘗持自由放任主義，以他國視之，則適與相反。以故各弱小國代表對於往日以五大強國爲主體簽定之航空公約，引起反感，曾經要求開會修改之議，一九二九年在巴黎特舉行臨時會議，議決對公約修正及刪改者凡八款，其中尤以第十五條之「空中主權」及其關於第三

十四條修改附約會員出席國代表人數之法定兩問題，爲此次會議討論之焦點。又例如今年（一九三〇年）在海牙開第五次國際航空大會時，各代表對於「空中主權」一問題之意見，辯論良久，而尙未得相當之結果者，亦不外如上述所云，立法之維艱如是也。

此外與航空事業最關切要者，如航空衛生與航空安全兩大問題，已引起今日各國相當之注意，吾人深信於不久之將來，關於是項問題，由學理之研究，進於實際之應用，希求一部國際航空公約之貢獻，能至與日俱增，與月俱新之無限進境。

航空事業，無論爲軍用民用，能擅未來世界之權威，既屬盡人皆知矣。惟彼悲觀者之言，謂未來之世界爲空中恐怖之世界也。空中戰爭既無中立國之可言，乙交戰國偶爲甲交戰國之飛機大隊實施轟炸，能於俄頃，卽歸糜爛之浩劫，如無法制止，豈非世界人類之大不幸耶？自樂觀者言之，則謂可藉空中交通之自由，以促進世界和平，此種理想，確信不難實現於日後。上述二說各有偏頗，而亦各言之成理，持之有故。總之，樂觀與悲觀，可以暫置不問，如能藉航空交通之自由，促進世界永久之和平於將來，吾人固莫不虔敬馨香而禱祝之者也！

復次，關於吾國之航空事業，雖在二十年前已有發軔者，惟因政府施行不力，民間復少注意，迄至今日，尙甚幼稚，若與先進諸國較，不啻有天壤之別，幸自國民黨執政以來，對於航空事業，除軍用外，民用亦經陸續創辦，依遵總理孫中山先生「航空救國」之遺訓，努力於提倡與宣傳，四五

年間已有顯著之成績，如交通部主辦之商業航空，已於一九二九年（民國十八年）七月七日開始飛航京滬航線，同年十二月一日復展至漢口，除專營運載郵件外，并兼售客票，而在同時又有國民政府特設之中國航空公司成立，該公司係與美國之飛運公司（一名美國航空發展公司）合資開辦，對於當時雙方訂立合同之條件上，於我方不無有損權利之處，故開航未幾，即併歸交通部接辦，原有合同亦經重新修訂，業已復航。又有幾多曲折協商之中德航空線開通問題，業亦已有成議，新合同已經國民政府核准，（中美，中德航空郵運合同，請參閱本書附錄），開航之期，定於民國二十年一月，此為中國與歐洲開始正式國際定期航空之初步。此外尚有中日航空線之開通交涉，因我方認為時期尚早，迄今未予正式接受。因中日航空線開通之動機，為日本之航空運送會社，該會社曾於民國十八年十月間，作大阪上海間之長途飛行凡三次，成績尚佳，最近該會社為欲實現中日國際航空運輸路線起見，曾由該國駐華公使重光葵氏令駐京日領事向吾國外交部商訂中日航空協定，當時因中日商約未曾修改，對於此項協定，未便接受，該會社以協定一時未能簽訂，乃決定於自民國十九年三月七日起至三十日止，作再度中日間之試驗飛行，以六次為限，吾國當局因其為試航性質，即依照外機入境辦法遂准予試航。

現在吾人當急促起直追者，應有兩事：督促政府迅速制定國內航空法一也；對巴黎航空公約，從速批准二也。若至國際間之航空交通往復日益繁密時始籌應付，則臨渴掘井愈感困難矣。

要之國際航空公私法規，實爲今日新時代國民必須具備之常識，本書編著之目的，不僅純爲研究性質，及供航空同志及法律專家之參考，乃欲喚起全國民衆之深切注意，與督促政府勵行「航空救國」之政策。本書編著時間，計達一年，蒐搜參考材料，至感困難，此項書籍爲吾國所未見。今茲匆促付梓，不免尙多謬誤之處，幸祈方家指正之！

中華民國十九年十二月一日

費哲民序於南京鐵道部

序

六

例言

一、本書以日本名飛行家安達堅造氏所著之「國際航空公私法の研究」爲藍本，其第三第四兩篇，則爲編者補入之。

二、本書第一篇爲國際航空公法之研究，皆根據巴黎航空公約及其他關係國際協定，加以討論。第二篇爲國際航空私法之研究，亦以根據各國間協定，及目前實況，加以研究。

三、本書第三篇「空戰之國際法的研究」係採自航空雜誌第一卷第六七期幸覺同志之譯文，并由編者對照原文，略加修改與整理，此篇係專論國際間空中戰爭種種應守之公法，雖非爲各國所承認之公法，或亦可發生一部分效力，故決定編入者。

四、本書第四篇爲敘述國際航空立法及其沿革之大概，可作航空史料讀。

五、本書之附錄，搜集中外航空主要法規及統計資料凡十二種，約分國際與各國兩部份，可供參考之用。

六、巴黎航空公約尙有附約八種，歷年間亦有修改，且因篇幅過多，附錄中暫從省略。

七、本書內之國名，地名及人名詞，均從標準譯或習慣譯，其有新發見之名詞，則仍附以原文，以資參照。

編者附誌

例
言

國際航空公私法研究目錄

贈寄
三通書局
殷

第一篇 國際航空公法研究……………一

第一章 空中之主權與管理法……………一

- 第一節 空中之主權……………一
- 第二節 空中主權之支配……………一
- 第三節 航空之自由……………二
- 第四節 封鎖區域……………二
- 第五節 保留本國之航空……………四
- 第六節 定期航空運送之補助……………五
- 第七節 國境通過問題……………八
- 第八節 航空安全問題……………一
- 第九節 無線電機之裝置……………三
- 第十節 航空機人員之任用……………四
- 第十一節 檢查……………五
- 第十二節 災害之審理……………六
- 第十三節 航空機之註冊……………七
- 第十四節 航空機之國籍問題……………七

第十五節 航空機之標識.....二一〇

第一章 刑法.....二一一

第一節 刑法上之規定.....二一一

第二節 罰則.....二一一

第三節 犯罪行為追訴之權限.....二二三

第二章 訴訟法、非訟事件、裁判權.....二一九

第一節 條約國間之紛爭.....二一九

第二節 航空機內之強制執行.....二二〇

第三節 關於適用航海法之意見.....二三一

第四節 法律之牴觸.....二三一

第五節 國際航空法庭.....二二三

第四章 關稅制度及稅法.....二二四

第一節 新規定之必要.....二二四

第二節 稅關飛行場與國境通過.....二二四

第三節 不時降落.....二二六

第四節 文書之檢驗.....二二七

第五節 無降落航空.....二二八

第六節	納稅	三九
第七節	航空用材料	三九
第八節	通關之諸例證	四〇
第九節	航空國際特別稅法	四二

第二篇 國際航空私法研究…………… 四七

第一章 地上權之限制…………… 四七

第一節	空間之利用	四七
第二節	陸上及水上之利用	四八
第三節	航空禁止之目的	五〇
第四節	權利之剝奪及限制	五〇
第五節	物件之投下	五一

第二章 賠償義務…………… 五四

第一節	國際條約上之賠償義務	五四
第二節	民法與航空賠償之關係	五七
第三節	關於航空賠償各國之主要點	五八
第四節	關於航空業務之責任者	六〇
第五節	航空賠償國際間互相諒解之必要	六一

第六節 對於航空機飛行員航空機所有者之責任義務……………六六

第二章 航空運輸契約……………六八

第一節 契約之準備……………六八

第二節 對於運輸物之禁令……………六八

第三節 郵寄物件……………七〇

第四節 國際航空郵政協定……………七二

第五節 貨物運送單與旅客之航空券……………七二

第六節 航空與鐵道船舶之聯運……………八一

第四章 航空職工之法律的地位……………八三

第一節 航空職工之特別勞動法……………八三

第二節 勞動契約……………八六

第三節 業務規程……………八七

第五章 強制保險……………八九

第一節 對於強制保險之見解……………八九

第二節 僱傭者之保險……………九〇

第三節 對於乘客及貨物之保險……………九一

第四節 航空機機體之保險……………九二

第五節 歐洲之航空保險……………九三

第六章	航空機之抵押	九八
第一節	抵押權	九八
第二節	關於抵押權國際的法案	九八
第三節	關於抵押權之國內法	一〇〇
第四節	航空機之等級	一〇〇
第七章	飛行場之使用及其救護	一〇二
第一節	飛行場之使用	一〇二
第二節	救護	一〇五
第三節	國際關係條約	一〇六
第八章	法規之適用範圍	一〇七
第一節	國際航空私法存在之關係	一〇七
第二節	對於在空中者法律之適用	一〇七
第三篇	空戰之國際法的研究	一〇九
第一章	應用範圍	一〇九
第一節	航空器之種類	一〇九
第二節	航空器之標誌	一一〇

第三節 標誌之更改·····	一一一
第一章 總則·····	一一三
第一節 航空機飛行之自由·····	一一三
第二節 飛行入境之限制·····	一一三
第二章 交戰國·····	一一五
第一節 軍用航空器之限定·····	一一五
第二節 軍用救護飛機·····	一一六
第四章 戰爭·····	一一七
第一節 航空器對敵攻擊之範圍·····	一一七
第二節 空中轟炸之限制·····	一一八
第三節 轟炸之目的·····	一一九
第四節 航空間諜·····	一二二
第五章 對於敵國及中立國航空器與其乘客之軍事處置·····	一二三
第一節 非軍用航空機之迴避·····	一二三
第二節 非軍用航空機捕獲時之待遇·····	一二四
第六章 交戰國對中立國之責任與中立國對交戰國之責任·····	一二七

第一節	交戰國對中立國應負之責任	一三七
第二節	中立國對交戰國應負之責任	一二七
第七章	民有航空機	一三〇
第一節	民有航空機之搜捕及沒收	一三〇
第二節	民有航空機之毀却	一三三
第八章	總括	一三五
第一節	定義	一三五
第二節	簽約代表	一三六
第四篇	國際航空立法及其沿革	一三七
第一章	國際航空立法之初期	一三七
第一節	海牙和平會議	一三七
第二節	國際法學會之起源	一三八
第三節	美國航空立法之唱導	一四〇
第二章	巴黎公約及其沿革	一四一
第一節	航空公約之發成	一四一
第二節	公約之修改	一四二

第三節 特別會議記略……………一四四

第三章 國際航空私法會議……………一四九

第一節 國際航空法家專門委員會之起源……………一四九

第二節 法家委員會成立後之任務……………一五〇

第三節 第四屆會議……………一五一

第四節 各股審查報告……………一五二

第五節 各股工作及會務進行……………一五七

第六節 結論……………一五九

第四章 國際航空衛生會議……………一六一

第一節 召集之用意……………一六一

第二節 議決案之內容……………一六二

第三節 組織與研究問題……………一六六

第五章 國際航空安全會議……………一六八

第一節 發起之趣旨……………一六八

第二節 會章……………一六八

第三節 研究之問題……………一七二

第四節 航空安全信號……………一八二

附 錄

- 一. 國際航空條約
- 二. 國際航空運輸條例
- 三. 各國航空關係主要法規
- 四. 中美航空郵運合同
- 五. 中德航空郵運合同
- 六. 空中交通法芻議
- 七. 航空條例修正草案
- 八. 航空稅務章程修正草案
- 九. 監督商辦航空事業條例
- 十. 外機飛航國境暫行辦法
- 十一. 航空署飛行規則

國際航空公法研究

一〇

二. 航空機械士章程草案

三. 飛行駕駛員取允許狀須知

四. 飛機駕駛允許狀請求書 附勝任證書，允許狀式

五. 飛機註冊證書 附請求書式

六. 航程日記簿程式 附購置書式

七. 飛行日記簿程式

八. 十九年外機入境統計表

第一篇 國際航空公法研究

第一章 空中之主權與管理法

第一節 空中之主權

關於空中主權問題，在過去既多爭執，然以原則論，均認一國之主權，必當存在。如國際航空公約第一條所載：「凡締約各國得承認各國各有其領土以上空間幅員之完全獨占的主權」，與其他之國際條約及航空法規之大部分莫不認爲同一原則。在挪威丹麥兩國條約第一條所載，則尤注重於本原則一如領海意義與三哩水帶之解釋。若公海及國家無陸上之領空，其主權則無從存在矣。

在國際空中法草案第一條，現今雖尙支持空中自由之說，然而對被航空國之關於本國及國民之安全問題，則認爲有保留之必要，並得執行處置之權利。

第二節 空中主權之支配

空中主權之承認在國際法上，得規定各該國家領土上之交通，並可予以限制之權能。而國家得

根據此原則禁止其領土上之航空，但此項原則對於沿岸，固亦有效，如欲施行於海上之航海時，則不甚適合。

第三節 航空之自由

空中主權之支配，在國際法上應規定之權限既如上述。復次，關於國際航空公約上之航空自由問題，悉依該公約之規定，應恪守不妨害各條約國之權利，各種航空交通，均得准其在本國領土自由飛越。

德國，瑞典兩國暫行協約第一條：

各締約國於合法認可他方之締約國時，應遵守本協約之規定為限，雖同國之航空於平時亦得准其在版圖上無害飛行之權利。

【參照】

國際航空交通協定第二條 德，丹第一條 德，瑞典第一條 德，瑞士第一條 德，奧第一條 德，法第一章第一條 德，比第一章第一條 丹，波第一條 奧，比第一條 丹，比第一條 英，荷第一條 挪，丹第二條 荷，挪第一條 阿根廷，烏路圭第一條

第四節 封鎖區域

除非有特別通告得在封鎖之地域許可飛行者。

大不列顛—瑞士兩國暫行協約第三條：

兩國政府於本國版圖內一定之地域上飛行者，因軍事上之理由，或為公共安寧起見，得在本國法令規定罰則之下，有禁止之權利。但關於兩國之民有航空機飛行時，不設何等區別，其關於禁止地域，應於事前通告關係國知照。

【參照】

國際航空交通協定第三條 德，瑞士第三條 德，瑞典第三條 德，奧第四條 德，法第三條 德，匈第五條 丹，比第三條 法，荷第二條 荷，比第四條 挪，丹第五條 荷，挪第三條 英，瑞典第三條 英，挪第二條 阿根廷，烏路圭第十條 丹，波第三條

上述同趣旨在國內法中規定者：

一九二六年十月一日，印度政府公報公布之封鎖地域如左：

- 一、西北境州行政區域及同州政務官管轄區域之上空。
- 二、英屬俾路支斯坦 (Baluchistan) 及北緯二十六度二十分以北之俾路支斯坦政務官管轄區域之上空。

【參照】

- 阿爾然利亞(Algeria)第十二條 巴西第五十六條 但澤(Danzig)自由市第十三條 德國第十三條 愛沙尼亞V·第十五條 大不列顛第十五條 意大利A第六十七條 加拿大V第一百十三條 蘇俄第七條 巨哥斯拉夫第十九條 瑞典一九二〇年第八條 瑞士第三條 捷克斯拉夫第三條

航空機如遇於萬一誤入封鎖地域時，應即依照規定之信號迅速降落於禁止地域外最近該國之飛行場。

第五節 保留本國之航空

各締約國爲謀本國航空機之利益起見，得保留及限制在其本國境內兩地間運載人員及貨物之營業權。(國際航空公約第十六條)

德國，瑞典暫行協約第十二條：

各締約國從其領域上向其領域之航空，及關於其領域人員及貨物之營業運載等項，得另行規定之權利。

在一國領域內所有兩地點間之人員及貨物之營業的運送，得保留其本國航空機之權利。

一方締約國之空中，關於經過航空路線設置之標識，并定期航空運送之經營等項，應先取得

特別之許可。

【參照】

阿根廷，烏克蘭第九條 德，丹第九條 德，瑞典第十二條 奧，德第十四條 德，法第二章第一條 德，比第二章第十二條 丹，波第十一條 奧，匈第十五條 丹，比第十一條 英，荷第二章第一條及追加第二條 英，挪第三章第一條及追加第二條 挪，丹第一章第七八條 荷，挪第十二條

第六節 定期航空運送之補助

定期航空路於建設之際，同時國家對其企業者，得予以特別之補助，例如有關於建設之協定者。

此項補助金以航行速度（即公里）為標準，單指材料供給之一種利益的保證而言，若為郵件，或其他有免許之附帶條件成立者，則尚可得減輕收稅之利益。此種補助之方法，現僅舉其一般適用者之範例而已。

關於航空事業補助金之規定，及其條件，各國均有公布之法令。

此處所謂補助金者，為計劃航空事業之一端，舉辦後苟有利益時，得停止其補助。以下所舉為

德、法、等國航空補助金之概況。

德國

一九二六年定期航空運輸補助金二千五百萬金馬克。

一區間以一飛機為限，純金屬製造飛行機四金馬克，其他為二金馬克。但右列補助金額之內，以半數用於航空，其餘半數為材料之維持費。

法國

一九二六年補助 *La Air-Tion* 之金額如左：

最初四單位(二百籽)

一法七五(二法九〇)

其次四單位(二百籽)

一法七五(二法〇五)

以下一單位每加五十籽

一法〇五(一法七五)

一籽之補助金額以五十籽為一單位，在一單位以下不計，一單位以上者，仍以一單位計算之。

一九二七年一月復修正如左：

普通水陸飛機

飛行艇

最初一單位(五十籽)

一法三〇

二法七〇

其次六單位的每單位 一法〇〇 二法一〇

右列以上之一單位 〇法七五 一法五五

除右例外，又於一九二三年十月二十六日規定既使用之機體及至一九二六年一月一日止為繼續使用期，特定補助金如左：

Goliath 一五法七五

Breguet 七法〇〇

Spad 七法〇〇

Liore-Oliver H13(飛行艇) 一六法二〇

Dong Daboe(?) 四法七五

英國

自一九二四年四月一日以來，原有之四公司業已合併，現經改組為英國皇家航空有限公司，資本金定為百萬鎊，恰對政府十年間百萬鎊之補助金額。計最初四年間每年支給十三萬七千鎊，以後逐年遞減，至第十年則為三萬二千鎊。此項補助金之保證，一成為紅利，并須償還之，如利益金超過一成以上時，應以三分之一償還政府，三分之一為事業改善之準備金，又以三分之一分配與各股東。公司方對政府之飛行條件，一年間限定飛行百萬哩，兩年間合計

爲四百萬哩，而在第一年政府有優先之權利，其飛行要求爲四萬二千五百馬力哩。

第七節 國境通過問題

締約國之航空機，均得有通過他國不必降落之權，但須遵照所飛越之國指定的航線爲限。若該國爲公共安寧起見，仍須令其降落指定之飛行場。

大不列顛—挪威兩國暫定協約第十二條：

除禁止區域外，得通過挪威國境之任何地點。但飛入挪威國之領土及領水時，應依本協定附屬書第一條之規定，得限制其航空路航空機之飛越。

英國國境之通過地點，僅限制如左：

陸上飛行機之場合，——「福開斯頓」——「唐地納斯」之間。

水上飛行機，又飛行艇之場合，——「華福納斯」——「南慈」之間。

【參照】

德，比第十二條 德，丹第十條 德國，瑞典第十二條 德，奧第三條 德，法第十二條

奧，匈第四條

尚有大部分之條約，不加限制者，如：

【參照】

國際航空條約第十五條 德國，瑞典第二條 丹，波第十二條 丹，比第十二條 英，荷第十一條

【實例】

一九二七年日本名飛行家安達堅造氏，曾在德·比·英·蘭·法·意·奧·捷·波·但·丹·瑞典·瑞士·蘇維埃俄羅斯等國各地，作長途之飛行旅行，當時實際通過之國境如次：

意大利威尼斯——奧地利亞克拉根菲特(Klagenfurt)間，

中阿爾卑斯山脈中之阿斯林克。

法蘭西里昂——瑞士日內瓦間，

日內瓦西方，加爾我西方。

德意志佛朗克福——瑞士巴西爾(Basel)間，

魯拉茨——巴西爾間。

英國倫敦——比利時不魯舍拉間，

英國福開斯頓，法國加來斯北方，亞拉培里入國，唐開爾克南方貝爾我愛東方出國。

荷蘭亞摩斯特丹——英國倫敦間，

荷蘭明台爾堡——比利士奧斯坦德(Ostende)——從法國唐開爾克西北之海岸沿一籽以內之海上，再由法國加來斯——北方亞拉培里到英國之福開斯頓。

德國慕尼黑——捷克斯拉夫國巴拉加(Prague)間，

濮海米亞山脈上德國佩達茨——捷克國道洛寨間。

奧大利維也納——捷克斯拉夫國布魯諾間，

兩地中間奧大利之拉埃北方。

捷克布魯諾——德國葛拉烏依間，

西里西亞山脈上德國托勒帕上空。

捷克巴拉加——波蘭華沙間，

波蘭開姆濱南方。

德國斯德丁(Stettin)瑞典加爾瑪間及瑞典斯德哥爾摩(Stockholm)——芬蘭希爾森福斯(Helsingfors)間及瑞典馬爾摩，丹麥哥本哈經間，

於海上飛越國境到達目的地。

丹麥哥本哈經——德國漢堡間，

於丹麥拉蘭，布德排出國，德國弗愛美瓏島入國。

德國哈諾威——荷蘭亞摩斯特丹間，

德國諾爾特寶壘——荷蘭壠托瑪遜間。

波蘭華沙——但澤自由市間，

但澤自由市斯曼諾附近。

綜合各國當局者之意見，定期航空在其特性上飛行於兩地點間之最短距離，均有利用的可能，故通過國境自不成何等問題。在歐洲大戰後因基於軍事上當局之意見，對於禁航區域與通過地點，所有不自由的限制，行將逐漸廢止，以後當可省却許多官方檢查之手續，以臻於定期航空實用之途。

第八節 航空安全問題

關於航空保全之問題，據一九一九年之巴黎協約中，如關於管理航空機檢查證，航空機乘員免狀之規則，航空日記，航空路線圖，地上標識，天氣豫報，并空中交通規則，航空機出發及降落規則，及燈台與信號等，均有極詳細之規定。惟變更此項管理規則，若為關於超國家的命令權時，則應由國際航空委員會決定之。

國際航空委員會此外關於管理上所屬之任務，例如通知報告之受領，并對於締約國之傳達消息

，及發行航空路線圖等，亦有精密之規定。

其他國際條約中關於是項之設施，均不及如巴黎航空公約之嚴格的特別規定，因為在締約各國對於此種設施，認為不必以法律之規定為善，除無特別理由外，其他之國際條約與巴黎航空公約，亦莫不視為同一意味而得一般之採用。關於航空安全之問題，在現今情勢之下，亦唯有委之各締約國暫時管理為善。

苟從各國國際條約上來研究，并考察其實際，則不論在締約國之某一方面，對於發給及承認航空機乘員之證明書，於他締約國視之，亦無不認為同樣合法之規定。

但此項證明書雖得一方締約國之承認，對於其他締約國之隸屬者發給時，則又當視為例外。

德國—瑞典暫行協約第六條所載：（前略）

經締約國之一方於承認發給之航空機證明書，他方之締約國對其承認發給之相當證明書，亦得同時認為有效。

航空乘員之證明書，得適用前項之規定，但各締約國之國民在本國領土內飛行者，其所領得他締約國給予之勝任證書，得保留否認其為有效之權。

【參照】

國際航空公約第十三條 德，丹第十四條 德國，瑞士第十四條 德國，瑞典第六條 德，

奧第四章第七條 德，法第五章第五條 德，比第五章第五條 丹，波第二章第八第十六條
奧，匈第三章第八條 丹，比第三章第八第十六條 英，荷第十二條 英，挪追加第二條
挪，丹第十四條 荷，挪第二條

【實例】

歐洲之定期航空，締約國日常互相輸送，從此締約國到彼締約國，并得飛越至非締約國之自由，駕駛員亦並不受何等檢查之拘束，其例正多也。

第九節 無線電機之裝置

據巴黎航空公約第三章第十四條內載：「使用公共之航空交通，收容搭客少至十名，為便利航空起見，得依國際航空委員會之使用規程裝置無線電收發機」。

【實例】

英國之阿姆司脫朗·霍脫斯·阿莪西——漢特巴旗W型，法國之福曼我里雅脫，德國，意大利之獨尼愛華爾·喬泊華爾·魯爾拔慈·羅蘭特·容克斯G 24及31諸機，其搭乘者統在十人以上，照公司規定，中型飛機均可裝設無線電信，而於必要時，同一航空路得出二架之中型飛機，但無線電通信士或可省用。法國之福曼F 170型·福曼傑維爾·施派脫56型·臘的珂

爾·勃萊谷·德國·瑞士·瑞典·荷蘭·奧地利·西班牙·保加利亞·波蘭等國所用之容克斯F 13型獨尼愛珂梅脫·和蘭之福嘉等中型諸機，亦莫不有無線電信之裝設。最近因各國航空事業之日漸發達，即搭乘四人至八人之飛機，亦有無線電信之設備，如美國之斯多脫，費傑爾脫等機均採用之。

照目前之趨勢而論，無線電信之設備，在航空上已認為必要，預料將來各種飛行機咸有無線電信之裝設，我人可確信者也。即如各國之國際協定，對此亦莫不含有保留之條文。

【參照】

德，丹追加第三項德，法第二章第六條 德，比第二章第六條 丹，比追加第二項 挪，丹第二章第十五條 奧，匈最終議定書第二項

關於航空機之其他設備，依各締約國之相互諒解，得各定適宜之設備。

第十節 航空機人員之任用

航空機任用之人員，應各備適航證明書，并須經各本國政府之許可得認為有效。

【參照】

國際航空公約第一章第十四條 德，丹第九條 德，奧第九條 德，比第一章第六條 丹，

波第七條 丹，比第七條 英，荷第一章第六條 英，挪第六條 挪，丹第十五條
航空機任用之人員，關於特別協定者，得由各該本國保留之。

【參照】

德，瑞典第九條 德，瑞士第七條 奧，匈第十條

第十一節 檢查

在國際航空公約內載：航空機於出發及降落時，各國當地長官有察看航空機，并得檢查所帶文書之權。

【實例】

現在歐洲各國依事實上之相互信賴，已無施行檢查模樣。例如日本於昭和二年第九十六次歐洲定期航空，於出發到着之際，在各國經過時，未施行一回之檢查。尙有從比利時不魯舍拉飛向巴黎之羅蒲爾西飛行場時，其比國之飛行機，職工未攜旅行證書，亦未被施行檢查，安然地降落於目的地。

【參照】

國際公約第二十一條 德，丹第八條 德，瑞士第九條 德，瑞典第十一條 德，奧第十三

條 德，法第九條 德，比第九條 丹，波第十條 奧，匈第十四條 丹，比第十條 英，荷第八章 挪，丹第二十二條 荷，挪第十一條 英，挪第八條 英，瑞典第八條。

如使用特別信號時，得依警察之要求有強行降落之權。國際航空法等十四第十五條於此場合，雖許可航空機之降下陸地，倘無停機場，及不論駕駛員負降下陸地之責任與否，如因降下所發生損害之責任，照原則論，必當規定課之於該國。

【參照】

一九二四年九月十一日德國公布之V。中亦有同樣之規定。例如德法間之協約未公布以前，有法國之定期航空橫斷飛行中，因德國警察之命令，常有發生損壞飛機及飛機被獲之事件。

第十二節 災害之審理

關於航空機所受災害之審理，現尙未有國際的相當規定，在一國航空機如遇發生災害之際，其審理之權利義務，由各該國之官廳負責審理，其對於既發給登記證書之航空機是否由該國領事負責審理之責，此問題除意大利有詳細規定外，其他各國尙無一般的決定。

意大利A第二七五—二七八條內載：

凡航空遇災害時，其航空機不論係本國·外國·軍用·非軍用者，一律應受航空官廳之干與，航空官廳認為必要時，得將航空災害情形報告就近管轄之法院；若在外國發生航空災害時，關於審理事件，得委之於意大利駐在國之外交官，或領事館處理之。

第十三節 航空機之註冊

航空機之註冊，聯盟各國皆有詳細之規定，其所應規定者，如國籍·國籍標識·註冊標識·註冊年月日·航空機之種類·製造人名稱·製造人所編之號碼·航空機之概況·所有者之姓名·住址·所有者之國籍·航空機常駐之站名·以及名稱之變更·註銷等等，均為註冊上必須之手續。我國因航空事業尚在幼稚時代，除軍用航空外，民用之商業航空，未臻發達，當局雖有法令規定，只因全國航空行政尚未統一，縱有奉令註冊者，亦屬寥寥可數。

第十四節 航空機之國籍問題

關於航空機國籍之隸屬問題，約可分為二說如左：

- 一·以航空機所有人之國籍為標準者；
- 二·以航空機所隸屬飛行場之國籍為標準者。

國際航空交通條約第七條，特揭有此等之問題，例如國際間之決定（德，法第十五條，德，比第十五條，德，丹，挪第八條）及其他各國之航空國法（日本第二條，阿根廷第四條，巴西第九條，但澤第二條，德國第二條，芬蘭第四條，法國第五條，意大利第六條，北美合衆國 SCINIOA）諸規定中，航空機得依船舶之規定，照航海所有者同樣之國籍爲標準，此爲便益上計，固無不可。但航空機之公有說，現尙未得一般國家之承認。

然而意大利則正異其趣旨。凡航空機國民之担負若在其總額過半數以上時，得認定爲意大利之國籍。（第三章第六條）

德國則不然，德國航空關係法規第二章第二條規定合名公司，合資公司及無限責任公司之登記，以全部德國之國籍爲必要條件。其他若商業公司（商業組合）及法人團體，在國內所在地者，其全部有限責任之社員隸屬於德國國籍時，被登記之航空機，卽爲航空機之所有者。

一九一九年冬間各關係國在巴黎簽訂之國際航空公約第七條，有將關係國之國籍，其公司如非隸屬於航空機所註冊國之國籍，如非其公司理事長及其至少有三分之二之董事，得皆隸屬於該國籍之規定。但本條文頗有伸縮之餘地，得依各國之法律規定其他相當條件。

此外如意大利第六條，規定公司之資本，至少持續到三分之二，得要求屬於國民所有。但在其他之歐洲人視之，則謂不可能之事，日本亦然。阿根廷第二條規定航空機輸入本國至少經過四個月

後，不問所有者之國籍如何，亦須註冊於阿根廷之名簿。

柏林莫斯科間舉行之定期航空，該德俄航空公司所有之航空機，其國籍之隸屬，一部分爲德國，又一部分爲俄國，如此規定法，在航空路線上飛行時，確值得我人研究之處甚多，論其所有者之國籍標準與原則，於關係國的實際上難保其不發生困難問題。

關於航空之國籍問題，若從航空機所有者之國籍爲標準歟，抑依所屬飛行機之國籍爲標準歟，要之，深信必隨定期航空路線擴張之問題發生許多糾紛與議論。例如最近計劃之中日，中德航空線之交涉事件，至將來開通後，逆料亦因航空機國籍之所屬問題，發生問題。相當分析言之，其問題之實際有二。第一，飛機之常駐場所，兩國間應有相當之規定，假若飛行機所屬於日本者，停駐於中國之飛行場時，在此場合即所謂所屬國之第二飛行場是也，此時之航空機當然屬於所有者無疑，機爲中國者停駐於日本飛行場時亦然。第二，假若公司係合辦性質，航空機國籍之所屬問題則愈難解決矣。

況航空事業以國有爲原則，縱政府獎勵民業航空之提倡，尤當盡力補助其發展，關於行政方面之用人問題，不僅在取監督地位，更應操執行行政權之必要。現在之中國航空公司，雖爲國內之定期航空，然因性質係中美合資開辦，其中德航空公司，實際上更含有國際性質，規模雖不若中國公司之大，然其將來之難題正多焉。

第十五節 航空機之標識

航空國籍之標示文字，常以數字綴成，并附認識記號。頭字爲普通表示國籍用者，次用羅馬字註明固有登記記號之四個大字，須依照國際航空公約追加 A la 之之規定。

【實例】

英國 漢特萊不琪哈姆斯德飛機 G—EBLE

意大利 獨爾尼愛華而飛艇 I—DIAR

法國 梅蒂爾飛艇 F—AIFO

捷克 福曼 F 170 型陸上飛機 T—DOXB

瑞典 容克斯 G 24 型水上飛機 S—AAAA

日本 川西式七型水上飛機 J—COCD

他如德國，奧地利國名之頭字以羅馬字爲之，次用數字爲表示註冊之記號。

【實例】

德國

一、容克斯 F 13 型飛機 D—985

1. 露白羅蘭飛機 D-991

奧國

1. 福開爾夫飛機 A-19

若遇國際競賽時，得加用旗幟為標識。例如英國之水上飛機得用英國之國旗，他國亦如之。此與法律關係上因無甚問題之發生。假如水上飛行機落水時，得適用航海法者，殆為一種自然之結果。

比如在德國之水上飛機，有時揭用法定的國旗，但有時亦得揭用商船旗，良以航空為國際性質頗多類似之點，故援用航海法，得予以揭用商船旗幟之權，然亦不能認為毫無理由。

第二章 刑法

第一節 刑法上之規定

刑法上之規定，僅揭載於一二之國際條約中，在巴黎航空公約，亦有刑罰委任（第一章第三條）及刑罰義務（第二章第二十五條）之種種規定。

刑罰委任得適用於禁止區域之領空。刑罰義務止關於規定燈光，信號之用法，及航空保險（安全）傘落下之規則，并在飛行場附近或場內有違反航空之規定者，均得科以刑罰之義務。（國際航空公約附約丁）

稅法制度之規定，載在巴黎航空公約中第十六條，有固有刑法之刑罰的規定甚詳。除關係國發生惡果招致刑罰外，對於被註冊航空機有違反國家稅法之規定行爲時，得暫時或永遠取消其註冊權利。

比利時—丹麥協約第二十一條之協定，其航空機所在國雖然自身違犯訴訟，有無審理之必要時，得將違犯行爲通告其他締約國之政府。

第二節 罰則

國際共通刑法最強力之條項，均裁決於各國之國內航空法，大概論之，本國及外國之航空機遇有違犯關於處罰之事件，雖有輕重之別，然處罰之範圍不外科以罰金，拘留，禁錮等等之一般的規定。

【參照】

日本第五十六條 英國一九二三年第二十七條 法國第六十一條 意大利第四十五及四十七條 比利時第二章第一條 德國第三十一及三十二條 丹麥第四十七條 巴西第三十及三十一條 愛沙尼亞第十九條 芬蘭一九二六年第四十四及四十五條 瑞典一九二〇年第十七條 挪威第十二條 奧國第十三及十四條 俄國第二十六條 瑞士第三十七條 西班牙第一章第四十一條 捷克第五十條 北美第十一條 巨哥斯拉夫第二十條

除上述之罰則外，德國及但澤自由邦之航空交通法，更規定如下：若故意損壞航空機或不堪使用，或機能不健全，因之發生危險傷害人命者，均得處以懲役或禁錮。日本國內法第四十八，四十九及五十四條，亦有同樣之規定。

【參照】

英國 16 意大利第四十六條 北美第十一條 巴西第九十三條

第三節 犯罪行為追訴之權限

第一篇 第二章 刑法

上述之規定爲保證國際航空之安全，各國自應一律遵行無疑。然關於刑法一部事項之特別場合，航空機飛行於空間若觸犯刑法，其犯罪行爲之追訴權限，應如何規定，在實際上頗值得有研究之地方。考各國之協定中，均未有若何之約束，若在航空過渡時代，固難作斷定之考語，而在今日則不能不加以法益上之保障。以實際論之，此等事件不限於特別規則之有無，如航空機在其國之領土上空際飛行中，該國得依據司法原則并法律上之權限，對該國航空機自有適當之處置。在外國及無領土之國家發生犯罪行爲之權限爭議問題時，亦得同樣處理之。如德意志之裁判法準據該國之法規，凡遇此場合，亦得適用於外國之領土。在無國家國土之犯罪，如關於大叛逆行爲及叛逆行爲，貨幣及職務上之輕重犯罪，就其行爲之發生場所，在德國因無刑法可援，即航海法中亦無此規定，似不能不適用國際法，因無起訴犯罪行爲之可能性，故只能視爲普通之規例而已。此外尙有二三國家之法律，凡遇發生此項事件場合之管轄權亦得容許之。

例如法國航空法第十章第二第三條之規定，若犯罪之當事人或被害人具有法國國籍者，如其航空機在犯罪行爲後降落於法國時，該航空機在外國所犯之輕重罪行，法國判決所得定管轄之權限。其他如阿爾然里亞航空法第十章第一第二條及巴西航空法第二章第四十六條，均有同樣之規定。

惟瑞士則稍異其趣旨，瑞士人對於犯罪行爲後，其航空機降陸於瑞士土地時，以瑞士裁判所之管轄權爲限。并且此種管轄權（但除刑法之規定）須依瑞士航空機乘員所爲而定，且其追訴權成立於

不依外國之裁判所爲限。

意大利航空法第一章第八條規定該國航空機在意大利普通領海之外部及無國家國土上空際飛行者，得適用意大利之法律。

如上所述法瑞兩國之航空法，自刑事裁判所之管轄權被支配於國際法後，從此常有侵害本國利益之事件發生矣。

刑事裁判權及其原則，自應認定保持航空機國籍所屬國之權限爲正當。

【參照】

一千九百二十四年九月在瑞典斯德哥爾摩所開之國際法委員會議決關於刑法上之規則提要如下：

一、航空機在航行中如犯輕重之罪人，得立即逮捕之。

二、其犯罪如關於公安軍事及國庫上之法律對其輕重罪之該當時，得適用被航行國家之法律及裁判權。

三、關於航空違犯命令時亦同。

四、凡輕重罪如影響於各該國之主權時，以被航行國之法律及裁判權爲當然之準則。

五、凡處罰行爲後，其航空機到達陸地時，被到達陸地之國家，於必要時，得拘禁犯人，并

送往獲有裁判權國家之義務。

六·不在航行中航空機上所犯之罪行，得委任於駐在國之法律及裁判權。

七·凡航空機上犯有其他之輕重罪，得委任於該機登記證書國之法律及裁判權。

以上之議決案，確予各國政府與航空上之利益不少，如能依照實施，則其效力之大，自不可等閑視之。

【實例】國際定期航空之實況

一·在一般航空機皆無特別之貨室，但常有不少金塊金條等積載於旅客之座位，若不設置特別監視員時，航行中之駕駛員及機械士欲附帶監視此貨物之不失，於事實上極感困難，偶一不慎，航空中之貨物，被小宵竊取從窗口投下，或以自己之降下保險傘飛出者，實防不勝防，故在航行中激發犯罪行為之可能性實難避免。

二·乘客攜帶照相機或以照相機攝取要塞地帶之風景，在歐洲之定期航空路線上常有發見之事實，大號照相機固在禁止攜帶之列，然而隱藏於衣袋中之小號照相機，自不易查覺，乘客以攝取要塞風景為娛樂之品實繁有徒，故在要塞地帶航行之際，監視員（警察或憲兵）之同乘，實亦必要。

三·我國將來實施國際定期航空時，外國人乘客必較本國人為多，從外人利用國際定期航空

與經驗看來，即可證明事實之不謬。現將統計表示如次：

最近五年間英國與大陸間之旅客人數調查表

年 份	英 國	法 國	德 國	其 他
一九二二	九·四四〇	二·三〇六	五八〇	一
一九二三	一一·九四七	二·一九八	五四八	三四
一九二四	一〇·四五六	五·六一九	五六三	二二四
一九二五	一〇·六〇二	七·七五三	六八四	二〇三
一九二六	一五·四五〇	六·三六八	七二六	一·三五四

右表旅客內之國籍，英國人占百分之四九。

四．茲將一千九百二十八年夏季英國與大陸間航行之定期航空機之國籍表調查如下：

(甲)倫敦——巴黎間

英(Imperial Airways Limited)

法(La Air Union)

(乙)倫敦——亞摩斯特丹間

英(同前)

國際航空公法研究

德(Luft Hansa)

荷(K. L. M.)

丹(D. L. S.)

