

書叢空航

# 要大法空航

著潘樹藩



潘樹藩著

航空法大要

黃秉衡題

中華民國二十三年一月初版

(二〇八五六)

航空叢書  
航空法大要一冊

每冊定價大洋壹元貳角

外埠酌加運費匯費

著者 潘樹藩

發行人 王雲五  
上海河南路

印刷所 商務印書館  
上海河南路

發行所 商務印書館  
上海及各埠

\*\*\*\*\*  
\* 有 所 權 版 \*  
\* 究 必 印 翻 \*  
\*\*\*\*\*

(本書校對者林仁之)

一〇〇八上

# 目錄

## 第一篇 國際航空立法之沿革

第一章 國際航空立法之初期	一
第一節 引言	一
第二節 海牙和平會議	二
第三節 國際法學會	五
第四節 美國航空協進會	五
第五節 國際法研究所	六
第六節 德法協定	七

第七節	汎美利堅航空聯合會	八
第八節	一九一九年國際航空公約	九
第九節	空中戰爭法典草案	一一
第十節	美國及加拿大協定	一四
第十一節	航空信號會議	一四
第二章	國際航空私法會議	一四
第一節	大會成立之原因	一五
第二節	國際公約釐定之艱與航空業進步之速	一六
第三節	大會之主要人物	一七
第四節	委員會之組織	一七
第五節	開會討論之程序	一八
第六節	議定書之內容	二一

第七節	特應注意之保留案	二二
第八節	新定公約之各種特點	二三
第三章	國際航空委員會臨時會議	二四
第一篇	領空問題與空戰法	
第一章	空中主權問題	三三
第一節	上空自由說	三四
第二節	上空主權說	三七
第二章	飛行器之國籍等問題	四〇
第一節	飛行器之國籍	四〇
第二節	飛行公海上面之飛行器	四二
第三節	飛行大陸上面及外國領海上面之飛行器	四三
第三章	空戰法規	四五

第一節	戰時運用無線電之國際規約	四五
第二節	戰時利用航空器作戰之國際規約	四六
第四章	空戰法規條文之解釋	六一
第一節	應用範圍	六一
第二節	總則	六四
第三節	交戰國	六五
第四節	戰爭	六七
第五節	對於敵國及中立國航空器與其乘客之軍事處置	七四
第六節	交戰國對中立國之責任與中立國對交戰國之責任	七九
第七節	民有航空器	八二
第八節	總結	八八

### 第三篇 中國航空法規

第一章	我國對於國際航空條約批准之研究	九一
第二章	北京交通部所擬之航空條例草案	一〇九
第三章	北京航空署會訂之航空條例草案	一三三
第四章	航空稅務章程草案	一五一
第五章	國民政府軍政部航空署飛行規則	一五七
第六章	航空署擬訂航空禁航區域條例草案	一六六
第七章	臨時特許外國飛機飛航國境暫行辦法	一七二
第八章	航空機械士章程草案	一七四
第九章	航空署統一全國空軍辦法	一九〇

結論

本書主要參考書

附錄



一	國際航空條約	一九七
二	國際航空運輸條例	二二二
三	德國航空條例	二三九
四	九條限制	二五三
五	美國民用航空法之研究	二五五
六	美國商務航空條例	二六一
七	蘇聯航空法	二八九
八	日本航空法	三〇九

# 航空法大要

## 第一篇 國際航空立法之沿革

### 第一章 國際航空立法之初期

#### 第一節 引言

現世國際法中，關於戰爭法典，陸戰法規在最近五十年中已具有法典之形式；海戰法規，至今尚無一系統之法典；至論空戰，更爲後起之戰鬥方法，其未訂有完備之法典，自更不待言，故關於空戰之規定，至今猶復極少。然空戰之猛烈與其破壞功能，則隨時勢日益進展而到處惹人注意。迨至一八九九年第一次海牙和平會議，始正式討論航空問題，實爲航空立法之萌芽。惟斯時航空之作

用未闕，故其進步亦甚緩。此後每經一次戰爭，加以一番研究。歐洲大戰發生，航空始著駭人奇績，戰後，各國方繼起簽訂航空條約，此皆爲日後正式法典之基礎。溯自第一次海牙會議，航空問題發軔以來，垂四十載，所謂國際航空法者，雖未完成，然其沿革大可引爲研究航空法規者之參考，亦可謂採取航空立法參考材料之惟一途徑。我國航空在世界上地位既云落後，正宜急起直追，對於種種航空法章規則，亟待編訂。茲篇蒐集國際各種關係航空立法大概及其沿革情形，以供有志於研究航空者之參考。

## 第二節 海牙和平會議

一、第一次海牙和平會議 (First Hague Conference) 當一八九九年開會時，列強出席代表決議，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，其有效期限爲五年。此種規定，固極簡易，然對於空中戰爭之限制，並不能認爲確切之解決辦法。且不久因航空器發明之進步，更不能適應時勢之需要，而各重要國家對此問題之態度，亦即隨之改變。

二、第二次海牙和平會議 (Second Hague Conference) 當一九〇七年開會時，列強出席代表議決，將第一次會議所決議，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案，有効期限，延長至第三次會議閉幕時爲止，惟祇限制於簽約各國中，二國以上發生戰爭時適用之，爲遇參戰國之一，非簽約國者，則條約失卻効力。不甯惟是，到會各國中，對此次會議之規定，簽字者僅及半數。諸強大陸軍國如德、俄、意、日本以及西班牙、瑞典等，對此規定，均拒絕簽字。因之此項宣言，未能一般的發生拘束力。大戰中各交戰國空戰之越出此規定，亦卽於此。

第二次海牙和平會議，關於空戰之規定，其未能全數簽字，略如上述。惟拒絕簽字國中，俄、意兩國代表，同時主張另發一宣言，禁止從航空器上拋擲炸彈，攻擊無防禦之城鎮村落房屋等。察其用意之所在，蓋以爲宣言從空中拋擲彈丸或爆炸品概行禁止時，卽將失卻空戰之目的，因空戰之原意，本在藉空中之武力，利用炮擊，以期毀壞敵方之軍用目的物，如完全限制空中拋擲彈丸或爆炸品時，亦卽完全失去空戰之意義。故俄、意代表之主張禁止轟炸無防禦之城鎮村落房屋等，卽對於使用此項空戰方式時，加以一種限制。此宣言如經各國採納，其有効期限，卽可用以替代一八九九

年第一次海牙和平會議宣言之展期。惟此項主張，其意義之所在，卻得另行納入於陸戰法規之條例中，即在重訂一八九九年陸戰法規條例第二十五條時，將該項主張之意義採入。按一八九九年陸戰法規第二十五條之規定，禁止砲擊無防禦之城鎮村落住屋等，關於此條文於重訂時，即冠以「無論依任何方法」一語，所謂「無論依任何方法」云者，其意義除陸戰及海戰之方法外，當然對空中之砲擊，亦包括在內。而此條文之重訂，其有効期則爲無限。然其結果復以意大利、保加利亞、門的內哥羅、賽爾維亞、土耳其等五國政府，未曾批准此約，故從法律上嚴格言之，大戰中此規定之未能發生拘束力，亦不謂無因。且更純粹的依學理言，所謂有無防禦之一問題，其標準亦甚難確定。其能否以陸戰之標準，適用空中，尤生問題。在空中戰爭時，其判定該地之有無防禦，甚感困難。因之即有主張依陸海軍砲擊之規則從而類推者，如鐵路、車站、兵工廠等地方，縱無防禦，亦得從事空中之砲擊。此問題在法律上固尙多爭點，而實際上在大戰中各交戰國均即依此種砲擊之手段，行使於空中戰爭。

### 第三節 國際法學會

一九〇九年，航空國際法學會 (International Juridic Committee on Aviation) 於巴黎正式成立。一九一〇年一月十六日，該會擬訂暫行航空法典，爲工作程序之標準，委員則由各國裁判官、律師、及法學專家組織之，各國代表，則有法蘭西、法屬殖民地、德意志、奧地利、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、加拿大及埃及等國。會務進行，則由中央委員會附設常務委員，常川駐於巴黎，研究各種法律問題及起草事宜，再由中央委員會報告大會，提出年會討論。一九一一、一九一二、一九一三連續三年中，分別於巴黎、日內瓦及法蘭克福舉行年會。

### 第四節 美國航空協進會 (Aero Club of America Activities)

美國航空協進會，因鑑於國家航空聯合會 (Federation Aeronautique Nationale) 之設立，

亦非正式主持關於飛航人員之註冊，及飛行條例之規定，由政府管理飛航員之註冊及制定規則者，首推一九一一年六月八日之康奈的克脫省省律及一九一三年之馬賽秋色省省律。

### 第五節 國際法研究所 (Institute of International Law)

一九〇五年至一九一一年間，國際法研究所對於航空器及駕駛人員註冊、物產權、自由飛行權、領空主權等問題，研究不遺餘力。迨至一九一一年例會在滿琪 (Madrid)聚集時，遂規定具禮辦法，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，並須具識別標誌。國際飛行則主張自由，惟毗連國都，准各自訂入境條例，藉以保障其人民及財產之安全。遇戰事發生時，航空亦准參與作戰，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，爲一極重要之步驟，留存迄今，國際公法中所承認航空各節，其綱領亦不外乎此。惟國際間自由飛行一節，後經一九一九年國際飛行會議定於平時或必要時，均可加以限制。

## 第六節 德法協定 (Agreement between France and Germany)

自一九一一年國際法研究所創議航空交通自由之說後，各國相繼簽訂合同，規定過境辦法，先導者爲一九一三年之德法協定，其內容重要之點，有軍用或載有武裝官兵之航空器，須被邀請，方能入境，倘遇必要時，必需發放危急信號，從速下降，駕駛員應立刻報告最近地方行政長官，並聲明其國籍及姓名，轉報當地軍事機關，以憑裁奪，或指定其歸國航線。民用航空器，除禁航或築有砲台之國防區域外，准可入境，但須備有適航證書，顯示識別標誌，并須有諳練之駕駛員，攜帶正式文件，足以證明其個人及船員之國籍者，且須備外交官或領事館所發給之過境護照。入境航空器，須受國際法海關以及現行航空規章之種種約束或需求。該條約根據國際法規定例，嚴行禁止，武裝實力未得當地政府之許可時，竟行入境，致生誤會，或破壞中立，甚致演成流血慘劇。按武裝入境，原非應享權利，不過禮節上之義務而已，故各國隨時均有拒絕入境之權。



第七節 汎美利堅航空聯合會(Pan American Aeronautic Federation)

汎美利堅航空聯合會於一九一六年三月十七日在南美洲智利之聖梯阿哥(Santiago)舉行，規定各節爲領空權應屬國有，所有美洲人及居留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，如航空器均須有國籍，公用者屬所有國之國籍，私用者則隨其物主之國籍，一切航空器均須載有國籍標誌，美國應承認國際所規定之空際交通規章，空中戰事應竭力限制，以減少中立及非參戰國之危險，提倡領海上空際區域爲戰鬥範圍，拋擲射擊物，祇許在正確軍事範圍內行之，參戰國不得干犯中立國之商業，中立國和平絕對不許破壞。

該會對於航空立法上別生面目，頗堪注意，其重要之點有二：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；個人享有領空權之說，亦經否認，完全歸爲國有，此其二也。

## 第八節 一九一九年國際航空公約 (Convention for the Regulation of Aerial

Navigation)

歐洲大戰後，在巴黎和會中曾締結國際航空公約。此項公約，係根據羅馬法中「陸地之主權」國，即空中之主權國」(Dominium soil, dominum caeli; the lord of the soil is also the lord of the heaven) 之原則，探定空中主權說。承認各國對於其領水及領陸上面之空間有完全獨占之支配權。因若探空中自由說，則一國時有受他國空軍威脅之危險，故為保全各國領土安全起見，國家應有領空權。是故此次會議決探空中主權說，凡國家領土上面之空間，有自主之權，但同時保留他國飛機及無線電信以無害通過之權。(The state has a right of sovereignty over the aerial space above its soil having a right of inoffensive passage for ballons or other aerial machines and for communication by wireless telegraphy) 此法規訂立以後，頗為各國所同意。

關於國際航空公約之內容，略如上述。茲更擇其要點，記述於次：

1. 承認國家有空中主權，但同時有一限制，即予他國民運飛機以無害通過權。

2. 關於飛機國籍問題，必經飛機所屬國及所有人向本國政府註冊，其國籍即以在何國登記為限，並且規定一飛機不能在一國以上登記。

3. 一國飛機在他國航行，須遵照下列之規定：

(a) 飛機之航行路線，必照所在國之規定。

(b) 遇必要時所在國欲他國飛機停留時，有命其降落地面之權。他國飛機應絕對服從之。

(c) 國際航線之經過他國者，須得各該國之同意。

(d) 沿海航行權及沿主權國國境之航行權亦由本國保留，猶沿岸海駛行 (cabotage) 之規定。此所以保護本國之利益者。

(e) 民運飛機所運之貨物，禁止一切違禁品，如軍火彈藥等物之運輸。

4. 國家之飛機，有以下之規定：

(a) 軍用飛機如不得他國之同意，不能侵入他國領空。

(b) 軍用飛機如軍船然，入他國時，亦適用治外法權及外交特權。

(c) 特殊性之飛機，如郵政飛機等，不得享受治外法權。

5. 設立國際航空委員會，討論航空法規及技術上之供獻。

至領空以外之空間，均爲公空。在公空中，各個國家及各國國民，均得與公海同樣自由使用。但從事國際航空事業者，必須遵守下列之規定：

1. 從事國際航空之一切飛機，必須表明國籍，登錄記號，與所有者姓名住所。

2. 必須攜帶駕駛人之技術證書，及飛機之航行許可證。

3. 必須備帶乘客名簿、運貨表、運貨證券、及日誌等。

4. 應遵守稅關及無線電信規則。

## 第九節 空中戰爭法典草案

一九二二年二月華盛頓會議時，有設立國際委員會對於空戰法規詳加研究之決議。其結果由英、美、法、日、意及荷蘭各國之代表，組織一法律專家委員會，從事於空戰法典之研究與釐訂。此委員會成立後，自一九二二年十一月起至一九二三年二月止，集會於海牙，即從事於整個空中戰爭法典草案之纂訂。結果此委員會發表一空中戰爭法典草案之報告，其內容之要點約述於次：

(1) 根本拋棄第二次海牙會議之規定，另訂空中戰爭合法之炮擊規則。

(2) 空中戰爭合法之炮擊限於軍用目的物。而所謂軍用目的物者，限於顯然有利於敵國之範圍。

(3) 關於軍用目的物之類別如：

(a) 軍隊砲台

(b) 製造軍火處

(c) 軍事組織

(d) 存放軍火處

(e) 軍用之交通工具

(4) 關於禁止之空中炮擊如：

(a) 非逼近軍隊動作區域之城鎮村落房屋等砲擊

(b) 其目的專爲達到威嚇人民之砲擊

(c) 損壞非軍用財產之砲擊

(d) 傷害非戰鬥員之砲擊

(e) 其目的專爲執行物品徵發及現金徵發之砲擊

此草案報告後，如經各國採納，則國際社會中將自此立有完整之空戰法典。惜未能獲得各國之批准，而不發生効力。其原因，此草案之纂訂，將海牙規定炮擊城鎮一條文，所謂防禦與無防禦之問題，完全拋棄，固屬極是，惟上述之所謂合法的空中炮擊與禁止炮擊之諸端，其實現仍屬甚難。因在空中飛行時，卽就戰鬥員與非戰鬥員一端加以辨認，固已困難，何況於夜間飛行時，其識別更屬非易。因之各國對此草案，未予批准。而所謂空中戰爭法典者，至今仍一草案而已。

#### 第十節 美國及加拿大協定 (Agreement between U. S. and Canada)

航空問題既經歷年之磋磨，漸臻完善，世界各國思潮亦隨而轉移，繼踵互相交換意見，簽訂合同，美國亦同時與英屬加拿大開始非正式談判。結果，由駐華盛頓英公使與美政府交換覺書。

#### 第十一節 航空信號會議 (Uniform Aviation Signals Conference)

一九三〇年四月二十九日，列強召集國際航空信號會議於柏林，出席者有英、法、德、荷蘭、意、瑞典、波蘭、日本等國，其宗旨爲劃一世界航空信號，使航空界聲氣一致，且各國駕駛員得隨地降落，不僅便利，亦保安全。

## 第二章 國際航空私法會議

## 第一節 大會成立之原因

國際航空運輸事業，在歐、美大戰以後，日形發達，轉運者之責任問題，對於航空事業之盛衰，有至密切之關係，若無條例以規定之，則空中客貨遇有損失，轉運者不負責任，旅客與貨主未得確切之保障，勢將觀望不前，而營業之信用將盡失矣。航空業先進之邦，有鑒乎此，雖會各自編製航空律，但其効力只限於一國，而航空之範圍，每不能限於一國，轉運者之責任問題，既屬私法範圍，自當舉行私法專家會議，明定各國共認之國際條例，以利航空之進行，法國既爲國際航空公約簽定之地，自一九一九年以來，嘗任國際航空會議之籌備指導，是以一九二三年法政府遍向各國提出規定轉運者責任之國際公約稿，而後經過兩載之磋商，卒於一九二五年成立第一屆國際航空私法大會於巴黎，並於大會席上，議決設立國際航空法專家專門委員會，(Comite International Technique d'experts Juridiques Aeriens) 此則私法大會之起源也。



## 第二節 國際公約釐定之艱與航空業進步之速

一九二九年十月，第二屆國際航空私法大會於波蘭首都華除 (Varsovia) 舉行，實根據一九二五年第一屆大會波蘭代表之提議，航空爲最近發生之新技術，欲訂國際條例，無案可稽，無例可尋，卽第二屆大會所議關於「航空轉運者責任」之第一部約稿，向歸第二股研究者，數年以來，亦曾經過五次會議之修改，此第一部約稿中，原無關乎「責任」之一種問題，嗣准國際航空公會之請求，更將「統一各種轉運單據」之條文歸併其中，至一九二八年五六月間，西班牙首都舉行國際航空法家專門委員會，此部兩案歸併之約稿，已云大體完成，不意最近一年有餘，航空界又多得無數經驗，待至提付第二屆國際航空私法大會之日，第五次所議定之條文，幾乎盡經刪改，而原定三十一類約稿，且增至四十一類之多，從來國際公約之擬議，困折之多，變易改竄之煩，如此次航空私法之大會者，已不多觀，是誠法律界之創舉。