(丙)倫敦——魯特丹 Rottesdarm

英(同前)

瑞士(Balair)

瑞典(Aero—transport)

(丁)倫敦——奧斯坦德 Ostende

英(同前)

比(Sabena)

【附註】括弧內係公司之名稱，各公司均已加入國際航空運輸公會，得行連絡運送之辦法。

第三章 訴訟法、非訟事件、裁判權

第一節 條約國間之紛爭

關於刑法問題，既在前章略論之矣，茲就訴訟法，非訟事件及裁判權諸要項再加以研究。國際諸條約，除訴訟法之事項有規定外，關於非訟事件及裁判權問題均付闕如，故在條約國間互相發生之權限爭執問題已屬不可避免之事實，對此支配爭執之調解機關，在巴黎航空公約第三十七條雖有規定同條約國間意見有衝突時，得依國際締結提交國際聯盟嗣後設立之永久國際法庭處理之條文，惟特其構成要點則偏於仲裁裁判方面。

關於特種技術問題有與國際航空委員會不同時，則基於調解規則決定之。

德法航空交通條約第二章第二十條，係引用一千九百二十五年十一月十六日德法調解協約所定者。

【參照】

屬於國際航空聯盟國民同盟之各國間爭執問題調解規定提要：

凡漠視國際航空同盟之調解規定，依國民裁判權及國際裁判權之力量，本同盟得令國民同

盟所屬國爲永久或暫時的除名，或爲國民同盟之無資格者。

國際條約，關於民事訴訟法，非訟事件及裁判權事項之諸規定，則完全缺如，其關於航空間之人口登記，例如航空旅行中之出生，結婚，死亡登記等，以證之近來航空行發達之事實，係屬必要，在現今之國際諸條約中尙無此規定，是亦值得吾人有研究之餘地。

第二節 航空機內之強制執行

國際條約爲不妨礙航空機之輕快性，於航空機內關於強制執行之協定。如巴黎航空公約所定者。

條約國之航空機在他條約國飛行，或通過其領土，於正當且必要時降下陸地及延誤時，因關侵害特許，意匠，雛形之故，須有提供擔保金之必要，否則不免有扣押航空機之事件發生。凡此種訴訟事件於發生時，應立刻繳納相當之擔保金額，其所受扣押場所之權限得由官廳決定之。

【參照】

德，法第十七條 德，比第十七條 挪，丹第十九條

有二三國家之航空法規中與前項之規定相反者，則認爲航空機之臨時扣留，或因損害而惹起之扣留權，應有規定之必要。惟此種規定於現代航空交通上之性能，處置是否適當，此時吾人固不敢

斷定其是非，然視其所定之航空法規，則非一種模範之法規明矣。

【參照】

蘇俄航空法第二十四條 瑞士第二十九條 祕魯第二十五條 法國第十七條

第三節 關於適用航海法之意見

除上述外，關於本節因無國內法及國際法之規定，但祇能求之於各國普通之法則。此種結果則某國之陸地及空中於司法判例上，不能不屈服於他國之裁判權。本原則關於爭訟裁判權，亦關於非訟裁判權及人事登記有同樣之意味，於一般國際法之法規及航海法因帶有不可能性，而應用之範圍自廣，既有航海法適用之先例，此處對於刑法之適用當更加一層重要，我人尤宜注意及之。

【參照】

意大利航空規則第二第四章第八條

在意大利航空機上之出生死亡統應記載於航空日誌，在意大利國內發生前項事件後，第一航空機於降陸場所當地官廳有管轄之權，若在外國其管轄權，應報告意大利領事決定之。前項事件如發生於意大利國之領土內時，亦同此辦理。

前項規則適用於外國時，其航空機到達國若不限於隸屬者是甚適當，否則關於此點尙有研

究之餘地也。

【實例】

中國人在航空機上之出產，死亡等事實，雖尙少見，然在空中舉行結婚之實例已非創聞。曾有某飛行家於一九二九年六月三日在捷克首都巴拉加之科貝里飛機場遇見一四十八歲行將臨月之婦女，豫期該婦女年長難產，爲生產入院起見，乃利用定期航空飛行至柏林時適遭遇生產之突發事件，我人姑不必問其何故利用飛行機，而飛行機之旅行時間亦許非短，若較之火車汽車之不規則震動自可減少，所不同者飛行機降下飛行場時駕駛員操縱之方法不良，飛機突然降下時，則乘客不免感受莫大之震驚。我人預料日後同樣之事件必常有發生，將來航空機航行中之出生及死亡問題必隨之以起，對於此種法律的規定已屬必要之事實問題。

第四節 法律之牴觸

國際空中法草案之第二十三條至三十一條關於各種問題均有提議，中有「法規之牴觸」一章，有詳細之說明，更值得法律專家加以研究與討論之必要。

如前章所述之刑事裁判權問題既多爭執，本節所論者乃爲民事裁判管轄權問題，「法規之牴觸」一章，蓋其範圍較爲廣汎，故特言及於此，其他如專門詳細之規定，均從省略。

第五節 國際航空法庭

波蘭政府完成之國際航空運輸條例草案，關於國際航空運輸特設一中央機關，該機關設置之用意，即在調解國際間航空運輸上發生一切紛爭之最高權力機關。

此種國際航空法庭之設置極爲必要，可以統一國際間航空裁判法，有一致的態度，可以補足國際法之不及，可以開拓航空法學之領域，其地位之重要，固不卜可知。

第四章 關稅制度及稅法

第一節 新規定之必要

在最近十年來航空法律新潮既日進千里，二十年前之巴黎航空公約一若陳列所之古物矣。航空交通之突飛猛進，實足驚人，該公約已不能追隨新時代之需要，確是事實。回顧締結巴黎協約（即國際航空公約）之當時，純為軍事的航空，民間的商業航空尚在初步時期，蓋飛行機搭載之乘客僅為二人之時代。現在已有全金屬製造之大型飛機，有二十人二十五人乘客之容載，最近柏林與紐約間，及西班牙之塞維勒(Seville)與紐約間有用五十人及百人乘客飛機之出現。又昔日飛機飛航之速度至多為百浬，現今至少達百五十浬至二百浬，飛航速度之增加已迥非昔比矣。

在當時之關稅制度，雖有國際法之存在，與巴黎航空公約附錄(辛)之制定，而各國亦均依據此項主要之部分為法定者，然按之實際問題，則已感不適用之憾，今後當有新規定之必要。

即歐洲之斯業者對於國際空中法草案，於實際運用上亦感有不滿足之慨，以下再將既成之各條款，摘錄其綱要，以供參考。

第二節 稅關飛行場與國境通過

凡航空機飛往外國及從外國入國時，其航空機應當由稅關指定之飛行場出發，并須於最初設有稅關之飛行場降落。——(21)

凡被認可之航空公司之航空機及屬於旅行團體會員之航空機，均得依照成例，不必遵守有以上通則，由各國之稅關及警察官長指示之國內飛行場為航空開始起迄之點，并得免在稅關飛行場降落之義務。

但上記之特種航空機仍須遵守普通所定之航線，於通過國境時應照規定之信號報告其通過之情形。——(28)

各締約國得議定設置國際飛行場，并得在該飛行場內設立二國以上合辦之關稅機關。——(23)

【實例】

(一) 從德國稅關飛行場飛往隣國之稅關飛行場：

柏林——但澤

斯德丁——瑞典之嘉爾瑪，丹麥之哥本哈經

葛拉烏衣——捷克之布魯諾

布勒斯勞——波蘭之華沙，捷克之巴拉加

德勒斯丹——捷克之巴拉加

慕尼黑——捷克之巴拉加，奧大利之維也納，音斯不魯加，瑞士之蘇黎支

曼漢——瑞士之巴西爾

開龍——法國之巴黎，比國之不魯捨拉

哈諾威——荷蘭之亞摩斯特丹

亞斯那堡——荷蘭之亞摩斯特丹

漢堡——荷蘭之亞摩斯特丹，丹麥之哥本哈經

利比瑟——丹麥之哥本哈經

(二)國境之通過：

各航空機均隨機備帶信號之火花手槍與火花用之藥品，於國境通過及不時降落時用之。但據日本之名飛行家安達堅造氏報告：曾作歐洲定期飛行時，當時通過三十四國。未用何等之信號，僅地面上受領各國之信號，此雖另有協定行之，然於通過手續則已省却許多麻煩矣。

第三節 不時降落

關於航空關稅規則中最感困難之問題，如從外國航空中之飛行機未到稅關飛行場之前，乃不得

已而降落時，或再欲繼續航空時，應於升降前報告附近之警察或稅關官廳。此後該航空機不論其預定之航空線如何，須經警察及稅關長官之指示後方得飛往他處。——(24)

此種規定得行於國境之內為稅關貨物之搭載及卸下於降落時均得適用之。惟上項之規定倘在夜間降落，或遇稅關官廳，警察官署之執行職務困難地方，則航空機於降落時，不免發生極大之障礙。大凡國際性之航空交通至少含有營利之目的，故關於關稅之關係事項如何改善，或為圖廢止此種規則者，應代以何種之條件，則不得不加以特別之研究焉。

第四節 文書之檢驗

凡飛往外國或歸來之航空機，於出發及到着之前後必須呈繳所帶之航空日誌於飛行場之長官，以便檢驗，於必要時更須呈驗機上裝載貨物單及航空途中應用物品之貨單。就貨物一項，應用個別稅關證明書，是屬必要。

各締盟國得要求貨物運載單據之追加登記，其關於稅關證明書亦得同樣辦理。航空機上所載運之貨物於未出發前必經稅關官長之檢驗，其貨物憑單及航空日誌，并須加蓋印記，倘發現貨物數量與憑單不符者，認為必要時得封存之。

航空機到着時仍復報請稅關長官查驗其航空日誌及貨物上之印記曾否毀損，如無毀損照例放行

，并於航空日記上簽名，而留其運載貨物憑單。——(Z5 Z6 Z7)

國際規定之運載貨物關單之格式既極簡單，稅關檢驗官吏於必要時，得在該貨物關單內增加記入欄，若關進口貨物之卸裝必需相當之時間時，自應另行製作稅關文書，以補其簡單形式之不足，此在手續上，自屬必要。況為豫防此種簡單形式之各種簿冊紛失破損起見，不論何國應採用比較大型質地純良之B字洋紙，最為相宜，并將此項文書置於皮製之手提包內為妥。

第五節 無降落航空

在途中之無降落航空，須依特別之規定行之。若航空機如在國內飛行，並不裝卸客貨時，得依照通用航線，并關於某地點之通過應發出所規定之信號，以便瞭望該航空機之名號。否則該航空機必須降落於稅關飛行場，實施檢查。

稅關長官對於航空機所帶之貨物有違犯通關規章者得適當處理之必要，其關稅仍須照章繳納。航空機所載之貨物，應經稅關官吏之檢查，是否與貨物憑單完全相符，如無錯誤時，即於貨物憑單上面填註明白，遇必要時，更須仍蓋新印記。——(Z12)

第六節 納稅

以航空機之本身原則論，亦有納稅之義務。

巴黎航空公約附約辛(79)之規定，設有二國以上組合之旅行團體，或數國之航空繼續時，對於此等各國之航空機得照汽車規則辦理。若應用「三聯票」之規定，可得免稅之利益，然按之定期航空，則不能適用此種規則，因其航空性質有不同故耳。

依本規則之規定，航空機之課稅依照鐵道材料課稅之辦法，得不經稅關官長之手，儘可直接由國內出口或外國進口。最近國民政府明令公布外國航空應用材料進口免稅辦法，此不過獎勵一國內航空發展之一種消極辦法。

但上述之一般辦法，均為應付實際問題，於國際條約上實無充分之立法基礎。

第七節 航空用材料

航空機內攜帶應用之材料，正如航海中輪船內之儲煤庫，儲油庫一樣，此項材料攜帶之數量，如按航空日誌所載之路程計算，若不超過必要數量者，得毋許納稅。——(27)

上述之原則，即歐洲未加入巴黎航空公約之各國，亦莫不採用之。最近德捷締結之航空交通條約，關於航空機內攜帶應用材料一節亦依照巴黎航空公約之規定，得同樣免稅之自由。即對條約國之航空機飛來本國時，亦得認為最惠國，德國航空雖以營利為目的，其對於航空用必需材料，以

不徵稅爲原則，法良意善，中國亟宜倣效之。

第八節 通關之諸例證

一、一千九百二十六年五月五日，英法比三國間締結航空租稅特別協約，其第二條內載有乘客名冊，航空必須物品目錄，并徵稅貨物報告單等諸規定，較巴黎航空公約爲完備。其中乘客名冊一項尤爲特別要求規定之點，此項名冊，除載明乘客姓氏外，同時乘客攜帶之手提行李，亦應一併記載於名冊之內。

上列各種表冊應於航空機出發前經由飛行場稅關官吏之簽印後，於到着地由航空機長將各項表冊送交稅關官吏。同時此項表冊再由出發飛行場之稅關官吏郵寄到着飛行場之稅關官吏收執。——

(第三條)

貨物收藏之倉庫，包裹，箱籠等類，應於飛行場出發前一律加以封印。凡通過貿易，通過國之稅關官廳得在出發飛行場稅關封印之側面拆開檢驗。——(第六條)

航空日誌應記載到着站名及乘客姓名。——(第七條)

如若特別監督法，得由出發飛行場之稅關主任與到着飛行場之稅關主任之協議，將每月航空機出發一覽表送達條約締盟國之一國。——(第十條)

二、一千九百二十五年荷蘭國財政部依據國際條約公布之特別航空稅規則，有規定通關辦法一種。凡國際航空交通，特別規定廢止航空機進口稅之担保品，代以一種通關自由證書，此項證書并附以若干之打洞紙片，以便在該紙片內記載航空機出國入國之順序。通關自由證書之施行，既得英、法、比、意、荷、蘇俄、瑞士、及日本等國之贊同，德國之參加，不過時間問題耳。

三、將來德國航空稅關制度內容之提示，亦不出於下列諸條件。

(甲)飛行機及其他之航空機，必須攜帶旅客名冊，并關於物品種類，數量之目錄，及其必要之稅關證明書。

【參照】

英，挪第七條 英，荷第七條 荷，比第二章第六條 丹，比第九條 丹，瑞典關稅附件第六
丹，波第九條 奧，匈第十二條 德，法第一章第二第八條 德，比第一章第八條 德，丹第七條 德，瑞士第八條 德，瑞典第十條

(乙)凡關於共同辦理發送貨物，發給旅券事項，必須設備特別飛行場。

【參照】

英，瑞典第十三條 英，挪一九二三年第十一第十三條 荷，挪第五條 丹，瑞典關稅附件

第一 德，奧第六條 德，法第十一條 德，比第三條 德，瑞典第二章第五條

(丙)凡遇不時降落於陸地時，并於國境通過前後，應立刻報告最近之稅關及警察或警察官廳。及至稅關或警察官廳到來止，此際本條約得為乘客旅客退去及貨物搬卸未終之要求。此項關於妨礙航空業務之點，特別較優於巴黎航空公約。

【參照】

德，丹第十二條 德，瑞典第三章第五條 德，瑞士第十三條 德，奧第二章第六條 丹，波第十四條 奧，匈第二章第七條 丁，比第十四條 英，挪第十三條(一九二三年) 英，瑞典第十三條 阿根廷，烏路圭第三條

第九節 航空國際特別稅法

航空國際特別稅法，因其性質為恆久的，故必須包含在一般規定之通商及經濟協約中，而欲明瞭此種稅法之關係，更當苦心研究各國共同系統之法律規範不可。至若特許及補助條約，既如前述，關於航空減稅辦法，自得單獨協定之。

飛越數國以上之國際大航空線之開始，係屬於國際航空運輸協會之各航空公司，及得當然進出於加盟協會之各國。倘遇此等航空公司發生不能進出於地方之事件，及本國而無航空公司時，為航

航空公司之營業計，自不能不將技術上與業務上之機關分配工作。其理由因恐發生團體租稅法，財產租稅法，資本流通租稅法上之各種問題。就中財產轉移稅之分離問題，則尤感困難，故有極少數法律規定將全部收入歸國家獨占，亦有其他法律之規定，收入分歸於該國所屬之航空線者。

【參照】

德國一九二六年五月八日制定之轉移稅法第一

【實例】

一．飛越數國以上之國際定期大航空線

(甲)英國

倫敦(英)——巴黎(法)——巴西爾(瑞士)線

開義羅(埃及)——巴格達(伊拉克)——班達亞巴斯(波斯)——喀刺基(印度)線

(乙)法國

都羅塞(法)——巴爾塞羅納(西班牙)——喀薩布蘭(摩洛哥)線

巴黎(法)——斯特拉斯堡——努尼堡(德)——巴拉加(捷)——維也納(奧)——布達佩斯

(匈)——伯爾格來得(巨哥斯拉夫)——布加勒斯特(羅馬尼亞)——君士坦丁堡(其土耳其)

線

(丙)德國

柏林(德)——蘇黎支(瑞士)——馬賽(法)——巴爾塞維納(西班牙)——馬德里(西班牙)線

(丁)意大利

布林西的(意)——雅典(希)——君士坦丁堡(土)線

(戊)荷蘭

亞摩斯特丹(荷)——漢堡(德)——哥平哈經(丹)——馬爾摩(瑞典)線

(己)德國

柏林(德)——但澤(但)——哥尼斯堡(德)——里加(立陶宛)——斯摩林斯克(俄)——莫斯科(俄)線

二. 本國未設置航空公司委託別國舉行定期航空之國

(甲)波斯

巴克——恩賽里——德黑蘭——布什爾線(由德國容克斯公司經辦者)

(乙)阿富汗

喀布爾——達斯星布線(由德國容克斯公司經辦并給予權利者)

三. 現在加入國際航空運輸協會之各公司名稱摘錄如左：

INTERNATIONAL AIR TRAFFIC ASSOCIATION

(I. A. T. A.)

Central Office : 3, Anna Paulownaplein, The Hague, Holland

MEMBERS:

AERONAUT A/S, ... Reval, Estonia

AIR UNION, ... Paris, France

AKTIEBOLAGET AEROTRANSPORT, ... Stockholm, Sweden

COMPAGNIE INTERNATIONALE DE NAVIGATION AERIENNE, ... Paris, France

COMPAGNIE DES LIGNES AERIENNES, 'L'AFRICO-ASIE' ... Paris, France

DET DANSKE LUFTHAAR SELSKAB A/S, ... Copenhagen Denmark

DEUTSCHE LUFT HANSA A. G, ... Berlin, Germany

DEUTSCH-RUSSISCHE LUFTVERKEHRS GESELLSCHAFT, ... Berlin Germany

IMPERIAL AIRWAYS LIMITED, ... London, England

KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ VOOR NEDERLAND EN KOLONIEN,

...The Hague Holland

LIGNES FARMAN S. G. T. A. Paris France

MAGYAR LEGIFORGALMI RESZVENYTARSASAG, Budapest Hungary

OESTERREICHISCHE LUFTVERKEHRE A. G. ...Vienna, Austria

SOCIETE ANONYME BALOISE 'BALAIR' ...Basle, Switzerland

SOCIETE ANONYME BELGE D'EXPLOITATION DE LA NAVIGATION AERIENNE

(SABENA) ...Bruxelles, Belgium

第二篇 國際航空私法研究

第一章 地上權之限制

第一節 空間之利用

各國航空法，以航空交通上有重要之私法的條件，故略有劃一之規定如次：
航空機之飛行于空間，除航空法及其施行規則上之限制外，得自由利用之。

【參照】

瑞典航空法第一條 比利時第一條 捷克斯拉夫第一條 巨哥斯拉夫第一條 但澤第一條
就地主對於空間之權利言之，凡爲地主者，其所有土地上，因航空機空間之利用，至受影響時，設此係在航空法允許範圍內，當不能禁止其所有土地上空間之利用。

【參照】

(一)大不列顛(航空法第一章乙第九)

航空機利用空間之高度，當以數字明示之，即警察令亦以此爲必要。

(二)法蘭西(航空法第二章第十九條)

航空機利用空間之自由權，與空中法草案第四十三第四十四條有同樣嚴重之限制。依此規定，故航空機飛行于私有土地上空間時之權利，以不阻害其私有財產權之行使爲限。

法國之航空法，與「巴西」航空法第四十七條及「阿爾然利亞」航空法第十九條相同，大抵皆依民法第五百三十六條之規定，以不侵害所有權訂定之。

航空機利用空間之高度，各國概以安全上之規則爲準繩，特別對於都市及人口稠密市村之上空際，其高度皆有一定之規定。

第二節 陸上及水上之利用

航空機爲航行于空際，空間之利用當然必要；但在上升或下降時，陸上或水上之利用亦不可缺，故于地上權之問題，亦有詳細研究之必要。

【實例】

當航空機在未飛翔于空中之前，必有相當之陸地或水面以供其利用，如鴛式飛行機飛行之前後，須滑走于陸地或水面，機身下裝置有車輪者，即普通之陸上飛行機，如在雪上或冰上滑走時，則以撬代替車輪，蘇俄及瑞典，挪威等國冬季多用之。在水面不用車輪或撬，另用浮

舟者，此種飛行機即稱為水上飛機，尙有竟以其機身遊行于水面者，即飛行艇是。又有所謂螺旋飛行機，或直上飛行機，固無地上滑走之必要，然于上升時與飛行船相同，仍須借用地面或水面。尙有一種滑翔機（叫 *Glider*）者發動機之裝置，僅備有小馬力之發動機者，）之利用地面或水面，與一般之鳶式飛行機相同。因鳶式飛行機現各國之軍用或運輸多用之。

各國之航空法，在各國間取決之範圍內，雖有二種之解釋，然大多數則採用折衷案。

（一）航空機之上升或下降，不問其陸上或水面，所發生之根本問題為如何，只以所指定之場所為基礎，即航空機之上升或下降，限定于飛行場行之。

【參照】

法國航空法第二十四條 意大利第三十一條 阿爾然利亞第二十四條 國際航空法案第十三條 第十六條

（二）航空機之下降，只須加以相當之限制，隨處皆可着于陸地。

【參照】

德國航空法第十二條 但澤第十二條

（三）多數之國家，係參照上二項之中而採用之。一千九百二十三年，英國航空法第一章第五條及巴西公然否認地主之權利，從保安之立場上，只認為以營利為目的之運送旅客用航空機之上

升或下降，限于飛行場行之。在愛沙尼亞之航空法第十一條，僅對於外國之飛行機附以一般的限制，立陶宛航空法^{Z. 34}航空機之升降權，除飛行場以外，可至所指定場所擴張之。

右三項之中，德意志可稱為現代歐洲定期航空最發達之國家，據其某當局者云：德國航空法第十二條之規定，就實驗所得，成績堪稱良好。條文附後：

除不時停憩之情況外，航空機之降落于陸地，不僅限于飛行場，外面未被封鎖之地方，無圍牆環繞之空地，及任意之水面，皆許其停駛，但依本條之規定，在航空機到達陸地後，關於是項之報告，及到達後所生之損害賠償，應負擔相當之義務。

權利行使者之資格確認後，若續航應不妨礙其航行中止為限。

第三節 航空禁止之目的

關於禁止通過一定之地域，或禁止永久航空（上空封鎖）在各國之國際條約，及各國法律之規定，不以關於土地私有財產之保護權為目的，係以國家及人民之保安上或依軍事上之關係而定。

第四節 權利之剝奪及限制

在航空法上，為欲達航空之目的，對於財產土地及其他權利之剝奪或限制之事，在所不免，故

當有一定之規定。觀日本航空法第二十四第二十五條所載云：管理航空之機關，得於必要時可使經營飛行場者，侵入于他人之土地，又附與以除去他人之物件，或使用等特殊之權能，在急需時，縱飛行場之經營者，亦可如右行使其權能，但因此所生之損害，則須負賠償之責任。

【參照】

大不列顛 15 日本第三十七條 法蘭西第二十八條 但澤第十五條 捷克斯拉夫第二十五條

荷蘭曾于一千九百二十六年公佈航空關係之土地及其他之收用法細則之法令

若無右列諸項之限制，或地主與權利者之間，並未特別成立某項協定者，則地主或權利者，爲其航空之關係，以空間利用之顧慮，當無課以特別限制之義務。以故例如地主或權利者，因認爲航空機之上升或下降，甚爲適當，則對於不時到達所利用之土地，別無關於航空機到達之顧慮，可自由利用其土地之耕種。

第五節 物件之投下

各國際條約，及少數國之航空法，概準國際空中法案第十七條乃至第十九條之規定，除不時之情況外，在航行中，航空機之投擲物件，只限于特種之沙囊 *Balist*，對於一般國民加以保護，對

于地主亦設有特別保護法。

【參照】

(一) 日本航空法施行規則第百八條：

細沙及水以外之沙囊，或帶有危險性之物件，禁止由航空機投下。

(二) 沙囊之投下：

在航空機內較空氣輕之氣體，如水素或氦氣，(Helium) 往往收藏于氣囊中任其浮遊，即航空船氣球，特別利用氣層而航行之自由氣球，為以沙囊及氣體之放散或減輕，影響于機體之昇降；故航行中，每有投擲物件之原則，但為顧慮地上之危險計，在日本僅限于細沙一種。

郵政包裹，及對於高山峻嶺，或航海難通地域之居民，為補充其糧食等物件之投下，因得有地主或有權者之同意，故不依本規則之規定。

【實例】

(一) 藥品之投下 一九二三年九月三日，在日本平塚南湖院之病人，因缺乏維他命 Vitamin B，當時因為關東之大震災，交通斷絕，無法投寄，後由當時戒嚴司令部，特令航空處用航空機運至其處投下之。

(二) 流冰塊上漁民之救濟 一千九百二十八年三月，鄂霍次克海上之漁民，因乘冰漂流無路

，後由俄政府爲救濟其漁民起見，特令航空機裝運糧食以供給之。經數回之往返，始克將漁民救回，僅留其馬匹。

(三)郵寄物件之投下 爲預防投下物因加速度而生之危險，普通係使用落下傘，(即保險傘)已認爲一般之原則。一千九百二十七年六月十日，德俄公司在哥尼斯堡與莫斯科間飛行時，曾以郵寄物件投擲于立陶宛之科佛奴市等處。

(四)高山住民糧食之補充 在意大利交通未開之托里諾地方，嘗用航空機運輸糧食以供給其高山處之居民，在瑞士之蘇黎支方面，亦時有所聞。

在英國及挪威航空之臨時協定第十五條九項，與日本航空法相同，禁止航行中從航空機上投擲細沙，或水以外之沙囊。又于第十六條內，禁止航空機於航行中堆積或投擲沙囊以外之物件。但郵政用之航空機，及特別經許可之飛機，不受本規則之規定，視爲例外。

第二章 賠償義務

第一節 國際條約上之賠償義務

關於賠償問題，在國際條約上，尙無劃一之規定，故巴黎航空公約，及其他諸國際條約，關於是項問題，一任其各國自行處理之。

各國研究之結果，大都依責任之原則而定。

【參照】

德意志航空法第十九條提要：

因為航空營業而生之災害，如致人于死，人體或其健康上與以損害，抑或有物件之損失時，航空機之所有者，應負其損害賠償之責任。

縱令航空機之使用時，航空機之所有者，有不知情事，對於現使用航空機者，所負之責任，所有者當不免有連帶之關係。

設不幸災害發生時，當審查其原因，果否為賠償責任者所惹起之危險，抑或因他之危險而發生，先必鄭重以考慮之。

本責任者而發生之結果，各國間之立法中，亦有若干之差異。

【參照】

(一) 對於局外第三者其結果應負責任者：

不列顛 Z 8 德國第十九條 瑞典 H 第九條 丹麥第三十六條 瑞士第二十六條 挪威第三十七條 蘇俄第二十二條 匈牙利第一章第十九條 芬蘭第六條 智利第五十二條 捷克斯拉夫第二九條 但澤第十九條 委內瑞拉第六十三條

(二) 又對於第三者之乘客，運輸委託者及雇聘人，以同一之原則，亦負有相當責任者：此項規定，其實行國家與前項同。

(三) 尚有限定其担負程度之結果責任者：

甲· 除開不時到達陸地者。(智利第二章第五十三條)

乙· 限定一定之金額者。(德國第二十三條及 V. 1 但澤第二十三條)

德國及但澤兩國，依國法及保安令，對於企業責任關係者，不僅限于航空機之所有者，其業務同行者，亦當負其責任，假若審查之結果，縱其災害係因航空機所有者之過失，亦不免同負相當責任。(德國保安令第八百九十八條)

丙· 僅就其直接所受之損害而負賠償責任者。(蘇俄第二十二條)

丁·對於旅客及運輸人之結果責任，當限定以報酬為目的時，或以受營業之場合行之，其對於僱聘者之結果責任，只能於無災害保險時，準依前項之原則而負其責任者。（

捷克斯拉夫第三十二條^{1a}）

戊·航空機飛行員，雖於損害賠償有特別之規定，令負相當責任，但若災害係起于航空機之練習中，則不適用此條之規定。（委內瑞拉第二章第六十三條）

關於乘客及運輸者所負之結果責任，能否在運輸條件之特別規定上，可以免除之一問題，在法律上特別明定之國家亦不少。

【參照】

（一）事實上雖明白規定有除外規約，但對於僱傭人則禁用之。（如何牙利，捷克斯拉夫第二章第十九條）

（二）前項規定以外之國家，大多從民法上而推定除外可能之範圍。

【實例】

觀夫德意志之法律，而研究其實際，從理論上推想，對於旅客及運輸人之除外問題，確為適當之條件。就航空機所有者或企業者，自身之意志言之，亦屬當然許可之事實。

在各聯邦裁判所，及柏林控訴院，從來之判決例全然似乎以此為立足點。某次有某區裁判所

之判決，恰與此項之規定成反對之見解，其後被聯邦裁判所之控訴而撤銷之。

(三)在蘇俄之民法上，禁止除外，因之航空機所有者，不得不從一般之法律的見地，根據旅客之災害保險，使其負賠償義務。

第二節 民法與航空賠償之關係

現行之民法，是否因見航空機已入實用時期，加以考慮而制定者，抑或全係舊式制定，而無理的以應用之，是不能不加思索。本來此固一小問題耳，當無顧慮之必要，然當此過渡時代，航空與民法已成爲混沌狀態，似宜相當加以研究焉。例如現在各國之軍政機關曾經制定之長官旅費規則，當此應用定期航空時節，是否可以一律適用，遑難解答此問題，即我國之現狀觀之，定期航空雖尙未臻普遍發達，然在此過渡時代，航空與民法之關係，不能不稍加注意及之。

一般民法當與航空賠償義務規則並行之，然就當在若何之範圍方能適用之問題，現在各國各有異同，茲姑從略。

【參照】

(一)特別明令民法可超越航空賠償義務規則施行之國家：

德國第二十八條 瑞士第三十一條 丹麥第三十八條 挪威第三十九條 捷克斯拉夫第三

十五條 但澤第二十八條

(二)在其他之各國，以一般之民法認為係補足航空特別法之意義者，故特對於航空賠償義務之切實責任，另有例外制定之國家：

【參照】

法國第四十一第四十二第五十一第五十二條 意大利第三十五條乃至四十四條 奧大利于千九百八年九月九日因汽車營業上之損害賠償而定之法律第十六號 匈牙利第二第三條 加拿大乙第二百二十六條 阿根廷第五十一乃至第五十九條 巴西第八十四條

在意大利，係根據對於陸上或海上運輸賠償義務所規定之一般法則之規定為原則，以定關於航空運輸者之局外人，如旅客及寄貨人之賠償義務，航空機衝突之責任，因故意時，則另行處理之。

(三)適用一般法之各國：

瑞典第二章第二 丹麥第三十七條 芬蘭第二章第七條 捷克斯拉夫第三十三條 (但有一部係特別規定)

第三節 關於航空賠償各國之主要點

一·法蘭西

國際空中法案第四十五條乃至第四十九條之規定，與對於局外第三者同樣之範圍，對於旅客應負賠償之責。（第五十二、第五十三條）

對於貨物如所受損失非天災或貨物自身之缺點，亦當賠償。

依據協議而有責任之免除時，人員及貨物兩方，均同一律看待，並限定承認關於空中危險，及在機上任職司機之人員之責任。（第四十二至四十四條）

賠償金額，依貨物之種類及其價格而定，最大限以一千法郎為度。

對於局外者，得適用私法第五十二條之規定，若損害較大，係由航空機之行動，或因自航空機投下物體所致者，航空機業務經營者，可不依法律上之規定，當然任其賠償之責任。此時如得有被害者確因其自身過失之證據，則當免除其賠償。

依私法上之規定，法國之判決原則上，航空機之所有者方面，係以其使陷于危險者之責任為例證。例如阿根廷航空法第五十一條乃至五十九條與法國之立法相同。

二·奧地利

對於局外者，準一千九百八年九月九日所頒佈之汽車法，使負賠償責任，對於旅客及運送人則依民法之規定以行之。（第十六條）

三．英領加拿大

法規之原則，雖略與各國相同，對於因航空及飛行場業務者所致之損害，則與關於過失以同樣方法使負賠償責任。

四．巴西

原則上雖認定過去之責任，然此似欠明瞭，故不妨參用民法之規定。（第八十四條）
又對於貨物得適用鐵道運輸規則，及商法之規定。（第七十二條）
危險責任，固應力避，過失責任，亦當承認之。
烏路圭航空法之第二第三條，亦與巴西採用一法。

第四節 關於航空業務之責任者

就航空業務者之集團言之，其間當以誰人負其責任乎？此種問題，國際間尙無統一之辦法。通覽現行之諸法規，則見各項之分別。

一．就一般的觀察，航空業務之責任者，係指航空機之所有者或企業者。
設若未得所有者之承諾，任意使用其航空機，以致發生損害，則此使用者，當代替所有者負損害賠償之義務，是屬當然之事。又如使用時，所有者沒有相當過失時，則兩方共同負有連帶之責任

，亦屬適當，此即德意志經驗者之談，德國航空法第十九條亦以此意味而定。

二、航空業務之責任者，係指對於航空機領有航空許可證之擔任者而言，（就廣義之解釋，監督官廳，似難于指定，此時惟有就規定定期航空時間表時，得有監督官廳之許可，命其實行者，即公司之總經理，或較妥善。）或以航空機之所有者，為責任者。

【參照】

瑞士第二十六條 委內瑞拉第六十三條

（一）據德國之法律，所有者之定義，係依為汽車而定之法律用語，則航空機之所有者，當指係以自己之經濟而購用者，或以同此條件對於航空機有處分權者為準。

丹麥之航空法第三十六條，亦云以自己之經濟而使用航空機者，當謂之曰義務責任者。

（二）在日本航空機所有之名義，係依據一般財產管理之例，故對於無維持能力之人，是否亦承認其為責任者，在德國會亦有此疑問，故就實際問題言，某官廳對此有否認其為責任者，而忠告其停止營業之權，自不待言，航空機所有者，與一般之財產管理之間，所有者之責任，當重大于航空機實用上所及之結果。

第五節 航空賠償國際間互相諒解之必要

就目前之現狀觀之，關於航空賠償問題，法律上之見解，以及關於實施之條件上，各國各自爲政，無統一的規約，以故如歐洲大陸隣境相接之各地方，雖相當已有關于是項之當業者，然安於從事營業時，則不免苦於種種繁雜事務之發生，設一旦使其航空機航行入于航空未曾發達之國家，航空機所受之掣肘必多，則可斷言，以致銳減其輕快性，此誠爲國際航空法上之缺陷，亦即過渡期間所不可免之事實，設各國速起互相諒解，未始不可補此缺陷也。

如德意志「勞夫特漢沙」(Luft Hansa)公司所經營大規模之定期航空企業，其經過國如英吉利、法蘭西、丹麥、荷蘭、比利時、瑞典、瑞士、挪威、葡萄牙、奧地利、波蘭、蘇俄、捷克、西班牙、芬蘭、立陶宛、萊多尼亞、愛沙尼亞等二十餘國，此後營業之發達，更當有較大基礎，大規模之航空公司亦不難出現於將來。目下德國甚願積極與我國攜手從事組織公司航行中國、日本、蘇俄等國，然逆料其於未來責任上所感困難之點必多，乃予進展上不少之窒礙，固屬難免。概括言之，關於航空之技術上與保險技術上，尙有許多一時不易解決之困難問題在也。故欲解決此項責任問題，宜從速有一統一規定之協定，誠爲今日發展國際航空之要圖。

【實例】

意大利航空公司航空機至土耳其之水稅問題。

意大利航空公司于千九百二十六年欲實行其從意大利東南角之布林的西經雅典至君士坦丁堡

之定期航空時，忽接到土耳其政府之通告，謂該公司航空機之至君士坦丁堡水面，須繳納十萬六千四百 Lira (意之銀幣) 之稅金始准其在水面升降。該公司以事出于倉卒，無法應付，故一時中止營業，後得該國政府之補助，于次年如數繳納其稅金，始克重行開業。

【參照】

(一) 千九百二十七年二月十八十九兩日國際航空運輸協會之決議。

1 提議者 德意志及英吉利

2 目的 國際航空運輸協會，關於旅客及貨物之航空運輸業，確定有統一的運輸條件。關於賠償義務，在法律的處置法上，甚形複雜，對此勢不能不認為有特別之研究，以求一統一的規定之必要，故請求公決。

3 決議 國際航空運輸協會，對於旅客及貨物運送人，宣告其關於統一的賠償責任，理應除外，同時並拒絕所有航空運輸公司之利害關係者以補償可能為目的之災害保險。在各國有強行規定而欲強行者，國際航空運輸協會應另定以合法之規定，強其執行，且限制不適用於各自之運輸，此種辦法之規定，當宜求其完備。

(二) 一千九百二十五年秋季及一千九百二十六年春季在巴黎所開之會議。

1 提議者 法蘭西

2 目的 最小限度對於旅客及運送人之賠償任務，須由國際航空公約規定之。

3 成行 現在之第二草案，雖未締結，但以不牴觸于二三之根本問題，經過修正動議，當無異議，以締結之。

4 草案之要旨

(甲) 企業者關於災害，損失，破壞，並于協定上已明定期限之延誤等，悉從本草案之規定，任其賠償之責。

(乙) 關於因延誤而生之賠償義務，如有特別協定之必要時，宜特別注意之。

(丙) 企業者為避免其損害，用適當之處置，於證明時，可免除賠償責任。

(丁) 企業者關於其使用人，當自負其責。

(戊) 在航空機之駕駛有過失時，企業者關於此所執之適當處置，只須能提出證據以證明，則不負賠償之責。

(己) 對於賠償金額，其最大限度，亦當限定普通之最高金額，對於旅客以一萬法郎，對於貨物，每件只限二百法郎。

在發送人方面，如認其貨物價值在前項所規定以上時，可允提出申請書，斯時企業者，對於此昂貴價格之表示，就其超過之保險費，得決定提高相當運費以認可其權利。

(庚)免除與本規定矛盾之責任規約，則認為無效。

不惟從合意之契約而生之賠償，即從不法行為而生之賠償亦包括之，對於此種情形，有表示特別意思之必要。

(辛)企業者不僅限于有意思補償時，而不法行為之賠償亦得成立。

如此明白表示，甚為必要。因各國立法不同，判決各異，設欲求于精神上有合意的不同之解決，當有此明示。又嚴禁當事者互相間裁判藉之協定一事，對於航空企業實有過重之擔負。

以上對於旅客及運送人賠償義務之協定，在航空機所有者方面，亦可以此為原則，如果能使其所負責任限定至相當程度時，或能促進航空交通之發達。

本草案所提出之責任，限度實為必要，而不可缺者，其最要之點，即在本草案之責任限度，竭力避免必要運費以外之增加。又依此規定，將來于航空機所有者之利害關係，如災害運送保險等，當然可盡繼續保護之責。

(三)國際商業會議，對於局外之賠償法的研究：

1 經過 關於此項問題，最近在國際商業會議，正從事研究，關係之各國亦正切實準備，大抵依意大利法之慣例，在地面上對於人及物之損害，以及因航空機之衝突，對於人及物之

損害，有明顯之區別，德意志之法案業經據此而確定。

2 內容之概略

(甲)航空機須于協約同盟國之登記，受損害時，如係協約同盟之國籍者，縱于無統治權國家之土地所受之損害事項，亦認為有效。

(乙)原則上已顧慮及受損害者之連帶責任時，由直接責任者，所出之賠償費，應依各損害情形，以限定一定之價值。

(丙)在飛機場中，非乘客及貨物所受之損害，航空機之所有者，援丹麥挪威兩國法律之例，不過僅負有相當之責任而已。

(丁)設航空機之所有者，為免除其損害賠償之責任，而有必要之處置時，當不適用本法之規定。

(戊)在空中航空機有衝突時，設此衝突係以偶然事變，或因氣候所惹起時，得從千九百十年九月二十三日德國所頒佈之船舶衝突之協定，及以過失之原則而生之損害，其責任當由被害者自負之。

設衝突係在航空機之過失時，則航空機之修理等責任，應由負過失責任之人負擔之。

第六節 對於航空機飛行員航空機所有者之責任義務

關於此項問題，似乎時機尙早，國際條約上，尙未見有明白之規定。然就事實觀之，大凡飛行員之任用，當有用契約以協定之必要，故事前必須相當嚴重以審慎之也。定期運輸之飛行員，與軍用飛行員不同之點甚多；以故現在航空運輸企業者，于國際的所負之義務實較爲重要，其義務確實之履行，當以飛行員對於企業者履行其確實之義務爲胚胎。關於互相之責任與義務，留待日後研究之餘地正多。又社會保險尙未發達，故未能予以充分之保護，因是航空機飛行員，爲災害損害保險，故當使航空機所有者切實負此責任，已屬必要事實。現在歐洲各國，于此固無一定之軌道可循，然能本此最善之努力，誠爲有益之舉。