### 第三節 大會之主要人物

第二屆國際航空私法大會，於十月四日十一時三十分開始，至同月十二日下午四時由各代表就議定書簽字，前後九日間，大會凡七次，參加者三十二國，列席代表七十人，由波蘭外長實賚（Zaleski）君主開幕禮，華賚大學法科主任羅多士（Lutosanski）教授被推爲主席，而以英、法、意、德、日本、巴西、盧森堡（Luxembourg）等各國代表副之，按本屆大會所議之問題，屬於第二股，原以波蘭代表任股長，嗣因該代表病逝，乃由盧森堡國代表亞倫德（Arendt）君起而代之，大會以波蘭爲東道主，故主席羅多士教授仍由波蘭代表團中舉出，而以盧森堡代表退居副主席也。又大會祕書長一席向由法人修德（Sudre）君充任，本屆大會在波蘭，因又加派代表波蘭政府常任波德公斷事宜之萊萃（Lubruski）君爲祕書長也，會同巴黎常駐機關之祕書長修德君，管理會務。

### 第四節 委員會之組織

大會除於開始之時，即由主席派定「審查全權證書委員會」擔任循例之審查外，因到會之英、德、法、意、巴西、丹麥、希臘、匈、俄、波蘭、捷克、瑞士、南斯拉夫等國代表，對於航空「單據」以及航空管帶「責任」兩問題尙有大批之提案，及修正案，因准瑞士、英、法、德、各代表之提議，加派提案整理委員會 (Committee de Coordination)，以意、德、英、法、巴西、瑞士、波蘭、盧森堡等九國代表任委員，而以意代表勤理宜 (Giannini) 君爲委員長，當將一切提案，按其旨趣，分爲三類，前例兩類，屬於本體之運輸事項，一首要，一次要，乃內容之根本問題，第三類屬編纂方面，乃爲外觀之程式問題，根本問題，須在大會討論之，若僅程式，可俟編纂委員會成立後，任其修改，同時由比代表福斯 (de Vos) 照舊擔任本公約稿之報告員，至整理委員工作大體就緒之時，大會並就代表各種要語言之諸大國，組織編纂委員會 (Committee de Redaction)，計任委員者有英、法、德、意、比、波蘭、西班牙、日本等九國，而亦以意代表勤理宜君任委員長。

## 第五節 開會討論之程序

大會議事程序，頗得以簡駛繁之道，第一日（十月四日）星期五舉行第一次大會，僅有循例之開幕演說，並未議及公約。第二日（十月五日）星期六舉行第二次大會，及大批之提案及修正案，頭緒紛繁，幾乎無從下手，乃至大會席上，由委員勳理宜提議，儘先討論以下各種最重要之問題：

（一）責任之原則，（二）責任之範圍，（三）責任之止境，（如各種例外亦屬之）（四）關於責任之爭端，大衆羣起贊成，當即就責任問題，實行總辯論。論及大體之計劃，俾會務儘力進行，可在本屆大會之八九日間，使公約稿之擬議，告一段落。十月七日星期一第四次大會，討論約稿中第一批之「首要」根本問題，舉其要端，除責任之範圍，止境與爭端外，尚有關於「責任範圍之縮小」，「聲訴與辯白之期限」暨「失事之國境問題」，如在波蘭、德國交界處失事，應歸何國法庭受理，即爲「國境問題」等等皆是也。上屆第五次修正之約稿，對於責任問題之規定，多未詳盡，經此一番討論，或將原有條款，加以全部或一部份之改易，或於原有條款之中間，夾入新條款，此外對本公約之「加入」「退出」「批准」「實行」「修改」諸辦法，以及「不必擔負本約賠償責任之測勘試航」「各種期限之包括星期日」等節，亦皆特增專款，責任問題審查既畢，大會決取第二

批之「次要」根本問題，發交整理委員會審查，乃將原有九人之委員會，擴大範圍，使有提案之國，如捷克、希臘、丹麥、匈、南斯拉夫、羅美尼亞諸國代表，一同加入此擴大範圍之委員會，在八九兩日繼續會議，審查各種次要問題，有若干僅須程式上文字之刪潤者，一律留交編纂委員會。十月九日午後舉行第五次大會，將整理委員會議定之件，次第採納，於是組織編纂委員會，討論文句刪潤之部分，計前後集議三次，第一次在九日之晚，第二次在十日午前，至十日午後六時，各代表更開第六次大會，四十一款之文字，已經全部完成，僅於此時舉行二讀會，所更動者蓋甚鮮也。本公約之標題，原為關乎國際航空轉運業各單據暨轉運者責任之公約。

本屆第六次約稿完成後，經衆公決改爲「統一國際航空轉運」一部分條例之公約，(Convention pour l'unification de certaines règles relatives on transport aerien international)，意謂本屆大會所成之約，僅能統一國際航空轉運條例之一部分也。西方各國航空事業，正在發展，對本公約相處甚急，各國到會之代表中，有經攜帶本國政府全權證書，須在大會閉幕時，當即簽字於公約者，因即由祕書處趕即製備正式約本，與議定書，至十二日午後製備完成，四時許舉行第七

次大會，主席循例致詞畢，由祕書長按照各國國名冠首字母排列之順序，依次唱名候簽，計到會者三十二國，除當時出席代表簽名議定書外，並已有十三國代表當即簽定該約，其回溯巴黎國際航空公約成立之日，正滿十年，可爲十年航空律進步告一段落，我國出席代表，爲前出席國際航空法家委員會代表王一之，亦簽字該議定書。

## 第六節 議定書之內容

大會之議定書分兩章，其一章略謂，本約所候各締約國遣派代表簽字，以一九三〇年一月三十一日爲止，其第二章分五節，第一節云，華賒大會僅解決國際航空所發生之一部分困難，此外種種困難，自亦當由國際公約處理之，大會希望從事召集一切會議之法政府，在航空法家專門委員會，擬就他種約文之後，須再召集大會，簽定新約，第二節云，大會謂若從國際方面著想，最重要者，莫如製定使全世界一切國際航空轉運均能適用之條例，故請航空法家專門委員會速爲一切國際航空轉運條例之統一事，草擬公約初稿，（意謂航空事業，範圍至大，本屆大會簽定之公約，僅能統

「一部分之國際航空轉運，尙未能統一一切國際航空之轉運也。」第三節云，大會謂全世界航空各公司之單據，使完全統一，希望航空法家委員會製成各種單據之範本，第四第五兩節則云，巴西代表所擬「應以何人作爲轉運事業之負責者」，又提「希望各國仿照意國成例，各將轉運者之單據保存，勿卽銷毀」等語，大會認此提議，均不屬於本公約之範圍，應卽移送航空法家專門委員會核議。

### 第七節 特應注意之保留案

查議定書所規定簽約之期，乃至一九三〇年一月三十一日爲止，約本今存波蘭首都之外交部，各國代表均須親自前往簽定，惟簽約之國，有一點極應注意，因該公約四十一款以外，尙有一附加之約文，印在後幅，文曰：「各締約國政府，在批准本約或加入本約之時，有聲明保留之權，使本約第二款第一節不適用於本國或屬地或保護國之國有航空。茲將第一第二兩款原文附譯如下：

第一款第一節云：本公約專稱乘客與貨物與行李之國際航空轉運，並適用於不收費之國際

航空轉運。第二節云：所謂「國際轉運」者，指其起點與終點，乃分屬本委員會兩締約國之國境者也。又若起點終點均不在國境內，而其中途曾停落於殖民地，或代治區，即使其爲「非締約國」之領土，亦以國際論，其經過而不著陸者，不在此例。第三節云：若客與貨之航空轉運，經過無數轉手，縱使會訂會同數起，而照本公約仍當認爲一件國際航空轉運案。第二款第一節云：凡國家經營以及公法上團體負責之國際航空，如第一款所規定者，本公約均適用之。

## 第八節 新定公約之各種特點

俄國代表團因其該國之航空，盡爲國有事業，特提此保留案，以圖脫卻本公約所規定之一切責任，遇有損失，不任賠償，用心甚巧，英國起而和之，乃別製一附加之約文，查各國航空事業，求其普及於民衆，資本易集，發達甚速者，盡屬民有，歸入私法範圍，而受本公約之制裁，俄國加此保留案，本公約之對該國幾同虛設焉。各國政府簽字本約，或加入本約者，若在批准或加入時，不即留心聲明保留，則使本國國有航空，盡負民有航空同等之責任，是爲外交上無形之損失，而極易迷誤，極易忽



略者也。此外本公約之特點，全在賠償責任之種種規定，但所規定者，乃在限制之責任，爲各航空公司之營業計，比較無限制之賠償，責任上減輕不少，但不賠償之事，已絕對禁止之。第二種特點，則因其爲國際交通例條上進步之明徵，向來火車與輪船遇遲到者，公司對客貨不認損失之賠償，而本公約對此點，則規定甚爲明晰，時間上之準確，已得特別之保障矣。