第三章 航空運輸契約

第一節 契約之準備

航空運輸契約，在國際條約及法律無特別規定者，應適用各國自有民法之規定。

【參照】

在德國信託契約之規定(H·G·B·六三一ff)關於商業上則準用商業之規定(H·G·B·三四三ff)

第二節 對於運輸物之禁令

國際法上依各國之狀況，如認為有害于一國治安時，特限制禁止其一定物品之運輸。

【參照】

(一)大不列顛—荷蘭間關於航空臨時規定第六條提要：

禁止武器、彈藥、爆藥、毒瓦斯及傳信鴿之攜帶，未得被飛行國之許可，禁止攜帶照像機及活動照相機。

(二)關於德國及瑞典間空中交通之臨時辦法：

第八條 在航空機之飛行員及其旅客，不得攜帶或運搬武器、彈藥、毒瓦斯、爆發材料及其他有害于人命或身體適當之類似物品。但傳書鴿及照像器之攜帶，如得有航空機所在國主管機關之許可，不在此限。

(三)法蘭西及荷蘭民間航空機關，于空中交通及兩國間航空事宜所規定之臨時協約第五條如左：

航空機不得攜帶兵器、彈藥、毒瓦斯、爆藥及傳書鴿等項。

若於各締約國之上空攝影，及其活動照像機之使用，當根據各該國主管機關所定之規則以行之。

德、法第七條 德、奧第十條 德、丹第十五條 德、比第七條 德、波第十七條 奧、

匈第十一條 丹、比第十七條 荷、比第五條 挪、丹第二十六條及第二十八條 荷、挪

第九條 巴黎公約 P. L. A. 第二十六二十九條

關於國法之適用，以齋同一之結果，英挪協約第二章第七條及巴黎公約第二十六乃至第二十九條亦明白規定，在國際航空運輸時，如為戰爭之目的，禁止運輸爆發物、武器及火藥等物。

其他在本協約內，照像機之運輸或使用，抑或為公安之目的計，其他物品之運輸或使用之禁止令，或其他特別規定法之自由權，統屬於國家行使之。

【參照】

德國交通規則第十四條

於航空交通上、武器、火藥、爆發物、毒瓦斯、傳書鴿、照像器、以及無線電通信材料等之攜帶，須得有主管機關之許可後，始准攜帶或運送。

第三節 郵寄物件

郵寄物件，設郵務當局彼此間未有預定某種協定時，可在某方郵務當局所定之條件為標準，以協定之。

【參照】

(一)英吉利荷蘭航空臨時協定第二章第七條摘要：

郵政物件，依兩國郵務局間關於是項有協定時，可得運送之。

(二)德意志瑞典第三章第十條

郵政物件之運載，準雙方締約國郵務局間所直接訂定之特別協定以行之。

德，丹第二章第七條 瑞，德，西第四章第八條 德，奧第十三條 德，法第三章第八條

德，比第三章第八條 奧，匈第十三條 英，挪第二章第七條 荷，比第三章第六條

挪、丹第二章第十七條

各國之航空法，關於郵政物件運輸契約，僅有若干之概括的之規定，在航空法中未有規定郵政物件運送之國家，關於是項問題，可依特許條件以處理其郵件之運輸。

【參照】

(一)德國航空法第五章第十一摘要：

對於從事定期航空之航空企業者，應郵務局之要求，於各定期航空時，以補償相當之費用，當負此運輸郵政物件之義務。

此義務之範圍，航空企業者，以應郵務當局者之要求而決定，如兩方發生爭端時，如有關國庫事，應由交通部與其協議，在他方面規定義務之範圍，及其賠償金額之確數。

(二)立陶宛航空法第三條

最初起即由交通部規定運送郵件之運費。

(三)其他之特例

二三國之航空法，關於某種之郵件，(如掛號快信之類)須得特別之認可。此種郵件，在德國于千八百七十一年十一月二十八日關於郵政制度事項，德國法律會頒佈使與普通一般之郵件相同而保留之。

郵政運輸契約，與關於營業的航空企業之特別契約中，設有未盡事項而無規定者，郵政當局可與航空企業者，有締結特別契約之必要。

【參照】

此種契約，在德國係基於郵政條例第六十三條之規定，而于一千九百二十六年公佈空中郵政運輸規則，亦依此規定。德國郵政之責任，係適用郵政法及國際郵政規則而規定，與以上同一之責任者，如關於國內之郵政，應由航空企業者負之。

第四節 國際航空郵政協定

萬國郵政聯合或僅對應一部份之國際航空郵政協定，尙未至成立之運命。一千九百二十四年在瑞典之斯德哥爾摩 *Stockholm* 萬國郵政會議之際，雖曾有國際航空郵政協定之計畫；但以各國之郵政，因其行政關係之不同，終於不獲如預期之結果。在當時此種協定固爲待于適當之時期後成立；然即無此項協定，在定期航空線上之郵政行政，當局因以特別契約之形式，能定其必要之協定，故于航空上直接所蒙之不利，或不致發生。

第五節 貨物運送單與旅客之航空券

據法律的特別之規定缺點甚多，兼又因其屬于暫定之性質，故合兩者之意義而補充之，前所述千九百二十七年二月十八十九兩日于維也納之國際航空運輸會議，會議決關於運輸航空貨物條件及運送航空旅客條件，此法案中，關於航空運輸事項，又因各處於一千九百二十五年五月三十日關於鐵道貨物之國際運輸，復為根本之規定。在國際航空運輸協會下之各地航空運輸公司，本運送條件之規定，對於旅客所用航空券之形式，應使該協會聯合公司所在國之共同事業者，或同在一國內之其他事業範圍內，亦當有議定通用之義務。若與國際航空運輸協會聯合之航空公司，在例外于共同之航空線上，關於國際運送貨物之發單及航空券等，有不遵一般條件時，可直接報告該協會之書記長，且對於該協會所聯合之各公司，亦當有通報之義務。

上述之兩種運輸條件，只限于國際航空運輸協會之加盟公司，或不屬于航空經營者，若在本國內及國際航空線上行用時，一任其各公司之自行處理。

航空旅客之運輸條件，及航空貨物運輸條件所用之航空貨物運送單，及航空券有以下之規定：

- 一．對於某種物品有拒絕其運輸之權。
- 二．航空貨物之大小以 100 c.m. x 50 x 50 為限度。
- 三．旅客不能強請收受其貨物。
- 四．用兩國文字之文書係以作無設權的效力所結契約之證據。

五、運送單至少由發送者填具三聯式之正本。

發送者為欲得關係者之信任須由航空運輸公司領受一證明通知書時，有請求發給第四聯票之權利。

六、貨物之運送，依所公佈之運費一覽表為率，運費由發送者先行付清，或由收受者待其所委託貨物之運到時再照付之。

七、當發送之際已照付運費者得先裝載之。

八、到達時期無定準，及須有長時間之耽擱，抑或航空公司有其他之原因發生不能運送貨物時，該公司可委託其他之運輸機關繼續運送之。

九、航空機于中途有耽擱時，對於旅客尙未飛行至目的地，一段之費用，得成立退回之關係。

十、關於有異議之提出或告訴，定以一定之除權期限。

十一、航空貨物之運送，係由航空公司執行之，故請求權者，原則上如遇在運送期間發生告訴事件時，當就從事于運送之航空公司以請求之。

十二、倘請求權者，業就最初或最後之委託運輸航空公司質問後，而被證明為無可能性適法之委託時，請求權者可以發送者之資格，認最初之公司為收受者，復請求于最後之公司。

十三、倘所發生之事件難證明其由何處之委託公司時，則凡參加于此次運送之各航空公司之全部，

當負有連帶債務者之責任。

十四、運送旅客時，旅客及其飛行人員在事件發生之當時，可請求于承認運送之委託者。

如前關於賠償義務章所述之理由，對於一國強行法規之規定，一般的保留者，普通關於其他之運輸契約，亦認為有效。此種規定，如與各國之強行法規有抵觸時，對於本規則之效力依然存在。

國際航空運輸協會之聯合，向來對於國際的性質甚為顧慮，故於運輸契約上明定航空券及運送單之形式，須用兩國之文字以印刷之。

航空券及運送單自身亦當以兩國文字以製定之，兩國文字中之一，必以德文法文及英文三者中之一為必要。

對於航空旅客及運貨者之賠償義務，由政府方面所規定之法案，于航空券及貨物運送單有關，故另有若干之規定。

政府方面亦須以兩種之證書作締結契約之根據。

對於送貨者，如正當要來填給確實運送單時，可照交給之。

凡于證書重要之部分，須簡單記入之。

設使航空運輸契約，為多數之企業者接續實行時，是等之企業者，得用同一之運送條約。

【參照】

(一)法蘭西航空法第三十九條乃至四十八條

阿爾然利亞航空法第三十九條乃至四十八條

1 旅客之航空券與以設權的效力。(第四十六條)

2 爲航空機之安全有必要而不可缺時，對於發送人及收受人，不負有運送人之責任，得將其行李投下之行爲。(第四十四條)

(二)巴西航空法第七十一條第七十五條

航空運輸契約，依其存貨之收據，對於旅客之航空輸送，則依其航空券有要求其檢閱之權。

貨物之投擲問題，與法蘭西相同。(第七章第十四條)

【實例】

1. 法蘭西 [Air Union] 航空券之一例：

乘客須知

本公司根據一千九百二十四年三月十二日所頒布之法令，凡因遲到而生之損害，遇不測事故而生之損害，及因旅客之行李(乘載于航空機中者)而發生之事變等之損害賠償，概不負責。

凡于各經售處承購之航空乘坐券與本公司所發行者有同一之效用。

第一條 凡座位非待至乘坐券發行後不得擅行定之。

第二條 凡旅客預先申明欲乘坐飛機時，應先付費用之一半，其餘應俟發賣航空券時照補之。在飛機未出發前，可得變更其目的地。凡已付之各種費用，如運費等，以不退回為原則；但如認為有相當之理由時，得于三個月之後退還之。

第四條 凡乘客一人限帶十五公斤之手提行李，并得免費運送。

行李之運送，限于已照付本公司所規定各航空路線之運費及其税金時，得代為辦理之。凡屬貴重品必須記明其價格。

凡旅客須遵行航空機通過各國之法令，不得違犯之。

凡旅客對於公司及個人不得有擾害行動。

第五條 旅客為航空旅客之安全及慰安，有應遵守本公司所定各種規則之義務。

第六條 凡旅客有所請求，須出示航空券，否則概不受理。

二、英吉利 Imperial Airways Limited 航空乘坐券之一例：

對於乘客之條件

第一條 除關於航空運輸上之責任，凡持此航空乘坐券者，對於危險之責任應自負之。

第二條 公司代理者及分售處，關於旅客飛行中或乘降時所發生之事變，應申明由旅客自負其責

任，然後發賣其航空乘坐券。

此時所指之事變，（如人體之傷害、遺失、損害、故障、遲到、駕駛者之拙劣而生之故障，公司之使用人及代理者之不稱職等是）公司方面概不負責。

第三條 凡持此航空乘坐券之旅客，對於代理者及分售處，可得向其要求損害或損失之賠償。

第四條 公司有取消其飛行之權利。

此時公司只能對於運費之退還，及旅程之變更，以外並無其他之義務。但自呈驗乘坐券之日起，十五日以內，若尙未有請求之申明時，即爲失效。

第五條 航空機乘坐券之通用日期，應照其乘坐券上之規定。

第六條 乘坐券無論何時，依公司之要求應即提示。

第七條 凡旅客爲自身之便利計，欲退回其所購乘坐券時，其費用概不退還。

第八條 手提行李之重量，以三十磅作無費代送，如有超過時，則須另徵相當費用。

第九條 公司絕不代客人作報關事務。

第十條 來回乘坐券，從發行之日起，以一個月內爲有效期間。

但公司對於來回乘坐券，關於時間並不負有若何責任。

第十一條 公司雖據旅客之通知，得爲代其盡力從速運輸，但無從說明理由。

西 蘭 法

AIR UNION

9. Rue Auber-PARIS

Téléph. CENTRAL

59-79 RICHELIEU

R. C. Seine 135.619

No. 36838

SINGLE TICKET

Billet Simple

from Paris to Lyon

de à

of issue

date del 'émission 14-4-27

dates of voyage 18-4-27

du voyage

name K. Adachi

m

fare 550Frs

Prix

11h 30' Hotel Grand

利 大 意

No. 6066

S. I. S. A.

Societa Italiana Seroizi Aerei

Assegne di volo

rilasciato al signor K. Adachi

domiciliat in Pavia

par il perrorso da Pavia à Torino

giarno di partenza 28. 4. 27

posizione dell'1 droscalo Pavia 15. 10

Nolerescossol 140

addi 28. 4. 27

L'Ufficio emittente

S. I. S. A. Ltd Aerel office Milano

*Tagliandoc-Alpasseggere.



第三條 凡已購之來回乘坐券，欲須退回時，在十五日以內要求之，可退還其購券費。
以上所述係就英國之法律而定者。

國 英

SINGLE No. LEr 1131
BY AIR
SERIES 3
IMPERIAL AIRWAYS LIMITED

LONDON TO BRUSSELS

Name of Passenger K. Adachi
Address/o Artillery Hotel Victor St.,
Date of Passage 6th April 1927
Time 9.30 A.M. CROYDON-8.15
Fare 4/0/0

LONDON	BRUSSELS
Adress	Adress
CROYDON	HAREN
Aerodrome	Aerodrome
Surrey	Bressels
" Phone "	" Phone "
CROYDON	
2946	531.21

Issued only subject to the term & condition printed hereon.

時 利 比

D'Exploitation de' la Navigation
Aerienne (S.A.B.E.N.A.)
BRUXELTES ou PARIS
Conections de transport midos

Date	9-4-27	Billet delivrea
Service	11h 30'	Pouseeroyagan
Prix	550Frs	Prex

AGENCE
DEPART

國 德

DEUTSCHE LUFT HANSA A.G.
K Nr 088041

Von Leipzig nach Berlin
am 12.3.27 Preis M.K. 25—

料資計統司公砂漢國德

An unsere Fluggaste !

Hierdurch bitten wir unsere verhrten
Gaste h6rlicht, die nepenstehenden
Fragen zu beantworten und die karte
ausgef6llt in den hierf6r bestimmten
Kasten einzuwerfen. Es wird unsere
vornehmste Aufgabe sein, den hier
ge6u Berten W6nschen gerecht zu
werden. F6r Ihre Muke danken wir
Ihnen im voraus pestens !

DEUTSCHE LUFT HANSA A. G.

Flug von Leipzig
nach Berlin am Tempierhof

Name	Kenzo. Adachi
Beruf	Oberst-Colonel
Wohuort	Nr. 801. Shimoochiai Tokyo

(Stra Be u. Houen)

Nationalitat Japan

Benutzen Sie Ich Labe nach London
die Luftpost? beunted

Haben Sie Ich Labe Leim becon-
besondere dere Wunsch.

W6nsche oder
Beschwerden !

國際航空私法研究

八〇

第六節 航空與鐵道船舶之聯運

近世定期航空運輸事業，已日見其發達，即令甲地與乙地相隔有萬里之遙，只須已闢有航空路線者，大可有朝發而夕至之慨。然對於尙無航空路線之區間，豈可令其向隅與嘆乎？即或已規定有航空線路矣，設偶遇微小之故障，以致其航行休止，甚或以氣候關係，妨礙飛行，又豈能令已定有約束之顧客，長久專待乎？是故空中交通之與陸上交通或水上交通，似有聯絡之必要。如對於尙無航空線之區域，徑可與陸上之鐵道水上之船舶等聯絡，以達其運輸之目的。如遇航空機有偶然之事變，則利用其空隙時間，作應急之處置，亦專賴鐵道，長途汽車道，及船舶等之聯絡，以盡其所負之職責，而安顧客之心理。茲就歐洲各國關於是項問題之現狀，略爲述之如次。

一、航空與鐵道之聯絡運輸 德意志之 *Lufthansa* 與德國之國有鐵道間，關於是項聯絡運輸問題，正在商議進行，就經濟關係上，航空機與鐵道間之聯絡運輸，務必用同一之文書，較爲便利。如是，則運送行李者之手續，亦稱簡便矣。德國 *Lufthansa* 與該國有鐵道，對於全般之運送，即依航空運送單，并以航空輸送條件爲基礎，爲試驗之精神。行李之收受處，該公司亦有特別之預備，即在國有鐵道特別快車所收受行李處，設有一行李收受處也。將來關於聯絡運輸之特別規定，應附加于運送條件以內爲相宜，在德意志于千九百二十七年夏季起，已開始聯絡運輸，即在瑞典雖然條件稍

有不同，然亦已于斯德哥爾摩及馬爾摩間之夜行車實行矣。

二、航空與船舶之聯絡運輸 國際商業會議，對於聯絡運輸，爲欲更進一步以擴充之，目下正從事研究航空鐵道船舶等共同通用之運送單；雖至實行期尙有幾多之曲折，然既有此動機，不難促其實現。又如在英美兩國間，對於棉花之運輸，已經由鐵道及船舶兩方共同實行矣。雖然因爲營業上之基礎有三種之不同，而在英美兩國間之鐵道及輪船公司，依其全然各別之運輸契約，從事於不拘束之運送，願其聯絡運輸，乃欲得適合于經濟上之目的者，各種運送條件，當爲其使用統一的運送單而定。由是觀之，以統一的書類而行其聯絡運輸之事，當可證明並非不可能者也。

第四章 航空職工之法律的地位

第一節 航空職工之特別勞動法

對於航空工職之特別勞動法，無論國際諸條約或國內法皆無何等之規定；然觀諸歐洲各國現在所行之實際情形，于各企業者本其業務進行之必要上，特于各企業者定有各種內行法規，而其根據則適用於一般之勞動法。

各國應創制廣義的勞動法，宜關於航空事務予以特別之顧慮，以往既定之勞動法規，既對於航空業務上全未加以相當之考慮，宜存而不用，亦未始不可。

就各國之勞動時間之一般的規定，及所謂限制過剩之時間，（德意志一千九百二十三年十二月二十一日勞動時間規則 R. G. B. 2 I. S. 一二四九）以及一千九百一十八年十一月二十三日及十二月十七日對於工業勞動者所定勞動時間規則（R. G. B. 2 I. S. 一三三四乃至一四三六）觀之，於營業的航空，特別於定期航空，如實行以通常之勞動時間規定之禁令，絕不可能，已屬最爲明瞭之事實。以故德意志之新勞動保護法案中，關於航空一項，特有例外之規定。

【參照】

(一) 德意志

從來之諸法案，及德意志交通部所頒佈之一切佈告等中，對於航空職工之特別勞動法，無論何者皆未包括之。

(二) 巴黎公約第十二條及附約戊

凡航空機之機長駕駛者機師以及其他之航空勤務人員，必須以得有技能證明書及准許狀者為限，其他之乘務員如醫師，使用人及飛機場服務人員，別無其他規定。

【實例】

空中勞動時間(據一千九百二十八年夏季定期航空時間表)

一、德意志 (途中無停憩陸上飛行)

柏林發 十二時十五分 蘇黎支 到十八時十五分(共六小時十五分)

柏林發 十二時 巴 黎 到十七時三十分(共五小時三十分)

柏林發 二十三時 哥尼斯堡 到三時四十五分(共四小時四十五分)

二、法蘭西 (國際飛行陸上及水上無停憩)

阿加發 十時三十分 魯 斯 到十五時(共四小時半) 水上飛行

培魯發 十三時三十分 朴加來斯 到十八時(共四小時半) 陸上飛行

格蘭發

三、意大利（途中無停憩水上飛行）

布林發 十時 雅 典 到十五時半（共五小時三十分）

的 西 發 九時三十分 君士坦丁堡到十五時半（共六小時三十分）

四、蘇 俄（途中無停憩陸上飛行）

莫斯科發 三時 哈 林 到八時五十分（共五小時五十分）

五、西班牙（同上陸上飛行）

馬德里發 八時 伯 爾 到十二時（共四小時）

六、英吉利（埃及印度線）沙漠地飛行

噶塞發 九時 嚕特堡 到十四時十五分（共五小時十五分）

以上所示，係每日所定之定期航空時間表，有數國除星期日以外，連日皆係往復飛行，實為航空未發達之國家所當留意。據各國之空中旅行經驗，天候氣象似乎置之度外，時而入于氣壓最低之中心，時而因為大風雨以至在空中耽擱至十小時之久者有之，較在地上八時間勞動制之適用，略有困難，故於企業者，乘務員間，有特別責任及義務，不能不相當加以注意者也。

各國航空法，及各國國際條約中，與巴黎公約有同一之規定，且關於技能證明書一項，概定有

一定時期之限制，並得取消之權。

【參照】

德意志航空法第五章第四節

凡持有技能證明書者，如于航空機之駕駛及處理有不適宜之事實發現，有褫奪其證明書之權。

第二節 勞動契約

勞動契約之成立及其內容，雖係根據一般之勞動法規，然于航空事業之特種關係上，有如次之各種困難發生。

關於航空職工，因無特別法規之規定，就勞動關係上，航空職工之被任用，不惟應遵守其所擬之一切內行法規，且必令遵行其所駐在地之一切法律。然航空機職工人員，須在航空企業之本店被其任用，其定位並未指定，在航空企業上職工人員往往變更其航空路線，因之出發飛機場亦因之而有變動，甚為通常之事，即地上服務人員，亦非常常駐定于一定之飛機場所，為求使得具各種之經驗，當然時有調動往其他之各飛機場者，抑或有常川而無變動者。

因其有前述之各狀態，雇傭契約，只以每月為準者似乎不甚相宜，並且航空企業者，雖不顧慮

及要如何方能確實盡其航空之責任，應如何方能增進其能率，抑或于某種狀況之下聯想到國防第二線上等事有不可不有無遺漏之條件；且強行之規定，如照上述所定之雇傭契約，究係根據于何種之法規而定，是不得不加以相當之考慮者，否則寧謂之獨創的法規而已。

任用條件，常依罰則而維持之，強制法則既無補於事實，蓋因航空一事，不僅以海洋上之航行是已，且須經過于海上諸國之空中，故雖海外諸國，亦甚為注意，以為航空之事，如果見諸實行，在國際條約上，勢不能不制定航空員令，設無航空長及機長之場合，航空機駕駛者于航空中所負之職責，于航空機職工人員間必須令有強固之紀律，是為絕對的第一要務。

【參照】

丹麥航空法第二十二條所載，凡航空機上常時對於職工人員及乘客，必須指定有指揮權而負切實責任者一人以管理之。但據經驗所得如在「哥平哈金」與漢堡間之定期航空機上，雖常依航空法之通例，亦常有一機長在焉，然比較歐洲之定期航空機上以三十六回之經驗所得，似乎此機長未免無事可作，竟可不置亦可。

第三節 業務規程

國際法規上缺陷之點殊多，致使航空企業者關於其營業所發行之事務，及其業務法規予以不少

影響。本來是類之法規，於航空企業有關係之各國，應使其有同樣效力之傾向，始克適用；但就事實觀之，欲達此種目的，恐永久亦無希望，其原因蓋以各國訂法之範圍，一部份本于其國內法，他部份又係基于其許可條件等，即令同係一國，對於其殖民地等處勢又不能不以特種之法規規定之，即如實情上如各地之人情、風俗、習慣、地形、天候、氣象等有特異之情形，故欲有同一效力之規程，固亦一極難之問題也。

【參照】

- (一) 德意志 關於商船之規定，得以一千九百二年七月二日之海員令 (B G B L 一九〇二頁以下及修正各項) 適用之，無論何項原則，總須既已作成之先例爲本，以制定航空員令，特予懲戒權爭議之際，于外國之裁判權 (德意志海員令第四十八乃至第二百二十八條) 及基於規則之醫學「的檢討」欲以規定其義務之担負等，已嘗有建議，具體化之期，或將不遠矣。
- (二) 意大利 于一九二四年十月十八日訓令關於航空許可條件中，凡航空職工人員及地上服務人員之人數，並關於職責上之規定必須有完全具備之必要。(第二章第五條)

第五章 強制保險

第一節 對於強制保險之見解

關於強制保險問題，爲國際條約上例外之條約，故其意義因國而異，如欲求獲一共通之規約之出現，尙須待以相當之時日方可。

在國際法上，關於強制保險之條規，對於局外德意志則主張僅承認航空機所有者之賠償義務，徵之、英、法、德、意諸國當事者之意見，亦各有不同之處，若觀察德意志之內航空企業者及保險者間，亦未見有一致之意見。以故關於航空保險，無論國內的或國際的，如不明瞭議論之是否，加以縝密之研究，而僅以法律家之意見，或航空者企業者之意見，或保險業者之意見爲依歸，則其勢必成爲五花八門之奇觀，令人無所適從者也。

【參照】

損害賠償請求權之解決

德國與丹麥 挪威與丹麥間之規約，以爲如在他國依關係保險公司之代表亦能行其損害賠償之請求時，則爲履行保險之義務計，可依據由其他條約國所承認之保險公司締結之一切保險

契約，理應互相有承認之必要。

國際法上可以認為有充分價值之原則，在其國內法中，關於損害賠償保險或担保提供債務之締結，亦有規定強制法者。

【參照】

德國第二十九條 但澤第二十三條 瑞士第二十八條 挪威第四十八條及A章H項之二 保

加利亞第二十五條 捷克斯拉夫第三十八條 委內瑞拉第六十八條

為欲使航空機所有者履行其賠償義務，而使其加入于強制組合法案，至今尙未能施行者，良非無故也。由各種利害關係上以考察之，本條件恰如長途汽車交通相等，實不須若何之保險，其理由蓋因損害賠償保險，或航空機所有者之担保提供義務，已有充分之補償矣。在各國際條約，雖無明定之條文，但如有某一國所承認之保險公司，在其國內當可成爲問題之補償，即其他各國亦莫不認為正當之辦法。

第二節 僱傭者之保險

航空機所有者，對於服務人員之僱傭部分，現今各國皆依其本國之勞動法及公司保險法，（德國有德國之保險會）以保護之，關於對此等人員之保險，並無強制法規，惟于其國之航空法中，作

爲勞動法立法所必須之補足，故另有揭載關於人員之災害保險強制法之特別規定者。

【參照】

國際航空法第三十六條 意大利航空法第二十四條及A第二百二十六二百二十七條 捷克斯

拉夫第二十八條

如上所述，各國對於其本國之生活狀態，及其他情況，各有立法之制定，雇傭之保險一項，似可不必特定，縱以某種主義而考量出一般所定之軌範，或以各國生活條件之差異，及本此差異而成之保險法，內容上未見其適當，故亦有人加以討論焉。

第三節 對於乘客及貨物之保險

航空事業愈進步，確信其安全之人亦日漸加增，且考慮其他關係，對於乘客貨物有契約上之規定，不必成立強制保險，乃爲近世歐洲諸國之實情。因之乘客及貨物之保險，轉移于運輸事項；又一方面航空企業者，締結此項運送契約，亦爲貨物吸收上最善之營業政策。

【實例】

德國之Lufthansa公司及其關係之德意志航空公司，瑞士蘇黎支之阿德阿斯特拉航空公司等，對於乘客之一般災害保險，則自行經營之。

已付清保險費之乘客，如發生死亡及疾病時，則交付二萬五千馬克，對於一時不能營生者，每日交付二十五馬克之保險費。

現在日本僅有某保險公司，附加高率之保險費，締結關於航空之生命傷害保險契約，此外一般保險業者，視航空之危險過大，迴避航空保險。在歐洲則航空安全之程度已逐年而增高，由其組織之完備，足以增進其安全，以故漸已轉化成爲有望之營利事業。

第四節 航空機機體之保險

爲學問的理想，及保險業者之希望所要求，關於空中輸送保險，尤其是關於航空機機體保險，在歐洲已有一部人，正從事運動，以促進國際間有效的規定。日本近來亦時有所聞，且時有人互相提攜以促其成立者。

國際航空法第六十一條乃至第六十四條，關於航空機機體保險證書，予以指示，須要求得普遍之保險證書，故依此法案，則保險者如認爲係以故意而生之損害，當無賠償之責任，否則視其已有四分之三以上即全部損害時，方認賠償，斯時已被賠償之機體，當歸保險者所有，屬于當然之事。

航空機航空能力之推定，依其保險證書之意義而決定之，已爲極其明顯之事實。

徵求歐洲航空企業有經驗者之意見，在實際問題上，欲使對於複雜的航空機機體保險證書有價值，此法案實有不充分之點，就現在情形，似尚非制定危險的國防保險證書之時期，即在各國國內，關於航空機機體保險，亦尚未至相當之時期，且保險條件又殆難逐年改變之可能，以故欲求確實之規定，又不知須至何時始克實現，尚無一定之把握。

殊不知此種確定之條件，與海上保險係同走一路徑，理應完全由實驗上而來，非若紙上評論之事件。

【參照】

在意大利其航空法第二百五十三條乃至第二百六十五條中，關於空中保險定之甚詳，可以參照。

第五節 歐洲之航空保險

歐洲各國對於航空機則先檢查航空機機體之構造，及其駕駛者使用之飛行場，然後得與商訂限于一一年之保險契約，對於人則概依傷害保險之例，今略舉德意志之實例于左，以紹介航空保險之大要。

一、組織

一千九百二十四年德國以三十五個保險公司所組織之「勞夫特普爾」聯盟航空保險，由此聯盟主持其共同責任之關係，即令同時有發生較巨之損害時，所有保險契約費及負擔保險費乃依各公司所繳付之資本比例計算，極為安全確實。

二．契約

凡商訂之契約，皆以一年無度，故只于按年有改約之事，但對於短期之時日，亦可商辦。

三．對於航空材料之保險

此項保險，只限于本國境內行之，其保險費，照其原價徵收百分之一十六。

四．對於人之保險

「勞夫特普爾」對於人之保險費，一年間之契約，則以保險金千分之三十五為標準。然德國「勞夫特漢砂」Lufthansa則認此項標準為過高，而自營航空保險，其金率如次。

一時繳付者

死亡時繳付之保險費

保險金之千分之一十

殘廢不具時繳付之保險費

保險金之千分之八

按年繳付者

殘廢後至死亡止繳付之年金

保險金之千分之三十

「勞夫特普爾」自營之保險事業，以危險率過大，「勞夫特漢砂」則信賴航空技術日有進步，可減少危險性，故兩公司所定之保險費，有如是之差別。對於人之保險，依一般之傷害保險作基礎條件；又依各公司小部份之條件而有不同，繳付之安全則由「勞夫特普爾」保證之。又短期或限于一日之保險，亦可辦理，其法如左：

五、某私人所訂立之航空保險契約

某私人在歐洲航空旅行之際，與「勞夫特普爾」組合中最大之公司「阿萊昂」保險公司訂立如次之契約，此公司之總店，係在柏林，資本金為一億七百九十三萬金馬克，社長為「斐利浦」博士。

1 身分調查 保險欺偽行為之事甚多，故身分之調查較為嚴重，如認為調查無訛，並須有相當之保證人。

2 條件

死亡之時 一萬金馬克 負傷之時 二萬金馬克 一時負傷時每日之治療費 十馬克
有效期間 一千九百二十七年三月十九日起至同年九月十九日
繳費 先繳納保險費一百三十五萬金馬克五十分尼以換取證書。

3 特別條件

乘客因對航空機上之發動機恐有故障發生時之顧慮，故特為保險。

4 保險各費之計算

死亡時一萬馬克之百分之一·二〇〇

一十二馬克

負傷時二萬馬克之百分之二·四〇〇

四十八馬克

負傷時每日之治療費十馬克中每馬克之百分之八·四〇

八十四馬克

總計

一百四十四馬克

于附有發動機之飛行機旅客為欲搭乘而照比例增加之費用如左：

(百分之一·二五或百分之〇·五馬克)

二十七馬克

共計

一百七十一馬克五

照右之計算則為

一百四十四馬克之百分之七十五

一百零六馬克

二十七馬克五之百分之百

二十七馬克五

合計

一百卅五馬克五

另加保險稅

二馬克

應繳總數

一百三十七馬克五

英、法、意各國之航空保險已業經先後加入其同盟，故無論何國皆有同一之組織，並未如日本

一國單獨另設一航空保險公司。

倫敦路德公司對於再保險一事，與一般之保險相同，其手續費則徵收保險費之七分

第六章 航空機之抵押

第一節 抵押權

航空機之抵押，在歐洲各國以限于得適用民法中對於動產抵押權之規定，其他之場合，則只成立其分季担保之方法。

在實際問題上，如上述之抵押方法，是否能適合于近代的航空之經濟的要求，關乎此點，是不能不疑問者？據德意志勞夫特漢砂之法律顧問黑爾曼德林氏所談，試舉例以觀，德國勞夫特漢砂現在有價值一萬二千萬乃至一萬三千萬馬克之飛行機一百五十台，每日使用于營業上，（原價已消却者完全除外）若為信用目的計，則此財產價值是不能不利用其抵押已屬明瞭，果如是，則本權之設定，為求債務者之保護，不但能用共同抵押（連帶抵押）之形式，又非能用于各個人之抵押形式不可，特別為保護債權者而抵押之航空機，其機體上之保險，亦當有規定之必要。關於機體保險之規定，據此則債權者雖係居于外國，為容易而得其權利計，是又不能不于國際間訂規定有效之法律。

第二節 關於抵押權國際的法案

基於前述之法案，德國之司法部正在制定中，其細則作為國際航空法案第五十條乃至第六十條提出于里昂所開之第七次國際航空會議，其要旨大略如後。

一、本案承認航空機在其所屬國籍國之航空機註冊簿上之註冊，該註冊簿，必須有公同認定之信用者。

二、在外國裝載之航空機，禁止其出賣，但如其抵押權已滿期時，可得自由出賣之。

三、經一定之手續及順序而設定之抵押權，出賣或在外國暫行押抵之場合，亦得發生其效力為當然之事實。

四、凡屬抵押權，關於航空機之損害賠償以及基于航空機機體契約之保險，技術上合理者皆可以擴張之。

五、某優先權者於註冊後對於抵押權得保持優先權之權利。

此優先權由請求成立之日起算，以六個月期間為限。

六、抵押權債權者於強制執行時予以航空機最高之從屬權。

按此法案，雖屬極貴重之提案，然由實際問題觀之，亦有不充分之點甚多。蓋缺少對於已定期之航空，或定期航空不得有阻礙情事，禁令之規定故也。又關於共同抵押之特別規定，亦未注意及之，因是項抵押設定者，似不能不許其有其他同等價值之物為航空機補償之寬大自由，

抵押權之登記，在現代實為最適當之事，依此規定，則附有登記證券之抵押權，惟有暫時放棄。

第三節 關於抵押權之國內法

在國內法中關於抵押權一項，僅有極小範圍之規定，依註冊而予以公認之信用，日本亦然。

【參照】

(一) 法國航空法第十一條第十二條第十四條及一千九百二十四年三月三十一日所頒佈之施行細則

航空機註冊簿予以某程度公認之信用，依此基于關係國內船舶登記之規定許可其抵押。所有權之頂替，限于註冊簿上曾經註冊者，第三者有確定力之權。

(二) 意大利航空法第九條第二百六十八條及第二百七十二條

航空機登記簿上予以公認之信用與法國航空法相同。

航空機及其附屬物之抵押，依民法之規定處理之。

第四節 航空機之等級

如倫敦之路德，巴黎之海事局，及柏林之德意志路德等，因抵押之目的，關於船舶之等級已有規定，又如法國對於航空機等級之規定亦經實行於前，巴黎海事局發行航空機等級說明之巨冊，實為航空機規定等級之先導。

日本目下之海事協進會，亦正在進行中，深信不久可以具體化。關於民間航空機之建造修理等，既普遍施行，且各國均定有檢查規定表，以實行其許可制。

此種檢查，若不由學理及實驗之權威執行，則不僅減少其價值，且將招致危險而阻礙航空機之發達進步，以故各國皆使此種檢查機關為獨立的，有避免官廳一部分官吏處理此事之傾向，與行政機關完全分離，幾乎純粹獨立于政策及營業之外。

【參照】

(一) 德國 阿特雷斯哈夫德意志聯邦航空試驗所

(二) 法國 為試驗航空機而設之巴黎航空技術部，及為一般之航空機特設之航空機管理部，及巴黎海事局。

第七章 飛行場之使用及其救護

第一節 飛行場之使用

在德國境內之飛行場，有屬於國家者，有屬州或市鎮村之所有者，至其維持之責，則大都由州或市鎮管理之，鮮有由公司直接負其責任者。

在飛行場內飛機棚廠及其他之建築物，如屬於政府用者，如飛行場之管理處，通信站及氣象台等，則由官廳設立，抑或公家借用民間之房屋以充之。如屬於直接用途之物，則須由航空企業者，或其他相當之人担任建造之。在德國公有之舊練兵場等，大多不取租金，得由市鎮村處之借用，故市鎮村為土地之平均計須負其他之維持責任。建築物，如商會，及市鎮村等之重要人物之住宅，由航空港建築公司建築之，本國之航空公司，當然亦係由此公司建築，即他國之航空公司，亦可徵用其材料以建築之，對於參觀者，則相當徵收入場費。依巴黎公約之規定，應照金錢之出納，使入于本國航空機之條約國之各飛行場，以同一之條件及用費，為他之條約國之航空機而公開之。上述之用費，各飛行場當報告關係之公司，或告白於公眾，若夫時常來回或為定期航空如有減價之事，得另行特別協定。大半飛行場之規定，其航空機棚廠有租借于航空機所有者時，其租金當有一定之減

額。

【實例】

(一)德國柏林「屯貝爾哈夫」航空港建築公司之租借規則摘要：

A.重量在五十公斤以上之飛行機之升上或降下于地面費

1 晝間升上費三十分尼落地費三十分尼

2 夜間升降陸地費各三十分尼

須用燈火時

小火(僅照飛行場)

三馬克

中火(照飛行場及其土地)

六馬克

大火(照飛行場全部)

十二馬克

B.飛行機棚廠使用費

一日(每平方公尺)

九分尼

一週(每平方公尺)

三十分尼

一月(每平方公尺)

九十分尼

一年(每平方公尺)

九馬克

第二編 第七章 飛行場之使用及其救護

國際航空私法研究

C. 停留飛行機于露天之時

一年(每平方公尺)

六馬克

D. 臨時航空機棚廠或雨篷之使用費

一年(每平方公尺)

四馬克

僅于夜間使用雨篷

三馬克

E. 修理飛行場之時

職工費 修理費 百分之五十

材料費 修理費 百分之三十

F. 燃料

每一立脫爾(Litre)照時價付三分之一分尼乃至三分之二分尼

(二) 一千九百二十六年八月二十日之飛行場規則，現正厲行之，如在英吉利，則特別予以折扣。

(三) 在比利時不魯舍拉哈倫飛行場之實例如次：

A. 飛行機之升降 三仙

B. 暫時升降之時 每一升降時就一馬力計算六仙

C. 託代整理飛行機時 每日每機每馬力一仙

D. 凡應繳各費須于次月中繳納之

比利時「不魯舍拉哈倫」飛行場，乃政府所經營，對本國之飛行機概不收費，飛行場企業者亟待發表新飛行場使用規則，現正在研究中，此規定成立之日，則航行于國際航空線上之各飛行機，將予以不少之便利，於航空企業者之計劃上，亦可得劃一之基礎。

第二節 救護

據巴黎公約，第二十二條內載，凡經締約各國之航空機到達陸地時，特別對於不時降落者，應予對本國航空機以同樣之救護。此種要求，亦屬非常正當。

在航空機遭遇海難時，所予以救護者，應準航空法之原則以處理之。（巴黎公約第二十三條）航空機之海難救護規則，僅有三四之國際條約締結之，飛行于海上之統計？英國與日本特多，故該國政府有特別研究之必要。

【參照】

德，法條約第二章第十八條 德，比條約第二章第十八條 丹麥，挪威條約第二章第三十二條

限于無特別法律時，關於海難之航空法規，當不能適用，此即以救護報酬問題而發生之糾紛，現今尙無充分之研究，茲姑不論。

第三節 國際關係條約

海難之救護問題暫置不論，只就關於其他之飛行場使用與救護，幾乎全部之國際條約國皆承認之。但德國與瑞典兩國間所約定之第一章第五條中，航空機所用之飛行場，限定予以均等之規定。

【參照】

英吉利挪威兩國間航空條約臨時協定：

第九條 凡兩國之航空機，均有降落陸地之權利，若遇遭難之時，得向航空機降落之國要求其予以對於該本國航空機之同等援助。

第十條 凡在各締約國之飛行場，爲本國航空機之使用，相當徵以税金而公開之，則對於他締約國之航空機，亦應予以同等之待遇，即同一條件而公開使用。

本條件幾乎于各國間所約定上皆有揭載，故其他關係各項姑省略之。

第八章 法規之適用範圍

第一節 國際航空私法存在之關係

關於航空規則之諸條項，以上各章既略縷述及之，但如考慮反復以觀，則知國際航空私法，並未以特別之國際私法而存在，于國際條約中，不過僅散見各國彼此之國內法中而已，故吾人之對於航空事業，勢不能不依靠一般未成熟之法規也。