## 第二章 國際航空委員會臨時會議

國際航空委員會之成立，本乎一九一九年十月十三日巴黎簽立之國際航空公約，其時歐戰甫終，協約團體之列強，擯德國於國際聯盟之外，同時國際航空事業，亦復不令參加。國際航空公約第四十二款有云：凡係參加歐戰之國，而未簽字於本公約者，僅能以國際聯盟會員之資格，加入本會，其請求入會者，在一九二三年一月一日以前，須先經全體會員四分之三之贊成，又照公約三十四款之規定，委員會會議出席之人數，各國代表盡限一人，惟英、美、法、日、意五強國，得派二人，又本公

約各附件，可由本委員會之會議修改之，惟須得有全體會員四分之三之同意，而又須得五強國中三強國之同意。又在第四十三款以後，結尾之條款，規定公約英、法、意三文對譯並重，是皆偏重少數強國，蔑視其他諸國之趨勢。其時德國既不在會，多數之中立國亦未參加，協約團體中之諸強國，自可任其所欲，惟我獨尊。現在情形與十年前迥異，德國既已加入國際聯盟，起與英、法、意、日並駕齊驅，而自一九二五年來，長路航空，日形發達，飛行不能踟躕於一國之境內，輒有賴於國際合作，而就十年來科學之演進，與人事之經驗言，覺原有之舊約，亦有未盡完備之處，如飛行器上無駕駛人可以遠抵他國之境，爲防未來之糾紛計，宜有條文以規定之，又如飛行器登記事，按照公約第七款，原文「一切飛行器，盡須向本國官廳登記，」國籍之拘束太嚴，事實頗多不便，將來航空事業發達之後，飛行器用途之廣，一如自動車（汽車），若辦登記，不問業主之住在地，而只問其國籍，必引起無謂之紛糾，而徒歎約文之過於煩碎，就以上各種原因著想，欲求公約之能通於全世界，自不得不速加修改，德國方面，首提修改之議，其他歐戰期之袒德諸國，以及多數之中立國，因公約上有窒礙，大都觀望不前，是以一九三一年二月即由該委員會祕書處根據法人偉格博士（Dr. Vegerdt）之

提議，通告全世界各國政府，召集修改公約之臨時會議，我國國民政府外交部，接到該會之通告後，會於五月二十二日電令駐法高使就近參加，高使奉到電令之後，逕即派謝東發、王一之、高維三員爲出席代表，通告該會。

臨時會議以六月十日開始，至十五日爲止，乃就法外部之大樓舉行，法國航空部長露藹君 (M. Laurent Eynac) 主開幕禮，法國前任商部部長，現任航空學會會長福蘭堂 (Flandin) 君擔任大會主席，意國外交次長前任國際法家專門委員會會議主席勤理宜 (Giannini) 擔任起草委員會之委員長。其工作分爲三部：第一部工作乃就原約逐款審查，從事修改；第二部工作則爲草擬修正案之條文；第三部則更就字句間加以刪潤。會議結果，計公約四十三款，加以修正或刪除者，凡八款，茲將修正之點逐款詳誌如下文：

第三款 每一締約國，可因軍事上治安上之關係，劃出禁區，禁止另一締約國之飛行器通過其間，但必能對本國飛行器實行同一之禁令者，其禁令方可施諸其他各國。

有時爲公安關係，只許本國之飛行器通過其間，乃爲例外禁區。上述禁區，以及例外禁區之地

點，及其幅員，須交本會向各締約國公佈之。

除上文二項外，有在太平無事之時，偶遇特別情形，臨時而即須禁止一切飛行器飛過其國境，或其國境中之一部分者，若對各國待遇一律，無歧視，此層亦可行之，惟亦須以臨時而即實行之禁令，通知本會，俾向各締約國公佈之。

第五款（原列第三章第一節，現應改爲第一章之最後一節，因第一章論原則，第二章論國籍也。）每一締約國，有權與不在會之國，單獨訂約，但此會外各國所訂之特約，不可有損本公約規定之權利。（譬如二國互約僅訂特約之兩國，飛機可以自由往來出入國境，此則有損本公約規定對締約國一律待遇之權利，當然無効。）又不可與本公約之原則相抵觸，（按認定一國之有空中主權，即本公約之原則也。）此種單獨另訂之特約，均須通知本會向各締約國公佈之。

第七款 飛行器之登記，各按其國之法律與章程而遵守之。

第十五款 第一節之後，第二節之前，加入一節，文曰：「無駕駛員之飛行器，屬於此一締約國者，非經特許，不得飛至彼一締約國之境內。」

第三節刪去原文，而照下文改正之，文曰：「國際航線或航路之設立，每一締約國，可在事先有核准權。（按航線乃指假定之飛行線，如由紐約直達巴黎，不過一直線或一弧線而已，航路乃依沿途物質上之建置而定，如無線電，停機站等等，與起訖各站聯成一路，即爲航路。）

臨時會議及此款時，各國代表辯論甚久，主席當提出自由與核准之兩種原則，請列席諸代表當場表決，其時僻居海隅之荷蘭與瑞典，以及隔絕大洋之英美，主張國際航空線上或航路上之外國飛機，可以自由入境或過境，而其餘二十七國，堅持空中主權之原則，一致反對，蓋大陸國地位與海上諸國不同，對於過境之外國飛機，如事先有核准權，即可使之沿線停留，兼爲本國任轉輸，而在航空事業不甚發達之國，如我國者，此舉尤關重要，是以我國代表主張有核准權。

第三十四款 約文甚長，現擬改正者，一爲各國列席代表之人數，修正之條文曰：「每締約國不得派二人以上之代表預會，」一爲法定人數問題，修正之條文曰：「公約附件（如飛行器驗放執照機師航行執照航空地圖等等特種法規，）國際航空委員會有權修正之，惟除有列席代表四分之三到會外，其到會之人數，須能達全部會員高額之過半數，」則其相差較近，欲求實現，尙不甚

難，但其餘諸國，在場先後發言者，意見與英代表相反，多主張將法定人數提高而至總數三分之二，謂必如此，乃能促令相距甚遠之東亞、南美諸國，常派代表出席，原則反因限制之過寬，至各締約國易萌忽視會務之心，本會修正公約之宗旨，既不欲令少數強國有操縱會務之嫌，故修正之條文，即從多數代表之意見云。又第三十四款之最後一節修正文曰：「本會會費之分配，應由委員會酌定之。」按照公約原文，會費之分配，僅止英、法、意、日等強國付雙份，每國每年付法幣六萬法郎，其餘諸國均付單份，即付三萬法郎，而按公約第三十四款之規定，往昔此諸強國，事實上有「多派代表」及修正公約附件事，側重多數強國意向之優先權，今此等優先權，既不能再行繼續，分配之法，不能不改，此其必當另定辦法者一也。查將近加入本會之國，尚有版圖甚小能力甚微如歐洲之盧森堡（Luxemburg）國者，此等小國，航空事業微乎其微，若使與其他諸國擔任同等之會費，頗不公允，此其必當另定辦法者又一也。又查該會會員，具有航空公約國之資格者，最先有比、英、加拿大、澳大利、南非、紐西蘭、印度、法、希臘、日本、葡、南斯拉夫、暹羅、波斯、愛爾蘭等國，現在英及加拿大、澳大利、南非、紐西蘭、印度五郡暨愛爾蘭一自治邦，又在會力爭，欲以七會員資格而得七權，但歷年英國只付雙

份會費，與法國、日本相等，並非擔任七個單份之會費，是以上列諸國付雙份會費者，有英、法、日本三國，付單份會費者有比、希臘、葡、南斯拉夫、暹羅、波斯等六國。一九二三年入會者，有付雙份會費之意圖及付單份會費之保加利亞、捷克二國。一九二四年入會者，有羅馬尼亞、烏拉圭（Uruguay）、波蘭等國。一九二六年入會者，有智利。一九二七年入會者，有沙河記自治區，以及瑞典、丹麥。一九二八年入會者，有荷蘭。以上均付單份。我國從此入會，民十九年，只須付會費半份，合法幣一萬五千法郎。二十年則付全份，合法幣三萬法郎。自二十一年起，由委員會會議酌定。委員會祕書長羅勃（Albert Roper）君在場發表意見書一件，略謂「酌定會費之法，其道甚多，例如萬國郵會之分配法，乃定於歐洲大戰以前，其時奧、俄等國未分裂，中歐新興諸邦尚未出現，與現在之情勢大異，揆諸現在新局勢，此法已不適用，又如國際度量衡學會之會費分配，乃以人口之多寡為根據，僅此一事為根據，亦覺不甚平允，因有時人口衆多之國，而經濟情形反甚竭蹶也。又如國際稅則公會會費之分配，乃以商務統計之大小盈出為根據，是法亦有足資參攷之價值，本會會費之分配，即與稅則公會同，若求將來能定分配之新計劃，必須先行修正本公約第三十四款之條文，是以本款最後一節，即據委

員會祕書長之意見，書面修正之，俾作他日訂會費分配法之準備也。

第三十七款第一節「若二國間，或若干國之間，對本公約之解釋有疑難者，則取決於海牙國際公斷法庭。」此節僅就原約略減數字，其下新加一節，文曰：「若二造中有一造不願承受國際法庭之判決時，則可臨推定公斷員判決之。」

第四十一款 無論何國，可以外交上書面之通知，直達本會，而即加入本會為會員。（照此規定，各國均可無條件加入國際航空委員會，較諸一九一九年十月之原約，簡便多矣。）

第四十二款 因十數年來政治情形前後懸殊，此款完全刪去。結尾之約文，則曰本約以法、英、意三國文制定之，遇有疑難，應以法文為準，按臨時會議席間，各國為標準文字之問題，辯論亦甚劇烈，結果因各代表公認法文為外交上通用之文字，故即取之為標準也。





## 第二篇 領空問題與空戰法規

### 第一章 空中主權問題

自航空器（如德國軍用之徐柏林（Zeppelin）之製造日精，各國國防，逐漸推廣至於空際，太空來往，高出雲霄，投彈測敵，防不勝防，交戰國空間法權，實有隨時勢而成爲必需之勢，戰時各交戰國之航空器，固無侵入中立國空中之權，而各中立國之航空器，亦不能侵入交戰國邊界之內，至各交戰國之航空器，則可彼此侵入境內，作戰攻擊，轟燬沉落，與陸戰相等，是爲空中戰時規例，詳見後章。至在和平時期，卽民事航空問題，各國空間主權，果應如何規定乎？

一九一九年十月十三日，各國於巴黎簽訂之國際航空條約明確規定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。（爲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。）原則上雖如此規定，而平時無害之航空，當然無須禁止。惟依公用及軍事上之理由，各國可禁止某地點之上空飛行。關於領空飛航之取締，各國均各自制定國內法，適用於領空內之一切本國飛機或外國飛機。各國航空法之所具共通之點，顯係準據國際航空條約之精神，堪稱條約之施行細則。

領空之範圍，現雖有條約之規定，然在條約締訂之前，曾有歐、美知名國際法學家多人，對於空中主權問題，各異其說，茲申述之如下：

### 第一節 上空自由說

唱上空自由說者爲回籐布龍岐理 (Bluntchli)、福德列 (Fodère)、斯特芬 (Stephen)、尼士 (Nys) 等。此派主張，謂空氣爲一種流動體，常常流動不定，故欲領有空中一定面積，在法理上言之，實屬不可能。換言之，即國家在法理上決不能支配上空也。尼士教授曾謂，國家於上空，決不能行使

所有權或領土權，蓋上空係萬衆共有者。尼士之說，乃爲絕對上空自由之主張。按此種思想，實本關於公海之羅馬法；極端解釋，而本此思想推廣之以及上空，謂空氣流水海洋及海岸，全爲人類共同使用之物，爲自然法所規定，所謂空者，無論其在一國版圖上或在公海上，皆不能認爲一國之領域，須任萬國人民絕對自由使用，即航空機在自己所屬法規所許範圍內，於他國之上空，無論如何之行爲，皆可爲之。雖然，在公海上之公私行爲，通常於他國領土，毫無影響，若在他國上空，如斯行爲，則因重力之作用，自然影響於他國領土明甚，例如自公海上加危害於一國領土，實非易易，若自上空爲之，則投擲炸彈，散布毒氣及毒物等，甚易達其目的，各國對於如斯危險，不得施防止手段，此甚不合理之事也。又假使許他國航空機，絕對自由通航其國之上空，則其結果必致此國國務上緊要之要塞地帶，或其他軍事上重要事項，均易被他國探知，何能維持其國之獨立，此在今日國際關係上尤爲不合，由是觀之，亦可證明此說不合現時國情。故當時莫依列爾（Meyer）氏即嚴詞駁訴之。莫氏謂絕對上空自由主義若竟實行，國家之主權，領有權，自衛權，將全被蔑視。尼氏以爲本羅馬法之精神而下斷語，根本錯誤，因羅馬法亦認定土地所有者，對地上十五呎之空間所有權，若隣家

樹木之樹枝垂向此方地上十五呎以下之空間時，得將樹枝砍去之，此種思想，至少已承認對上空之一部分所有權也。

除上述絕對上空自由說外，尙有限制上空自由說。唱此說者爲邁利 (Meili) 梅利納克 (Me-rignhac) 法巴 (Fabre) 邁耶 (Meyer) 福洗 (Fauchelle) 惠斯萊 (Westlake) 等。此說主張一國版圖上，萬國航空器之往返，以自由爲原則，然爲保護國家利益計，對於往返航空器，得採必要之手段，此權爲各國所共有，各國依前述理由，信爲當然，對於通過己國之航空器，有自衛之必要，並得設種種限制，以資取締。福洗氏雖主張空中無主權，惟與隣接友邦間，爲市村及私產之安全計，可訂定一種局部條例，此說於一九〇六年嘗爲國際法學會 (Institute of International Law) 所採納，又於一九一〇年爲萬國航空法律研究委員會 (Comité Juridique International de l'aviation) 所採納。惠斯萊氏嘗於一九〇六年在根脫 (Ghest) 國際法學會中提出其對於空中主權問題之意見，謂國土直上之空中，當爲該國所有，其主權完全屬於該國，惟該國對於他國飛行器無害之飛行通過，須通容准許。

依限制上空自由說，國家爲國民安全計，應有採取必要取締手段之權利；可在離內地一定高度之區域內禁止飛機飛船之飛航，並制定關於航路出發到落之規則；此種區域，定爲由五百米至千五百米之空間爲最佳。據專門家之意見，千五百米以上爲飛機所不能達到之區域，但自攝影方面言之，離地千五百米之空中，窺探下方之狀況，極爲明顯。於是領土國應有禁止從上空攝照要塞附近之權利，又領土國可派遣飛機飛空中搜索并檢查飛行中之飛機飛船等，并爲防衛起見，得禁止外國軍用飛機與警察飛機之入境。此種空中區域之設定，較之沿岸區域之設定，用意正頗相同。惟一部分學者主張以飛機防禦炮之到達區域，認爲領空。但領海與領空並不完全一致，如自海上攝照陸上要塞或違反衛生關稅規則之行爲，有時並不即對領土國有若何直接危害，但在上空千五百米之空間，可攝照地上狀態，並可拋擲穢物，使人民咸染傳染病，或可拋擲危險物，危害生命財產，據是以觀，空中較海洋之危險更大。

## 第二節 上空主權說

唱上空主權說者大部爲德人如柏林大學教授方李司特 (von Liszt)、武爾登 (Ulman)、鮑德溫 (Baldwin)、黑責坦 (Hazeltine)、葛拉德 (Gerrard) 氏等。其中黑氏爲強硬之上空主權論者。黑氏反對應用羅馬法之精神，並謂可用實力佔有之範圍，上空亦應認爲屬於領土權之一部。葛氏則主張領土國應可對無限之上空有領土權。從此說可分二點：(一) 領土國對公私飛機有開放或封鎖領土之自由；(二) 領土國若允許飛機飛航，亦得制定關於飛航逃脫傳染病間牒等之取締法。領土國對私有飛機得行使領土權，但對公有飛機，應適用治外法權主義。

關於主權之規定，唱上空主權論者，意見各有不同。霍層爾夫主張千米以內，方巴爾 (von Bar) 主張離地五十至六十米以內，方李司特主張以領土國勢力所能及之範圍爲限度，李維埃 (Rivier)、別特黎 (Pietri)、喜而特 (Hilty) 等主張以航空炮彈所能到達之區域爲限度，但據最近調查，克虜伯炮彈可到達七千四百米至一萬一千五百米之距離，今後航空炮進步或更可達到較高的距離，故以炮彈到達範圍作爲領空之觀念，實太含糊。以上爲有限領空說。至於莫依列而等之主張，可謂無限之領空論。惟此二派均主張對本國與外國人之無害之航空，應許自由飛行。

各國法學者個人之意見已如上述矣。茲再介紹各團體之意見於后：

一九〇六年比利時剛市 (Gand) 所開國際法協會關於無線電信之決議，謂空中應屬自由，惟各國在戰時平時爲自衛上得行使必要權利，在平時各國爲安全起見，於必要時得防止黑爾昌電波通過領土及領水之上空。若欲禁止無線電信，應須通知關係各國政府。在戰時得適用平時原則，禁止公海及交戰區域中國民之無線電通信。日俄戰爭時，倫敦泰晤士社通訊員在威海衛灣使用強力之無線電信機，俄國司令官宣言，凡中立國人民在交戰區域使用無線電信者，均爲軍事偵探，當加以處罰，日本方面亦同樣禁止。按無線電信，對領土國之危害，較之飛機爲少，惟能傳達不利於領土國之消息，或防止領土國之無線電信機，或侵害中立權。一九一一年馬理德 (Madrid) 會議航空炮問題，有關於飛機之法律資格之決議，決議第三項承認國際航空之自由，並承認領土國爲保護人民生命財產，得設種種取締方法。一九一二年於巴黎舉行之國際法學會，曾在委員會中提出一議案，即各國對通過領土或領水上空之飛機，有權加以適當制限及制定其他規定。此於從來之上空自由說，加以一番改變，總括言之，國際團體之決議或協定，大都傾向航空自由說，但國際