第二節 對於在空中者法律之適用

根據法蘭西航空法第一章第十條之規定，在航空中外國之航空機上所搭乘旅客與旅客間之紛爭，在通常皆應適用國法，至航空機則決定須遵從其使用國旗之法律。

【參照】

阿爾然利亞第一章第十條 瑞士第二條 意大利第二章第八條 比利時第七章第四十六條

以上各國之航空法皆與法國相同。

國際空中法草案第二十三乃至第三十一條之提議大略如次：

第二編 第八章 法規之適用範圍

一·凡在公海或無國家組織地而上之航空機，須服從其航空機所屬國法律及裁判權。

二·凡在外國領土上之航空機，其在機上之一切行爲，如對於該國之保安或公共之秩序有抵觸時，應遵該國之法律及裁判，至其他之行爲，則應依航空機所屬國之法律及其裁判權而定。

一千九百二十四年九月在瑞典之斯德哥爾摩所開之國際法協會，關於法規之同意案，即凡關於航空機之在公海或無國家組織之土地之民事裁判管轄問題，皆應依國際空中法案之規定。

一·凡在某外國領土上之非常事變，關於航空機之公安、軍事、國庫上之法律或對於航空所關係之法令上問題等行爲，以及關係國之主權有影響之行爲等，皆應遵其國之法律及其裁判權以處理之。

二·除前條之規定外，凡航空機註冊之國家，應從其該國之法律及裁判權。

除上述各項以外，有如次之問題發生。

爲解決在航行中航空機上之乘客與乘客間之紛爭問題，首先似應察看其航空機是否在其國領土內停憩，或不在其領土內停憩，然後判斷而決定所適用之法規。

就實際上論，途中無停憩之陸上飛行，國際的航空旅客，當時係在何主權國內殊難判別之事，往往有之，故于法律上之行爲，若應受通過國法律之支配關係，以通常言之，似無成立之可能。

第三篇 空戰之國際法的研究

引言

關於軍事航空者，並無國際條約，但一九二二年二月四日華盛頓會議第六次全體大會，通過由英美日法意各派代表，討論一九〇七年海牙和平會議所訂之戰時國際法，是否因新兵器之發明而須修改，故於一九二三年二月十九日由五國代表連同被邀加入之荷蘭代表，聯席會議作一報告，其中一部份係戰時無線電取締法，茲不具贅。另一部份討論空中戰爭者凡八章六十二條。雖不能視為通行之國際公法，但與約各國，為世界空軍勢力最強盛之國，其所議定條件，可使其他各國，惟其馬首是瞻。此篇主旨，在將該條文，詳為詮釋，以便研究航空法規者所參考焉。

第一章 應用範圍

第一節 航空器之種類

第一條 空中戰爭規則，應用於各種航空器，不論其輕於或重於空氣能否浮於水面。

此條包括水陸飛機，氣艇及他種將來可發明之航空器而言。

第二條 以下各種，可視為公有航空器：

(A) 軍用航空器，(B) 非軍用航空器之專用於公用事業者。

此外之航空器，俱可視為民有航空器。

按航空公約第三十條，將航空器分為國有民有二種，國有者又分為軍用及專供國用之郵務稅務警察二類。該條又規定非軍用稅務警察之國有航空器，與民有者受同等待遇。此條約雖未能普遍通行，但戰時規則，須注意及此。且意大利之稅務，由軍隊負責。所以本條不能照抄航空公約第三十條。

第二節 航空器之標誌

第三條 凡軍用航空器須有外面標誌，指明國籍及軍事性質。

此條目的在嚴別軍用及非軍用航空器之界限。

第四條 凡公有而非軍用之航空器，如用於稅務及警察者，須攜有證書，證明其專為公用。此種航空器，須有外面標誌，指明其國籍與公有而非軍用之性質。

此條可與五十一條參照，可知此種航空器之證明書，須受檢查。

第五條 凡公有而非軍用之航空器，如非用於稅務及警察者，於戰時須與民有航空器，備同樣之外面標誌，於本規則內與民有航空器受同等待遇。

此條專為國有之郵運及載客營業航空器而設。但荷蘭代表曾反對之，以為此條將使國有航空器受交戰國之沒收及戰時捕獲物審檢所之裁處。

第六條 凡航空器之不屬於第三第四條而視為民有航空器者，須依其本國現行法規，備有相當之證書及外面標誌，指明其國籍及性質。

戰時之標誌，不應與平時有異，平時航空器之標誌，已載航空公約。此約雖未普遍通行，但各國自有相當法規，故此條主旨在使交戰國與中立國當局，知民有航空器須具何種標誌也。

第三節 標誌之更改

第七條 以上各條所需要之外面標誌，不能在飛行時更改。標誌於可能範圍內，愈大愈妙，上下左右須能顯見。

此條防航空器飛行時更改標誌之弊，並與航空公約附約之規定不抵觸。

第八條 各國航空法規通用之標誌規則，須即通知其他各國。平時標誌規則，如有修改須於實行前通知其他各國。戰前與戰時，此項規則如有修改，即須通知其他各國。至遲須與通知本國

軍隊時同時通知他國。

平時更改規則，自可從容通知他國；戰時勢不能不俟通知他國後實行。但爲避免本國軍隊誤擊起見，此種修改標誌，必早日通知本國軍隊。故此條規定戰時限期，不爲過遲。或有以爲戰時不應更改標誌規則者，但各國軍用航空器之標誌，有時大同小異，戰時實有更改之必要也。

第九條 凡交戰國之非軍用航空器，不論其爲公有或民有，俱可改爲軍用航空器，但必須於該航空器所隸屬之交戰國管轄境界內更改之，不可於海洋上更改。

此條由日本代表團提出，曾經詳細辯論，因與一九〇七年海牙會議之軍艦法有出入，結果僅得多數同意，法國代表，並未接受。日代表並曾提議不准軍用航空器在本國境界外改爲民有航空器。他國代表，以爲此種機會甚少，且欺騙中立國，另有取締辦法，故未明文規定。

第十條 凡航空器不能有一個以上之國籍。

第二章 總則

第一節 航空機飛行之自由

第十二條 在各國境界範圍之外，不論其為交戰國或中立國，各種航空器俱得自由在空間通過及降落。

此條原則，即係海洋上面航空器可自由行動，與海戰法相類。他條規定可視為例外。

第二節 飛行入境之限制

第十三條 於戰事時任何國家，不論其為交戰國或中立國，得在其境界範圍內，禁止或限制航空器之入境，行動及停留。

平時各國或有受條約之限制，准許他國飛機，在其領空飛行者，戰時須賦與取締之自由，故云。

美國代表團曾提議加入「凡航空器對於戰時航空法所負責任，自確知戰事之存在時為始」一條，後經討論，美代表自動撤消。蓋從前宣戰之後，每有海上之船舶，不知戰事之存在，應否為敵

國沒收，國際公法，曾有專條。航空器行動迅疾，在空中不過數小時或數十小時，此條暫可不
必。

第三章 交戰國

第一節 軍用航空器之限定

第十三條 惟軍用航空器，始得實行交戰國之權利。

一八五六年巴黎宣言，已禁止於海戰時用私人商船搜捕敵船，此條實仿其義。

第十四條 凡軍用航空器須經受國家委任之正式軍人指揮，航員必須全屬軍人。戰事乃國家之責任，故指揮者須直接受命於政府；且爲維持軍紀起見，航員須屬軍人。

第十五條 軍用航空器之航員須載有顯明之符號，使有離開航空器時，仍得辨別陸軍人員，非穿軍裝，必有符號；空軍人員，在軍用航空器內，人皆知其爲軍人；有時強迫降落，非有符號，不能顯明其爲軍人，而享戰員之待遇。

第十六條 除交戰國軍用航空器外，其他航空器，俱不參加戰事。所謂「戰事」者，包括於飛行時，通報消息供交戰國之應用。民有航空器在其國境之外，於戰事時不准有何武裝。

交戰時戰員與非戰員待遇既有不同，界限自須分清，不准任民有航空器參加戰事。但航空器於戰時之應用，偵察敵情，亦屬要是，是以不能任民有航空器行此種工作。此條限制，並不甚嚴

，蓋飛行完畢後，回本國作報告者，並不禁止。至於民有航空器之武裝，祇可視為存心參戰之表示。海上商船，為防禦海盜及自衛計，有時須武裝。民有航空器，殊可不必。苟任其武裝，於戰事時任其加入，流弊滋甚。故為民有航空器之安全計，須有此項規定。此條並未干涉民有航空器在本國之行動。且公有航空器用於稅務警察者，仍許武裝，惟不准參加戰事耳。

第二節 軍用救護飛機

第七條 一九〇六年日內瓦會議所定原則之曾經（一九〇七年海牙會議第十次會）採用於海戰者，關於飛行之救傷車，及交戰國官長之如何指揮，可以沿用。救傷飛機欲享一九〇六年日內瓦會議所許對於活動醫護隊之待遇者，除尋常顯明標誌之外，須有紅十字標誌。

紅十字會救傷，可不分國籍。此條為避免詳定規則起見，故沿用海戰法。

第四章 戰爭

第一節 航空器對敵攻擊之範圍

第六條 發烟彈，燃燒彈，炸裂彈之用於航空器或用攻擊航空器者，並不禁止。此條規定應用於一八六八年聖彼得堡會議宣言簽字各國及其他非簽字各國。

聖彼得堡會議曾經禁止上項子彈之應用。最近歐洲大戰，於此項子彈之能否用於空中戰爭，殊多異議。飛行員爲較準射擊起見，有用發烟彈之必要。燃燒彈用以對付氣艇及氣球，甚著奇效。此條初擬祇許用此種子彈攻擊航空器，但飛行員攜帶及裝換二種子彈，以區別對敵人航空器或地面軍隊之用，殊多困難，故全不禁止。

第七條 虛僞之外面標誌，不准應用。

此條可與第一章各條參照，所以禁止中立國及民有航空器之參加戰事。但對於交戰國軍用航空器編隊之記號，不在本條範圍之內。

第八條 凡航空器經損壞而失去戰鬥力，其航員設法用降落傘下降時，不能向其射擊。此條亦所以除歐戰時對於失去戰鬥力之航空人員，應否繼續射擊之疑義。

第二條 用航空器以散佈宣傳品，不能視為不合法之戰事行爲。此種航空器上之人員，不能因參加此種工作，而失去戰時俘虜之權利。

歐戰時對於此種行爲之是否合法，曾啓許多疑義，某國對於此種航空人員之被捕者，曾加以特殊之虐待。此係明文規定許可。至所謂宣傳品，不僅指投下印刷品傳單而言，如空中放煙寫字，亦在其內。然宣傳品非全屬正當，如鼓吹暗殺等事，爲不合法之宣傳。按我國戰時，每有懸賞購敵酋之首等事，西人多視為不合國際法，非文明國之所爲云。

第二節 空中轟炸之限制

第三條 空中轟炸用以震駭平民損壞無軍事性質之私人財產及傷害非戰員者須禁止。

關於空中轟炸之限制，實爲國際法中最難定之一部。一九〇七年海牙會議宣言，（英美荷蘭在內）曾禁止在氣球上或他種相類之方法擲下炸彈，是則空中轟炸，應在禁止之列。但該宣言有效期間，至預定一九一四年或一九一五年之第三次和平會議而止，且該宣言僅包括締約各國間之戰爭並無非締約國參加者，故此祇可設法限制空中轟炸用途之一部耳。

第三條 空中轟炸之用以勒索供給品及款項者須禁止。

不准勒索款項。此條所定，仿陸戰規則，較海戰爲嚴格。

第三節 轟炸之目的

第四條 (一)空中轟炸，惟有施於軍用目的物時，始爲合法。此種目的物之毀壞，須予交戰國以顯著之軍事利益。(二)此種轟炸惟有施於下列各種目的物爲合法：軍隊，軍事，工程，兵站，兵工廠及顯明之軍用品製造廠之著明中心地點，軍用交戰綫。(三)空中轟炸之施於城市，鄉村住屋附近並無軍隊活動者須禁止。如第二節所規定各項目的物，轟炸時須危害平民者，應免于轟炸。(四)轟炸在軍隊活動地點附近之城市鄉村住屋，可視爲合法。但須假定此項轟炸所得之軍事利益值得轟炸，且已顧慮及平民之危險。(五)交戰國對於其空軍違反本條之規定所傷害之人民財產，負賠償之責任。

此條語文，曾經詳細討論，各國代表，俱提出稿案，詳載會議錄，本文大抵採用意國代表之稿。第二節所謂兵站，指各項軍用品曾經軍事當局之手準備送赴前方者之蒐集處。顯明軍用品指各種物品之決然供給軍用者。陸戰公法對於城市之應否攻擊，視其有無防禦爲斷。空中戰爭則視目的物之性質而定轟炸與否。

第五條 航空器施行空中轟炸時，其指揮官應儘量避免轟擊公眾崇拜或有美術科學或慈善性質之建

築物，歷史紀念碑，醫護船，醫院，及其他傷病人之收容所，祇要此種建築物，其時非供軍用者。此種建築物白日可用相當標誌表明，使航空器得辨別之。如以此種標誌置其他不相干之建築物上者，當視為背信行爲。此種標誌如用於日內瓦會議所保障之建築物上，應用白底紅十字。用於其他須保障之建築物者，可用長方形標誌對角分爲二個三角形，一爲白色，一爲黑色。

交戰國如欲將其醫院或其他有特殊權利之建築物，于夜間加以保障者，須使上述標誌，得於夜間辨別之。

上述保障特殊建築物之原則及標誌，與海牙和會所定陸戰法及海軍轟擊法篇所載，大致相同。至於黑夜之標誌，恐爲敵人利用爲黑夜飛行之目標，故採用與否，任交戰選擇之。

第其條 以下各節主旨在使各國能供給其國境內之歷史紀念碑塔，享受較爲有效之保障，祇要該國不將此種紀念碑塔附近範圍內供軍事用途並允受特定團體之檢查：

(一)各國如視爲適當時，可於其境內紀念碑塔左近劃一保護區，此項保護區於戰事時得免受攻擊。

(二)此種紀念碑塔之須劃入保護區者，須於平時用外交手續，通告各國，且須指明保護區之界限。既經通知後，不准於戰時撤銷之。

(三) 凡保護區之界限，除紀念碑塔實佔基地之外，得劃入基地四周近傍五百公尺以內之地爲外圍。

(四) 保護區之界限，應有自航空器上日夜能見之標誌，使空軍人員得以辨別。

(五) 紀念碑塔上之標誌，依第二十五條之規定。至保護區界限之標誌，由各國自定，但須於通知他國時同時指定之。

(六) 妄用第五節規定之標誌者視爲背信行爲。

(七) 凡採用本條規定之國家，不准利用紀念碑塔及其附近保護區域作爲軍用，或任何有利軍事機關及有軍事目的之行動。

(八) 凡採用本條規定之國家，應派一檢查委員會，以中立國之代表三人(或其個人代表)爲委員，檢查第七節之規定，曾否違犯。此三委員中須有一人爲對方交戰國代行保衛職務國家之代表(或其個人代表)。

此條由意國代表團提出，因國際海陸軍戰法，對於歷史紀念物，每因對方藉口其被軍隊利用，加以轟擊，保障並不周密。此條所定使交戰國得有劃定保護區與否之自由。或僅賴第二十五條之保障，不必另行通知保護於他國。或採用此條辦法。意國原案有歷史與美術紀念碑二種，但大衆之意，以爲「美術」二字用之與第二十五條之義，或生疑義，不如省去，僅用歷史二字。蓋

富有美術性之碑塔，將來總可成爲歷史紀念品，故歷史云者，係廣義而言。至於檢查辦法，必須規定，蓋如意大利之弗老倫司威尼斯等城富於碑塔，如依第三節界限劃區，幾可概括全境，如任軍界利用，殊不公允。第七條之限制甚廣，如兵工廠等工作，亦在禁止之列。第二節規定於平時通知，使他國得批評劃定區域，有無價值。使航空人員，平時俱熟知區域地點，較之戰時臨時通知爲愈也。

第四節 航空間諜

第七條 無論何人，乘坐交戰國或中立國之航空器，用詭譎或虛僞之方法，在空中得到或設法得到交戰國境內或戰區內之情況，報告敵國者，當視爲間諜。

此條與陸戰公法所定，大致相同，惟僅於空中耳。

第八條 航空器航員或乘客於離開航空器後所作之間諜行爲，依陸戰公法處置之。

第九條 第二十七條與二十八條所載間諜行爲之處罰，依陸戰公法第三十條及第三十一條處置之。

按陸戰公法關於間諜行爲之處置，有二條規則：一爲凡間諜非經軍法裁判，不得處罰。一爲軍人之作間諜者，如能逃回本國，加入軍隊，則下次被捕時須受戰時俘虜待遇，而不能以間諜待遇。

第五章 對於敵國及中立國航空器與其乘客之軍事處置

第一節 非軍用航空機之迴避

第三條 如一交戰國之指揮官認為航空器之存在足以影響其當時軍事行動之成敗時，得禁止中立國航空器通過其軍事行動附近地點或限其沿指定航路進行。凡中立國航空器得有交戰國指揮官之通告而不遵行者得被射擊。

航空器行動迅疾，可影響海陸空軍行動者甚鉅，交戰國指揮官理應有權取締，免致軍事行動受礙。但取締之權，以鄰近當時軍事行動地點者為限，蓋依第十一條之規定，在各國領土之外之空中航空器可自由行動也。此條僅指中立國航空器，蓋敵國之航空器須冒俘虜之危險也。

第三條 依陸戰公法第五十三條之規定，中立國民有航空器在敵國境內經交戰國佔據時，得徵發之，但須全酬以代價。

陸戰公法第五十三條並未指明中立國航空器，此條較為明晰。且中立國對於戰事結果，和議條件無關，應即給以報酬。

第三條 敵國公有航空器之不與民有航空器受同等待遇者，不必經戰時捕獲品審檢所之手續，得沒

收之。

此條以航空器與其他軍用品一律看待。第十七條對於救傷飛行機，雖加優待，但依日內瓦會議第七條，如活動醫護隊之行動有危害敵國性質時，不再與以保護。

第三條 交戰國之非軍用航空器，不論其爲公有或民有，如在本國境內飛行時，見敵國軍用航空器駛近而不亟即覓適當地點降落者，有被敵機射擊之危險。

非軍用航空器，不應立即加以射擊，應予以降落之機會，故云。

第四條 交戰國之非軍用航空器，不論其爲公有或民有，如在下列地點飛行時，有被射擊之危險：
(一)在敵人領土內，(二)在本國境外邊境鄰近，(三)在敵人海陸軍事行動地點附近。

此條補充第三十三條所未及各點。

第五條 中立國之航空器在一交戰國境內飛行時，如見對敵交戰國航空器飛近之警告，應即覓相當地點降落，否則有被射擊之危險。

第三十條已載明交戰國之指揮官，得禁止中立國航空器飛過其軍事區域。此條指明在交戰國境內敵機飛近時，蓋若不避開，將妨害地上軍隊之行動也。然犯第三十條之規定者，有被沒收充公之危險，此條則不若是之甚也。

第二節 非軍用航空機捕獲時之待遇

第貳條 敵國之軍用航空器爲交戰國捕獲時，其航員乘客，皆可作爲戰時俘虜。同此規則，可用於

敵國非軍用之公用航空器航員或乘客。然於非軍用之公用航空器專供載客者，乘客之非供敵國任務，及敵國國民之不適於從軍者，須得被釋。敵國之民有航空器爲交戰國捕獲時，其航員之屬敵國國民或中立國民之供敵國任務者，皆得作爲戰時俘虜。航員中之中立國民非供敵國任務者，經簽具志願書，於戰事未終時，不供敵國任務者，得被釋放。乘客之供敵國任務者或係敵國國民之適於從軍者，皆得作爲戰時俘虜，其餘須得被釋。如交戰國之軍事利益必須時，釋放得以延遲。交戰國得捕任何航員乘客爲俘虜，苟其人於被捕前末次飛行時，曾供予敵國有特殊助力之任務。本條第三節所載會簽具志願書之人名，應通知對敵交戰國，不得故意任用。

本條規定交戰國航空器航員乘客被捕時之待遇。若係軍用航空器，當然全體航員乘客，俱係戰員或甘冒戰員之危險者，可全體俘虜。公有航空器之航員乘客，必供敵國任務者，然於專載乘客之航空器，乘客中或有中立國民或非戰員在內，自當分別待遇。民有航空器之航員，可供敵國航空軍之補充，故待遇較乘客稍苛。一九〇七年海牙第九次會之海戰法，對於被捕敵國商船官長，亦有類是之規定。第三十七條所載延遲釋放辦法，用諸中立國航空器者，亦可用之於敵國航空器。

第七條 中立國航空器航員之被交戰國扣留者，苟係中立國民而非供敵國任用者，應無條件被釋放。如係敵國國民或供敵國任用者，得充俘虜，乘客須被釋放。但其供敵國任用者及適於從軍之敵國國民，得充俘虜。如交戰國之軍事利益必須時，釋放得以延遲。交戰國得捕任何航員乘客為俘虜，苟其人於被捕前末次飛行時曾供予敵國有特殊助力之任務。

航空器之航員乘客，頗能於飛行時為敵方偵察或通消息，故即係中立國籍，亦可充俘虜。此與歐戰時習慣，大致相同。但荷蘭代表團，以為此條佚出國際公法慣例，且此條並不附載對於扣留之航空器，經戰時捕獲品審檢所證明不應被捕時，應被無條件釋放云，故對此不能接受。

第八條 第三十六條第三十七條所載航員或乘客之充俘虜者，即非軍人，亦不能較戰時俘虜，待遇為劣。

戰時俘虜之狹義，載陸戰公法第三條，蓋專指軍人而言。前二條之俘虜，已為廣義，故另設此條，以解待遇差等之疑。

第六章 交戰國對中立國之責任與中立國對交戰國之責任

第一節 交戰國對中立國應負之責任

第九條 交戰國之航空器應尊崇中立國權利，在中立國境內禁止作任何該國所不許之行動。

此條因避免一種誤會，以爲祇要中立國自行維持中立權利。且此條並不僅限於軍用航空器。

第十條 交戰國之軍用航空器，禁止入中立國境。

此條與歐戰時之習慣相同。第十七條所載，關於救傷飛機之優待，可由中立國自行酌定之。

第十一條 軍艦上及航空母艦上之航空器，須視爲該艦之一部分。

國際公法慣例，中立國海港得准交戰國軍艦進口。此條與第四十條所訂，頗有出入，故特表明之。

第二節 中立國對交戰國應負之責任

第十二條 凡中立國須盡力禁止交戰國軍用航空器之入境，既入境者，須強其下落。凡中立國須盡力扣留交戰國軍用航空器及其人員之入境降落者。

此條與陸戰習慣法相同。交戰國之軍用航空器，既入中立國，即不受敵國所攻擊，是以不准入境，免其利用中立安全界。然軍用航空器，因機器損壞，汽油告罄，迷失航向時，為救其急難起見，須准其入境下落。但必須扣留，使其不得復行參戰。至於民有航空器，中立國可自定辦法，違犯者亦可扣留之，已載第十二條。美國代表團擬第十一條文中曾有「凡中立國可扣留交戰國航空器之違犯其定規者」一語，是以被刪。至於第十七條之救傷飛機，及四十一條之軍艦上之航空器，另有辦法，可視為例外焉。

第四三條 凡交戰國軍用航空器在中立國海岸外損壞，而人員被中立國軍用航空器所救，在中立國登岸者，應被扣留。

此條與一九〇七年日內瓦會議海戰法第十五條對於破艦人員被救者之待遇相同。

第四四條 凡中立國政府，直接或間接供給交戰國以航空器，或其零件材料軍需軍火者，須受禁止。

此條與國際公法所定原則相同。

第四五條 除受第四十六條限制之外，凡中立國不負為任何交戰國禁止航空器或其零件材料軍需軍火出口之責任。

中立國政府不能禁止交戰國之向其商人購辦軍火。此項原則，與一九〇七年陸戰法第七條及海戰法等七條相同。

第四六條 凡中立國政府須竭其能力：（一）凡航空器之預備攻擊任何交戰國者，或載有相當設備材料，可用以攻擊作戰，而有預備攻擊任何交戰國之嫌疑者，須禁其出境。（二）凡航空器船員中有交戰國之戰員在內者，須禁其出境。（三）禁止航空器上一切準備工作之違犯本條意旨者。當交戰國所訂購之航空器，由承商或公司遣人飛往交戰國交貨時，中立國之政府須指定其航路避去作戰地點附近，並可用相當方法，使該航空器擔保依指定航路進行。

中立國政府雖不能禁本國商人之售航空器於交戰國，但不可任其境內為交戰國所利用為空軍行動之根據地。是以須盡力禁止出境航空器之直接參戰。如恐航空器出境之後，不依指定航路而直接飛往戰場參戰時，可用相當方法，令其擔保，或派員同乘監督。

第四七條 凡中立國須盡力禁止一切在其國境內對於一交戰國軍事行動防禦之觀察擬用以報告對敵交戰國者。此條所規定，包括交戰國軍用航空器之在軍艦上者。

航空器飛行甚高，儘可在中立國境內升高，觀察交戰國邊境之軍事行動而報告敵國，故須禁止。但第四十一條准許交戰國軍艦及其所載航空器入境，故另文禁止軍艦上航空器之觀察行動。

第四八條 凡中立國之用武力執行本章所定義務者，不得視為有對敵行為。中立國政府為履行條約義務起見，有時須用武力，如射擊犯規之航空器等，依一九〇七年陸戰法第十條海戰法第二十六條關於中立國權利義務之規定，不能視為對敵行為。

第七章 民有航空機

第一節 民有航空機之搜捕及沒收

第四九條 民有航空器有被交戰國軍用航空器探查及捕虜之義務。

第五十條 交戰國之軍用航空器有權命令公有非軍用航空器及民有航空器在附近適當地點降落或向之進行以便搜查。凡航空器不願命令降落或向相當地點進行以備搜查者，須冒被射擊之危險。

第五一條 中立國之公有非軍用航空器之不受民有航空器待遇者祇有被檢查證書之義務。

參觀第四第五條。此條與海戰時軍艦搜查中立國船隻習慣相同。

第五二條 敵國之民有航空器無論何時可以被捕。

此條亦與海戰時搜捕敵國商船之習慣相同。

第五三條 中立國之民有航空器在下列情形時可以搜捕：（一）抵抗交戰國合法權利之實行。（二）違反第三十條所載之交戰國指揮官所發表之禁令。（三）作非中立之任務。（四）於戰時在其國境之外攜帶武裝。（五）無外面標誌或用虛偽之標誌。（六）無證書或僅具不完全不合式之證書

。(七)航行之路線，遠距證書指定起訖點間直線以外，且經查詢時，無滿意之理由。該航空器與其航員乘客，因此得被扣留，以便審查。(八)載有違禁品或本身即係違禁品。(九)施行破壞已成立有效之封鎖政策。(十)曾經由交戰國籍改入中立國籍，而據其更改之日期情況，似有避免受敵國航空器處分之目的者。

除第十項外，捕虜之施行，應在中立國航空器飛行入交戰國手時，即謂於其離出發點之後，及抵目的地之前。

第一項與倫敦會議宣言第六十三條之意旨相合。原議有擬加「或欲逃避者」但多數意見以為如無違禁品而僅逃避以免被查之麻煩者，不應受捕。第二項根據第三十條而來。該條曾云中立國航空器有被射擊之危險。但射擊時或須燬壞，此處再加以被捕之規定，使射擊者不必將該航空器擊壞，祇須能迫其下落，以捕獲之。第三項非中立國行動係根據一九〇八及一九〇九年倫敦海軍會議宣言第四十五條及第四十六條之規定。第四項根據第十六條第五項根據第十九條。第六項所須之證書詳載第五十四條。第七項所謂滿意之理由，或因風吹偏航，或因取給應用品，或因避免戰區，須經詳細審查，始可捕虜中立國之航空器。第八項所謂違禁品與海戰習慣相同。第九項所謂封鎖依倫敦會議第一章之定義，以利用艦隊，作海上封鎖為主。此處立意，以艦隊籍航空器之助，兼行空中封鎖者。但封鎖必有一定區域，故云已成立有效者。如艦隊

無航空器之助，決不能作有效之空中封鎖。但封鎖之有效與否，殊啓疑義。荷蘭代表，曾擬將此項刪去，卒以英法日意代表之同意，而通過加入云。第十項之加入與海戰習慣相似。

第五十四條 如民有航空器之證書，不載明航空器之國籍，航員乘客姓名國籍，飛行起訖地點，及載貨清單運貨情形者，應視爲不完全。各種飛行日記簿亦須附帶。

海商法已經通用，故商船應帶之證書，俱無疑義，國際航空條約，尙未通行得力，本章第六條僅載民有航空器須依本國法律攜帶證書。此條特爲指明之。

第五十五條 航空器或其所載貨物之捕虜沒收，須經戰時捕虜品審檢所之審判，使中立國之要求得以受相當之考慮判斷。

此條與海戰法習慣相同。

第五十六條 凡民有航空器因無外面標誌，或因用假標誌，或因在本國境外攜帶武裝而被捕者，應受沒收。凡中立國之民有航空器，因違犯第三十條所載不願交戰國指揮官之命令，飛入禁航區域而被捕者，如無飛入該區域之理由，得被沒收。在其他情形時，戰時捕虜品審檢所對於被捕航空器或其載貨及郵件之處分，宜引用商船及其載貨郵件之處分法。

第五十二條與五十三條僅載被捕理由，而不載處分方法。故須另訂一條。商船處置法雖已有成例可援，而航空器被捕理由中亦有數項性質特別者，故爲分別載明之。

第二節 民有航空機之毀却

第五七條 民有航空器經訪查而知屬於敵國者，交戰國指揮官如以為必須，可令毀壞之。但須俟其所載人員已先引至安全地點，航空器之證書已受保存。

日俄之戰，燬壞敵國商船之行爲，頗屬通行。後此海戰習慣亦已允許，惟人員須爲置放安全。此條實仿海戰習慣。

第五八條 民有航空器經訪查而知屬於中立國者，因作非中立行動，或無外面標誌，或用假標誌而須受沒收之處分時，如交戰國航空器無法送其至審判所，或因恐妨害軍事行動之成功及本身之安全時，得毀壞之。除上述情形外，中立國之民有航空器，非在軍事十分緊急之時，交戰國指揮官不能釋放或送往審判者，不應燬壞。

歐戰時交戰國航空器之濫用權限毀壞中立國航空器者頗多，故加以限制。

第五九條 在燬壞中立國民有航空器以前，其所載人員須先引至安全地點，其證書須經保存。凡燬壞中立國民有航空器之逮捕者，須引被捕者至戰時捕虜品審檢所，證明其依第五十八條之規定，燬壞該航空器爲合法。如逮捕者不經此種手續，則與該航空器或其載貨有關係者得要求賠償損失。如審檢所判爲該航空器不應被捕，而視毀壞手續爲正當時，該航空器或其載

貨有關係者，應得相當之補救。

此條目的在保護中立國之利益。逮捕者須注意被捕人員證書之安全，毀航空器後，須至審檢所先證明毀壞航空器之合法，再證明逮捕之合法。如不應毀而毀，則須全賠損失。應毀而不應捕，則賠償祇限於誤捕之損失。

第六十條 凡中立國民有航空器因攜帶違禁品而被捕時，逮捕者如不能將其送往審判所，或因恐妨害軍事行動之成功，及本身之安全，得要求將全數絕對違禁品交出或毀壞之。俟於航空器飛行日記簿上記載交出毀壞違禁品事實，并取得該航空器有關係之正本或副本證書後，逮捕者須讓該中立國航空器繼續進行。第五十九條第二段之辦法限制，并適用於沒收及毀壞中立國民有航空器所載之絕對違禁品。

此條意義與倫敦會議宣言第五十四條相同。代表團中曾有一部份欲將「絕對」二字刪去者。

第八章 總括

第一節 定義

第廿二條 以上各條「軍用」二字，包括一切陸海空一切軍隊。

有數國文字軍用之義，易與陸軍相混，故特為表明之。

第廿三條 除有特別規定或如第七章之應用國際海戰法外，航空器人員之參戰及中立者，應依陸戰法國際習慣及締約國所經參加各會議宣言之處置。

此係為祛除海戰或陸戰法應用疑竇起見。但法國代表團以為本條文字，仍不能概括一切云。

英國代表團曾起草聲明國境包括保護區代管區，日本欲加入租借地，但全約文字所用國境並無定義，多數代表以為各國主權範圍，俱經默認，不必另為定明。

荷蘭代表團曾擬加入交戰國因故意或誤犯本約而致損害於人者，應予賠償，如有異議，可經國際法庭裁判云云，其他代表團亦贊同其精神，擬加入呈各該國政府報告書中。

關於違犯本約應受何處分，因陸戰法中並無類似之明文規定，故亦省略，然違犯者臨時仍可受懲處焉。

第二節 簽約代表

美國代表

John Basset Moore 與 Albert Henry Washburn

英國代表

Rennell Rodd 與 Cecil J. B. Hurst

法國代表

A. de Lapradelle 與 Basdevant

意大利代表

V. Rolandi Ricci

日本代表

K. Matsui 與 M. Matsuda

荷蘭代表

A. Struycken 與 Van Eysinga

秘書長

J. P. A. Francois

一九二三年二月十九日於海牙

第四篇 國際航空立法及其沿革

引言

航空爲近代交通上最新之利器，不僅供應於軍事與國防，且能爲民用商業上之運輸，較之輪船火車爲迅疾便利，其發展大有一日千里之勢。溯自歐西航空事業發軔以來，垂四十年，以言成績，實堪驚人。顧中國雖在二十年前已有航空創辦者，較諸歐美各國，殊形幼稚，以言立法尤望塵莫及。茲篇蒐集國際各種關係航空立法大概及其沿革情形，以供專家之參考。

第一章 國際航空立法之初期

第一節 海牙和平會議

一、第一次海牙和平會議 (First Hague Conference) 當一八九九年第一次海牙和平會議開會時，出席列強國之代表決議：禁止在汽球或以後發明性質類似之航空器上拋擲射擊物及爆炸品，有限期間以五年爲限。

二、第二次海牙和平會議 (Second Hague Conference) 當一九〇七年第二次海牙和平會議開會時

，列強出席代表議決：將第一次會議議決案，關於禁止由汽球或以後發明性質類似之航空器上拋擲射擊物及爆炸品一問題，有效期間特別延長至第三次會議閉幕時為止，惟只限制於簽約各國中兩國以上發生戰事時得適用之，如遇參戰國之一非簽約國者，則條約却失其效力。

國際公法專家曹特氏 (Joseph H. Choute) 在其著作中，對於該問題亦曾有一番議論。曹特氏謂：『當俄皇召集第一次海牙和平會議時，即創議關於航空問題應詳加討論，經一八九九年海牙和平會議開會時，各出席代表討論結果，認為世界對於航空知識尚未達成熟時期關於前項問題，禁止由汽球或以後發明性質類似之航空器上拋擲射擊物及爆炸品之有效期間暫定為五年者，預料屆期第二次和平會議再開幕時，各國許有相當程度應付矣。惟迄八年後至一九〇七年第二次會議當開會於海牙時，對於是案遂認為重要，加以徹底討論，英德兩國均主張禁止拋擲射擊物品，英國領袖代表雷艾爵士 (Lord Reay) 聲稱海陸二者為用武之地，已綽綽有餘，故在空際應劃為和平區域』。航空問題，既經一八九九年及一九〇七年兩次和平會議正式承認，然只尚限於軍事耳。

第二節 國際法學會之起源

三、航空國際法學委員會 (Comité Juridique International de l'Aviation) 航空國際法學委員會由法國法學家，律師，裁判官發起，成立於歐戰前一九〇九年，該會於一九一〇年一月十六日

議訂暫行航空法規，以爲工作程序之標準。該會之代表國則有法蘭西，德意志，奧大利，匈牙利，比利時，巴西，丹麥，西班牙，美利堅，意大利，摩洛哥，紐西蘭，阿根廷，俄羅斯，瑞士，瑞典，土耳其，英吉利，蘇格蘭，加拿大及埃及諸國，會員多至五百餘人，皆各國之法學鉅子。該會會務進行，則由本部附設之常務委員會負責，常川駐於巴黎，研究各項法律問題及起草事宜，再送由本部報告大會，提出討論。該會年會曾於一九一一年在巴黎，一九一二年在日內瓦，及一九一三年在佛琅克福舉行。

四、國際公法研究會採納之航空問題 (Institute of International Law) 在一九〇五年至一九一一年期間，該會對於航空器及駕駛人員註冊，物權，自由飛行權，及領空主權等問題，研究不遺餘力，迨至一九一一年在米珠 (Madrid) 開會時，始現具體化，擬就航空規則，航空器類分公用及私用兩種，劃一國籍，以註冊所在國爲定，并須具識別標記，國際飛行則主張自由，惟毗連國都，准各自訂入境條例，籍以保障其人民及財產之安全，遇戰爭發生時航空亦得准予參戰，惟其破壞力對於民衆不得比較海陸軍爲劇烈。

上述所規定者，實爲航空立法之先導，留存迄今，國際公法中承認航空各節，其綱領亦不外乎此。所成爲問題者，只國際間自由飛行一項，後經一九一九年在巴黎舉行之國際航空會議，議定於平時或必要時，均可加以相當之限制。

第三節 美國航空立法之唱導

此外尙有一九一一年六月八日美國之康納克(Connecticut)省律制定飛行條例，及一九一三年之麥賽休(Massachusetts)省律，亦有同樣條例之公布，其在民間則有美國航空協進會(Aero Club of America Activities)之組織，政府未有航空管理機關以前，均由該協進會非正式主持之。一九一六年三月十七日又有汎美利堅航務聯合會(Pan-American Aeronautic Federation)在南美洲之智利(Chile)省聖他哥(Santiago)開會，議決規定關於(一)領空權應屬國有，所有美洲人及居留於美國者，均得自由飛航於一切美國領土領海上之空際區域，各省得享有其省界上空際區域之領空權。(二)凡航空器均須有國籍，公用者屬所有國之國籍，私有者則隨其物主之國籍。(三)一切航空器均須載有國籍標誌。(四)美國應承認國際所規定之空際交通規章。(五)空中戰爭應竭力限制，以減少中立及非參戰國之危險。(六)提倡領海上空際區域爲戰鬥範圍，拋擲射擊器只許在正確軍事範圍內行之。(七)參戰國不得干犯中立國之商業，并絕對不許破壞中立國之和平。

該會對於航空立法各點，頗堪令人注意，其重要地方有二：完全推翻一八九九及一九〇七年兩次海牙和平會議所禁止在航空器上拋擲射擊物之前案，准在軍事範圍內行之，此其一也。個人得享有領空權之說，亦被否認，完全屬於國有，此其二也。

第二章 巴黎公約及其沿革

第一節 航空公約之發成

國際航空法規，約可分爲二部分，關於軍用航空者，有一九二三年二月十九日五大強國在海牙簽定空中戰爭法凡八章六十二條，在國際空戰法中雖不能認爲絕對通行，然亦可以代表列強空戰法之一部分。其關於民用（商業航空）航空者，於歐戰後有一九一九年十月十三日在巴黎舉行之國際航空法規會議，訂定條約凡九章四十三條，及附約八種，此條約，俗呼爲『巴黎公約』，亦即係國際航空條約是也。此次會議可認爲歷年來及當歐戰時經歷及研究所得之航空學理之一大結晶。對於航空上之種種權限，義務，物主之地位，駕駛人員之資格，領空權，航空器之國籍，以及入境諸問題，逐一均有具體之建議，在當時可謂一極完美之國際航空約章焉。該約簽字者俱巴黎和會各國代表，條約及附約詳文，曾經由北京政府時代之航空署丁錦任內譯有『航空條約』一書發表。但該約之第五條因限定締約國不准非締約國飛機入境一事，致遭瑞士及其歐戰時中立國之反感，故關於該約第五條之保留及除外之聲請，另於一九二〇年五月一日有專約附件之簽字。但該約載明須俟各國政府批准後，通知法國，轉告各締約國，始發生效力。我國外交及航空各界，向以該約附約內所載關於氣象報告及航空地圖不交換等事，暫難履行，且因國勢未強，誠恐空禁一開，前途殊多危險，且連年

政局靡定，故久置不理。而同時一九二二年十月二十七日在倫敦舉行之國際航空會議，有修改該條約第五條之專約附件。一九二三年六月三十日在倫敦舉行之國際航空會議，又將條約第三十四條關於代表名額及費用之分配各項，加以修改。現訂譯航空條約中之第五條及三十四條，已與通行者不同（參照本書附錄國際航空條約一九二七年修正本譯文）。

第二節 公約之修改

一九二九年六月十日在巴黎舉行之國際航空委員會特別會議，對於該約復有修正或刪除者凡八款。茲譯其大意如次：

第三條 每一締約國得因軍事上，治安上之關係劃出禁航區域，禁止另一締約國之飛行器通過其間，但必須對本國之飛行器能實行同一之禁令者，其禁令方可施諸其他各國。

有時為治安關係，只許本國之飛行器通過其間，乃為例外禁區。

上述禁區以及例外禁區之地點及其幅員，須交國際航空委員會向各締約國公布之。

除上文兩項外有在太平無事之時，偶遇特別情形，臨時而即須禁止或限制一切飛行器通過其國境，或其國境中之一部分者，若對各國待遇無歧視，亦可行之。惟亦須以臨時而即實行之禁令通知國際航空委員會，俾向各締約國公布之。

第五條 每一締約國有權與不在會之國單獨訂約，但與會外各國所訂之各特約不得有損本公約規定之權利，并不得與本公約之原則相抵觸。

此等單獨另訂之特約，均須通知國際航空委員會俾向各締約國公布之。

按本條原列第二章第一條，現改移為第一章最後一條，因第一章論原則，第二章論國籍也。

第七條 飛行器之註冊事項，得各按其國之法律與規章而遵守之。

第十五條 第一項之後第二項之前，加入左列一項：

無駕駛員之飛行器，屬於此一締約國者，非經特許不得飛越至彼一締約國之境內。

第三項改爲：

國際航線或航路之設立，每一締約國在事前有核准之權。

第三十四條 關於各國出席代表之人數，修正如下：

每一締約國不得派兩人以上之代表預會。

關於修正附約表決權之規定，修正如下：

公約附件，國際航空委員會有權修正之，惟除有出席代表四分之三到會外，其到會之人數須能達全部會員最高額三分之二。

關於會費之分配，修正如下：

本會會費之分配，應由委員會酌定之。

第三十七條 第一項修正如下：

若兩國間或若干國之間，對於本公約之解釋有爭執時，則取決於海牙國際公斷法庭。

第一項之後，加入一項如下：

若兩造中有一造不願承受國際法庭之斷決時，則可臨時推定裁判委員斷決之。

第四十一條 無論何國可以外交上書面之通知直達國際航空委員會，得即加入該會為會員。

第四十二條 刪除

結尾之文字修正如下：

本公約以法，英，意三國文字制定之，遇有疑義時，應以法文為準。

第三節 特別會議記略

此次特別會議，係徇德國及其他小國代表之請求而臨時召集者，故其重要為從來所未有，茲將當時會議經過，摘錄如左，以供參考。

最近二十五年航空事業之發達，一日萬里。各國間距離愈近，接觸愈繁。論直接之關係，雖止

交通問題，而論間接之影響，且爲軍事，商務，學術，醫事，經濟等種種問題，造成一新局面，一九一九年成立於巴黎之『國際航空公約』，一方產生國際航空委員會，促成各國政府間之合作，一方對國際航空事業，擅有法律上之最高權威。凡係簽定航空公約之國，一經將該約批准；即爲國際航空委員會之會員。對於委員會議決之一切法案，均當遵守執行，其重要有如是者。斯固各國航空發達史最著最要之一頁，中國人士亦當共起注意之也。特別會議始於一九二九年六月十日上午十時三十分，乃就法外部大樓舉行，法國航空部長露琅露琳君(Laurent Eynac)主開幕禮。列名與會者，分會員與非會員兩種。計比，英，坎拿大，澳洲，南非聯邦，新海地(即紐絲綸)，愛爾蘭自治邦，印度，保加利，智利，丹麥，法，希臘，義，日本，荷，波斯，波蘭，葡，羅美宜，沙河託治區，塞塞賽王國(即南斯烈夫)暹羅，瑞典，捷克，烏渠 Uruguay 等廿六國皆會員，德，美，隕，巴西，中華，軻輪 Colombia, 古巴，西班牙，東國 Esthonie, 芬蘭，海地 Haïti, 匈，螺堡，那威，巴拿馬，瑞士，小浮里等十七國皆非會員，共計四十三國。中除新海地無代表外，四十二國之代表，報到者共六十三人，專門顧問十七人。中國之參加此爲第一次，中國代表出席者，謝東發高維等三人。乃由駐法公使，奉政府之命，先期指派，法國乃斯會之東道主，當舉法國首席代表前任商務總長及專管航空之商務次長福蘭堂君(François)爲會議主席。主席致開會詞，德國首席代表緯格(Wilhelm)博士致答詞。當即將公約原文逐款討

論。由德美比英西班牙義日荷波蘭等國首席代表，更迭發言，彼此交換意見。十年來世界局勢，已與一九一九年大不相同，一九一九年之公約，僅由各協國片面定之，未盡妥善；美德諸國，至今尚未入會，德方提議修改十年前之公約，國際航空委員會欣然從之，乃有本年六月之特別會議。計自十日至十三日開會七次，四十三款之公約經衆提付起草委員會修改者，有第三，第五，第七，第十五，第三十四，第三十七，第四十一，第四十二等款，中以第十五款與第三十四款，辯論最久。第十五款之修正案凡兩件，文句大致相同。一由法國代表提出，略謂『國際航空線之劃定，以及國際航空之轉運，所經各國之境，無論停落與否，必須得有各該國之核准』。此款含有全部公約之『原則』，所謂『空中之主權』也。如果國際航空線上之飛行器，可以自由經過各國，則不獨與『主權』之原則相反，且使航空事業尙未發達之中國，以及其他諸大陸國，受有經濟上之絕大影響。但英美兩國此點，正可無慮。英國孤處海中，今日飛行事業雖進步，渡海遠行，終感不便。美國東西皆大洋，南北界相隔甚遠，更不必慮外國飛機之穿越國境。是以英美代表，均主張使出入諸國境之國際航空，絕對自由放任。就今世界潮流而論，欲謀國際事業之發展，畛域之見，固應亟起屏除，且國際航空自由來往，沿途停站既少，則長距離之飛行，正可省去不少時刻。特其他諸國代表，終以切論之利害關係，同聲反對。主席法代表乃以放任(Franchise)與特許(Autorisation)二字，請列席諸代表，當場就原則上表決之。結果主放

任者，僅止英，美，荷，瑞典四國，主核准者乃有二十七國。中國代表亦在主核准者之列，乃以法代表提案，作為修正案之根據。蓋該公約如不變更空中權之原則，則他年中國政府批准該公約後，遇有自外國來之國際飛機，可以限令在某若干大城停下，為中國代任客貨與郵件之運送，以為邀准入境之交換條件也。嗣英美諸代表，又擬在第十五款本文之下，增補數語。略謂凡係國際飛行，如有一國，不許外國之飛行器入境，必須有切實之理由。此層應否補在十五款之後方，亦經主席當場付表決。結果主張增補前文者，有英，美，荷，瑞典等十一國，而反對增補者十九國，此議乃亦取消。中國代表亦為反對增補者，蓋在十五款中若竟多此一語，則他日遇有不便特許外國飛機之時，本國政府，須受公斷之處分，外交上又多一重難關。且於空中主權，實際上已有多大損失也。第三十四款共分若干節，其中以關於修改一切附件時所需(Quorum)法定主權數之一節為最重要。按航空公約之附件，乃關於國際航空事業之一切法規。如『飛行器驗放執照』，『機師航員執照』，以及『航空簿記』，『航空地圖』，『空中交通』等項，各有其特定之法規，遇有未臻妥善之點，委員會會議席上，得有法定人數之同意，可以隨時修改之。所謂法定人數，按照公約原文四十三款之規定，必須達到出席國數最高額（意謂各會員國全體出席）四分之三，未免太難，現在變通辦理，暗將法定人數，設法抵減，因之全體代表，發生兩派之主張。一派主張以現有出席國數四分之三而又達到全部會員國三分之二者，為滿足

法定人數，而又一派如英國，則主張以現有出席人數四分之三而又能過全部會員之半數者，即可成爲法定人數，其後一派，所持之理由亦甚充足。略謂譬如爲會員者四十國，現有出席之國僅二十，其四分二則十五，其過半數則二十一，而其達到全部會員國之三分二者則二十七也。十五距二十一不遠，欲補足之事勢上當不甚難，十五與二十七相差過多，則恐極難湊足法定之人數矣。但其餘諸國所持理由，則謂國際事業貴合作，全仗各國派員踴躍參加。法定人數之額，若使過於抵減，則相距甚遠之東亞南美諸國，艱於派員赴會者，更易忽略置之。是以必須將法定人數保至全部會員三分二之程度，庶乎可以促令各會員國屆時必派代表之到會，歷來國際會議中之重大事件，每遇難點，兩派各有其充足之理由，與流暢之辯論，若非徹底明悉其源委者，每若身墮五里霧中，茫然不知所屆，失之毫厘，或且差以千里也，可不慎乎？

第三章 國際航空私法會議

第一節 國際航空法家專門委員會之起源

世界一切國際運動，未有如航空事業之切要者。歐戰後各協約國共同組織之國際航空委員會（Commission Internationale De Navigation Aerienne）所議決之約文及法案，不必經過與會諸國批准，即可成爲國際航空公法。其權力之偉大，自有國際會議以來所未聞。惜乎聯德諸國以及歐戰期之中立國，尙未加入，事勢上尙多窒礙。法政府當軸，因於一九二五年，暫先成立國際航空法家專門委員會（Comite International Technique de Experts Juridiques Aeriens），以便全世界各國航空法律之專家，彼此得互相接洽。所定名稱，亦不過就國際航空委員會之原名，中間加入法家與專門之字樣。所謂法家，專指國際私法，俾與原有關於國際公法之國際航空委員會不相衝突。所謂專門，蓋示專門委員會聯席會議之性質，與外交會議不相同。外交會議可以直接議決一公約稿，其議決時，須以多數或過半數標準；而專門委員會聯席會議，尙係外交會議以前之一種備準，純然顧問性質，其所議決者，並非公約稿而尙爲公約初稿。有時委員會議席上對於一種公約初稿，得多數之贊成，而尙有少數表示反對者，仍須退回委員會，再加修改，必至大衆意見，完全融洽，而此公約初稿，方可作爲議決之件，準備提付外交會議。所謂外交會議，法文名曰「國際航空私法會議」，自一九二五年第

一次會議舉行之後，直至本年，尙未舉行第二次之會議。其所以不能舉行者，因國際航空法家專門委員會，迭開三次委員會聯席會議，及七次之委員分股會議，——計第二股共開會議五次，一九二六年開一次，一九二七年開三次，一九二八年聯席會議之前開會一次，又第一第三第四股，在一九二八年十月間開一次，一九二九年四月底五月初又開一次，共計七次，——所定之公約稿，僅止一種。且此約稿，已曾經過委員會五回報告之修改，非若外交會議議決一種約案之簡捷也。

第二節 法家委員會成立後之任務

法國本爲世界學術之中心。在歐戰前，法國法學專家 Delaven 律師及 Hooghe 推事二君，已於一九零九年，創設航空國際法學委員會 (Comite Juridique International de l'Aviation) 設會所於巴黎，會員各國皆有，多至五百餘人，皆各國之法家鉅子。此後自一九一零年起，在歐洲大都市，迭開大會，其第一屆大會即在巴黎。他如一九一九年十月之國際航空公約，訂於巴黎。一九二一年召集各國航空家與法律家交換意見之半官式國際航空大會，亦先在巴黎舉行，而國際航空委員會，乃自國際航空公約產生，其常年辦事處，當然亦在巴黎。歐戰而後，航空事業繁興，臨時發生各種法律問題，而如國際空中運輸賠償責任問題，尤爲當務之急。兼任外長之法總揆樸蔭凱賚，因於一九二三年八月十七日，藉口國際空中運輸賠償責任，事體重大，須待各國遴派代表協商，發送

公函，通告駐外各公使，謂：航空委員會係專管公法問題之會，茲欲將屬於私法之國際空中運輸賠償責任問題，另行召集會議。並云：其他一切私法問題，應否討論及之，尙待此次召集之國際會議，加以考慮。當囑各公使向各駐在國政府接洽。嗣因各國政府，均欲預知此會議之內容，故一九二二、一九二四兩年均延會。直至一九二五年，法政府以國際空中運輸賠償責任公約之初稿（*avant-projet*），作為會議討論中主要案件。其時法外長白里安，復於一九二五年六月十日，將以上情形通告駐外各使。召集國際會議。謂將以賠償責任公約作為劃一各國航空法律之第一步。是年十月，在巴黎開會，計有四十三國代表列席，中國亦在其中。嗣以各國法律不同，各代表對於賠償責任問題之意見，遑難一致，雖經討論，竟無結果。乃由此會議議決，設立國際法家專門委員會之永久機關於巴黎。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；而此次之會議，遂成第一屆之國際航空私法會議。此後一九二六年開第一次委員會會議之後，定例每隔一年，須舉行會議一次。一九二五年，法政府準備之賠償責任公約稿十二款，與關於客票行李提單程式之規定，併為一稿，歸第二股研究。

第三節 第四屆會議

本屆開會前後凡三日，以五六日爲始，至八日止。會場設在法國外交部。開會凡六次，六日下午三時開始會議。各國政府之派代表列席者，計有：德，美，奧，比，法，巴西，中國，哥倫比亞，丹麥，西班牙，希臘，匈牙利，英，義，日，俄，盧森堡，聖多明哥，荷蘭，波蘭，羅馬，南斯拉夫，瑞典，瑞士，捷克斯洛伐克，土耳其等二十六國。中國方面由外交部電令駐法公使指派謝東發羅世安高維葉南張炳棍王一之等六人與會。此會委員長爲法國航空部長露琅靄球(Laurent-Eynac)君，蓋法爲斯會之東道主也。其餘四股股長，乃以副委員長充任。委員長法國航空部長臨時因事不克出席，乃由首席副委員長義國代表外交次長勤理宜(Giannini)君主席。中國公使高魯語人云：此屆會議所討論之案件，法義兩方意見不相融洽，委員長臨時不出席，而特以義代表爲主席，實欲藉此調劑雙方之意見也。

開幕之日，首席副委員長就主席位後，秘書長修德(Edmand Sudre)報告會務，先向新派代表表示歡迎。次報告日代表赤峯(Aka-masa)去職，改由該國交通部秘書岩井(Iwai)繼任。次報告本委員會比國代表飛行家體弗禮(Edmand Theefry)氏，爲聯絡比國與殖民地剛果之航空綫，受傷逝世，全體代表起立，靜默誌哀。次報告本委員會之第一第三第四各股，在前年(一九二八)十月暨去年四月二十九日五月四日之間。各舉行分股會議。

第四節 各股審查報告

本委員會對於各股報告之審查分三起。第一起由第一股長報告航空所有權以及航空登記之公約稿，暨此登記對於公法私法上所發生之效力。

第一款 凡飛行器之所有權移轉權以及一切物權，均須註冊。（抵押雖係物權，因有憑證歸債權者收執，故爲例外，不必註冊。）又在註冊之證書，必須將註冊事項，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期陳設品等，縱令暫時或不安放飛行器中，決不能任意拆開或短缺。

第三款 各國飛行器註冊之官廳，應由本國政府指派，並由本國政府自定註冊條例。凡有利益關係之任何製造。均可向註冊處鈔閱官廳證明之註冊全案。

以上三款，須作爲航空抵押公約初稿之附件。

次由總代表 *Dichter* 報告「航空抵押公約」之初稿。各代表略爲審查，並未逐款討論。該公約共十五款，審查時注重者共有三款：一爲第六款之特別優先權，一爲十款之扣留權，一爲第十一款保險賠款分配上之優先權。照初稿第六款規定，以下數種債務，均有特別優先權：（一）司法機關及行政機關之手續費暨飛行器最後一次降落時，應納之稅而尙未繳清者；（二）飛行遇險時之救助費；（三）對第三者所受損害（如飛行器降落時撞毀房屋或田地）應負之賠償；（四）飛行家購用汽油等物料所未

付之欠款。如在飛行器出售時，所得之款，必須先向此等賦有特別優先權者，清理欠款，其次乃清付抵押上所負債務。故抵押之債權者，對飛行器售款之分配，有優先權，而以上四項之更應先付，尚為特別優先權也。又照第十一款規定，在飛行機失事後，所得保險公司之賠款。抵押之「債權者」，應有取得此款之優先權也。至若扣留之權如第十款所規定，凡在第六款賦有特別優先權者均有之。惟第六款第二目之救助費一項，照此次報告，擬只限於陸上之救助。因水上之救助，有時須開專船，需費浩繁，應由業飛行者，再向保險公司，為此水上救助一項，另行保險。又第六款之特別優先權。衆意當以公開者為限。其屬於秘密之優先權，法律上不能發生效力。

五月七八兩日之會，盡為審查「對第三者所蒙地面損害應負賠償責任之公約稿」。該約稿因各國代表意見不能一致，迭經修改，本屆委員會會議意代表 *Professeur Antonio Ambrosini* 所宣讀之約稿，已為第五回之報告。約文共八款，經大衆逐款審查，頗多辯論，是蓋本屆會議注重之文件款內容，譯誌如下：

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*）賠償」之權。（按完全云者，乃令賠償責任無一定之限制，是蓋本屆會議之最大爭點。）若此損害之發生，受損害者亦不能辭其咎，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，而在地面發生損害者，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，如在地面發生損失，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，方負上述賠償責任。倘若受損害者亦不能辭其咎，即可照第一款，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，產生(股東)營業者(廠主)及致此損失之人，應對損害賠償，負「聯帶之責任」。

第五款 要求賠償之諸案，下列三種地點之法庭有權受理，聽任受損失者選擇之；一在被告現住之地，二在損害發生之地，三為被告承擔保責任者設立公司之地。惟若擇用第三種之地點，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上控。

第六款 此項法律效力，期限兩年，(過此失效)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，最後之法律時效，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定律。

第七款 凡爲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律。）

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。

本約稿屬第三股，股長爲荷蘭代表 Wolherbeek—Muller，法語不甚純熟，因之最後一日之午前，由第二股長盧森堡國大理院院長 Arendt，臨時就主席位付表決。第一款原有附款一條，說明何謂開動與飛行。議決刪去此條，而逕將「開動與飛行」五字，加在「飛行器」三字之下，第二款之第二節，按國名冠首字母次序，唱名表決，以十二對七之多數通過之。

上述第三款，原爲第四款，而上述第四款。原文爲第三款，經過本屆會議討論修正，前後互易位置，而第三款「故意加害或損失」等字樣，亦係本屆會議所增入者。第四款原係第三款，刪去原文末尾一句，「而如上文各款數」字之下。法代表 Lapiedelle 提議，主張將原文「所見」兩字，改爲「條件」兩字，則詞意上更確實，而本款所云損害，乃包括一切而無限制。此議亦經通過，其餘第五款以下各款，均無異議通過。其中惟第四款，辯論頗烈。對於「聯帶責任」字樣，亦按國名冠首字母，唱名表決，以十一對七之多數通過之。是稿在最後一日，辯論最烈者，乃爲賠償責任之限制問題。法義兩派意見不相容。如法代表 Prof. Ripert 所言，此約稿中未曾將「人力不能抑止之意外事變」（如地

震等事)「主權者之行爲」(指迫官於廳命令而致之損害)暨「與他機相撞」等事，定出例外 (exception) 論責任實已太重。綜括言之，法國一派之意，主張賠償責任無限制。(如第一款所云，有要求「完全賠補」之權)。但照本約稿條文，責任實屬太重，尙應藉另款之規定，設法使責任變輕。意國一派之意，則謂設使其爲有限之責任，其責任已不甚重。雙方各執己見，結果唱名表決，法國一派，有德奧哥倫比亞丹麥聖多明哥法甸盧森堡荷蘭波蘭瑞士捷克等十二權，義國一派，祇有英比巴西西班牙意土俄七國，仍以「無限制責任」之主張占多數。「有限制責任」之不能占勝，竟與前屆會議相同。然此約之望發生效力，全賴世界各國之一體贊成。今彼此相互爭持之一要點，依舊未相融洽，則此兩派法律意見，在本會第三股正在審查之航空保險問題，頗有重大之關礙，因之約稿全文，仍須付第三股酌加修改，俾來年委員會會議提出之約稿，可望調和各國之意見。

委員會因提出下列之志願案：

本會第三股對於航空保險問題，繼續研究。希望各代表呈報本國政府，務各注意求得切實方法，從事審查，俾對於旅客貨商等之「使用飛行器者」及對局外人地位之「第三者」損害賠償之保險，易於施展。

第五節 各股工作及會務進行

第四編 第三章 國際航空私法會議

按本委員會之四股，現在預備成功之公約凡五種。一曰，第二股所擬關於旅客貨物與行李之國際運輸公約初稿。是稿大體就緒，各國代表意見，已歸一致。計前後經過五次分股會議之討論，直到前年第三屆委員會各股聯席會議，方見議決，聞已提出去年十月之國際航空私法大會。二曰，第三股所擬對第三者所蒙地面損失賠償責任之公約。尚須再經本股之修改，方可希望委員會各國代表，意見融洽，是以一時未能提付大會也。三曰，第一股航空抵押公約。四曰，前項公約附件航空所有權以及航空登記之公約，此兩約稿，本屆第四會議席間，尚係第一次之交換意見，距提付大會之期更遠。五曰，第四股所議航空管帶法律上地位之公約，則正在起草之中，此則各股現有之工作也，又在第四會議將閉幕時，法國代表 *Ripert* 報告云：第二股現正進行者，有下列數種問題，一輪船與飛機或火車與飛機相聯絡之運輸；二游客之運輸；三飛行器之共同損失；（如兩機相撞，即有共同損失。）四重壓物之向空擲下；（飛機在不便昇騰時，常將沙包擲下，以輕減本身重量。）最後議決本會各股下屆會議，在本年（一九三〇年）三月舉行。查本會章程，隔一年舉行會議一次，茲決定在本年五月舉行。而法國航空部部长仍被聯選為委員長。主席意代表又報告波蘭政府邀請參與本屆會議之各國代表，出席同年十月波京華沙之第二屆國際航空私法會議，開會期本定十月七日，嗣因十月十日，在瑞士日內瓦正須舉行交通運輸委員會之國際海運會議，恐在華沙集會之各代表，不及趕到，乃提前三日，定於十月四日開議。衆無異議，遂於五月八日下午六時散會。又查五月

八日散會前，委員會全體代表，曾於午後一時，應委員長法國航空部長之約，會宴於旅泰軒（Hotel Lutetia）。席間委員長致歡迎詞。首席副委員長義大利代表致答詞，會略述兩種法律意見不能融洽之點。蓋此項會議，非若國際航空委員會之訂有公約，獨擅統一各國航空之最高權威者。本會所擬各公約，須提付國際私法會議表決後，再請各國代表批准，是以德國方面提議，擬令此委員會歸併入國際航空委員會。此項提議，已於去年六月十日，由國際航空委員會，召集特別會議討論之。

第六節 結論

以記者平日觀察所及，覺最新最美之方法，均非一人之力所能發明，亦非一日之勞所能創造，追溯本源，或則為環境迫促而成，或則受歷史遺傳之賜，德之經濟（Hansa）連衡，始於中古時代北部諸城，乃商務上之連結互保，此得諸歷史之遺傳者。德人自經歐戰，創鉅痛深。各種工商業若不一致團結，以同行合作之「契約同盟」（Kartell）其抗列強之「金錢帝國主義」則將永無自救之方，遑問捲土重來，力振商務之旗鼓耶？其必須用契約同盟之新商略，似又不免略受環境迫促之影響也。現在各國之航空公司，正苦彼此不能統一，不統一則保險為難，自須希望賠償責任之有限制。獨有「德國航空業之連衡」（Die Deutsche Luft Hansa）事業，進行十分順利。此豈一朝一夕之漸所能致之乎？我國今日，危迫已甚。國人處經濟競爭劇烈之秋，欲藉奮鬥而勉力生存，無論何種事業，均當

以德國航空界之連衡爲楷模，而以全國一致之精神，對待各國也。况我國環境之相迫，尙甚于德國，國人果從此而猛醒奮起，則德國之新商略，不能專美於前矣。

第四章 國際航空衛生會議

第一節 召集之用意

國際航空衛生第一次會議，係由法國政府召集。於一九二九年五月十四日開大會於巴黎，正式派遣代表參加者凡三十七國，列席會員計達四百餘人。會期定五日，以法國上將 Lyautey 君爲名譽主席，巴黎大學教授 Charles Ricket 君爲主席，開會時宣布宗旨，略謂：藉衛生飛機運輸病傷人員於適當之醫院，在交通上，醫藥上皆有迅速救護之能力，不特運輸接濟之速，即在飛機上亦能施以衛生手術。如在殖民地及交通不便之國家，或遠離陸地之軍艦，若能利用衛生飛機，則功用尤大。至於在社會上隔離病人，需用藥品，聘請專門醫生，亦能得衛生飛機莫大之助力。航空衛生在和平與戰爭時期，皆佔有極重要地位。尙有飛行與生理上之關係，中立國衛生飛機之救護等，皆爲近代學者所當注意者。現今各國衛生飛機日見發達，美國一九一八年統計，用汽車轉運因病傷者，死亡之數達八千零十五人，在衛生飛機者不過四人，足見衛生飛機轉運之速，絕少危險發生。航空衛生運用既如此偉大，以各國經驗之富，科學進步之速，非先召集各友邦與以討論航空衛生各種問題之機會，以求開拓新途徑，則無由利用近代最新之科學也。

第二節 議決案之內容

此次大會之結果，議決案凡九，均極重要，但各國能採納實行與否，則須視一國之航空事業發達之程度如何爲斷。以下且分述議決案之內容：

一·戰時之航空衛生

- (1) 救護飛機，爲近代戰爭之新交通方法；
 - (2) 救護飛機，可飛至離前線十公里之遠；
 - (3) 救護飛機，運輸病傷人員至醫院，距離前線以百五十至二百公里爲度；
 - (4) 戰時救護飛機，宜多用重類飛機；
 - (5) 救護飛機，平均速度，每點鐘須達一百七十公里，視線須達五百公里；
 - (6) 戰時航空救護，應獨立一門；
 - (7) 救護飛機，應設立於中心地點，以便軍事指揮；
 - (8) 救護飛機，應遵守國際紅十字會及日內瓦衛生條約，但可徵募救護飛機師。
- 二·航空救護在海戰中之效用
- (1) 在海邊須設立醫務機關，或醫及海面救護飛機，水陸并用救護飛機；

- (2) 爲增加海軍戰鬥力，在軍艦上須設救護飛機；
- (3) 海軍醫院，應附設水面救護飛機；
- (4) 海軍所用之救護飛機，應裝設無線電信機；
- (5) 水陸并用救護飛機，種類甚多，要能裝載穩固，及能施行外科急救手術；

三. 法國殖民地 *Near* 之航空救護

- (1) 救護飛機，約分兩種：(甲)輕類飛機，爲近地輸送；(乙)重類飛機，爲遠地輸送，可載病傷人員五六人；

- (2) 應擴充殖民地救護飛機，以便運輸病傷人員入醫院，或運送醫師往殖民地，施行治療手術；

四. 航空救護在戰時之運輸

- (1) 重類救護飛機，便於運備，輕類飛機，便於隨帶前進；
- (2) 航空救護人才，須醫學校畢業，兼習駕駛及機械構造之常識；
- (3) 商業救護飛機，須規定路線，軍事救護飛機之路線，係隨時指定，以十架救護飛機編成一隊，附屬於兵站醫院；

五. 在戰爭時期中立國之航空救護

- (1) 各國皆應遵守一九一三年國際紅十字會，及一九二五年國際航空法規會議之議決案；
- (2) 中立國救護飛機師應遵守日內瓦一九〇六年及一八六四年之條約，不得妨礙敵人，及担任秘密工作，違者取消其特許權；
- (3) 中立國救護飛機，可飛至戰線及俘虜地方，惟其所指定路線，須經政府同意；
- (4) 救護飛機師，機械師皆受一九〇六年日內瓦條約之保護，間有發生被虜情事，亦應按照救護人員待遇；
- (5) 救護飛機，專為醫藥而用，附屬於交戰國，或中立國之醫務機關，或救護團體；
- (6) 救護飛機與軍事飛機，應以顯明顏色，分別規定標誌，通報各國；
- (7) 商業救護飛機，在戰爭時期，宜改為戰時救護飛機，但各國政府有自由權，得酌量情形辦理之。

六. 飛行與生理上之關係

- (1) 心臟之關係；
- (2) 肺臟之關係；
- (3) 神經之關係；
- (4) 血液之關係；

(5) 消化器之關係

(6) 與各種疾病之關係；

(7) 波蘭軍醫 Minimo 之報告：

題目爲『飛行與心肺臟作用之研究』，解釋七十六次飛行前後之生理經驗，及高壓力心肺能力之平均數等合併研究。

編者按本年（一九三〇年）第五次國際航空大會開會於海牙時，有醫務股作平衡器官前庭神經（Organe vestibulaire）與航空生理之關係報告，頗饒興趣，略謂：

『吾人之小腦中，若無此司平衡之前庭神經，則在空中駕駛，不能憑藉頭腦自然之感覺，維持飛行器之平衡』，誠近代新發明之科學也。

尙有航空病新名詞考訂法，亦甚新奇，謂航空病名須分四大類：一曰暈風之病，俗語即稱在船中嘔吐者曰暈浪，在飛機中嘔吐，直可名之曰暈風；二曰駕駛之病，乃職業上發生之病苦也，因飛行時間過久者恆患之；三曰過高之病，在離地最遠處高入雲霄，嘗因空氣過薄發生病苦；四曰過速之病，飛行過速，所受前方空氣之壓力必愈大，其致病之原因又與氣壓過薄者迥異。上述兩者均關航空醫學衛生上之新智識，凡服務於今日之航空界者，如醫師，衛生人員，同時亦當兼習航空駕駛之術，方能取得航空家之執照（證書），是亦新時代人物之不易做也。

七· 救護飛機與重病傷人之考察

- (1) 時間與重病傷有極大之關係，救護愈快，希望愈多；
- (2) 腹部咽喉腦部之重病傷，於飛行時之空氣高度距離等，有密切關係，應分類研究，俾求有用補救方法。

八· 和平時期之航空救護

- (1) 和平時期之救護飛機，應求裝設完備，如電扇，汽爐，無線電信機，醫用器械，藥品等，以便施行手術；
- (2) 和平時期，須另設航空醫院，附設飛機房屋及場所等；
- (3) 須聯絡民衆團體，使家庭私人利用救護飛機，使病傷人員與航空救護事業發生關係，然後聯合各國成立國際航空救護辦事處；
- (4) 應極力推廣救護飛機用途於海面高山商業經濟，或臨時災害等急救之用。

九· 航空衛生材料之準備

各國救護飛機所用之衛生材料各有不同，形式亦互異，在飛機艙位多寡，速度，大小陳設狀況，皆爲重要，應設法旅行各友邦，以資參考採用。

第三節 組織與研究問題

國際航空衛生會議召集之目的，在解決今日航空衛生各種疑難問題，補救政治，商業，經濟，使社會民衆得知衛生飛機之功用，并希望各國政府重視衛生航空予以自由飛行之權，使國際聯盟會所規定之中立國航空衛生法律，與科學人生及道德同時進步，實爲世界民族謀真正之幸福。

職是之故，對於發起組織國際航空衛生委員會，設一永久祕書處，以爲執行機關，實不可或少，因參加此次大會之各國代表均認爲航空衛生爲近今切要之科學，苟有永久之組織，則預備召集第二次大會，以促進航空衛生之設施，減少在航空中病傷者之痛苦與危險，實爲今日謀世界人類幸福之要圖。

况航空衛生爲最新之科學，各種待決之問題尙多，乃經該會議最後規定四種問題，以供各國研究，俾於第二次大會時得在該四種問題內編製議案，提出討論。研究問題如下：

- (一) 整頓衛生航空之辦法；
- (二) 衛生航空之構造與安全；
- (三) 醫務與衛生航空之運輸；
- (四) 在空中之身體衛生。

第五章 國際航空安全會議

第一節 發起之趣旨

國際航空安全大會，係法國政府所發起，會期定于一九三〇年十二月十日在巴黎舉行第一次會議。該會發起之宗旨摘譯如次：

「航空之進展，有賴於製造之安全與經濟最大，因此種種問題，不能單由一國完全解決，必須經數國共同討論，爲個人爲一國之安全計，又不能不精密計劃，積極進行；且空中運輸，較任何運輸方法爲妥善經濟，故不憚煩瑣加以研究焉。」

「是故，各國對此應協力合作進行。詳加研究者，尙有如避免航空種種生命之危險問題，因一國思想有限，擬請各國專門人才，聚集一堂，作互相交換意見，將個人心得貢獻於大眾，如是則進化國藉以參考，退化國有以仿行，同時在此交換中必能產生最新之發明，則不言可喻矣。」

「本會有鑒於此，敢請集合世界專門人才，共同研究，衆志成城，其無專門人才者，亦歡迎加入，以便回國後宣傳會中工作之結果，互有裨益焉。」

第二節 會章

第一次會議，該會定有會章二十三條，關於入會及參加諸手續，均有詳細之規定。會章摘錄如下：

第一條 本會以共同研究為宗旨，其研究範圍分為：

- (一)關於航空安全之科學及機械之發明；
- (二)關於航空安全實施問題；
- (三)關供給新聞宣傳航空安全之例證及統計問題；
- (四)關於其他。

第二條 本會內分設七部六股：

- 第一部 掌管成立各地方航空安全及其效果，危險死亡及宣傳，航空交通規章；
- 第二部 掌管航空安全諸問題（理想的，實際的，成就的）；
- 第三部 掌管商用及其他航空各項安全問題；
- 第四部 掌管航空家之生理及醫學上各問題；
- 第五部 掌管飛行及技術人員教授及航空學校；
- 第六部 掌管救護法（研究，實施，應用）；
- 第七部 掌管氣球氣艇之安全問題。

六股分設如下：

- (一) 材料安全股
 - (二) 御風機安全股(即無發動機之飛機)
 - (三) 儀器安全股
 - (四) 航空路線安全股
 - (五) 氣象及氣質股
 - (六) 驗發無線電信聯絡股
- 以上六股設置於第二部之下

第三條 各部股內各選主任及副主任，并以本會之委員長任大會主席。

第四條 各國參加會議者，須照章履行登記手續，亦能認為有效。所有登記者，一律發給會證，止限本人使用。

第五條 本會分名譽會員及贊助會員。

第六條 贊助會員須納付百法郎之登記費，供給會中費用。

第七條 供給會中參考，或發明書物，可由名譽會員或贊助會員遞呈。

第八條 各社會團體及派遣團體，得登記為贊助會員，但於會議時每團體止限一人發言。

第九條 各贊助會員所繳之參考書物，交與技術委員會，以備採擇。

第十條 本會各地方均設有通信處，專任接受當地專門人才之發明書或參考品，如有對於本會工作確有貢獻之能力者，當邀請為贊助會員。

第十一條 會議正式語言文字用法文法語，各意見說明書圖表等，須為本國文字者，應附以法文

翻譯。

會議時聘有英、德、意、西四國翻譯人員，專助會員會議，

所有各國代表，若在席間發言者，須帶本人通譯，以資襄助。

第十二條 所有各國及各團體所送到之發明書物，均須准許由本會印刷及譯成各國文字公開發表。

第十三條 所有交送到技術委員會之發明書，應許可該會在必要時改良，其譯成法國之文字。但

關於著作名詞之原意，當遵守之。

第十四條 每種發明著作書，須製為十份，（原文譯文各半）於本年七月十五日以前送至巴黎航空

安全會議籌備處，以便轉譯他國文字，但過期寄到者，若係特別有用，亦可代譯，然其譯文則不能保證正確。

第十五條 所有繳著作發明書者，須在本年五月十五日以前，將其著作製成簡略之五十行文字先為投遞。

第十六條 每種著作發明書，不得過三百行，並須以打字機或印刷製成。

但每份止限于書在紙之正面，每頁應編號碼。

所有繪圖，須繕於繪圖底紙，以備複印。

第四編 第五章 國際航空安全會議

說明書首須註明著作者之姓名，年歲，籍貫，資格，職業及住址各項。

第十七條 著作者應本人到場，設若不能，亦須派能解說其著作之代表到會答問，如再不能者，則由本會選定本會技術員代理之。

第十八條 每次寄到各稿件，由各股登記，編列一表，註明此題在何日何時討論之，以便使著作者預備及使會員便於討論。所有應議之著作問題，由主席監督各部股執行之，設主席預算屆期，各題不能討論完畢，得呈請委員長許可，得將會議展期。

第十九條 每部股備有特別用紙，如會員在某次會議之題目欲加批評改良及應注意之點，得將本人意見書於另紙，註明姓名。

每次會議事項，均由速記員印刷討論經過，此專為會員便於發表個人意見也。

第二十條 會議之議決，在大會最後一日發表。

第二十一條 著作發明者在送到著作之前，應申明願否公開試驗，欲預備何種材料或須映射照像乾片尺寸限定為8.5X11.0生的。

第二十二條 影片映像，圖畫樣品及機械（即當眾試驗品）應遲至在十一月十五日以前送到本會。

第二十三條 本會章如有未完備之處，得由大會委員決定增加之。

第三節 研究之問題

各部各股究研之問題，共有五十六項之多，每部每股各有專門問題預備提出研究，各項問題自各有其特性，以科學方法，整理為有系統之研究問題，可謂有條不紊，誠近代科學之進步有思想不測之神速焉。

第一部

第一問題？

各地航空安全之組織正式機關，半正式，或私有團體，各機關團體所得之效果，研究及調查本國航空危險及國際航空危險統計，研究及成立國際航空競賽為增加航空安全，增加航空安全器，成績之統計，航空安全及其他航運法之報告，如統計及比較等是。