航空條約採用主權主義。

## 第二章 飛行器之國籍等問題

飛行器包括氣球氣艦飛艇飛機單雙三四各種翅篷橫飛直上一切飛行器而言，其功用與船艦相等，在國際公法中同一重要，其速力則數倍於船艦，其太空航途，逕趨直線，迅速便捷，非海陸諸途所能冀及，國際前途，與有關係，茲照船艦之例，略為研究如下：

### 第一節 飛行器之國籍

飛行器所至地方，如發生危險或賠償損壞要求保護等事，必須先知飛行器之國籍，然後始知應由何國外交官或領事官加以保護，應向何國從事要求，飛行器如係國有或公家所有者，其國籍易於辨別。（一九一九年十月十三日巴黎航空公約第八條定明每一飛行器，祇能有一國籍。）苟

飛行器係私家所有者，則情形較爲複雜，曾滋生各國公法家之爭論，有謂可以製造飛行器之地方，卽其生地爲主，卽以其來源定其國籍者；有謂須以飛行器之母港，卽從而飛出常因時歸入之地方定其國籍者；有謂應以飛行器註冊登記之國爲其國籍者；有謂應以飛行器物主之居留地方爲其國籍者；有謂應以飛行器物主之國籍爲其國籍者；有謂應以飛行器註冊登記之地方爲其國籍者；惟各國僅能登註其本國人所有之飛行器，此說較爲有力，業經國際航空法律委員會於一九二二年在捷克京城開會時認爲可行之原則。至屬於多人之飛行器，亦經該委員會規定原則，略謂須半數加一之多數所有人，由屬於一國人民，則此國始能准其註冊登記，如飛行會不以人出名，而以股本爲主者，則須其經理人及辦事人之半數，均屬於一國籍，則此國始能允爲註冊登記，至數人公有之飛行器，該委員會決定如飛行器半數以上之資本，屬於其本國人，則卽另有外國人數人爲其物主，亦可在其國內註冊登記，惟各國國內法律，各有不同，規定國籍一事，尙未能趨於一致耳。此皆理論上之引伸也。若就事實言之，則巴黎及馬德尼兩公約已有詳細條文規定之矣。

## 第二節 飛行公海上面之飛行器

飛行器在其本國境內飛行，應受其國內法律及航空條例節制，此係國內法問題，無庸贅論。一經飛入大洋公海之中，則公海自由之原則，完全適用於海面空間，公海上面之空氣，無論其高至何度，係屬公共的，自由的，不受任何國家之拘束，其結果如下：（一）公海上面無論何國之飛行器，無論是何性質，國有、民有或商有，軍用或民用，駕駛人無論係何國籍，均得一律自由通航，任意在海上飛行；（二）飛行大海上面之飛行器，僅受其所屬國之約束，不受任何他國之主權管轄；（三）大海上面之飛行器，對於外國飛行器，不得礙及其自由。且僅有正當自衛之權，不得有攻擊侵犯之情形；（四）任何國之軍用或民用飛行器，均不得對於他國飛行器有監察檢查之權；（五）遇有事故，各飛行器祇受其本國法律裁判，此為普通原則也，惟據法國公法家福洗（Fauchille）氏之學說，空中與海面相等，均須防阻違犯國際法之行動，故空中亦有查驗國旗，檢察客貨之權。又如飛行器出險時，各國飛行器均須速往救援，此皆可比照航海條例而行之者也。

### 第三節 飛行大陸上面及外國領海上面之飛行器

飛行器有軍用與民用之別，故其待遇條例，迥不相同，茲分論之：

民用商用航空器。民事航空器或私家航空器，果有飛入他國領土上面之法權否乎？如此權應受何種待遇及取締乎？

(1) 民事航空器入他國空中之允許。此問題係與空間主權說密切相關者，蓋吾人如認空氣爲各國專對獨有之主權所在，則各國自有單獨拒絕外國飛行器入境之權，反言之，即各國飛行器，概無侵入外國領土上面之權，除非各國自願允許甲國或乙國之飛行器入境，與之訂立特別條件，准其飛航，條件不同，於是各國待遇因各有別，國際制度，遂至不獲齊一，其不便之處甚多，且足滋生國際糾紛，損及鄰國利益，如甲國與丙國或他洲交通，必須經過乙國境地，始能迅速便利，而乙國不准其飛行器過境，於是甲國丙國，均受其害，又如丁國之飛行器，出海往其殖民地地方，必須飛過丙國空中，丙國又禁其飛過，於是丁國受害尤鉅，是故絕對主權說，不適合用，決難實行。反是，吾人如

採用太空自由說，則任何國飛機，均可自由飛越於甲國或乙國之空中，甲國乙國之受害更甚，兩者相權，各有其是，欲求互相爲用，須取折中辦法，故現世歐、美公法家，對於主權及自由之說，均已不再單獨主張，而以各國有權自衛（即主權之作用）與國際互助，即不阻礙國際空中交通，爲並存相互之大原則，一九一九年巴黎航空公約及一九二六年馬德尼航空公約，均本此義訂結者。故凡簽約國之飛行器，但不害及飛過國家之生存治安及其公衆利益，均得自由飛行。至非締約國之飛行器，巴黎公約第五條定爲無論何締約國不得准其飛航本國領土，惟經特准及暫准者，不在此例。馬尼德公約第五條定爲締約各國對於非締約國之航空器在其領土上飛航，有允許或禁止之完全自由，此爲兩約不同之點也。

（2）外國民事飛行器之條例。締約國之飛行器或特許入境之飛行器，雖有飛航之權，實須受入境國之航空條例限制，遵其取締，奉爲義務，即取締之理由及事實如下：（一）禁止外國飛行器在軍事地方上面飛行；（二）外國飛行器須遵守本地警察衛生及稅關規則；（三）外國民事飛行器，不得攜帶照像攝影電影無線電報電話等等機器，及遞鳩鴿，以及無所往國特許而轉遞之

郵件；（四）外國飛行器須在指定之地點降落是也，至所往國對於外國飛行器之特權如下：（一）查驗國籍證書；（二）強迫外國飛行器遵循一定之路線；（三）強迫外國飛行器用有定之符號燈旗；（四）不准途中棄拋雜物；（五）不准運送炸藥軍器毒氣；（六）禁止在人烟稠密處低飛。均是，至司法審判之權，大都由各國所訂條約規定之，所在國至少應有部分干涉之權也。

## 第二章 空戰法規

空際戰爭，現有兩種利器，可資利用，一爲無線電，一爲飛行器，試分論之：

### 第一節 戰時運用無線電之國際規約

無線電電台設備之精進推廣，各國利用無線電之普及迅速，大有一日千里之勢，現在重要飛機，亦均裝設無線電，故國際戰爭，非賴無線電不克收功，其情形迥非昔比。惟戰時運用無線電之規

定，并非新生問題。自上世紀末年以來，已有數種國際條約，曾經訂有明文，惟因多數國家，尚未從事批准，未克實行。又因歐戰後世界局勢變易，有另訂新約之必要，故華盛頓會議，曾於一九二二年二月四日議決，組織專門委員會，研究并起草國際新公約，以備各國加入。一九二三年二月十九日，國際委員會在海牙開會，議定監督戰時無線電規約一件，共十二條，由英、美、法、意、日本、荷蘭六國代表簽字，惟尙未成爲正式國際公約，實曾經各國專家長時間之討論，足爲吾人參考之資料。又該委員會對於此案之報告，頗爲詳盡，可資研究，故併列入本節末段，以備讀者參考。

## 第二節 戰時利用航空器作戰之國際規約

就國際規例言之，上段所述國際委員會，曾於一九二三年二月十九日，在海牙編定一空中戰爭規約，共六十二條，雖尙未經各國簽字批准，成爲國際公約，實爲歐戰後限制空中戰爭之重要公約草案。又其委員會之報告，亦至爲詳盡。至國際聯盟會與國際法學院則並未討論此項戰爭問題，又世界大多數國家，均有不願遵受限制之趨向，故國際限制空中戰爭公約，一時恐尙難實現也，茲

仿上述陸戰海戰之體例，略爲分節研究如左：

(一) 空中戰爭之範圍 (空中戰場) 交戰各國之飛機，祇能在其本國與敵國之領土領海之上面空中及大洋公海上而空中作戰，不能在中立各國之領土領海上面空中及各中立地段或中立水面空中作戰，以免炸彈砲子，落於中立地面，傷害居民，毀壞房屋產業，此乃世界各國共同承認之規例，非徒爲公法家一致之主張也。惟中立國或中立地段，有時橫遭交戰國之侵入占領，違犯公法條約，則對方交戰國，亦可進入此中立區地，與之交戰，視與敵地相等。歐戰中曾有德國議會議員某君建議祇能認海陸軍作戰之區域地點爲空中戰場，以加限制，法國議會議員費尼君 (Abel Ferry) 亦曾作同樣之主張。惟此例如行，固可縮小空中戰爭之範圍，使各地無辜平民，不至橫遭損害。然在軍略方面，實有利於攻入國而不利退守國之事實，故法國公法家福洗氏主張將招兵運兵造械造艦炮壘營寨等地方，均列入空中戰爭戰場範圍之內，俾得持平待遇攻守兩方面，而不至利於一方，此說固有所見而云然，惟其流弊仍難免累及內地無辜，仍使各交戰國之全境人民，隨時均有生死財產之危險，其禍蓋有甚於海陸戰爭者，故吾人未能充分贊同也。