第二問題？

航空安全擴大之宣傳，通告航空安全擴大之方法及由新聞事業廣為宣傳之。

第三問題？

飛行場，飛行場附近，及飛行途中之航空交通規章。

第二部 第一股 材料

第一問題？

航空應用材料之研究性能抵抗力，及用途統計。

第二問題？

材料破裂之研究及補救方法，連接處破折損壞原因之研究及其補救方法。

第三問題？

在研究及試驗期中之新材料。

第四問題？

適於河海及殖民地水面飛船船身所用之材料研究。

第五問題？

航空器附屬品及零件材料之研究。

第二股 御風機之安全

第一問題？

研究各種危險之原因，及駕駛之錯誤，各種增加航空安全器試驗之成績及其統計。

第二問題？

飛機試飛安穩與飛行時安穩比較之研究，速度弛緩之研究，及補救方法。

螺旋飛機之安穩，靈活，及動作最大支持角度之檢驗。

第三問題？

飛行時破裂處安全之係數及構造之設備。

第四問題？

速度錯誤之研究。

第三股 發動機之安全

第一問題？

統計表發動機故障之研究，構造之設備，能增加航空之安全者，研究減少故障器安全主要問題（即原理技術及實施之研究）。

第二問題？

防火安全統計研究，防火器之設備。

第三問題？

研究不用汽油之發動機（用他種燃料代之）。

第四問題？

新理想發動機之研究。

第五問題？

新燃料之研究。

國際航空立法及其沿革

一七六

第四股 航行及航路安全

第一問題？

爲日夜間及有霧時在場之組織信號及標誌，無線電信，儀器，及天氣惡劣在場內之禁令。

第二問題？

高度及地圖線路之確定（即測量地皮劃則路線器等）。

航空機與地面之聯絡，及航空機互相聯絡之指導（如無線電信，無線電話設備等）。

第三問題？

地圖之審定。

第四問題？

航線地面之保護。

第五問題？

用無線電傳照像，將氣象報告航空機各飛行場張貼。氣象報告法，飛機上氣象之日記。

第五股 氣象及氣質

第一問題？

氣質及安全研究，氣候之變化，及航空安全之相敵處。

第二問題？

高空氣壓之研究，研究新法使之高升，氣球能升至最高度，用火箭法之可能，在高升氣球上安置儀器，隨時自動報告上升之經過。

第三問題？

機內之觀測氣象機內裝置之儀器，航空用氣象儀器之製造，航空機氣候照像（如雲及光之變化），航空機高度之確算法，及航線之氣候等。

第四問題？

輕霧及濃霧之研究橫視之改良法，夜間視察法，偏正視之改良法，推測輕濃霧之消散，及產生霧之可能法。

第五問題？

用無線電傳照像，將氣候報告各航空機，各飛行場所，氣候報告之通知，飛機上氣候之日記。

第六股 航行儀器計及無線器計之審查

第一問題？

夜間地下用燈光之飛行及升降，霧內飛行，自動駕駛，臨行時飛行，將降落時之安全（如

國際航空立法及其沿革

一七八

機味，輪制，尾護等。

第二問題？

審查計（風速計，失速指示器）飛行審查計等，各種試驗及研究器。

第三部

第一問題？

意外危險之統計，及補救之宣傳，關於商業及其他安全之研究。

第二問題？

不明

第三問題？

關於安全計組織，開業航空運輸公司，檢查及保存各種航空機。

第四問題？

飛行員及技師，飛行場職員，駕駛員之利用條件，及搭乘員之專門教育。

第四部

第一問題？

第二問題？

因氣壓低降而發生之病理現象之防護，養氣部分之液降，人體液或病源液之變化。

第三問題？

因安全計審察聽力，駕駛員聽力之選擇，及駕駛員之防音護耳法。

第四問題？

航空衛生救護之組織，飛行場航空機內救護藥箱之設備。

第五部

第一問題？

關於安全問題，及航空學校教育之報告。

第二問題？

航空學員及教授遇險之統計。

第三問題？

教練機研究教育及安全之難易。

第四問題？

組織技術人員預備養成航空人才及機師。

第四編 第五章 國際航空安全會議

國際航空立法及其沿革

一八〇

第五問題？

各航空機關任用航空員及機師之條件。

第六部

第一問題？

降落傘（即安全傘）在機內之適用，警報器，海上救護器，拖曳器，及無線電報（用於水陸機者）。

第二問題？

減少危險性最良方法。

第三問題？

飛行場救火器之研究。

第七部

一．關於氣球者：

第一問題？

危險統計。

第二問題？

關於製造一般規定之材料，（如減震器，隔電機等）。

第三問題？

關於動作駕駛規章，駕駛員及搭客之指導。

第四問題？

預防電線之接觸，及其關係，防電落海時之準備航行（如器械及法則）。

二、關於軟式，半軟式，軟皮硬式，不變形皮硬式之氣艇（即飛船）：

第一問題？

保險瓦斯。

第二問題？

最要部分破裂之預防。

第三問題？

分配瓦斯袋等器，以保安全。

第四問題？

火燭之預防。

第五問題？

改良飛行時，地面時，水面時之駕駛連轉。

第六問題？

視遇險之情形，以救護職員及氣艇。

第七問題？

航空器及航空法。

第四節 航空安全信號

關於航空安全信號及標誌，在國際航空公約附約中已略有規定，惟因航空事業發展，時代推進，昔日規定之章制有不適用而改良，有不缺如而增加者，以應時勢之需求，是亦國際航空立法史上必有之過程，如航空衛生，航空安全諸問題，尤為今日研究實施之切要問題。如一九三〇年十月四日英飛船「R 一〇一號」從迦定頓飛至法境阿米安西南三十哩之波凡（Beaufort）地方，忽然發生失火爆裂事件，其死傷人數之多，損失之大，為從來所未有。蓋汽艇必須以瓦斯為燃料，即所謂能燃之輕氣（一作水素）是也。美國有氫氣（Hydrogen 或譯噶）之出產，為不燃不炸之瓦斯，可供飛船之用，只因限於禁令不准輸出供他國之用，美國眾議院議長白利登及海軍部飛行局長瑪兼特將軍兩氏鑒於此次英飛船「R 一〇一號」被焚事件，主院撤廢禁令，許氫氣輸出國外，供歐洲各國飛船之用，但能

否實理，殊不可知。可知航空安全與瓦斯問題關係亦極重要。此次國際航空安全會議在巴黎開會時，對此項問題必有更較安全之研究。

一九三〇年四月二十九日，柏林有召集國際航空信號會議之舉，出席國代表有英吉利，德意志，法蘭西，意大利，荷蘭，瑞典，波蘭，及日本等十四國，議決統一航空站內萬國通用燈號制度，及以德法英三國文字編計航空用術語等議案，從此於夜間航空上，可謂一大進步，能使航空界聲氣一致，俾各國駕駛人員得隨地降落之便利與安全。

尙有國際航空委員會第十七次常會議決，關於航空無線電台符號一案，亦關乎航空安全者甚大，茲錄其標誌一覽如次：

國際航空無線電台符號一覽

哥倫比亞	Colombie	HK	Toutes Les Combinaison	De Trois Lettres
秘魯	Perou	OB	„	„
庫拉噶	Curacao	PJ	„	„
西印度羣島	Indls	PK	„	„
蘇利那	Surinam	PZ	„	„
波蘭	Pologne	SP	„	„

國際航空立法及其沿革

一八四

西	臘	Grece	SV	”
土	耳	Turquie	TA, TB, OU, TC	”
羅	松	Luxembourg	UL	”
澳	大	Australie	VH	”
墨	西	Mexique	XA, OU, XB	”
中	國	Chine	NT	”
委	內	Venezuela	YV	”
新	西	Nouvelle-Zelande	ZK	”
南	菲	Union Rud-Hilicaine	ZS	”

附錄

國際航空條約

(西歷一千九百十九年即中華民國八年十月十三日訂於巴黎一九二七年修正本譯文)

北美合衆國，比利時國，玻利非亞國，巴西國，大不列顛帝國，中國，古巴國，厄瓜多國，法國，希臘國，爪達馬拉國，海第國，赫牙日國，宏都拉司國，義大利國，日本國，里比利亞國，尼加拉加國，巴拿瑪國，祕魯國，波蘭國，葡萄牙國，羅馬尼亞國，塞爾維亞克魯特斯羅文尼國（即巨哥斯拉夫），暹羅國，捷克司拉夫國，烏拉圭國等，茲有見於航空事業日益進步，而設立環球通用之航空規條，實爲公衆之利益。

凡關於預防航空爭執之諸原則，及規條，各國均深信有從速協定之必要。
且欲鼓勵各國間之空中和平交通。

因上列緣由，爲圖直達目的起見，故決定締結條約，並派下開各員爲議約全權代表，惟換代表簽約之權。

北美合衆國大總統代表 副國務卿勃爾克

比利時君主代表 國務大臣兼外務大臣赫門士

國際航空公私法研究

二

玻利非亞共和國大總統代表 駐法全權公使孟特士

巴西共和國大總統代表 駐法全權公使馬加里埃士

大英國全境及海外屬地君主兼五印度皇帝代表 首相兼財政大臣國會議員勞佐治

英屬加拿大代表 海外遠征軍大臣克恩卜

英屬澳大利亞洲代表 防務大臣皮哀司

英屬南阿斐利加洲聯邦代表 密耳納子爵

英屬新西蘭代表 駐英京高等委員墨根西

印度代表 印度國務副大臣新哈男爵

中華民國大總統代表 駐美全權公使顧維鈞

古巴共和國大總統代表 哈文那法科大學教務長古巴國際法學會會長卜司他曼特

厄瓜多共和國大總統代表 駐法全權公使阿爾修亞

法蘭西共和國大總統代表 國務總理兼陸軍總長克利孟梭

希臘君主代表 外務大臣保里底司

瓜達馬拉共和國大總統代表 前工部兼教育部總長現任駐美全權公使特派和會全權專使孟德日

海第共和國大總統代表 駐法全權公使辜耳保德

赫牙日君主代表 赫達

宏都拉司共和國大總統代表 派赴美國專使前宏都拉司共和國大總統全權公使邗尼拉

義大利國君主代表 上議院議員外務大臣提唐尼

日本國天皇代表 駐法全權大使松井

里比利亞共和國大總統代表 國務卿金

尼加拉加共和國大總統代表 衆議院議長商摩羅

巴拿馬共和國大總統代表 駐日斯巴尼亞全權公使柏爾古士

祕魯共和國大總統代表 駐法全權公使坎達摩

波蘭共和國大總統代表 國務總理兼外交總長巴特劉司基

葡萄牙共和國大總統代表 前國務總理達柯司達博士

羅馬尼亞國君主代表 駐英全權公使米蘇

塞爾維亞克魯特司羅文尼(即巨哥斯拉夫)君主代表 駐法全權公使維司尼渠

暹羅國君主代表 駐法全權公使夏倫王爵

捷克司拉夫共和國大總統代表 國務總理克拉馬

烏拉圭共和國大總統代表 實業總長前外務總長柏伊魯

以上諸代表議定條約如左：

第一章 總則

第一條 締約各國承認，凡獨立國，對於本國領土上之天空間，各有完全及獨享之主權。

為規定國際航空條例起見，本條約內所謂一國之領土者，其意義係包括母國，及屬地之一切領土，暨毗連之領水而言。

第二條 凡締約國，平時對於各締約國之航空器，若其飛越時不生妨害，而又恪遵本約所定之規條，當准其自由飛越本國領土。

凡締約國所規定關於准許各締約國之航空器飛越其領土之一切規章，應不分國籍一體適用。

第三條 凡締約國，因軍事理由，或為公安起見，有禁止各締約國之航空器飛越其國領土內一定區域之權，違者按其國法律懲治，惟關於此點，其國之私有航空器，亦一律禁止飛越，與他締約國之航空器不得有所歧視。

凡締約國，如有上述情形，而行使禁止權時，應將禁航各區域之所在及其廣袤，先期公布，並知照其他各締約國。

第四條 凡航空器，如誤入禁航區域空間時，一經自悟，應即按照付款丁號第十七項之規定，發遇險信號，並趕速降落於禁區外之該國飛行場最近之一處。

第三章 航空器之國籍

第五條 凡航空器，不隸於締約國內之國籍者，無論何締約國，可不准其飛越本國領土之上，惟經特准及暫准者，或與航空器註冊地方之國家業已訂有專約者，不在此例，惟該專約所載，不宜有礙各締約國之權利，並應恪遵國際航空條約及附約所定各項之規例，該專約應通知國際航空委員會，由委員會轉告其他締約國。

第六條 航空器所隸之國籍，按照附款甲號第一部丙項之規定，以在何國註冊者，即隸何國之國籍。

第七條 凡締約國，對於航空器，如非完全屬於本國人民之所有者，不准註冊，

凡公司如非隸於其航空器所註冊國之國籍，或該公司之總理或主席暨三分之二以上之董事不同隸於該國國籍，或該公司不恪遵該國法律隨時所規定其他一切之條規，均不得註冊為航空器之物主。

第八條 凡航空器之註冊，若騎一國以上者，法律上不得認為有效。

第九條 締約各國，每月應將前一月之航空器在本國官冊內登記及取銷者，另備謄本，彼此交換一次，並將一份送交本約第三十四條所載之國際航空委員會存案備考。

第十條 凡國際飛航所用之航空器，務須按照附款甲號之規定，備有國籍及註冊之標識，即其物主之姓名住址，亦須標明。

第三章 航空器之適航證書及航空員之勝任證書

第十一條 凡國際飛航所用之航空器，按照附款乙號之規定，務須各備一適航證書，此項證書，由該航空器所隸之國發給或認為合法者，均屬有效。

第十二條 凡航空器之駕駛長，嚮導員，機師，及其他之執行航員，按照附款戊號之規定，應各備有勝任證書，及准許狀，此項證書及准許狀，由該航空器所隸之國發給或認為合法者，均屬有效。

第十三條 凡航空器之適航證書，及航空員勝任證書准許狀，經該航空器所隸之國，按照附款乙戊兩號，及嗣後國際航空委員會隨時訂定之規章所發給或認為合法者，各締約國應一體認為有效。凡締約國人民在本國境內飛航，如所持之准許狀及勝任證書係由他締約國發給者，則本國有否認之權。

第十四條 凡航空器，非經所隸之國給予攜帶無線電機之特許狀者，不得攜帶無線電機，此項電機，其航員如非領有使用之特許狀者，不得使用。

凡航空器之用於公衆運輸，及能裝載十人以上者，一俟國際航空委員會訂定使用此項無線電機之方法時，應裝設收發無線電機各一具，除上開各種航空器有攜帶無線電機之責任外，本會將來亦可將該項責任推行於其他之各種航空器，而使其各遵本會隨時所訂定之規條，及使用方法，以攜

帶無線電機。

第四章 飛航外國境內空間之准許

第十五條 凡一締約國之航空器，皆有飛越他締約國不必降落之權，但須遵循飛越國所劃定之航綫，若該國爲公安起見，用附款丁號所規定之信號令其降落時，仍須遵令降落。

凡航空器由甲國飛入乙國，如乙國法律上有規定應降落於所指定飛行場之一處者，應在該飛行場降落，凡締約國有此項指定飛行場時，應將各該飛行場地點，知照國際航空委員會，再由該會轉告各締約國。

所有國際空間之航綫，應得各該航綫所經各國之同意，方能劃定。

第十六條 各締約國，對於航空器之在本國境內兩地點間爲運載人貨之營業者，有權設立保留暨限制規條，以便優待本國籍民之航空器。

此項保留暨限制規條，應即時刊布，並知照國際航空委員會，再由該會轉告各締約國。

第十七條 凡按照第十六條設立保留暨限制規條之締約國，其國之航空器，在他締約國境內時，該國可施以同等之保留及限制，縱使該國對於其餘各締約國之航空器並不加以此等保留及限制，亦可單獨照此辦理。

第十八條 凡航空器飛越一締約國領土時，（所謂飛越者，係包括每次航行所必須之降落及停留而

言)不得以其有侵害製造特許權及摹仿圖式或模形之故，而予以拘捕，如該航空器有上開各嫌疑，儘可勒繳保證金，至於該金額之多寡，如雙方爭持不下，則由該地方之相當官吏，迅速決定，免予留難。

第五章 航空器進航時其發軔及降落應守之規則

第十九條 凡國際航空所用之航空器，應備有下列各文件：

(子)按照附款甲號所規定之註冊證書一紙；

(丑)按照附款乙號所規定之適航證書一紙；

(寅)按照附款戊號所規定之駕駛長嚮導員及執行航員之證書暨准許狀；

(卯)如運載乘客則應備乘客名冊一本；

(辰)如運載貨物則應備提貨單及貨色單；

(巳)按照附款丙號所規定之航行日記簿；

(午)如裝置無線電機應備第十四條所規定之特許狀。

第二十條 航空器之各種航行日記簿，應從各該簿最後登錄之日起算，保存二年。

第二十一條 凡航空器發軔及降落時，所在國之地方長官，無論如何，有察看該航空器及檢查其所

應備一切文件之權。

第二十二條 凡締約各國之航空器，如在他締約國境內降落時，該他締約國，應予以對於自國航空器一律之援助，而尤以遇險時爲要。

第二十三條 凡關於救濟海上遇難，毀壞之航空器，其報酬辦法，應適用航海法規之原則辦理，惟須無反對之協定方可。

第二十四條 凡一締約國之各飛行場，如對於本國之航空器，一經繳費，便可使用，則對於各締約國之航空器，均應一律准其照章使用。

凡此種飛行場，對於航空器之降落及停留久暫，其所征之費應只有一種價額，無論本國或外國之航空器，均照此核收，不得畸輕畸重。

第二十五條 各締約國，務須設法使一切飛航於本國境內之航空器，及用本國標識之航空器，無論其飛至何處，均恪守附款丁號之規章。

各締約國對於所有違犯此項規章之人，務須設法究罰。

第六章 運輸之禁令

第二十六條 凡在國際飛航，不准運載爆炸品及軍械與軍火，在同一締約國境內，任何兩地點間，外國航空器不准運載上項物品。

第二十七條 凡締約國，對於航空器在本國飛航者，其攜帶或使用攝影器具，得訂立規章。予以禁

止，或取締之，遇有此項規章，應即知照國際航空委員會，再由該會通告各締約國。

第二十八條 爲保持公安起見，各締約國對於航空器所帶物品，遇有上項規定時，應即知照國際航空委員會，再由該會通告各締約國。

第二十九條 凡第二十八條所列三限制，對於本國及外國之航空器，應一律適用之。

第七章 國有航空器

第三十條 下列各種航空器，應認爲國有航空器。

(子) 軍用航空器；

(丑) 專供國用之航空器，例如郵務，稅務，警察所用者，凡不在前列兩項者，應一律認爲私有航空器。

凡國有航空器，除軍用稅務警察所用者外，應以私有待遇，自應遵守本約所規定之一切規則。

第三十一條 凡航空器，其駕駛長，如係在軍隊服務人員，而受特派指揮該器者，應視爲軍用航空器。

第三十二條 一締約國之軍用航空器，如未經他締約國之特許，不准飛越或降落該國領土之內。如已得有特許而無特別規定時，得酌照外國軍艦習慣上所享之便利。

凡軍用航空器，在外國飛航時，如因不得已，或被飭令降落時，即因此不得享受前項所載之便

利。

第三十三條 締約國間，得互訂特別規約，遇有何等情勢，准警察及稅務所用之航空器，飛越邊境，但此項航空器，不得享受第三十二條所載之各項便利。

第八章 國際航空委員會

第三十四條 設立一常川委員會，定名國際航空委員會，直轄於國際聯合會之下，其組織如左：

下列各國，即北美合衆國，法蘭西國，義大利國，日本國，每國派代表兩員，英國及英屬各自治殖民地與印度，各派代表一員。

其他各締約國，各派代表一員。

首列之五國，（英國及英屬之自治殖民地與印度在此處應算作一國）應各得一表決權。

國際航空委員會，應自定其內部辦事規章，及會所之常駐地點，但開會得自擇便利地點，不必限定何處，其第一次開會，應在巴黎舉行，一俟簽約各國多數，將本條約批准，並知照法國政府後，法國政府應立即召集開會。

本委員會之職務如左：

（子）關於本約中各條文之修正，應收受各締約國之提議，或自向各締約國建議，並將修正各節，通告各締約國；

(丑) 執行本條及本約第九第十三第十四第十五第十七第二十七第二十八第三十六及第三十七各條所規定該會之職務；

(寅) 修正附款甲號至庚號之條文；

(卯) 關於國際航空之一切見聞報告，自應征集，並公布於締約各國；

(辰) 關於無線電及氣象與醫學之一切見聞報告，凡足資航空上之研究者，自應征集，並公布於締約各國；

(巳) 凡有按照附款己號各規條所審定之各項航空圖，務須設法印行之；

(午) 對於締約國隨時送交審查之各問題，應發表意見。

凡附款中各條之修正案，按照各締約國代表全數投票之總數，如得四分三之表決，國際航空委員會即得修正之，一惟此多數表決內，至少須包括下列五國（北美合衆國，英吉利，法蘭西，意大利，日本，）之三國，俟該會將修正案通告各締約國後，則此修正案即發生效力。

凡擬修正本約條文，無論為締約國中之一國，或航空委員會所建議，該會均應審查之，此種修正案，非按照各締約國代表全數投票之總數最少有三分之二之贊同，不得提出請各締約國核定。

所有修正本條約中之條款，（各附款之條款不在此例）必須經締約各國正式核定後方能發生效力。

國際航空委員會之開辦及經常等費，應由各締約國攤認，其總數中，北美合衆國，英吉利國，法蘭西國，意大利國，日本國，各攤認二分，其他締約國各攤認一分。

凡因遣派技術委員所生之費用，應由遣派之國各自擔負。

第九章 終結條款

第三十五條 締約各國，對於下列之國際上公同應辦事項，如與本國有關係者，須彼此竭力協助；

(子)按照附款庚號之規定，將關於氣象上之一切統計及通常與特別各項見聞報告，設法徵集，並公布之；

(丑)按照附款己號之規定，將航空模範圖，設法印行，並製定飛航之地面上統一標識方法；

(寅)關於航空使用之無線電，應建設必需之無線電台，並遵守國際無線電規章。

第三十六條 對於與國際飛航有關之關稅事宜，係在本條約之辛號附款內所載之特別協定。

締約各國，對於關稅警察郵務，及他項共同關係等事宜，與航空有關者，可互相協定特別條約，

如不背本約之原則，當不加以禁止，因本約中各條款均不得作為有禁止各國締結此等條約之解釋，凡有此項條約，應即知照國際航空委員會，再由該會轉告締約各國。

第三十七條 如兩國，或兩國以上，對於本約之解釋有爭論時，其爭論之點，應歸國際聯合會將來所設之常川國際裁判所判決，在該所未成立以前，由仲裁裁判之。

如各造對於裁判委員之選擇不能同意，則依下列手續辦理。

各造各提出一仲裁員，再由仲裁員會同選定一公斷員，如仲裁員等對於選擇公斷員不能同意，則各造各提出一第三國，再由各該第三國會同指定一公斷員，或各第三國各提出一人，以抽籤法決選其一定為公斷員。

對於附加本約之技術規章，凡有爭論之點，應歸航空委員會用投票法多數取決之。

設爭執之點一方認為屬於本約之解釋，一方認為屬於某項之規章時，則應按照本條第一項辦法，以仲裁裁判為最後之解決。

第三十八條 在戰爭時期，本約對於締約各國無論其為交戰國或中立國，均不妨阻其自由行動。

第三十九條 本約之條款，應連同附款甲號至辛號為定本，此項附款與正約有同等效力，並與正約同時發生效力，惟受第三十四條宣項之限制。

第四十條 為規定航空條例起見，英屬各自治殖民地及印度，在本約內各視為一國，凡被保護國之領土及人民，或國際聯合會所治理之各領土，在本約內應認與加以保護之國或治理國之領土及人民，同屬一體。

第四十一條 未經參與西曆一千九百十四年至一千九百十九年戰事之各國，應許其加入本約。

凡有上項加入者，應由外交機關知照法國政府，再由法政府轉告各簽約國，及加入國。

第四十二條 凡參與西曆一九一四至一九一九年之戰事，而非本約之簽約國，祇以下列情形，始准加入，即該國爲國際聯合會之會員也，如非會員，在西曆一九二三年一月一日以前，須經協商暨參戰各國之會與該國簽定和約者，予以贊同，如在西曆一九二三年一月一日以後，則須經本約之簽約及各加入國，按照第三十四條之規定，最少有四分之三之投票贊同，方可，凡有加入本約之請求書，應送交法國政府，再由法政府轉達其他各締約國，若請求國係國際聯合會會員，自當即予加入，否則法政府應知照各締約國投票取決，其結果如何，由法政府向各締約國公布之。

第四十三條 本約於西曆一九二二年一月一日以前，不得聲明作廢，凡有聲明作廢時，則應知照法國政府，再由法政府通告締約各國，凡此項之聲明，須俟知照後，最速一年期滿，始生效力，而其效力祇及於聲明之一國。

本條約應由締約各國批准之。

各締約國應將批准書送交法國政府，再由法政府轉告簽約各國。

締約各國之批准書，應長存於法政府之檔案內。

本約對於各簽約國之新加批准者，其與先經批准法國之關係，係自該新批准國之批准書送交法國政府之日起算，至四十日，即發生效力。

當本約發生效力時，法國政府應將本約抄錄一份，並證明無誤，分送和約內曾聲明担任實行約內

所載航空各條例之諸國。

本約係於西曆一千九百十九年十月十三日締結於巴黎，計正本一本，藏於法國政府檔案內，其正式抄本，應分送各締約國。

於上開日期所締結之本約正本，其簽字期限截至西曆一千九百二十年四月十二日為止。

左列各全權代表，其全權文憑，業經查明，俱屬妥善，現將本條約簽押，以昭信守，本約係用法英義文合繕，所有各該文字所繕之條文，均為正本。

羅林日達名司 孟特士 傅南得司 格羅 顧維鈞 阿爾提斯 阿爾修亞 畢香 司亞羅雅
柏爾古士 巴特劉斯基 柯司達 鄧倭德 夏倫 柏伊魯

國際航空運輸條例

德國總統，奧國總統，比國王，中國國民政府主席，丹麥國王，埃及國王，西班牙國王，芬蘭國總統，法國總統，英國王，印度國皇帝，盧森堡女公爵，墨西哥總統，挪威國王，荷蘭國王，波蘭國總統，羅馬利亞國王，瑞典國王，瑞士聯邦政府，捷克國總統，蘇俄政府，希臘國總統，匈牙利國攝政王，意大利國王，日本國皇帝，巴西國總統，保加利亞國王，愛沙尼亞國元首，里比利亞國元首，立陶宛國總統，委納瑞拉國總統，巨哥斯拉夫國王等，鑒於國際航空運輸應用文件及運輸

人責任有劃一之必要，於是即派全權代表，議決並簽定條約如下：

第一章 總綱

第一條：(一)旅客行李貨物，係出資用航空器運輸於國際者，適用本條例，不出資而用航空器之航空輸送企業，亦適用之。

(二)本條例所謂國際運輸，係指凡運輸之起點於終點間，無論有無間斷運輸，或移轉運輸，而其起終點均在兩協約國之領土，及同在一協約國之領土，而其一站在另一協約國或非協約國之領土或保護國，或主權施行地者而言，其無上述之站，而在一協約國領土，或保護國，或主權施行地間之運輸，在本條例不得謂之國際運輸。

(三)由數運輸人繼續用航空運輸時，視同一次運輸，適用本條例，惟當事人應協定作為一次航行，並議定合同，聲明不因完全同在一協約國領土，或保護國，或主權施行地施行，而失其國際性質。

第二條：(一)凡國家或法人經營之運輸事業，合於第一條之規定者，適用本條例。

(二)國際郵政協約所規定之運輸，不適用本條例。

第二章 運輸證書

第一節 客票

第三條：(一) 僱運旅客時，運輸人應發給客票；票上須載明左列各項：

甲．發票地點及日期；

乙．起點及終點；

丙．旅客簡章；惟運輸人遇必要時，有修改權，但不得失國際運輸性質為限。

丁．運輸人姓名住址；

戊．聲明此種運輸之責任，係依照本條例之規定。

己．不帶客票，客票不合格式或遺失時係依照本條例所立運輸合同，不因而失其存在，或失其效力，運輸人若僱運旅客不給客票，無權享受本條例所定免除責任或限制責任之利益。

第二節 行李票

第四條：(一) 運輸行李時，除小件者，由旅客自行看管外，運輸人應發給行李單。

(二) 行李單應備兩份，旅客運輸人各執其一。

(三) 行李單應載明左列各項：

甲．發給地點及日期；

乙．起點及終點；

丙. 運輸人姓名住址；

丁. 客票號數；

戊. 聲明行李應交付持單之人；

己. 包裹之件數及重量；

庚. 按第二十二條第二款之規定，應載明行李價值；

辛. 聲明此種運輸之責任，係依照本條例之規定；

壬. 不帶行李單，行李單不格式或遺失時，依本條例所立運輸合同不因之而失其存在，或失其效力，運輸人若接受行李而不給行李單，或單上不載(丁)(己)(辛)事項，無權享受本條例所定免除責任或限制責任之利益。

第三節 航空運輸書

第五條：(一)運輸人有要求寄物人給與證書之權，此證書名曰「航空運輸書」，寄物人有要求運輸人接受此證書之權。

(二)不帶證書，證書不格式或遺失時，依本條例所立運輸合同，不因之而失其存在或失其效力，但須依第九條之規定辦理。

第六條：(一)航空運輸書應由寄物人備具三份，與貨同時交付。

(二) 第一份書明「存運輸人」，由寄物人簽名。第二份「存收物人」，當寄物人運輸人共同簽名，與貨物隨行。第三份由運輸人簽名於貨物到達後，交與寄物人。

(三) 運輸人收貨時，應即簽名。

(四) 運輸人簽名，可以名章代之，寄物人簽名可用印成之名紙或名紙章代之。

(五) 若依寄物人要求，由運輸人備航空運輸書，除有異議外，運輸人之行為視為寄物人之行為。

第七條： 如貨物係多件包裹時，運輸人有要求寄物人各具航空運輸書之權。

第八條： 航空運輸書，應載明左列各項：

- A. 航空運輸書成立地點及日期；
- B. 起點及終點；
- C. 運輸簡章，惟運輸人於必要時有修改權，但得不失國際運輸性質為限。
- D. 寄物人姓名住址；
- E. 第一運輸人姓名住址；
- F. 如有收物人，則收物人姓名住址；
- G. 貨物性質；

H. 包裹之件數式樣，特別樣誌或號數；

I. 貨物之重量容積或其尺寸；

J. 貨物及其裝捆之外形；

K. 如運輸費已約定，須載明應付費之時地人；

L. 如係取物時付款者須載明貨物之價值及其雜費之總數；

M. 依第二十二條第二款之規定所報價目總數。

N. 航空運輸書份數；

O. 交與運輸人之航空運輸書附屬文件；

P. 如有約明運輸期限，及應遵之航程，亦當簡明載入；

Q. 聲明此種運輸之責任，係依本條例之規定。

第九條：運輸人如接收貨物，而不具航空運輸書，或書中不載明第八條由(A)至(H)(Q)款者，無權享受本條例所定免除責任或限制責任之利益。

第二〇條：(一)寄物人對於載在航空運輸書上之說明，及報告，應負真確之責。

(二)凡運輸人或他人因前項說明及報告不合格，不準確，及不完全所受之損失，均由寄物人負責賠償。

第二條：(一)航空運輸書爲訂定合同收到貨物及運輸規則之憑證，但有反證者不在此限。

(二)貨物之輕重尺寸裝捆式樣及包裹件數除有反證外均以航空運輸書所載爲憑。

其數量容積，及狀況須經運輸人於寄物人前按航空運輸書所載當面驗明後，始足爲憑。

第三條：(一)寄物人爲履行航空運輸合同之必要，有處分貨物之權，即在起點或終點之航空場，可將貨物取出，或於航程中遇有降落時，可終止其運輸，或未至到達地，即使之交貨，或中途使之將貨交與航空運輸書上所載收貨人外之另一人，或使之航回原航空場，惟行使此權時，當盡量勿使運輸人及他寄物人受損失，並必須償還因此應用之各費。

(二)遇寄物人之要求，有不能執行時，運輸人應即通知之，

(三)運輸人遵行寄物人之要求，而不向之索取航空運輸書時，對於照例帶有航空運輸書者，因此所受之損失，應負其責，但已向寄物人涉訟，不在此限。

(四)按第十三條之規定，當收物人之權利發生時，寄物人之權利即喪失，但如收物人不受航空運輸書，或貨物，或不能到達時，寄物人之權利，仍舊存在。

第三條：(一)除前條規定各例外，自貨物到地日起，收物人有要求運輸人交付航空運輸書之權，追應付總數付訖，及航空運輸書所載例均履行後，要求運輸人交付貨物。

(二)所有另約外，運輸人應於貨物到地時，即通知收物人。

(三)貨物損失，如運輸人已承認，或貨物已過應到之日七日而仍不到時，收貨人對於運輸人得行使運輸合同內所訂之權利。

第四條：寄物人，收物人，祇須履行運輸合同之要點，不論為本身利益，或對方利益，可行使第十二條第十三條條文之權利。

第五條：(一)第十二，第十三條，及第十三條之規定，不影響於寄物人與收物人間之各種法律關係，亦不害及寄物人或收物人與第三者之關係。

(二)所訂合同內容，如與第十二，第十三，第十四各條之規定不同時，應載明於航空運輸書。

第六條：(一)寄物人應加具說明，附於航空運輸書，以備中途應付海關，稅卡，警務等機關之用，如因此種說明及文件未備，或不充足，或不合格，而致運輸人受損失時，應由寄物人負責賠償；但因運輸人及其職員之過失所致者不在此例。

(二)運輸人無審核此種說明及文件是否準確或充足之必要。

第三章 運輸人之責任

第七條：航空器在飛行中，或在升降時，旅客因而受傷，無論輕重或死亡，皆由運輸人負責賠償。

償。

第八條：(一)已經登記之行李貨物，在航空運輸期內，有毀壞遺失，或損傷，皆由運輸人負責賠償。

(二)前款所云航空運輸期，係指行李或貨物交運輸人後而言；即在航空場中，或在航空機上或在飛行場外降落之任何地上，均包括在內。

(三)航空運輸期不包括飛行場外，任何陸地海河運輸在內；但合同約明，因裝貨，卸貨，或移轉運輸有必需經陸地海河者，除有特別規定外，其賠償均按照航空運輸之規定。

第九條：

航空運輸之旅客，行李，貨物，因遲到所受之損失，概由運輸人負責賠償。

第三條：(一)運輸人如能證明自己及其職員曾盡避免損害，或係不可抗力時，可不負賠償之責。

(二)運輸人如運輸行李貨物時，如能證明係因駕駛術之錯誤？而發生之損失，及運輸人與其職員曾盡量使之避免時，不負賠償之責。

第三條：(一)運輸人如能證明係因凶徒故意傷害，或助成此種損失時，法庭依其職權免除，或減輕運輸人之責任。

第三條：(一)運輸旅客時，運輸人對於每一旅客之賠償，以十二萬五千佛郎為限，若該管法庭所通用之法律，係規定一種撫卹年金者，則其年金項之基本金，不得逾此限，但與運輸人

有特別規定者，其賠償得超過此數。

(二)運輸已經登記之行李貨物，運輸人之責任以每啓羅克藍母二百五十佛郎爲限。惟寄物人交包裹時，有特別聲明者，不在此限，遇此情形時，運輸人除能證明所聲明之價值，比原價較高外，應照所聲明價值賠償。

(三)關於旅客自帶之行李，運輸人對於每一旅客之責任，以五千佛郎爲限。

(四)以上佛郎係指金佛郎而言，各地可折爲本國貨幣計算。

第三條：(一)凡避免或限制運輸人責任之契約，此本條例所規定更輕者，一概無效。

第四條：(一)遇第十八第十九兩條之事發生時，其責任祇限於本規條例之規定。

(二)遇第十七條之事實發生時，前款之規定適用之，並不礙及各人本身之各種權利及證
權。

第五條：(一)如因欺詐而致損害，或依該管法庭所適用之法律，認爲同於欺詐之錯誤所致之損害，運輸人無權享受本條例所定免除或限制其責任之利益。

(二)職員服務時，如因前款前情事，損害運輸人，亦無權享受本條例所定免除責任或限制責任之權利。

第六條：(一)行李貨物經收物人接受無異議者，即認爲與運輸書所載相符完好到達。

(二)行李貨物有損壞時，收物人應於發覺時，即向運輸人聲明異議，自收到日起計算，行李至遲不得出三日，貨物不得出七日，若係因遲到者，則自接貨物後十四日內，應聲明異議。

(三)各種異議，應書於航空運輸書上，或另書之於規定期限內，寄與運輸人。

(四)規定期限以外，有對於運輸人之異議，概不受接，惟運輸人犯欺詐行為時不在此限。

第七條：若運輸人死亡，則本條例所規定之責任，適用於其權利承繼人。

第八條：(一)履行責任時，可由對方之要求，在一協約國之領土，或在運輸人所在地，或運輸總所所在地，或理經合同之商號所在地，或收物人所在地之法庭履行之。

(二)前項之案件，應按受理法庭之法律處理之。

第九條：(一)關於責任案件，應自貨物到地日，或航空器應到之日，或制止運輸日起兩年內，提赴訴訟。

(二)計日方法，由受理法庭定之。

第十條：(一)按第一條第三款之規定，由數運輸人陸續運輸時，每運輸人如皆接受旅客行李貨物，應遵照本條例之規定，可為締結運輸合同之一人，但此合同與其經營運輸部分，須有關係。

(二)遇前款運輸時，或其權利承繼人只能對災難或危險發生部分之經營運輸人起訴，惟第一運輸人有另約規定負全部航行之責時，不在此限。

(三)關於行李貨物之爭議，寄物人得對於第一運輸人起訴，收物人有要求最終運輸人交付之權，寄物人收物人均可對於毀壞遺失傷害或遲到發生部分經營之運輸人起訴，各經營運輸人應完全對寄物人收物人負責。

第四章 混合運輸之規定

第三條：(一)凡一部分航空，一部分用別種方法之運輸，其航空運輸部分，如合於第一條之規定時，本條例適用於此部分。

(二)遇混合運輸時，祇須關於航空運輸部分，遵守本條例之規定，本約並不禁止將別種運輸方法之條件載入航空運輸書。

第五章 總結規定

第三條：各當事人於損失未發生前。依據他種法律，或變更裁判手續，而訂定一切運輸合同條件，與本條例過反者，均無效。惟運輸貨物時，在本條例範圍內，可用仲裁制，但此種仲裁制，當在第二十八條第一款規定之法庭行之。

第三條：本條例並不禁止運輸人拒絕訂立運輸合同，或締結不與本條例衝突之條件。

第四條：凡在經營定期航綫之航空企業，其初次國際試航，及在尋常航空營業外，有特殊情形

之運輸不適用本條例。

第五條：本條例所謂日期，係括星期及休假日計算。

第六條：本條例係用法文，祇一份，在於波蘭國外交部之圖書館，由波蘭國政府將抄本校對後，分送各協約國。

第七條：(一)本條例當由各國政府批准，其批准書存於波蘭國外交部圖書館，由波蘭政府照會各協約國。

(二)本條例經五協約國批准，自第五國批准書寄存後九十日起，五國間即發生效力，嗣此一每一協約國批准書寄存後九十日起，即對於已批准之國發生效力。

(三)每次批准書寄存日期，及本約發生效力日期，均由波蘭政府照會各協約國。

第八條：(一)本條例自發生效力後，各國均可加入。

(二)加入時，應照會波蘭政府，由該政府照會各協約國。

(三)加入國自照會波蘭政府後九十日起，發生效力。

第九條：(一)協約國欲退出本約時，照會波蘭政府，該政府即照會各協約國。

(二)退約照會達到後六個月，宣告退約國之退約書，始發生效力。

第四〇條：(一)協約國於簽字，或寄存批准書，或加入時，可聲明本約不適用於其全部或一部分之屬地，或保護國，或主權到達地。

(二)各協約國經聲明本約不適用於其屬地，保護國，或主權到達地全部或一部分後，仍可隨時將其屬地保護國，或主權到達地全部或一部分加入。

(三)各協約國按其本國所定，可分為其屬地保護國，或主權到達地全部或一部，對於本約宣告退約。

第四一條：

各協約國最早當於本約發生效力二年後，始有召集國際會議討論修正本約之權，並應照會波蘭政府，由該政府預備下次會議各手續。

本約於一九二九年十月十二日訂於波京，簽約期至一九三十年一月三十一日止。

(附錄)第二條之附文

各協約國於批准或加入時，有宣告本約第二條第一款不適用於其本國政府所經營與其屬地保護國或主權到達地間之航空運輸之權。

各國航空關係主要法規

其一 國內法

國際航空公私法研究

(國名)	(法名)	(頒布年月日)
中國	航空法	尚未頒布
同	飛行規則	中華民國十九年三月
同	飛機駕駛員取允許狀須知	中華民國十九年四月二十日
同	飛機駕駛員允許狀程式	同上
同	飛機駕駛員勝任證書式	同上
同	飛機註冊證書程式	同上
同	航程日記簿程式	同上
同	飛行日記簿程式	同上
日本	航空法	一千九百二十一年四月九日
同	航空法施行細則	昭和二年五月五日
同	航空機檢查規則	同上
同	航空機飛行人員試驗規則	同上
同	航空機飛行員體格檢查規則	同上
同	三等駕駛員免許規則	同上

日 本	航空日誌之書式	昭和二年五月卅一日
同 上	航空機飛行員執照之書式	同上
同 上	航空機駕駛員養成所之規則	大正十三年十一月二十五日
同 上	航空機機關士養成所之規則	大正十三年十月十五日
同 上	航空獎勵規則	大正九年十二月二十四日
同 上	預算外國倉庫應負擔之契約	昭和三年五月十一日
英 吉 利	航空法	一千九百二十年六月二十五日
同 上	航空法令 No. 1	一千九百二十三年十二月十九日
同 上	航空法令 No. 2	一千九百二十五年
北亞美利加	航空法	一千九百二十六年五月二十日
法 蘭 西	航空法	一千九百二十四年五月三十一日
同 上	國法航空法施行細則 A.	一千九百二十四年五月一日
同 上	航空證明書令 B.	一千九百二十五年三月二十五日
德 意 志	航空法 (R.G.B.T.S. 六八一)	一千九百二十二年八月一日
同 上	關於汽車及航空交通賠償額變更法令 C.	一千九百二十四年二月六日

德意志	航空機到達陸地請求令 R.G.B.I.S. 四二) V. 2	一千九百二十四年九月十一日
同上	飛行場或中途降落陸地關於場內業務及交通警察令 P. 1	一千九百二十六年六月五日
同上	航空交通災害(同前)	一千九百二十六年六月十二日
奧大利	航空臨時規定法律	一千九百十九年十二月十日
瑞典	關於瑞典國土上空航空勅令	一千九百二十年六月十六日
同上	航空損害賠償法 三	一千九百二十二年五月二十六日
同上	瑞典航空法令細則 A.	同上
挪威	空中法	一千九百二十三年十二月七日
同上	空中法細則	同上
同上	關於航空勅令	一千九百二十四年三月三十一日
芬蘭	航空法	一千九百二十三年五月三十一日
愛沙尼亞	航空法	一千九百二十三年三月三十一日
同上	航空法令 A.	同上
立陶宛	航空法	一千九百二十六年六月七日
但澤	航空交通法律	一千九百二十六年六月十九日

丹麥	航空法	一千九百二十三年五月一日
荷蘭	航空規則	一千九百二十四年三月二十八日
同上	關於航空規則之法律	一千九百二十六年六月三十日
比利時	航空法	
瑞士	瑞士國內航空令聯邦參議院議決	一千九百二十年一月二十七日
同上	關於水上航空之規定	一千九百二十二年一月二十四日
匈牙利	關於航空法令	一千九百二十二年十二月二十日
捷克斯拉夫	航空法	一千九百二十五年七月八日
巨哥斯拉夫	關於帝國領土上之國際非軍事航空之指示	
葡萄牙	航空交通法令	一千九百二十五年六月二十三日
意大利	關於航空規則之勅令	一千九百二十三年八月二十日
同上	航空規則細則	一千九百二十五年一月十一日
蘇俄	關於航空俄國人民法令	一千九百二十一年一月十七日
西班牙	關於航空路線之勅令	一千九百二十四年二月十四日
阿爾然利	關於國內航空交通德國法令	

國際航空公私法研究

阿根廷 關於航空規則法律

一千九百二十五年九月四日

巴西 航空法

一千九百二十五年六月二十二日

加拿大 航空法

一千九百一十九年十二月卅一日

智利 航空法

一千九百二十五年十月十七日

秘魯 航空規則

一千九百二十一年十一月十五日

烏路圭 關於國土上航空通過令

一千九百二十二年

委內瑞拉 航空法

一千九百二十年六月十六日

以上所錄係舉其重要者係譯自德國飛行協會所編之國際航空法令集

其二 國際航空條約

航空輸送條約(P.I.A.)