(二) 各交戰國之軍力 空中軍力與海軍相等，可分爲軍械與軍人兩項，試分言之：

(A) 軍械 現在國際習慣，將航空器分爲二類，曰民有私家航空器，與國有公家航空器，國有公家航空器，復分爲兩種，曰軍用航空器，與民事航空器，即武器與文器是也。戰爭係屬國家與國家之關係，戰士與非戰士之分判，復爲戰爭法之根本，是故能有軍用航空器可以正式從事戰鬥，此項空中軍力，須於平時正式組織，與海軍艦隊相等，其構造各不相同。重要之飛行器，名爲氣艦或飛船 (dirigéables, luft schif, zeppelin) 飛艇或飛機 (aeroplanes, avions) 水面飛艇 (hydroaeroplanes) 自由氣球 (ballons libres) 繫留氣球 (ballons captifs) 等等，此種飛行器，可屬於前進軍或後備軍，惟軍用飛行器，果以何者爲其條件乎，據歐洲公法家福洗 (Fauchille) 諸氏之學說，軍用飛行器者，由國家指歸軍用並派着軍服之軍官爲其管駕之飛行器也。所有軍用飛行器，均須在其身外標出鮮明易認之軍事標誌。至國有民事飛行器，非由軍官管駕者，亦須有特別之標誌爲憑。國有飛行器，均挂國旗，軍用飛行器，加挂軍旗。一九一九年十月十三日巴黎航空公約正文之第七章，專論國有航空器，其第三十條曰，「下列各項航空器，應視爲國有航空器，甲、軍用航空器，

乙、專依國用如郵務稅務警察所用之航空器。凡不在前列兩項之航空器，皆視爲民有航空器。國有航空器，非關軍事稅務警察所用者，亦均視爲民有航空器，與尋常民有航空器，一體遵守本條約所規定之各條款；」第三十一條曰，「凡航空器之指揮員爲軍人，而受有航空委任者，其航空器即當視爲軍用航空器；」第三十二條曰，「凡軍用航空器，非經特別准許，不得飛越他國國境或其他國境內降落，其得有此項特別准許之軍用航空器，如無特別規定，與之抵觸，則得比照外國軍艦享有習慣與所許之治外法權，軍用航空器，在飛航中，因被強迫，或被請求或被呼令而降落於外國時，不得享有前節所述之特別權利；」第三十三條曰，「締約國間，可彼此定約，規定警察及稅務所用之航空器，在何等情勢，得准其飛越邊境，但此項航空器，無論如何，不得享有第三十二條所述之特別權利。」此公約業經二十餘國批准，早已實行，第三十二及第三十三兩條，在平時係指所有國家而言，在戰時則指各交戰國與各中立國之關係而言也。海上私船捕掠之風，既已革除，空中戰爭，自亦不能有私機捕掠之事。惟改裝之舉，則在可行之列。任何交戰國，均可將其國私家航空器，改爲軍用航空器，改派軍官駕駛，改變旗號標誌，編爲助戰飛行隊，與海軍附屬艦，同其性質。且飛行器有在空

中改裝之能力，蓋交戰國可用無線電命令其在空中私家飛行器，立即改變旗號標誌，從事助戰，或就近降落軍營，改換軍官駕駛，故一九〇七年十月十八日海牙公約第七條關係商船改裝軍艦之條例，對此實可照與施行也。至改裝之事，如在本國領土領海之上，及在占領地段領土領水之上，以及非中立國之領土領水之上，均可在空中行之。至在中立國空中，私家飛機，果有改裝軍用飛機之權能乎？或謂空中本屬自由，僅得以地面治安及地面國之生存自衛爲其限制，今在空際改裝，並不害及中立國之生存自衛，似屬可行之事，此說似未可深信，蓋交戰國軍用飛機，本無飛行中立國境地之權，今在中立國空中改裝爲軍用飛機，顯違國際慣例，且地面國雖非空氣之主人，實有空中警察權，空中改裝作戰一事，理應預獲其允許也。故法國公法家福洗諸氏，主張不能在中立國空中改裝，吾人表示同情。惟私有航空器，即不改裝參加戰爭，亦可攜帶軍器，抵抗外侮。猶如商船可載砲抵抗敵國戰艦與潛水艇，祇須抵抗之事，係屬自衛之舉耳。

(B) 作戰者 凡登入軍用航空器之一切人等，均係空中戰員戰士，或屬前進軍，或屬後備軍，或屬地方保衛團，與海陸軍制度相等。飛艇之船員甚少，不過數人，氣艦之乘員較多，常至數十人，

有時並帶有教士、醫士、行政官等人，至在陸地設場修理飛行器之各種技師工匠人等，亦在戰士之列。一九一四年至一八年歐戰期內，各交戰國政府，自開戰日起，立即禁止私家飛行器在其領土領水上而飛行。如法國一九一四年七月三十一日之總統令，英國一九一四年八月二日之王令均是。然就事實言之，是時私家飛行器，早已絕迹，蓋交戰各國，均已明令徵取私家飛行器，將其飛航員編入軍籍，一律改爲軍用飛行器矣。

(三) 攻擊與防衛之正當或不正當方法 空中戰爭與他種戰爭相等，有不可侵犯之天然條件，如禁止傷犯或虐待降卒，禁用野蠻違反人道及詐僞失信之方法對敵均是，故重量不及四百格那母之發火炸彈，發散毒氣之炸彈，均在禁止投擲之列。聖彼得堡一八六八年宣言及一八九九年海牙宣言，均得在此實行，歐戰中各交戰國均曾有彼此折議之事實。就戰法言之，凡飛行器，無論氣艦飛艇，均可裝帶槍砲及機關槍手榴彈魚形雷發火彈等軍器，歐戰中德、法等國飛行器，並投擲銅鐵飛箭及飛針，傷人可立致死，而墜下無聲，體積較小，難於逃避，均非禁止之器具。至冒挂敵國旗號，飛入敵軍陣內城中，臨戰始將本國軍旗揭出之事，曾經德國飛行器於一九一六年七月，屢次

濫用此法，欺騙法國軍隊，經各國公法家認為不合法不正當之行爲，應在禁止之列。歐戰中英、法、德、奧各國，曾互用飛艇投擲散播各種弱敵驚敵之傳單報紙及他項印刷品於敵國軍民區域之內，有時曾收效果，惟德國政府，曾將法國散播新聞之飛行員絞斃，謂爲挑撥內亂之犯人，并明令公佈罪案，定爲普通辦法，法國乃採取報復手段，彼絞一人，吾絞二人，以懲戒之。德國不得已將絞殺令取消，故散播新聞一事實爲飛行器可作之事實。惟煽動內亂一事，宜分別之。凡一交戰國已有內部騷亂情形，對方敵國，爲縮短戰爭及敗敵起見，可以利用此機會，使飛機以戰情散播敵國境內，惟不應散佈謠言，完全捏造，虛僞不實，致違文明國行爲習慣，且可遭敵國照樣之報復也。

炮擊或炮轟 (bombardment)。歐戰以後，世界各國，雖數次訂立民事航空公約，（如一九一九年巴黎航空公約，及一九二六年馬德尼航空公約）而尙未成立軍事航空條約，僅附例之軍事航空國際委員會於一九二三年所擬之國際戰時航空規例草案一件而已。歐戰以前，則有兩種條約規定可言，即（一）一八九九年海牙首次和平會，曾有特別宣言，以五年爲期，禁止氣球或他種新式機械在空中投擲子彈炸藥，一九〇七年海牙二次和平會，復以迄至第三次和平會開會爲期

限再行宣告上項禁止，是海牙各次和平會，曾明白建立禁止空中轟擊之原則也。（二）一九〇七年海牙二次和平會公約第四件之附約第二十五條，載明祇能砲擊有軍事設備並從事抵抗之地方，至無軍事設備並不抵抗之地方，則不應轟擊。歐洲公法家認爲此條包括空中戰爭在內，惟因上條係有期限者，故第三次海牙和平會開會，如遙遙無期，則可遵行下條，即飛行器可以轟擊有軍事設備並從事抵抗之各城鄉地方是也。或謂海陸軍砲擊各處地方，係以占領該等地方爲目的，砲擊爲占領之預備，使其軍退去或降伏耳。今空中砲擊或彈炸，絕無占領可言，徒然毀屋傷人而已，似在完全禁止之列。不知砲擊本有兩種，一爲占領砲擊，一爲毀壞砲擊，今飛行器之轟炸，係屬毀壞性質，毀壞敵國戰士、兵工廠、船艦、軍械、藥庫、營房、無線電台、電線、鐵道、兵車等物，固屬戰爭必需之事項，惟不應轟炸民房及美術建築物及無辜老幼耳。此說爲歐、美大多數公法家之主張，無論其理由究竟正當與否，在事實方面，歐、美各國，在歐戰四年期內，實探行此項原則，即可用飛行器日夜轟炸有軍事設備之地點及一切軍用物質，而禁止轟擊無軍事設備之地方及傷害老幼婦孺是也。惟德、法等國飛行器，均曾數次互相轟擊無軍事設備之城市地方，毀壞教堂、學校等處，炸斃平民無算，是殊非

合於公法人道之舉動耳。一九二〇年十一月二十二日，紅十字會國際委員會，曾向國際聯盟會建議，禁止飛行器轟炸公開及無抵抗之城市地方，並請規定上項城市之定議，國際聯盟會雖認為重要問題，然因該會係屬保和護法之機關，並無規定戰時條例之義務與用意，故未加討論，嗣後華盛頓軍縮會議，曾於一九二二年組織專門委員會，其所擬草案，亦甚草率也。

(四) 敵國公產私產之處置 一九一四至一八年歐戰期內，所有各交戰國之一切飛行器，均被征爲軍用，私家飛行器，爲之絕迹，且各交戰國均於戰事初起時，即禁止私家飛行器飛行，故即有未經征取者，亦不克出廠飛行也。歐戰告終以後，商業飛行大盛，巴黎及馬德尼兩種商業航空公約成立以來，世界空中交通，日形發展，故將來再有戰事，恐空間情形，必大更變，於是有所謂問題，可資吾人研究，即(A) 交戰各國果能捕獲敵國私家飛行器及其所載貨物否乎？世界公法家，對此問題意見不一，有謂應比照陸地私產看待，不能從事捕獲者，有謂應按照海戰辦法，可以從事捕獲者，有謂可將飛行器扣留，候戰後仍與交還，不給賠償，而不應將其所載貨物扣留，應與放行者，其理由係謂交戰國可用私家飛行器助戰，故可從事扣留，至所載貨物，純係私產，蓋無扣留之必要，即令

至必要時，不得已而一併扣押其貨物，亦須分別從事。查照一八五六年四月十六日巴黎宣言行事，除禁品外，應尊崇敵國飛行器中之中立貨物及中立國飛行器中之敵人貨物，至如何辨別敵國或中立國飛行器與其所載貨物國籍之方法，可參照一九〇九年二月二十六日倫敦宣言第五篇之各條項行事。或謂空中捕獲飛行器使其隨行，恐有困難之處，此層似無可慮，蓋交戰國之軍用飛行器，可用無線電及特別記號，在空中使敵國私家飛行器，隨行至某地點降落，如私家飛行器，不遵隨行之令希圖逃脫，則軍用飛行器，可再用威嚇記號，強迫遵從，仍不遵行，則軍用飛行器，即可開砲開槍轟擊。至海上查船之權，果可行之於空中乎？就理論言之，各交戰國均有此權，就事實而論，似非重要，蓋因敵國飛行器，無所謂檢查，立可擊落，至各中立國飛行器，既不能於戰時飛入各交戰國領土領水之上面，而各交戰國之飛行器，亦不能在各中立國之領土領水上面作戰，則空中檢查之權，固無於陸地領水上面施行之必要也。至大洋公海上面之飛行器可發生中立國飛行器載運敵國人貨與禁品，及交戰國飛行器假冒中立國記號兩事，前者可分爲往中立地或敵國兩層，往中立地應聽其自由前往，往敵國則可於達到之前，施行空中檢查，迫令落地受查，後者事實較鮮，且係違犯公



法慣例及中立國權利之事，苟如發生，交戰國亦有迫令隨行受查之權，惟如有錯誤，須對中立國擔負賠償責任耳。海上戰爭，尚有擊沉或毀壞敵國商船民產之事，空中戰爭，果能任意毀壞敵國私家飛行器乎？據世界大多數公法家之意見，交戰國空中軍力，固有毀壞敵國私家飛行器之權能，然其性質與海上捕獲，完全不同，不能言及利益，祇能以軍事需要為準。蓋因飛行器一旦被轟擊，立即焚毀墜落，乘員既必喪其身，地面房屋人民，且有延燒撞斃之險，非砲擊商船可比也。故空中攻擊私家飛行器之事，祇能於下列兩項情況中之行：（一）私家飛行器，對於敵國軍用飛行器，採取戰爭行為，交戰態度，強硬對待，則軍用飛行器，自即可以交戰者還待之，發砲轟擊；（二）軍事飛行器，根據上述理由，發無線電及特別信號與私家飛行器，令其隨行備查，私家飛行器不遵，再發威迫信號，仍不遵從隨行，則可以武力對待之。除此兩項特別情形外，不得在空中毀壞私家飛行器及其貨物。在此兩項情形中，所有貨物之損毀，交戰國不負賠償，蓋貨主可向航空公司或保險公司，要求負責賠償也。（B）第二問題，即對於敵國非軍用而係隸屬公家之產業，果應遵何規例待遇之乎？此問題較易解決，蓋公家民事飛行器，雖非軍用，實係國有之物，應以國產論，可以一律沒收之，並得於必要

時毀壞之，所有上述毀壞私家飛行器之理由，此處均皆適用，且無論如何，不負賠償之責也。至因迷途遇風或其他種原因而降落敵境內之非軍事公家飛行器，及私家飛行器，均得一律捕獲之，惟於戰事發生之先業已飛落敵境之公私飛行器，及戰爭開始在空飛行尙不及知之敵國公私飛行器，均須作爲例外，與商船同一待遇，給一短期限，使之出境飛去。苟因故不克給與期限，或給期限而彼不出境，則可施行臨時捕獲，戰終時苟無特別規定，仍須全數繳還也。戰爭期中，有不可侵犯之飛行器，如紅十字會救濟傷兵飛行器，及議事員之飛行器是也。有寬免捕獲或酌與優待之飛行器，如科學調查團南北極探險隊及各種慈善事業之飛行器是也。

(五) 交戰各國對於敵國戰士及人民之權能與義務 試分言之：

(A) 對於敵國軍人之權能與義務 交戰國待遇敵國空中戰士之規例，可分爲戰中及戰後兩層言之。(a) 戰中待遇 戰中待遇敵人之方法，與海陸戰爭略同，無所差別，蓋飛行器可以槍砲、機關槍、炸彈、火箭等物，射擊海陸軍隊，海陸軍隊，亦可以槍砲、機關槍，特別向空直射砲或高射砲等物，擊射飛行器也。惟擊射中的空中戰士墜地以後，即應作爲俘虜看待，不得再加傷害。(一八

七四年比京宣言之第二十二條第三段，英國沃克斯福軍律第二十一至第二十四條，海牙一八九九及一九〇七年兩次保和公約陸戰公律之第二十九條（前人曾有空中間諜之待遇，處以死刑，近來此風漸絕。歐戰四年中，所有空中戰士機匠乘員人等，一律作爲俘虜待遇之，惟一九一五年，德屬阿爾沙新省戈耳馬城（Golmar）曾宣告法國飛行器載運間諜多人入境，煽動內亂，擬於捕獲時處以極刑，他國並無此等舉動也。至遇險求救之飛行器，可標示特別記號，即應停止擊射，並施以救濟，德國與荷蘭國，曾於一九一六年十二月二十三日至二十七日，訂立空中救濟標誌信號協訂一件，詞後比、法諸國，均已相繼加入。（b）戰後待遇 戰後待遇，可分爲三種人物論之：（一）已死之戰士 敵國飛行器受擊墜地之時，其器帶成爲灰燼，其人亦大都相與俱亡，對此喪身之戰士，應與尊敬如儀，與他種戰爭相等，一九一四至一八年歐戰期中，各國對於勇士，特別致敬，如德國飛行家李西特何芬氏（Richthofen），以勇著聞，往往力戰數敵，而終致勝，擊落英、法軍用飛行器至數十具之多，爲人所憚，後爲英軍擊死云，英人不以爲樂，而特別敬禮李氏遺骸，派軍隊送葬，並以英國飛行團名義，送一大花圈於其棺墓之上焉。（二）傷病墜溺之戰士 海牙兩次平和會對於海戰中傷病

及落水諸職士待遇之公約，其原則係根據人道而出，雖無推行空際之明文，實可施行於空中戰爭。是故歐戰期內，英國軍艦，在海上遇有落水之德國飛行員，均照海軍例施以救濟焉。惟有一特別事實，頗堪注意，即一九一六年二月二日，英國漁船斯梯芬王號（King Steven），在海中發見德國大氣艦徐柏林 L 第十九號（Zeppelin L19）沉溺後飄浮求救之武員三十人，求為救載，英船主因其人數過多，恐救後反客為主，遭逢不測，遂不允施救，致三十人均皆溺斃。論者非之，蓋漁船固可將此項行將溺斃之人，救出加以拘禁，全其生而不使其致亂也。海陸戰爭習慣，不犯紅十字會組織及機械空中戰爭，果何如法行事乎？日內瓦紅十字會公約之規定，須紅十字人員不涉及軍事行動，始獲各交戰國軍隊之保護，今飛行器在空窺測，全場在握，各種軍事設備，均所洞見，名為紅十字