一千九百十九年十月十三日

國際空中法案(國際航空法委員會)

一千九百二十六年

關於航空交通各國間所暫定條約

(結 約 國 名)

(名)

(稱)

(時)

(期)

中國——美國 航空郵運合同

一千九百三十年七月一日

中國——德國 航空郵運合同

一千九百三十年二月二十一日

英吉利	荷蘭	航空暫定協約	一千九百二十三年六月十一日
英國—丹麥	波蘭	關於航空暫行規則議定書	一千九百二十四年八月十三日
英吉利	瑞典	航空暫定協定	一千九百二十一年二月十六日
英吉利	那威	同 (S.G.P.H. 一九二二—二六八)	一千九百二十年九月十四日
英吉利	那威	追加協定	一千九百二十三年二月二十二日
英國—比利時	法國	關稅處理協定	一千九百二十六年三月五日
英國	瑞士	航空暫定協定	一千九百十九年十一月六日
法國	瑞士	關於航空規則臨時協約	一千九百十九年十二月九日
法國	荷蘭	同上	一千九百二十三年七月十一日
德國	法國	航空交通協定	一千九百二十六年三月二十一日
德國	荷蘭	航空暫定協約	一千九百二十二年七月二十四日
德國	丹麥	關於航空交通規則協定	一千九百二十三年四月二十一日
德國	比利時	航空交通協定	一千九百二十六年五月二十九日
德國	瑞士	關於航空交通暫時協定	一千九百二十年九月十四日
德國—捷克斯拉夫		航空交通協定	一千九百二十七年元月二十二日

附

錄

國際航空公法研究

德國	——	瑞典	航空交通協定	一千九百二十五年三月二十九日
德國	——	奧大利	航空條約	一千九百二十五年三月十九日
荷蘭	——	瑞典	航空交通協定	一千九百二十五年十一月二十一日
荷蘭	——	挪威	同上	一千九百二十五年一月八日
荷蘭	——	瑞士	同上	一千九百二十五年五月十八日
荷蘭	——	波蘭	同上	一千九百二十五年十一月四日
荷蘭	——	比利時	同上	一千九百二十二年七月八日
比利時	——	瑞士	航空暫定協約	一千九百二十三年六月十三日
丹麥	——	比利時	同上	一千九百二十三年六月十一日
丹麥	——	挪威	航空交通協定	一千九百二十一年七月十七日
丹麥	——	波蘭	航空暫定協約	一千九百二十四年十二月十六日
挪威	——	瑞典	航空交通協定	一千九百二十四年八月二十九日
奧大利	——	匈牙利	航空協定	一千九百二十二年五月三十一日
阿根廷	——	烏路圭	航空協定	一千九百二十二年五月三十一日

以上所載係于一千九百三十七年止調查所得，雖未敢言全部在內，然缺者亦少，此外又於一千

九百二十六年自「意柏羅亞美利加」簡稱「西亞那」條約成立後，始有各種之法案。又國際商業會議所，以爲航空交通實于貿易上確有絕大之關鍵，故特爲大事活動以謀進步，此非可以漠視者。法學研究者，單純的僅就法律論而努力研究，未免對於航空輸送問題相去甚遠。又對於航空之特性，未有充分之了解者，總以爲航空交通與一般交通機關相似而忽視之，此亦當戒者也。簡言之，國際法協會關於航空問題之提案，當認爲有密切之關係，幸勿等閒視之！

中華民國國民政府交通部與美國飛運公司訂立合同

茲由中華民國國民政府交通部（以下簡稱甲方）與依據美國一九二二年在華經商條例，組織設立之美國飛運公司（以下簡稱乙方）爲合組股份有限公司起見，雙方簽立合同，訂明條款如左：

第一條 組織

第一節 雙方本於合作之精神同意遵照中華民國之法律，共同組織一股份有限公司，定名爲中國航空公司，（以下簡稱公司）以經營在中國之航空載運爲業務。

第二條 公司之資本

第一節 公司資本總額定爲中華民國國幣壹千萬圓，共分壹萬股，每股壹千元，甲方有權認五千五百股，乙方有權認四千五百股，均須依照本條第六節之規定。

第二節 甲方在滬蓉航空管理處及原中國航空公司之資產，按照本合同附件甲表所開，應移交於公司，並就其所投資國幣七十一萬二千二百零三元二角七分七分之數額，由公司發給甲方股份七百十二股，每股額面壹千元。

第三節 乙方之資產按照本合同附件乙表所開，應移交於公司，並就其所投資國幣一百七十二萬三千四百三十七元一角二分七分之數額，由公司發給乙方股份一千七百二十三股，每股額面一千元。

第四節 公司除依照本條第二節之規定發給甲方股份外，再派給甲方股份一千五百零二股，共計一百五十萬二千元，按照額面繳付股款。

甲方於本合同依第九條第二節所規定發生效力之日，應繳納該股款四分之一，於本年十二月一日再繳四分之一，於民國二十年六月一日再繳四分之一，至同年十二月一日即將其餘四分之一如數繳清。

本合同批准有效之日，甲方對於後三期應繳之股款，應將交通銀行所出之不能止付之付款憑信交給公司，該憑信係用公司之抬頭，以便該股款屆期照付，上開股份第一期繳款時公司即將一千五百零二股之股票全數發給於甲方。

第五節 公司除依照本條第三節之規定，發給乙方股份外，再派給乙方股份九十股，乙方於本

合同依第九條第二節所規定發生效力之日，即須按照額面如數繳付股款於公司，公司亦同時發給股票於乙方。

第六節 公司資本總額內其餘之股份，須依股東會之議決，定其繳股之時期及方法，但關於其餘股份繳股或公司資本增減之議決，至少須有已發總股份十分之八之同意。

第七節 公司股票須爲記名式，除經已發總股份十分之八以上之同意外，不得轉讓股份。

第三條 管理及監察

第一節 公司之管理權屬於董事會，董事會由董事五人組織之，五人中三人由甲方選任，二人由乙方選任，如經股東之委託董事得爲股東之代表，並在股東會出席董事會有董事四人出席方足法定人數，董事會之決議除本合同有特別規定外，以出席董事過半數表決之，凡關於公司債之發行其他方法之借款，或負擔債務，不動產或飛機之購置，而價值超過國幣二萬元以上者，公司與郵政總局同日所訂之郵運合同，或與中華民國政府，或與政府內任何機關將來所訂之任何合同之解除或締結，或各該合同內權利之變更放棄，以上各件之議決，至少須有公司已發總股份十分之八之同意通過之。

第二節 董事會應就董事中選舉董事長一人，副董事長兩人，董事長及一副董事長歸甲方提出，其另一副董事長歸乙方提出，董事會應依所提出者選舉之，董事長依其職權當然爲公司總

經理，並為董事會之主席，董事長不願主持董事會事務或不願執行董事長或總經理職務時，得委託副董事長一人代理之。

第三節 董事會之下，分設左列三組：

(甲) 營業組

(乙) 財務組

(丙) 機航組

各組之主任及副主任均由董事會任命，但營業組主任財務組主任機航組副主任歸甲方提出，機航組主任營業組副主任財務組副主任歸乙方提出，應依所提出者任命之，各組之職員，由各該組主任薦請董事長委派之，但為使公司基礎得臻穩固起見，公司職員人數，務須最少在足以執行并發展公司業務所必要之範圍內，由董事會決定其員額，公司職員之薪俸額，須以同樣職務人員通常所受之相當薪俸為標準。

第四節 自本合同依第九條第二節所規定發生效力之日起，七日內雙方應開會議，以便制定公司章程細則及其他一切規條，並設立董事會，以上均須依照本合同辦理，十四日內更須開第一次董事會，並按照上開規定選出董事長及副董事長。

第五節 公司設監察二人，由甲方指命一人，乙方指命一人。

第四條 財務

第一節 本合同第二條所規定之公司股款，及公司航空載運郵件客貨，及其他所收入之款，均為公司之資財，應存儲於雙方所同意之中國國籍之銀行。

第二節 公司付清營業開支後，所餘之款項，須另行存儲，以備增加設備及改良所必需之費用，並派給股東股利，但股利須俟公司一切營業開支付清債務本息算結，并提出相當公債金後，始得派給。

第三節 公司之一切支出均用支票，支票須由受委派之二人簽名，其一人由代表甲方之董事委派，另一人由代表乙方之董事委派。

第四節 公司之簿記會計，均須用最新式之制度，簿記應用中文并以中文記載為憑，但遇乙方要求時，亦須兼用英文記載，凡簿冊每月須有可靠之註冊會計師審核之。

第五條 航空路綫

第一節 公司應經營下列諸綫之航空郵運事項：

第一綫 上海 南京 九江 漢口 宜昌 萬縣 重慶 成都

第二綫 南京 徐州 濟南 天津 北平

第三綫 上海 甯波 溫州 福州 廈門 汕頭 廣州

公司須首先開辦第一綫，一俟有成績後，應即開辦第二綫及或第三綫，如公司在本合同發生效力後三年內，迄未開辦第二綫及或第三綫，則公司當然喪失第二綫及或第三綫營業之權利，但確因不可抗力致公司在三年內不能開辦此兩綫者，不在此限。

第二節 各種航空郵件在上列路綫者，公司按照其與中國郵政總局同日所訂合同上之條款有航空載運之專利權。

第三節 航空郵件之郵費及接受及處置郵件之一切章程規則，均應按照公司與郵政總局同日所訂之合同辦理。

第四節 公司亦得在上列三綫航運客貨，但非專利，並不得因而妨礙航空郵運之安全及效能。

第五節 遇有軍事必要時，軍政部得命令公司之飛機離開堡壘，及或軍事重要地帶，在安全之處繞道飛行。

第六條 經營

第一節 乙方應於本合同核准有效後，即將技術上經驗供甲方之用，受其指揮，并與合作，以圖本事業之增進發展。

第二節 公司固定政策，雇用中國人員充當公司職員，駕駛員，機械師，乙方在中國及美國應使中國人有充分機會得受駕駛員之訓練，同時應使中國人有充分機會得受機械師，無線電管

理員之技術上訓練，并使得受關於航空載運一切事項之實地經驗。

第三節 凡飛機及機件，以最優等並最新式者爲限，方得購買，并應儘先採用中國製造之物，如不能得中國製造之物，始得儘先採用美國克特司武萊得飛機廠之製造品，但國幣一千元價值以上之航空物品，應一律用投標方法購買之。

第七條 空港及升降場所

第一節 甲方在可能之範圍內准許公司使用在上開各路線所有之各空港，及沿途之升降場所，但公司應繳納相當租金。

第二節 上開各路線之必地要點，如無空港及沿途升降場所時，應由公司擔任此項之設備。

第八條 無線電

第一節 爲使飛行安全起見，甲方允准公司有權裝置維持并使用適宜之收發無線電報機，及無線電話機，并允將相當長度之電波供給公司使用，此種關於無線電之權利，專供公司與各站及各飛機間傳遞消息之用，以維持公司業務之效能，但一切商用之通信及其他與公司無直接關係之通信，概不得傳遞。

第九條 合同

第一節 甲方應允對於公司所有之物件，及其他財產，給與合情理之保護。

第二節 本公司合同由雙方簽訂後，須經中華民國國民政府核准備案，並正式用書面通知乙方始生效力。

第三節 本合同自批准後發生效力之日起，以十年為有效期間，期滿前一年，若任何一方未以書面通知對方，本合同終止，則本合同除十年有效期間外，繼續有效五年。

第四節 本合同期滿時，甲方有權平允估價買收公司所有之一切財產。

第五節 雙方對於本合同如有爭執時，應將該爭點提交公斷，每方各推舉公斷員二人，該四公斷員合推公正員一人，如原舉之四公斷員不能得多數同意時，由合推之公正員決定之。

第六節 甲方受原中國航空公司之委託與乙方同意，俟本合同經批准有效時，下列各合同當然即行終止失效，凡各該合同所規定或所發生之權利，均行銷滅。

(一) 民國十八年四月十七日，原中國航空公司與美國航空發展公司所訂之航空郵務合同（該合同係後經美國航空發展公司移轉於乙方者）。

(二) 民國十八年四月十七日，原中國航空公司與美國航空發展公司所訂之創辦經營航空學校，工廠，航空輸運合同（該合同後經美國航空發展公司依法委託乙方代為取消者）。

(三) 民國十八年七月十六日，原中國航空公司與美國航空發展公司所訂之空港金幣借款

合同，（該合同後經美國航空發展公司依法移轉於萬國航空公司，更由萬國航空公司依法委託乙方代為取消者）。

原中國航空公司依上開航空郵運合同之條款所給與乙方之左開各期票，應即同時銷滅。

期單數	日	期	金數（概以金幣算）
第一號	民國十八年十一月一日		一三、六七〇・五七元
第二號	十八年十二月一日		二八、七八七・〇五元
第三號	十九年一月四日		一七、〇五九・六一元
第四號	十九年二月一日		二八、三六〇・五七元
第五號	十九年三月一日		三二、八七一・二九元
第六號	十九年四月一日		二九、五八八・三九元
第七號	十九年五月一日		三二、〇六九・五六元
第八號	十九年六月一日		三八、八六七・二〇元

本節所載之原中國航空公司，係民國十八年四月十五日，中華民國國民政府所特設而為中國政府所有者。

第七節 本合同兼用中英兩國文字訂立，共製四份，雙方及公司各執一份，其餘一份，應呈中

華民國國民政府備案，關於本合同解釋發生疑義時，以中文合同為標準解決之。

第八節 本合同對於任何一方之合法承繼人，均有拘束力，但該承繼人須以中國或美國之國籍人民為限。

本合同於中華民國十九年七月 日即西曆一千九百三十年七月 日在中華民國南京簽訂

中華民國國民政府交通部部長

美國飛運公司代表

甲表

立合同之甲方所投之資產：

*設備

中華民國幣

飛機

二二九、二〇〇・〇〇元

飛機及發動機零件

一一四、八一七・二九

無線電機

一〇、〇五八・九〇

汽車

一〇、九五九・五三

傢具

七、五三六・〇〇

其他雜件

一一、三三四・八一

設備總計 三八四、九〇六·五三_元

銀行存款及手存現金(應轉讓與新公司) 五一、七四五·二八

交通部辦理航空用費 四四、三三五·九二

營業虧損截至中華民國十九年五月底止 二三一、二一五·五四

資產總計 七一二、二〇三·二七_元

* 立合同之甲方為上列各項資產之所有人，各該項資產並無任何性質之糾葛。

乙表

立合同之乙方所投之資產：

設備

中華民國國幣

飛機 五四九、〇五二·九二_元

發動機 七〇、六二九·二七

飛機及發動機零件 三〇四、七八八·三〇

無線電機 七五、二三三·一〇

汽車 二四、八三〇·六七

傢具 八、八〇七·七〇

其他設備

二〇、二六六·九二

設備總計

一、〇五三、六〇八·八八

籌備費

一一五、七八〇·八三

飛行開辦費

二二一、四七九·一七

營業虧損截至中華民國十九年五月底止

三三二、五六八·二四

資產總計

一、七二三、四三七·一二

*立合同之乙方爲上列各項資產之所有人，各該項資產並無任何性質之糾葛。

中華民國國民政府交通部與德國漢沙航空公司訂立歐亞航空郵運合同

茲爲促成歐亞航空郵運之實現起見，特由中華民國國民政府交通部，（以下簡稱甲方）與根據德意志民國法律組織在柏林註冊之德國漢沙航空公司，（以下簡稱乙方）於中華民國十九年二月二十一日，訂立合同如左：

第一條 公司之組織

第一節 雙方願允本合作之精神，依照中華民國之法律，共同組織一歐亞航空郵運股份有限公司，（以下簡稱公司）以經營歐亞兩洲間之航空郵運。

第二節 公司名稱，以後由雙方另定之。

第二條 資本

第一節 公司資本總額定為國幣三百萬元，分為三千股，每股價值一千元，甲方認購二千股，

乙方認購一千股，股本應按下列辦法繳付：

(甲) 自合同簽訂日起，三個月內甲方應繳股本二百股，計現款國幣二十萬元，乙方應繳股本一百股，計現款國幣十萬元，公司即發給雙方以相等數額之股票，此款專充營業經費，不作別用。

(乙) 自合同簽訂日起，最遲於九個月內，乙方應允供給資本購買關於本合同內所規定之航空郵運路線及其實行步驟各項必需機件運至上海，在上海交與公司，各該機件以最優等新製及最新式而適合於各空綫，及能保持各空綫營業之效能者為限，並須先得公司核准方予驗收，乙方介紹公司採購該項機件，其價格應力求平允，並不得收受一切佣金及任何手續費，但中國方面如有同等效能之機件，應儘先採用中國製品。

乙方並應允供給資本為設備公司路線所必需之空港，暨升降場所使用，惟乙方所供給作為購置機件及其他設備等所墊款項，至多不得超過國幣九十萬元。

上列由乙方所墊購之機件及其他設備等，應為公司產業，並應為公司股本之一部份，公司應

即按照墊款數目發給股票，甲方應得該項股票三分之二，乙方應得該項股票三分之一，購買價值應按購買確數，並加轉運至上海之費用計算之。

雙方為避免現在及將來或受國際匯兌上之影響起見，對於上項墊款，乙方願允以每二金馬克折合國幣一元之原則為標準墊借公司，甲方將來償還乙方所墊借甲方部份之本利時，亦願允以每國幣一元按二金馬克之數目折合金馬克清付之。

第二節 其餘股本之繳收，應經董事會全體通過後，規定時間及辦法執行之。

第三節 公司股票為記名式，除徵得董事會許可外不得轉讓。

第三條 墊款之償還

第一節 乙方墊借甲方款項後，甲方應即按照第二條第一節乙款所收股票之數目書，立與該股票價值相等之欠單，交給乙方，該項欠單年息七厘，於五年內分期或一次清償之，年息應每年清付一次。

第二節 在墊款未清償以前，甲方應將因第二條第一節乙款所獲得之股票存放於經雙方同意之銀行，作為欠單之抵押品，但已清償部份之抵押品，應即按清償數自退還之。

第三節 充抵押品之股票，其所有權及一切權利，仍由甲方享受。

第四條 公司之管理及監察

第一節 公司之管理權，屬於董事會，董事九人由雙方按照認購股票數目比例選派之。

董事得經各該方之委託，兼充股東代表出席股東會。

董事會議須有董事六人出席，方為法定人數。

董事會議議決案，以出席人數之過半數表決之。

但關於合同之修改，資本之增減，公司債之發行各議案，以代表股東出席股東會人數之全體通過之。

第二節 董事會應就董事中舉出董事長一人，副董事長二人，副董事長之一人由乙方提出後應即被選董事長，同時為董事會之主席及總經理，如董事長不能行使職權時，應由其指定副董事長一人代理之。

第三節 董事會下設三組

(甲) 營運組

(乙) 財務組

(丙) 機航組

營運組正副主任，財務組主任，及機航組副主任，由甲方提出，機航組主任及財務組副主任，由乙方提出。

各組正副主任由董事會委派，各組職員由組主任荐請董事長委派，

第四節 自合同簽訂日起，五日內雙方應即召集會議，訂立公司章程并選派董事，成立董事會，董事會成立後，應於兩星期內開第一次會議。

第五節 董事會於第一次會議內，應即舉出董事長及副董事長，並酌訂與本合同及公司章程不相抵觸之公司辦事細則，暨一切能使公司營業有效能之規程。

第六節 公司設監察會，監察員定為三人，由雙方按照認購股票數目比例選派之。

第七節 公司第一年之營業年度，應從成立日起至是年六月三十日止，以後營業年度，應照通用日曆辦理。

第五條 財務

第一節 第二條所規定之公司股本，及公司從郵運貨運客運所得之一切收入，均為公司財產，應存於經雙方同意之中國國籍銀行。

第二節 如公司於付清一切營業開支之後有餘時，須儘先撥充儲蓄專款作為補充必需之購置及設備，如仍有餘時，其用途應由董事會照下節所規定處理之。

第三節 股本利息及紅利，應於一切營業開支及借款利息付清，暨充分之儲蓄專款有着後，始能撥給。

第四節 公司一切款項，須用票據支付，票據應由二人署名，每方各派一人。

第五節 簿記應用最新制度，會計簿冊得兼用德國文字，但以中國文簿冊爲準。

第六條 航空路線

第一節 公司得在下列三線辦理航空郵運事項：

(甲) 從上海經南京，天津，北平及滿洲里，經亞洲俄國，至歐洲；

(乙) 從上海經南京，天津，北平及庫倫以外之中國邊境，經亞洲俄國，至歐洲；

(丙) 從上經海南京，甘肅，及新疆之中國邊境，經亞洲俄國，至歐洲。

甲方代表中華民國國民政府於公司法定期限內，允將從或經上列中國各地往亞洲俄國，及經亞洲俄國至歐洲，并從歐洲經亞洲俄國，及從亞洲俄國至上列中國各地之航空郵運，專交公司載運。

乙方應允設法使與乙方有關係之任何航空公司或路線，將由歐洲經亞洲俄國，及由亞洲俄國至東亞，并由東亞至亞洲俄國，或經亞洲俄國至歐洲之航空郵運，交與公司載運。

如乙方擬與東亞各國合辦國際航空郵運時，應予公司以合作之優先權。

公司於合同簽訂日起，第一年内，應先選辦其中之一綫，其最短一綫，除事實上確有不可抗力及妨礙，經雙方承認外，至遲應於五年內完成之，五年期限已滿而該綫之航空郵運尙未開

辦時，此綫之航空郵運專運權，應即撤消。

第二節 公司得載運貨物及乘客，惟不得因該項營業妨礙郵運。

雙方承認公司並無在中國領土內享有國內航空郵運貨運或客運權利，但公司得於上列各綫內未設有國內航空運輸路綫時，受中國政府之委託辦理國內航空郵運貨運或客運等營業事務。

第三節 公司有權與在國內國外任何航空綫訂立航空聯運合同。

第四節 上列各綫如遇頒布禁航命令時，應即繞道飛行，或照禁航法令辦理。

第七條 空綫之經營

第一節 除因不可抗力阻止外，乙方應於合同簽訂日起，一年半內設法先將乙方或與乙方有關係之任何航空公司之航綫展延至亞洲俄國及中俄邊境，以便聯運，或設法即將由中國經亞洲俄國，及歐洲間之聯貫空綫之一之各項設備準備妥善，以便開始作有效能之航行，并應使其每週至少有由亞洲至歐洲，及由歐洲至亞洲之兩次往返飛行。

如設備已妥而通航手續尚未籌備完善時，得由董事會表決呈請政府准公司將各項設備作為暫辦中國國內航空郵運路綫使用。

第二節 自合同簽訂日起，三年內乙方得管理及監督本合同規定各航空綫之技術事務，并應負全責使各綫為有效能之經營。

第三節 乙方應於合同簽訂日起，以其技術與經驗與甲方通力合作，以促進本事業之效能，及發展使得完全成功。

第四節 乙方應允於合同簽訂日起，在德國及中國訓練合格之中國駕駛及機械人員，并予以研究及練習航空運輸，空綫經營，機廠管理，及修理飛機等之種種便利，對於第四條第三節丙款所需之人員，在可能範圍內，及與乙方之責任無抵觸時，應儘先任用合格之中國人員。

第八條 空港及升降場所

第一節 甲方應准公司使用甲方在各該綫沿途所有之空港，及升降場所，公司應繳納平允租金。

甲方應允對於公司所有之地面設備，及一切財產，負完全保護責任。

第九條 無綫電

第一節 爲使飛行安全起見，甲方應允公司有裝置適宜之收發無綫電報機，無綫電話機之權，并允以相當電波專供公司使用。

此項無綫電報機，無綫電話機，只准專供公司與各站及各飛機間傳遞消息使用，使公司營業效能得以保全，一切商用電報電話及與公司無直接關係之訊息，一概不得傳遞。

第十條 合同

本合同於簽訂日起，三個月內爲猶豫期間，在猶豫期內，倘乙方之董事會不先加認可，或國民政府不核准備案時，則本合同不生效力。

本合同自簽訂日起，至不能發生效力日止，一切損失，應由不肯認可或不能得核准之方面擔負。

本合同自簽訂日起，有效十年，期滿前一年如經雙方同意，得按合法手續展延之。

本合同用中德兩國文字各製四份，雙方及公司各存一份，餘一份呈國民政府存案，如解釋合同條文發生異議時，以中文條文爲準。

雙方承認本合同對於合法之承繼人，有同樣效力。

交通部部長

德國漢沙航空公司代表

中華民國十九年二月二十一日訂於南京

中華民國空中交通法芻議

緒言

按一九一九年十月十三日巴黎空中交通公約，中國政府雖經簽字，但未批准，故該約不能成爲

國際團體之合同。況且中國並未派遣代表，出席國際空中交通委員會但鑒於航空事業之發達，中華民國以宜採取相當立法步驟，以承認因航空而產生新法律情形，有以法律規定之必要，茲特提出后列空中交通法草案，以備採擇。

航空警察顧問潤爾納謹識

第一條 航空主權與空中自由

國家在其領土上之空中，有完整與獨佔之至上主權。中華民國國民之航空機，苟不為本法律所限制，得自由使用於該空中。

本法律稱航空機者，為飛艇，飛機，氣球，鳶式飛機。以及供空中運動之一切器具。

第二條 空中封鎖區域

因軍事關係，或因公衆安全關係，得暫時或永久將領空完全封鎖，或在一定飛行高度以下，封鎖一定區域之空中交通。

第三條 登記及主權符號與登記符號

凡航空機須在中國航空機登記冊內登記後，方得在中國交通。每個航空機必須備帶其國家主權符號與登記符號，以及其所有人之姓名住址。本國與他國間特訂條約，並不受本法律之干涉。

第四條 航空力證明書

凡中國航空機須有航空力證明書，及在航空機登記冊內登記，方得應用。本證明書只准給予能夠滿

足交通安全上要求之航空機，遇其不能滿足是項要求時，應即收回之。

第五條 所有人

凡航空機須完全爲中國國民所有，方得在中國航空機登記冊內登記。

凡社會，須其個人負責社員盡爲中國國民，方能登記爲航空機之所有人。凡航空機尙未在他國登記者，方能在中國登記。

第六條

凡航空機之駕駛人員，必須備有能力證明書與許可證，本證書遇持主不適於駕駛航空時，應即收回之。

凡航空學習員，或其他之人，單獨在航空場內飛行，本條不適用之。

第七條 無線電器具與攝影器具

無線電器具與攝影器具，須經官廳批准，航空機方可攜帶之。

第八條 炸藥等

空中交通，禁止攜帶兵器，彈藥，炸藥，毒瓦斯，及信鴿。

第九條 航空員養成之營業

凡養成航空員之營業機關，須經官廳批准。

第十條 空中交通營業

凡欲舉辦空中交通之營業，須得政府特許。

第十一條 營業性之航空機關

右列兩項，須經官廳批准。

- (一) 凡各種機關含營業性，而應用航空機者，即使其不作運輸之用，亦應經官廳批准。
- (二) 航空比賽，以及各種公開航空之舉行。

第十二條 航空場

航空場之設立與營業，雖其目的為暫時的，亦應靜候批准。

第十三條 空中監視

每一航空場，應有國家之空中監視站與警戒站，其應用之房屋，應由航空場經營人供給之。

第十四條 交通規則

航空機除非迫於意外，只得在一航空場內升降。

凡自外國來到或向外國出發之航空機，必須在一稅關航空場內升降。

關於賠償責任與懲戒法，因未知中國之民刑法，故未論及。

本草案之說明與理由

本草案所以定名為『空中交通法』者，因交通之定義，較廣於航空，故所謂交通，除航空機在航中之停留全部外，亦包括各項航舉行之預備工作，及與其相連之終止工作也。就各種航空機言，交通之定義，包括飛艇之航行，自由氣球與飛機之飛行，繫留氣球與鳶式飛機之升降，及其在航中之繫留。至若航空機之開始應用，換言之，即關於航空機應用於交通之全部預備工作，而應用航空機於交通，乃為此項預備工作之最後一步則在狹義的交通定義之前，即開始航空機之指定的用途是也。自另一方面言，航中交通法，應限於真正空中交通自身之規定，而間接與之相連之法律之情形，則應按照普通規定辦理之。

第一條註解

承認國家在空中有至上主權，並非承認其能奪取空中之交通區域，不過承認國家為至高機關，有影響此項交通之規定與形態之權利耳。此種權利，即為國家自存計，已不能否認之，苟視侵入一國之領空，不與侵入一國之領土同情看待，則無異否認國家之自存權矣。

就國法方面言，凡空中自由原則之成立，即為空中公用之規定，就是人人有以通用交通器具，使用空中交通之權利。

本條第二段，為航空機定義說明，故一切供空中運動之器具皆屬之，而其最通用之種類，則列舉之。

第二條註解

公衆利益，尤其是公衆安全，但各個人之利益，及空中交通之自身，亦要求單獨限定空中區域之封鎖，戰時之封鎖，醫院與炸藥製造廠上之空中封鎖，以及內亂區域之空中封鎖。

第三條註解

根據國家在空中有至上主權之原則，既施行得當，故本條第一段規定，凡在中國航空機登記冊內登記者，方得在中國交通，至於國家主權符號，即國徽乃係一種國旗法。

本條第三段以特訂合同之方法，給予外國飛機在中國交通之機會。

第四條註解

本條規定航空機登記之先決條件，凡航空機經考驗航空力後，應予許可，故規定在許可後始行登記，即謂考驗航空力應在登記之前也。

因航空力證明書，即是官廳當發給時，認該機之開始運用，在交通安全立場上，並無可反對，故是項反對，亦僅能限於公衆安全方面。

但航空力證明書，並非承認該機乃永久有航空力也。航空機之狀態變更，應在預計之中。故以明文規定航空力失却時，應即收回航空力證明書。由此觀之，官廳方面，不獨有監視航空力狀態之權利，且亦有其義務，方能於必要時確盡其收回航空力證明書之責。故官廳亦可隨時指定考驗，而其效

力，即爲航空機在考驗未及格前，不得再用。至於航空力證明書之持有，並非謂該機持有證明書時，亦即有航空力，例如有一航空機降落於航空場上，而有一着陸架已斷，則雖出其航空力證明書，亦不能妨礙警察爲行使其保護公眾安全之職責，而阻止該機之再飛。但於引起收回航空力證書缺點除既之後，官廳仍得將證明書交還原主。

第五條註解

本條爲航空機所有權之規定，其第二段則援國際公約規定，以防一架航空機在數國登記。

第六條註解

本案第四條，因公衆及應用航空機者之利益關係，既經規定航空機有經許可之義務，故本條亦因同一關係，規定航空員有經許可之義務。稱駕駛員者，爲在個人負責之下，駕駛航空機之人。

本條第二段規定許可之條件，僅限於航空場以外，但有航空場內，如尙有他人參加飛行，則亦適用許可之條件，故無論何人，如無同伴之人，得在航空場內練習航空機之駕駛與使用。

發給能力證書許可證之先決條件，爲能力之證明，凡候補者能夠滿足其先決條件，即有要求發給航空員證書之權利。

本條第一段之第二句規定，證明書遇持主不合時，應即收回之。

第七條註解

本條規定之用意，在禁止攜帶所列舉各物，但同時規定使用者，亦須服從批准，此項批准權，應屬諸航空管理機關。

第八條註解

本條禁止攜帶列舉之各項兵器，但此項禁令祇限於民用空中交通，並不及於軍用航空機，蓋軍用航空機，在本草案完全未加討論也。

第九條註解

營業性之航空教育機關，為保障其有秩序的訓練起見，故有經官廳批准之義務，所謂營業性者，即謂其為獲利而舉辦之航空教育機關也，但「獲利」兩字不必專指金錢。

第十條註解

以法律規定本項交通事業，不獨合理，且屬必要。蓋藉此可使空中交通之得當建設，不致因若輩無計劃之競爭而阻止，并使其轉有利於交通。

第十一條註解

本條所列各機關與航空比賽，因一般安全關係，須經批准，蓋有嚴密之監視，方可望遇險之案減至最低限度。

第十二條註解

航空場乃爲平面，（地基水面或建築物）其目的在供給升降，修理，加油，停藏航空機，容納航空員等機會，以助飛行交通之發達，而且有相當設備者，但此種設備，不必係永久性質，蓋爲單獨暫時目的，亦可設立一航空場也。

第十三條註解

本條規定設立空中監視勤務（警察）與警戒勤務（氣象台，通信站）並保證兩站應需之房屋，蓋空中交通之於航空警察與氣象台通信站，有同樣之須要，而且賴是項國立機關之扶助也。

第十四條註解

欲求本國內空中交通之全部，有永久之監視，則本條爲必需的，且能予空中監視勤務警戒勤務與稅關以許多職務便利，若照本條規定，則隨時得知全國航空機之所在地，並制止其非法用途。

航空條例修正草案 十年六月前北京航空署擬定

第一章 總則

第一條 凡航空器非遵守本條例，不得在中華民國領土領水上飛航。

第二條 航空事務，由航空署主管之。

第三條 本條例所稱航空器，係包括飛機，氣艇，氣球，飛鳶等而言。

第四條 本條例所稱航空人員，係包括在航空器服務之指揮員，飛航員，機器員及其他人員而言。

第五條 本條例所稱飛行場，係指航空器昇降所用陸面或水面之場所而言。

飛行場及該場附有一切建築設備之全體，總稱為航空站。

第六條 本條例所稱國有航空器，係指軍用航空器，郵用航空器，稅務航空器，警察航空器等而言。

第七條 本條例所稱飛航，係包括飛昇前航降落及水陸面滑走而言。

第二章 註冊及標誌

第八條 凡航空器應呈請航空署註冊，核發註冊證書及標誌牌。

但依命令所訂試航時，不在此限。

第九條 航空器所有人，非有左列各款之一者，其航空器不得呈請註冊。

(甲) 中華民國國民；

(乙) 經農商部註冊之公司，其董事三分之二以上及經理均為中華民國國民者。

第十條 航空器有左列各款之一時，應由該航空器所有人，或承受人將註冊證書，標誌牌繳送航空署分別註銷換發。

(甲) 所有人變更時；

(乙) 適航證書已經撤銷時；

(丙) 與註冊證書不符時。

第三章 適航證書

第十一條 凡航空器，應呈請航空署核發適航證書。

第十二條 適航證書之有效期間，以一年為限。

第十三條 凡航空器，應由航空署隨時舉行適航檢驗。

第十四條 航空器有左列各款之一時，應由該航空器所有人，或承受人將原領適航證書繳送航空署，分別註銷換發。

(甲) 所有人變更時；

(乙) 適航證書有限期間屆滿時；

(丙) 更換發動機時；

(丁) 破壞或銷滅時。

第十五條 航空器如係委託外國製造者，其原領之適航證書，應呈請航空署查核換發。

第四章 勝任證書及准許狀

第十六條 凡航空人員，應呈請航空署發給勝任證書及准許狀。但依命令所定練習飛航時，不在此限。

第十七條 准許狀之有效期間，飛航員以六個月為限，其他人員以一年為限，每屆期滿，均應呈請航空署查核換發。

第十八條 航空人員，如領有外國勝任證書及准許狀者，均應呈請航空署查驗；但准許狀須由航空署另行換發。

第十九條 航空人員，應受航空署隨時考試診斷，如認為不能勝任，或因別項緣由，均得分別撤銷原領勝任證書或准許狀。

第五章 航空日記

第二十條 凡航空器，應呈請航空署發給應備之航空日記簿。

第二十一條 航空日記簿，分類如左：

- (甲) 航程日記；
- (乙) 航空器日記；
- (丙) 發動機日記；
- (丁) 信號日記。

第二十二條 前條甲項日記，凡航空器，均應備置，其載運客貨之航空器，并應備置乙丙丁三項日記。

第六章 禁航區域

第二十三條 除本國軍用航空器外，不得飛經禁航區域。

第二十四條 禁航區域之所在及其廣袤，以命令定之。

第二十五條 凡非禁航區域，如陸海軍部，應為必需臨時禁航者，得擬定其廣袤及期限，提由航空署呈請公布。

第二十六條 在戒嚴期內，凡戒嚴區域，均為禁航區域。

第七章 無線電機

第二十七條 凡航空器裝置無線電機時，應呈由航空署轉咨交通部立案，并核發執照，其使用無線電機人員，須經交通部查驗合格者，給予證書。

第二十八條 航空器撤銷無線電機時，應將執照繳銷。

第二十九條 凡有左列各款之一者，應呈由航空署轉咨交通部換發執照。

(甲) 航空器變更用途時；

(乙) 航空器所有人變更時；

(丙) 更換無線電機時；

(丁) 更換使用無線電機人員時。

第三十條 航空器使用無線電機，應遵守無線電各項專章者，得分別撤銷其執照或證書。

第八章 運送郵件

第三十一條 凡在一定區域飛航之航空，除運送中華民國郵務機關所交郵件外，不得運送其他郵件。

第三十二條 凡前條航空器，均應劃出容間，以備裝載郵件。

第三十三條 凡航空器運送之郵件，均由中華民國郵務機關按最廉價額，給與運費。

第三十四條 航空器員役，不得私帶郵件。

第九章 禁載物品

第三十五條 凡航空器禁載左列物品：

(甲) 軍器，爆發物，及其他軍用品；

(乙) 照像器具，及傳信鴿；

(丙) 其他向例禁載物品。

第十章 飛行場

第三十六條 凡飛行場，除供航空器昇降外，不得兼作他用。

第三十七條 凡飛行場，屬於公用者，由政府建設管理之；但航空器所有人具有本條例第九條所定

各項之一者，得呈請航空署，核發證書，設立自用飛行場。

第三十八條 凡飛行場周圍五百公尺以內，如有妨礙飛行物體，應設置適當之標誌。

第三十九條 自用飛行場，或飛行場所有人變更時，應將原領證書繳由航空署審核換發。

第四十條 自用飛行場，不得租與他人使用。

第十一章 飛行及運輸

第四十一條 凡航空器飛航時，應攜帶左列各件：

(甲) 註冊證書；

(乙) 適航證書；

(丙) 各項航空人員之勝任證書，及准許狀；

(丁) 應有之航空日記；

(戊) 載客時之旅客名冊；

(己) 運貨時之提單，及貨色單；

(庚) 裝用無線電機時之裝置，及使用特許狀。

第四十二條 凡航空器飛昇及降落時，當地警察稅務人員均得查看該器應備文件，及其所載客貨。

第四十三條 凡航空器進航時，不得有左列行為：

(甲) 在城市及人烟稠密之處而行游戲或演技飛行；

(乙) 在競船賽馬，及其他公衆游藝會場之上，未經開會人特別佈置，及其文件證明而作游戲或演技飛行；

(丙) 在與多數人民，或建築物相近之處而作危及公安之低度飛行。

(丁) 非經法令所許而投下物品。

第四十四條 凡航空器，除飛行場外，禁止降落。

但因障礙，或被難及其他不得已之事故而在飛行場以外降落時，應向地方官廳，或稅務局所呈請檢查，非經許可，不得離去。

第四十五條 航空器載運客貨時，於首站飛昇前須經領有特許狀之技師檢驗；但檢驗人不得同時爲該航空器之飛行員。

第四十六條 非經航空署許可，不得用航空器爲運送營業。

第四十七條 凡不屬於中國之航空器，非經航空署之許可，不得供飛航之用。

第四十八條 凡不屬於中國之航空器，不得在中國各地點，爲運載客貨之營業。

第四十九條 由中國國外飛至中國國內，或由中國國內飛航至中國國外之航空器，與由中國國外飛航經過中國而不降落逕往他國之航空器，均應依中國政府指定航空路線飛航，并應在指定地點飛

越國界。

第五十條 由中國國外飛航至中國國內，由中國國內飛航至中國國外之航空器，應在中國政府指定飛行場降落或飛昇。

第五十一條 凡出入國境之航空器，載有客貨時，應在指定之稅務飛行場遵照中國航空稅務章程納稅。

航空稅務專章另定之。

第五十二條 凡航空器或航空人員有違背本條例者，所在地官廳，或稅務局所，得暫令停止飛航，亦詳細報由航空署核辦。

第十二章 附則

第五十三條 關於航空製造，教育，運送營業等項獎懲規則，另定之。

第五十四條 關於違背本條例應科之罰則，另定之。

第五十五條 本條例施行細則，另定之。

第五十六條 本條例自公布日施行。

航空稅務章程修正草案 九年九月前北京財政部擬定

第一條 本章程關於航空稅務之規定，凡本國國內航空器及出入國境之本國或外國航空器，均適用之。

第二條 凡飛行場，均設航空稅務所，由附近稅關監督派員組織之；若附近無稅關由省區財政廳派員組織之。

第三條 航空稅分爲三種，其定率如左：

(一) 國內航空稅

(甲) 奢侈品：值百抽十至十五；

(乙) 實用品：值百抽五至十。

(二) 輸入航空稅

(甲) 奢侈品：值百抽二十至三十；

(乙) 實用品：值百抽十至二十；

(丙) 利益品：值百抽五至十。

(三) 輸出航空稅

(甲) 原料品：值百抽二十至三十；

(乙) 粗製品：值百抽十至二十；

(丙)精製品：值百抽五至十。

第四條 航空稅則，應按前條稅率，隨時審察情形，分別定之。

第五條 國內稅及輸出稅，於運貨航空器啓程報關時課之，輸入稅於入境報關時課之。

第六條 運貨航空器於啓程前，飛行員應具報關聲明書，連同日記簿及貨色單，呈由航空稅務所查驗簽字蓋章，航空稅務所查驗後，按貨徵稅，給予徵稅單，并在貨物上加蓋印記，沿途祇應查驗，不得重徵。

報關聲明書稅單，依附式第一第二定之。

第七條 運貨航空器到着卸貨地點，飛航員應具報關聲明書，連同前條簽字之日記簿，及貨色單，并原領稅單，呈由航空稅務所查驗，給予驗單，方准卸貨。

驗單依附式第三定之。

第八條 由外國入境之運貨航空器，在稅務飛行場降落時，除照本專章納稅外，其報關及卸貨應依前條之規定。

第九條 運貨航空器未到指定飛行場，不得已而降落時，除依航空條例第四十四條辦理外，應向航空稅務所報關納稅。

第十條 凡航空器不得設祕密處，藏匿貨物。

第十一條 航空器所帶燃料，如未超過運程所需範圍，得免納稅。

第十二條 國內禁運品，免稅品，及一切罰則，得分別定之。

輸入及輸出禁止品，免稅品，及一切罰則，得分別定之。

第十三條 航空器由外國入境所載貨物，按照本章程完稅後，改由海陸運往他處時，應照海陸各稅章程辦理。

第十四條 載客航空器在飛行場啓程或降落時，應具報關聲明書，連同日記簿及旅客名冊，呈由航空稅務所查驗簽字蓋印。

第十五條 載客或運貨之航空器，應在指定飛行場航空稅務所領取航空營業執照，以四個月爲有效期間，每次應按馬力大小繳納照費。

照費另表規定，航空營業執照，依附式第四定之。

第十六條 航空稅務所所徵稅項，及照費應按月連同單據報解財部。

第十七條 本章程自公佈日施行

監督商辦航空事業條例 十八年一月二十二日立法院通過

第一條 航空事業，除軍用者外，均由國民政府行政院交通部經營之；但依本條例之規定，國辦航

空事業得由公司或個人呈准交通部辦理之。

第二條 本條例所稱商辦航空事業，指以營業爲目的，用飛機飛艇及其他航空器，連續運貨載客及供游覽之商行爲而言。

第三條 凡欲經營商辦航空事業者，須先指定航空線，擬具計劃書，營業章程及所定資本總額，呈請交通部核准。

第四條 商辦航空事業，其資本總額須在二十萬元以上，并須於開始營業前收足總額四分之三，呈請交通部查驗。

第五條 經營航空事業，以有中華民國國籍者爲限，并不得參加外資或借用外債。

第六條 凡經營商辦航空事業者，經交通部核准後，其籌備期限最長爲一年，如有特別原因者，得呈請展限；但所展期限，至長不得過六個月。

第七條 經營商辦航空事業者，籌備完畢後，其飛機飛艇及其他航空器，飛行場，水艇等，應呈請交通部分別查驗合格，由交通部註冊給照後，方得開始營業。

經營商辦航空事業者，如係公司性質，并應呈請工商部註冊。

第八條 飛航員非經考驗合格持有證書者，不得充任。

第九條 商辦航空事業，負運送郵件之義務，其辦法由航空商人與郵局商定之。

第十條 商辦航空事業，載運貨物，應依稅則納稅。

第十一條 商辦航空事業，載運旅客，應負保險之責。

第十二條 禁航區域，不得飛航。

第十三條 軍用品，危險品，違禁品，不得運載。

第十四條 商辦航空事業，營業期限，第一期為七年，以後每三年為一期，其著有成效者，期滿後，得呈請交通部繼續營業。

第十五條 商辦航空事業，著有成效者，得呈請延長幹線及推廣支線。

本條及第十四條所稱之成效，以飛航安全，班期準確，便利旅客，裨益運輸而言，其營業所獲之利益，不作成效論。

第十六條 商辦航空事業，所用飛機飛艇及其他航空器，飛行場，水艇等，交通部得隨時查驗；如各種設備，對於飛行有不安全之虞者，應禁止使用，或限期令其改善。

本條及第四條，第七條之查驗，於必要時交通部得委託所在地官署負責辦理之。

第十七條 商辦航空事業，如籌備期滿未能籌備完畢，及不遵期限改善者，得取消其航行權。

第十八條 商辦航空事業，非經交通部之許可，不得將營業權轉讓於他人。

第十九條 商辦航空事業，在營業期滿後，交通部得估價收歸部辦。

第二十條 商辦航空事業，每屆年終須將營業情形，及航空器并其他一切設備之現狀，呈報交通部備查。

第二十一條 商辦航空事業註冊給照規則，及飛航員考驗規則，航空器飛行場，水艇查驗規則，及保險規則另定之。

第二十二條 本條例自公布日施行。

臨時特許外國飛機飛航國境暫行辦法 民國十九年軍政部航空署頒布

一．外國飛機來華，應由外使或當地領事先期正式通告，經中國政府特許後，方得飛航入境。

二．此項飛機，應由外使或領事聲明不爲軍用，並不作別用，在中國境內各升降地點，均應受中國政府派員之檢查。

三．外國公使或領事，應將左列各事項開送查核：

(甲) 飛行目的；

(乙) 入境及出境地點；

(丙) 來至地點，暨飛往經過地點；

(丁) 出發，暨達到中國各地點，並不在中國境內停留日期；

(戊) 飛航員及其他航務人員人數姓名；

(己) 飛機之式樣，數目，標識，發動機之式樣，暨馬力；

四、外國飛機在中國境內飛經之航線，由外使或領事開送，經中國政府核准後，指定之該飛機，應即按照指定路線飛航，不得飛往他處，並不得于指定地點以外自由升降，至該路線左右界綫共為二十公里。

五、外國來華飛機，經由中國指定之航線內飛航時，如在禁航區域內週圍五公里之上面，禁止飛航經過。

禁航區域暫定為廣州之虎門，長洲各礮台，石井兵器製造廠，福州閩口礮台，馬尾船政局，上海，鞏縣兵工廠，吳淞礮台。

六、外國飛機來華，如須在中國境內降落，應由外使或領事通知中國政府，核定地點。

七、不得攜帶違禁物品，照相器具，無線電機，暨郵件及連載貨物，沿路經過人煙稠密地方，不得為低度飛行，致危及人民生命財產，並不得由天空撒下物品。

八、凡外國飛機飛航在中國境內，須帶各種飛航必備之證書，暨日記，以便檢查，並須遵守航空一切規則。

九、以上係臨時特別允許之辦法，與中國尙未批准之國際航空條約無關。

航空署飛行規則

第一章 總則

第一條 本署爲維護飛行秩序，保持飛行安全起見，特定本規則，以資遵守。

第二章 飛行場

第二條 飛行時飛行場之周圍有交通路口處，均豎立紅旗，設警戒兵阻止行人，以免危險。

第三條 飛行時飛行場面設置活動丁形目標，頂風放置，以示風向，飛行起落以逆風爲準，非至萬不得已時，不得由他方向起。

第四條 飛行場中央建設石灰白圈目標，以爲飛機起落之標準。

第五條 飛行時由飛行值日員攜帶圖板，飛行記載表，時計表及鉛筆，橡皮等，飛行情形詳細記載
第六條 飛行時飛行場應派警官，及看護等人員，攜帶藥品器具，並備救護汽車，自行車及滅火器等，以備飛行出險時，速往救護。

第三章 檢查

第七條 飛行前應親身檢查飛機內外各部，是否合宜，以昭慎重。

第八條 飛行前應檢查保險帶是否牢固，若單獨飛行時，須將他一座位之保險帶繫住，墊子取出。

第九條 飛行出發之前，應搬動升降偏斜方向等舵，試其動作，是否靈活，最宜注意者為舵之動作方向，俾免危險。

第十條 未開發動機之前，應注意滾輪有無木檔，並注意木檔是否在適宜地點。

第十一條 飛機出發之前，宜訂正高度表，飛行時尤宜練習判斷高度。

第十二條 凡新裝或新修理之飛機，負責機械士須隨機凌空試驗一次。

第四章 離地

第十三條 凡試驗發動機或飛行之時，不得以機尾向棚廠或他飛機場放置。

第十四條 轉動螺旋槳之先，當確知電門是否關閉，非俟機械士喊「開」時，萬不可開，其互用之口號如下：機械士先呼電門「關」，駕駛人員大聲應曰：「關」機械士再呼「開」，駕駛人員應曰：「開」，乃將電門扳開，若發動機未動，立將電門關閉，以待機械士二次之呼聲，依此開關至開動發動機為止。

第十五條 駕駛人員試聽發動機，聲音均勻，轉數準確時，須與負責之機械士用手作信號如左：

甲 適航信號

- 一、飛航員檢驗發動機完畢，認為適航時，應由正駕駛之飛航員舉兩手搖動之；
- 二、機械士接到信號後，即將機輪之木檔拖開，所有機械士均須離開。

乙 發軔信號

- 一、飛機負責之機械士認為可以發軔時，應站立飛機右翼，舉兩手齊眉；
- 二、飛航員接到信號後，方可發軔。

第十六條 飛機發軔前，當確知四周無他機起落，前方無他機停止，機頭迎風，然後再緩緩開機前進。

第十七條 飛機出發時，如有他機在前，同時以同樣之方向進行，不可距離太近，以防衝撞。

第十八條 飛機離地，如遇艱難情形，當立即設法下落。

第十九條 飛機離地不高，發動機發生障礙，當直前降落，不可勉強轉灣。

第五章 飛行

第二十條 飛機離地不及六尺，不得潛投下降。

第二十一條 飛機高度不足一千呎以上者，不宜飛出場外過遠。

第二十二條 飛機升降，不得自棚廠上經過。

第二十三條 空中飛行時，宜常常注意地面之丁形目標有無變動，茲規定記號如左：

- 一、丁形放置如十形，即令飛行停止；
- 二、丁形放置如丁形，即示在空中之他飛機發生障礙，當慎重降落；

三、丁形放置如一形，卽示場面發生障礙，在空中之飛機，不得降落。

第二十四條 凡兩機將迎頭相遇時，應各向右飛讓，其距離最少應有二百尺。

第二十五條 凡欲自某飛機之上方或下方經過者，其相差之高度，應有二百尺，欲經過之飛機有躲避他機之責。

第二十六條 凡欲超過同方飛行之飛機，中間距離之度至少應相隔二百尺，超過之飛機有躲避被超過者之責。

第二十七條 凡演習奇技，當在二千尺以上，並當於飛機場稍遠之處行之，以免妨害他機之動作。

第二十八條 無論何時見他機迫近，應設法離開其路線，切不可使他機之駕駛員已目見本機而專待其讓路。

第二十九條 無論何時，不得在房屋及樹林上作穿躍之飛行。

第三十條 凡作各種奇技時，當確知四圍無他機，下方尤宜注意。

第六章 落地

第三十一條 已經降落地面欲回轉，見有他機正在降落，當立即停止回轉，以免擾亂他機之動作。

第三十二條 除因強迫下落或遇他機損壞不得不援助之時，不得在飛機場以外降落，卽遇援助他機而下落時，亦應先察地勢能否可行。

第三十三條 凡關機下落之前，須先視下方有無其他飛機正在降落，凡在下方飛機有優先降落權。

第三十四條 正降落之飛機，對於將離地之飛機，有優先權。

第三十五條 螺旋槳已停之飛機，對於他飛機有優先權。

第三十六條 落地以後，由他人接替飛行，非俟接替者已能管理諸機關時，不得離去座位。

第三十七條 飛行完畢，駕駛人員應將機頭向風，螺旋槳平置，電門油等關閉，方得離去。

第三十八條 在水涼式發動機之飛機落地以後，仍宜使發動機緩緩轉動片刻，不可使之驟然涼却，

致傷發動機之各部。

第三十九條 無論上升下降，空中飛行，及地面滾行，均當視察上下前後左右各方，有無他機或障礙物，並不得向他機之前橫過。

第七章 滾行

第四十條 在地面滾行，若無人輔助，抑挽機翼，不得行進他機於百尺之內，並不得已大速度滾行。

第四十一條 凡在地面滾行，若遇他機與我機併行時，不可距離太近。

第四十二條 凡在地面見螺旋槳正轉之飛機，無論其是否前進，不得由前方橫過。

第八章 教練飛行

第四十三條 凡學員分派於某教官，即須絕對服從信仰，聽其指揮，該教官應負完全教授之責。

第四十四條 教官攜帶學員在未飛行之先，應詳解駕駛機關之作用，飛行注意之事項，及教授時應用之記號等。

第四十五條 凡分派學員至三人以上者，應視學員情形分級教授為宜。

第四十六條 學員未經教官之准許者，不得作初次單獨飛行。

第四十七條 凡未經教官教授之技術，不得私自冒險試行。

第四十八條 凡教官教授及學員單獨練習飛行，均應遵守飛行規則。

第九章 臨時飛行

第四十九條 本署及附屬機關各飛航人員，有臨時因事飛行，或受差委而飛行者，應先報告直屬長官，如遇飛行路線較長，得請求攜帶機械士並工作傢具。

第五十條 署外飛航人員飛降於本署所轄各飛行場時，該員所駕之飛機應受檢查，如再由該場起飛時，應遵守本署飛行規則。

第五十一條 署外飛航人員經本署許可借用飛機飛行，須經現任飛航人員考核後方准飛行。

第十章 一般規則

第五十二條 非經長官許可，不得私帶客人飛行。

第五十三條 非經長官之允許，不得作遠距離之飛行。

第五十四條 非經長官之允許，不得在規定時間以外飛行。

第五十五條 飛航人員飛行時，不得着長袍寬衣，及帶普通眼鏡，以免危險。

第五十六條 飛航人員飛行時，對於所飛之飛機，有所疑慮時，不可勉強飛行。

第五十七條 無人相助時，不得獨自離座，開動發動機。

第五十八條 凡數架飛機同時飛行時，起落方向須依照附圖之規定。

第五十九條 凡未畢業之學員，不得攜帶他人飛行。

第六十條 非經長官之允許，搭客不得攜帶飛行。

第六十一條 經長官認可之飛航員，方得試驗飛機。

第六十二條 攜帶搭客之飛航人員，非經長官允許，不得離飛行場過遠之飛行。

第六十三條 攜帶搭客時，不得作任何奇技之飛行。

第六十四條 除正試驗練習或教授及試驗飛機之外，管理棚廠人員，非有直屬長官之命令，不得任意

聽人指揮，推出飛機飛行。

第六十五條 凡遇飛機出險，當即以出險理由報告直屬長官，以憑核辦。

第六十六條 本規則如有未盡之處，得隨時呈請修改之。

第六十七條 本規則自公布之日施行。

航空機械士章程草案

第一章 總則

第一條 航空機械士之錄用，薪給考核獎勵懲戒告假旅費恤養，悉依本章程之規定。

第二條 凡從事於航空工廠，航空學校，航空隊航空站，機械工作者，統稱機械士。

第三條 機械士之進退，由主管長官呈請航空署核准後執行之。

第四條 機械士承主管長官之命，受機械長之指揮，擔任裝修製造航空機件事項。

第二章 錄用

第五條 凡年齡在十八歲以上，三十五歲以下，具有左列資格之一者，得錄用為航空機械士。

(一)曾在航空工廠充學徒二年以上，經考驗合格者；

(二)曾在各兵工廠及各鐵木工廠學徒期滿後，服務二年以上經考驗合格者。

第六條 具有優越技能，管理特別機械，職責繁重之機械士，得由主管長官呈請航空署核准，稱為

高級機械士。

第七條 航空工廠，航空學校，遇必要時，得呈請航空署核准，招收學徒，其資格須在高小畢業及

有相當程度，年在十六歲以上二十歲以下，體格健全者為合格。

第三章 薪額等級

第八條 機械士之薪額等級如左表之規定：

額	薪	級	等
元〇二一	級	甲	一 等
元五一	級	乙	
元〇一一	級	甲	二 等
元五〇一	級	乙	
元〇〇一	級	甲	三 等
元五九	級	乙	
元五八	級	甲	四 等
元〇八	級	乙	
元五七	級	甲	五 等
元〇七	級	乙	
元五六	級	甲	六 等
元〇六	級	乙	
元〇五	級	甲	七 等
元五四	級	乙	
元〇四	級	甲	八 等
元五三	級	乙	
元〇三	級	甲	九 等
元五二	級	乙	

第九條 初次錄用之機械士，應自最低級起給薪，但有特殊情形之處，或技能擅長經驗宏富者，得經航空署核准，酌敘較高薪給。

第十條 高級機械士之薪給，由航空署另行核定之。

第十一條 學徒津貼，分十五元，十八元，二十一元三級，由主管長官隨時考核成績，呈報航空署給予之。

第十二條 機械士薪給均自到工之日起支

第四章 考核

第十三條 機械士服務成績，於每年六月底及十二月底，由主管長官分別甲乙丙丁四種，詳實填記服務報告表，呈報航空署核存。

機械士服務報告表格式另定之。

第十四條 機械士之考核，應按其服務成績以分數定之，其成績分數分左列四等：

- (一) 甲等 五分
- (二) 乙等 四分
- (三) 丙等 三分
- (四) 丁等 二分

第十五條 機械士之成績，自到工日或晉級後每積至十分者，得晉一級，其不及十分者，歸入下屆彙核。

第十六條 機械士服務未滿三個月者，不加考核。

第五章 獎勵

第十七條 機械士之獎勵，分左列二種：

(一)特獎金

(二)勞績金

第十八條 機械士有左列情事之一者，由主管長官呈請航空署核准，酌給特獎金一次。

(一)對於航空機械設計上，或製造上，有所發明經採取施行有裨事實者；

(二)在作戰時期工作特別努力，經主管長官證明者；

(三)在工作場所，及機件發生危險時，出力保全公家財物者；

(四)其他未經列舉而與前數項功績相當者。

第十九條 機械士已升至本職最高級，每滿一年後，核其服務成績分數，分別給予勞績金一次，其

數目如左：

(一)得十分者，加給予月薪全月一次；

(二)得八分者，加給予月薪之八成；

(三)得六分者，加給予月薪之六成。

第二十條 機械士依第三十三條之規定，應給例假時，如聲明不願告假者，得按其例假期內加予應得薪額相等之勞績金。

第六章 懲戒

第二十一條 機械士之懲戒，除于犯軍律應照陸海空軍刑法處分外，得按情節之輕重，分左列五種：

(一)開革；

(二)降級；

(三)停升；

(四)記過；

(五)罰薪。

第二十二條 有左列情事之一者開革：

(一)工作疎忽錯誤，遺漏及毀壞航空機件，隱匿不報者；

(二)盜竊材料者；

- (三) 私取公家物品者；
 - (四) 不受上級人員指揮者；
 - (五) 私自兼營他項職業，有礙工作者；
 - (六) 屢受懲戒，不知改過自新者；
 - (七) 告假或續假期滿後逾三星期，不銷假者；
 - (八) 任意曠工至一星期以上者；
 - (九) 記大過滿三次者；
 - (十) 其他未經列舉而與前列各項情節相當者。
- 第二十三條 凡犯前條第二第三兩項者，應勒令賠償，或追繳之。
- 第二十四條 有左列情事之一者降一級：
- (一) 工作怠惰致誤要公者；
 - (二) 性情粗暴與人鬥毆者；
 - (三) 告假或續假期滿後逾兩星期不銷假者；
 - (四) 任意曠工至三日以上者；
 - (五) 記大過兩次者；

(六)其他未經列舉而與前列各項情節相當者。

第二十五條 有左列情事之一者，停升一次，其本屆工作分數亦作抵銷

(一)一年內請假逾一個月者；

(二)一年內請病假，婚假，丁假，累積逾三個月者；

(三)任意耗損公家材料器具者；

(四)記大過一次者；

(五)其他未經列舉而與前列各項情節相當者。

第二十六條 有左列情事之一者，得酌量情形處以記過，或罰薪。

(一)行爲放縱，不受約束者；

(二)工作懶惰者；

(三)請假或續假期滿逾一星期不銷假者；

(四)未經聲明過時上工者；

(五)未經允許先時下工者；

(六)工作時間任意嬉戲及口角者；

(七)在作工場所吸食紙烟者；

(八) 上級人員指定工作未經聲述理由不能准時辦妥者；

(九) 其他未經列舉而與前列各項情節相當者。

第二十七條 尋常記過三次，作一大過。

第七章 告假

第二十八條 機械士告假，分左列五種：

(一) 事假；

(二) 病假；

(三) 丁假；

(四) 婚假；

(五) 例假。

第二十九條 事假期限，按報告理由核准之，在一星期以內者，由主管長官核准，在一星期以外者，須呈航空署核准，其事假每月逾三日者，按日扣薪。

第三十條 病假期限，按報告病由及醫官診斷書核准之，如在一星期以內者，由主管長官核准，在一星期以外者，須呈航空署核准；如因病重續假，不得逾三個月。

凡遇病危篤，或傳染症者，得由主管長官先准離工，並呈報航空署核准。

第三十一條 丁假得由主管長官先准離工，並呈報航空署核准，其假期除往返應需時日外，以二十日爲度，不得續假，如逾期按日扣薪。

第三十二條 婚假由主管長官呈報航空署核准，其假期除往返路程應需時日外，以二十日爲度，不得續假，逾期按日扣薪。

第三十三條 例假由航空署按照左列各項規定核給之，在例假期內概不扣薪，但遇必要時得展緩給假。

(一)服務滿二年從未請假者，給例假一個月；

(二)服務滿三年從未請假者，給例假兩個月。

第三十四條 凡告假須由准假機關填給假單，其格式另定之。

第八章 旅費

第三十五條 機械士因公出差，旅費規定如左：

(一)一等至三等，按上尉級支給旅費；

(二)四等至六等，按中尉級支給旅費；

(三)七等至九等，按少尉級支給旅費；

第三十六條 機械學徒因公出差，旅費規定如左：

- (一) 一級按上士級支給旅費；
- (二) 二級按中士級支給旅費；
- (三) 三級按下士級支給旅費。

第九章 卹養

第三十七條 機械士之恤養，分左列三種：

- (一) 養老金；
- (二) 慰恤金；
- (三) 撫恤金。

第三十八條 機械士曾在航空機關實際服務滿二十年，年屆五十歲以上，經主管長官考察確因精力衰弱不能工作者，視其服務年數之長短，照其最後一月之薪額，依據下表給予養老金終身：

服務年限	養老金相當全年薪額百分率
滿二十年	百分之二十
滿二十五年	百分之三十
滿三十年	百分之四十

第三十九條 機械士及學徒因公受傷時，除由公家給費醫治外，得考查傷勢輕重，酌給慰恤金一次，其金額以不超過原支三個月薪額為度。

第四十條 機械士及學徒因公受傷致成殘廢，不能服務者，除依照第三十九條之規定，給予慰恤金外，並視其服務年限之長短，依照第三十八條之規定，給予養老金終身，但服務未滿二十年者，照二十年計算，餘以類推。

第四十一條 機械士在職積勞病故，或因積勞致病離職，六個月以內身故者，視其服務年限，依照下表給予撫恤金一次，發給直系家屬具領。

服務年限	按最後一月之薪額支給月數
未滿十年	二個月薪
滿十年	二個半月薪
滿二十年	三個月薪
滿二十五年	三個月半月薪
滿三十年	四個月薪

第四十二條 機械士及學徒，因公死於非命者，視其服務年限，依照下表給予撫恤金一次，發給直

系家屬具領。

服務年限	按最後一月之薪額支給月數
未滿十年	四個月薪
滿十年	四個月半薪
滿二十年	五個月薪
滿二十五年	五個月半薪
滿三十年	六個月薪

第四十三條 機械士及學徒因服空中勤務遇險殞命者，按其薪額，比照空軍軍官相當階級議卹。

第四十四條 機械士及學徒在職身故者，給予殯殮費，機械士一百元，學徒五十元。

第十章 附則

第四十五條 本章程如有未盡事宜，得由航空署呈請修訂之。

第四十六條 本章程自公布日施行。

飛機駕駛員取允許狀須知（民國十九年四月二十日航空署公佈）

一、允許狀分：(甲)一等運輸飛機駕駛允許狀，(乙)二等運輸飛機駕駛允許狀，(丙)三等運輸飛機駕駛允許狀，(丁)自用飛機駕駛允許狀四種。

二、領取甲種允許狀之駕駛員，得駕駛任何曾經註冊之飛機，並攜帶學生作教授飛行，但不得駕駛未經註冊而載有營業性質客貨之飛機。

領取乙種允許狀之駕駛員，得駕駛任何曾經註冊之飛機，但不得駕駛載有營業性質之乘客飛機，於允許狀內規定地域之外，且不得受人雇用而教授學生。

領取丙種允許狀之駕駛員，除載乘客以營業之飛機外，得駕駛任何曾經註冊之飛機，但不得駕駛未經註冊之飛機以裝載客貨，而有營業性質，且不得受人雇用而教授學生。

領取丁種允許狀之駕駛員，得駕駛曾經註冊之飛機，但不得駕駛已經或未經註冊之飛機，以裝載客貨，而有營業之性質及受人雇用教授學生。

三、允許狀請求人必須有後列最低限度之飛行經驗：

(甲)一等運輸飛機駕駛員，於呈請發給允許狀前，必須曾經單獨飛過二百小時，其中必須有五小時係在最近過去二月內飛行者。

(乙)二等運輸飛機駕駛員，於呈請發給允許狀前，必須曾經單獨飛過一百小時，其中必須有五小時係在最近過去二月內飛行者。

(丙)三等運輸飛機駕駛員，於呈請發給允許狀前，必須曾經單獨飛行五十小時，其中必須有五小時係在最近過去二月內飛行者。

(丁)自用飛機駕駛員，于呈請發給允許狀前，必須曾經單獨飛行過十小時，其中必須有二小時係在最近過去二月內飛行者。

四、未經領有勝任證書之駕駛員，不得請求發給允許狀。

五、允許狀請求人，應將請求書填寫明白，呈送航空署，俟批准後，聽候定期考驗。

六、外國飛機駕駛員領有其本國政府之允許狀，或勝任證書，或留學外國之本國學生領有其留學國之允許狀，或勝任證書，經航空署查驗并核准者，得發給本國勝任證書，及允許狀，並得免除考試學術兩科，但必須檢驗身體。

七、凡具特別訓練及經驗之駕駛員，身體上雖略有缺限，若經航空署最高長官認為其經驗足補其缺限者，亦得給予允許狀。

八、凡中華民國國民年滿十八歲以上而備具相當資格者，得呈請發給自用飛機允許狀，其年滿二十歲以上而備具相當資格者，得呈請發給其他允許狀。

九、允許狀請求人，應於呈遞請求書時，連同二寸半身像片四張，印花稅銀一元，允許狀費十元，及一切證明文件，送請航空署核辦，其考驗不及格者，概予發還。

持狀者須知

- 一 允許狀自發出之日始，六個月爲有效期間，期滿後須受航空署指定之醫生檢驗身體，填註狀內，並經負責長官認爲合格簽印證明者，得延長有效期間六個月。
- 一 領取允許狀後六個月內未經飛行或雖飛行而在最近過去二月內不足三小時者，須受飛行考試。
- 一 駕駛員於患病或遇險之後，須經航空署指定之醫生檢驗身體，診斷無恙，方許復就職務。
- 一 如因觸犯空中交通規則等事項，得撤銷或暫時扣留其允許狀。
- 一 允許狀須隨身攜帶，以備檢查。
- 一 允許狀只許本人攜帶，不得轉給他人。
- 一 允許狀如有遺失，應從速呈報航空署備案，以憑補發。
- 一 換狀或補發允許狀，均應按照規則呈繳印花稅費，及狀費。

中華民國軍政部航空署飛機駕駛尤許狀申請書

年	籍	性	身	身	重	在何地何校畢業	飛過何種飛機	飛過若干時間	曾任何種飛行職務	曾如何種飛行證書及所 領號碼非年月日	請領何項尤許狀	永久通亂處	暫時通亂處	副署 署長	未批 署長

民國 年 月 日 請領尤許狀人 (署名蓋章)

圖 一 第

相片 頭部至小須 有一生的米突		姓名 年歲 籍貫 性別 住址 身長 身重		中華民國 年 月 日	署 長 副 署 長	發給勝任證書事茲有 考驗合格給予 認其有駕駛 此證	勝任證書 經本署 為	軍政部航空署	勝任證書
		字第 號	飛機之能力	印花					

附 錄

圖 二 第

相片 頭部至小須 有一生的米突		姓名 年歲 籍貫 性別 住址 身長 身重		中華民國 年 月 日	署 長 副 署 長	發給允許狀事茲有 合格給予 此狀 止駕駛 年 月 日 始至 年 月 日	經本署考驗 允許狀准其自 為	軍政部航空署	允許狀
		字第 號	飛機在 內飛行	印花					

一〇三

圖 三 第

章或簽長負 處蓋名官責	期時效有許允		驗 檢 體 身		
	至	由	果	結	期 日

圖 四 第

面封書證冊註機飛

面封書證任勝



飛機註冊證書程式

中華民國軍政部航空署飛機註冊證書

印花	飛機相片 (側面形) 長二十寸寬九寸					中華民國 年 月 日 第 號				
飛機常駐之站名	(或機關所屬之國家)	所有人之姓名 (或機關之名稱) (或機關之地址)	飛機之概況	所裝發動機之 名稱及馬力	製造廠編定之號碼	飛機名稱	註冊年月日	註冊標誌	國籍標誌	國籍

中華民國軍政部航空署
發給飛機註冊證書
飛機壹架請求註冊經由本署檢查合格合亟給予證書此
證
署長
副署長

附錄

中華民國軍政部航空署飛機註冊申請書

副署 示批署 長長	飛機註冊年月日	飛機常駐之站名	(或機關所屬之國家)	所有人之姓名 (或機關之名稱) (或機關之地址)	飛機之概況	所裝發動機之 名稱及馬力	製造廠編定之號碼	飛機名稱	(或游歷或商業或國有 如郵政稅務警察)
-----------------	---------	---------	------------	--------------------------------	-------	-----------------	----------	------	------------------------

請求飛機註冊須知

中華民國 年 月 日 請求註冊人或機關(署名蓋章)

- (一) 凡未經領取適航證書之飛機不得請求註冊
- (二) 凡由外國購運領有適航證書之飛機航空署認其證書為有效
- (三) 飛機註冊請求人或機關應將請求書填寫明白送航空署以憑註冊並填發證書
- (四) 飛機註冊請求人或機關關於遞請求書時連同四寸飛機相片兩張印花稅銀三元證書費銀十元及一切說明書送航空署以憑辦理

航 程 日 記 簿 封 面



航 程 日 記 簿 程 式
國際航空公私法研究

航 程 日 記 簿 內 第 一 圖

機 關 之 地 址 (或)	所 有 人 之 住 址 (或)	機 關 所 屬 之 國 家 (或)	所 有 人 之 國 籍 (或)	機 關 之 名 稱 (或)	所 有 人 之 姓 名 (或)	註 冊 日 期	註 冊 標 誌	製 造 廠 之 名 稱	飛 機 之 馬 力 及 速 度	飛 機 之 容 載 量	飛 機 之 國 籍	飛 機 之 種 類 或 商 業 或 遊 歷 或 國 有

第 號
中華民國 年 月 日
航空署製

圖二 第 內 簿 記 日 程 航

飛機起程地方	飛機起程日期時刻	飛機到達地方	飛機到達日期時刻	飛行路線	沿途降落時間	經歷	飛機上駕駛員及其他各航空人員之姓名國籍及住址

附
錄

書 置 購 簿 記 日 程 航 署 空 航 部 政 軍 國 民 華 中

飛機之種類 〔或遊歷或商業或國 有(如郵政稅務警察)〕	飛機之國籍	飛機之容載量	飛機之馬力及速度	製造廠之名稱	註冊標誌	註冊日期	註冊證書號碼	所有人之姓名 (或機關之名稱)	所有人之國籍 (或機關所屬之國家)	所有人之住址 (或機關之地址)

民國 年 月 日 請求購置人(或機關)簽印

航程日記簿購置須知

- (一) 航程日記簿，由航空署編印，每機必須各備一冊。
- (二) 航程日記簿，每冊定價銀 由購置人或機關備價購置。
- (三) 購置人或機關於購置航程日記簿時，須照購置書所列各欄分別填註送航空署，以憑填發。
- (四) 各項飛機，每次飛行必須按簿中所載各欄分別填註。
- (五) 各項飛機於飛行時，必須攜帶此項航程日記簿，以便檢查。

飛行日記簿程式

飛行日記簿封面



飛行日記簿內第一圖

飛行日記簿內第二圖

中華民國	<div style="border: 1px solid black; width: 80%; margin: 0 auto; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; font-size: 1.2em;">相 片</p> </div>	第	
年	姓名 年歲 性別 籍貫 永久 住址	號	
月	日		
航空署製			

日	月	年							
			天	氣	狀	况			
			風	向	風	力			
			飛	機	種	類			
			飛	機	名	稱			
			飛	機	號	碼			
			發	稱	力	號			
			動	馬	及	碼			
			飛	行	種	類			
			飛	行	高	度			
			飛	行	速	度			
			行	經	過	形			
			飛	行	時	間			
			飛	行	總	間			
									附
									記

說明

- 一. 天氣狀況欄內，填註飛行時天氣陰晴雨雪。
- 一. 風向風力欄內，填註飛行時風之方向，風力大小。
- 一. 飛機種類欄內，填註所駛飛機係屬於遊歷，或商業，或國有（如郵政稅務警察）等項。
- 一. 飛機名稱欄內，填註所駛飛機之名稱。
- 一. 飛機號碼欄內，填註所駛飛機之號碼，如註冊標誌等。
- 一. 發動機名稱，馬力及號碼欄內，填註所駛飛機發動機之名稱，及馬力若干匹並何項號碼。
- 一. 飛行種類欄內，填註每次飛行任務，如搭客載貨，遊覽，教練等。
- 一. 飛行高度欄內，填註每次飛行時最高之高度。
- 一. 飛行速度欄內，填註每次飛行時之平均速度。
- 一. 飛行經過情形欄內，填註每次飛行所經過之情形。
- 一. 飛行時間欄內，填註每次飛行之時間。
- 一. 飛行總時間欄內，填註該員總共飛行之時間。
- 一. 飛行日記簿，由航空署編印，凡飛機駕駛員，必須各備一冊。於每次飛行後，即按簿中所列各欄分別填註，以憑考查。

一．飛行日記簿，每冊定價銀

由購置人或機關備價向航空署航務科購買。

軍政部航空署民國十九年外機入境統計

國籍	飛行目的	入境地點	飛往地點	出發地點	在中國境內停留日期	飛航員及其他航務人員姓名	飛機之式樣數目標識
俄僑籍法	旅行	未詳	飛往經過	出發地點在中國境內停留日期	並往經過	飛航員及其他航務人員姓名	飛機之式樣數目標識
日	研究海上之飛行之	未詳	由遼東入境	大板上海間往返飛行六次	自遼東出發經過北平天津上海南京漢口廣州香港等處	飛航員 Kenstahn 機師 Kepin 加賀野助 森田光雄 吉田光雄 村島文四郎 野村 五郎	機師 Roman 190 註冊 R.A.T.L.U. 機師 J-BARRH 機師 J-BARRH
美	試驗飛行	由遼東入境	柏林 東京	自芝加哥向東出發經過	自香港飛起經過汕頭廈門福州三處略事停留即飛往上海南京漢口等處	飛航員 Perry Linton 同乘員 Anton Kiridan 飛航員 Shurtler J. Short 機師 Robert K. Peck 機師 Robert Gornley 機師 Lewis Rice	機師 NC 406H 機師 Belanca Segqui 註冊 NR855B
美	環球飛行	未詳	自河內至廣州	自香港飛起經過汕頭廈門福州三處略事停留即飛往上海南京漢口等處	自該國出發至我國瀋陽	飛航員 Parnard Galand 同乘員 Donald Lemesses 機師 Feth Fentes	機師 Potez 式三架
法	遊歷	未詳	自香港飛起經過汕頭廈門福州三處略事停留即飛往上海南京漢口等處	自該國出發至我國瀋陽	自該國出發至我國瀋陽	飛航員 A. V. Horvey	機師 Auro-Avian 註冊 VR/HAD
英	行表演飛行	未詳	由倫敦起程經過我國哈爾濱瀋陽	自香港飛起經過汕頭廈門福州三處略事停留即飛往上海南京漢口等處	自該國出發至我國瀋陽	飛航員 Francis Lambardi 機師 Capurini	機師 I. A. A. V. P.
義	遊歷	由哈爾濱入境	海拉爾	由倫敦起程經過我國哈爾濱瀋陽	自香港飛起經過汕頭廈門福州三處略事停留即飛往上海南京漢口等處	飛航員 E. W. Perdyval 機師 Capurini	機師 Hendy Low Wing 機師 G/AAVT
英	遊歷	由海拉爾入境	自香港飛起經過汕頭廈門福州三處略事停留即飛往上海南京漢口等處	自該國出發至我國瀋陽	自該國出發至我國瀋陽	飛航員 Bailey, Reginensi	機師 Farman 300A 式一架
日	長途飛行	由赤塔入境	經航莫斯科及鄂木斯克	自柏林出發經過我國赤塔齊齊哈爾哈爾濱長春遼寧京城	自該國出發至我國瀋陽	飛航員吉原清治	機師 50 型 (ハナカネ) 機師 D
法	環球飛行	未詳	由英起程經過我國廈門上海	由法起程經過我國廣州福州上海天津北平瀋陽	由英起程經過我國廈門上海	飛航員 Mrs. Victor	機師 Baco Kdun Bluebird 機師 G-A. B. D.S.
英	飛行	未詳	由法起程經過我國廣州福州上海天津北平瀋陽	由英起程經過我國廈門上海	由英起程經過我國廈門上海	飛航員 Molach, Cuny Marsoi	機師 Farman 一架 註冊 L. A. P. A.
法	表演	自深州入境	由英起程經過我國廣州大沙島停留一星期	由美起程飛經我國上海南京廣州漢口宜昌重慶成都天津北平瀋陽	由英起程經過我國廈門上海	飛航員 A. V. Harveg	機師 Auro Avian 一架 機師 VR Bird Avro 機師 Dual Purposes 機師 VIK-TIAG
美	表演	未詳	由美起程飛經我國上海南京廣州漢口宜昌重慶成都天津北平瀋陽	由英起程經過我國廈門上海	由英起程經過我國廈門上海	不詳	機師 Potez 25 機師 3 架 機師 Waco
法	遊歷	未詳	由河內至雲南	由法起程經過我國廣州福州上海天津北平瀋陽	由英起程經過我國廈門上海	飛航員 K. B. V. Doring	機師 Auro 一架
德	表演	未詳	飛經我國上海南京	由法起程經過我國廣州福州上海天津北平瀋陽	由英起程經過我國廈門上海	飛航員 K. B. V. Doring	機師 Auro 一架

國際航空公私法研究

實價大洋壹元伍角

編者 費哲民

印發 華通書局
刷行 者兼

總發行所

上海四馬路翠平街口
五二九號



此書有著作權翻印必究

中華民國二十年四月十三日初版

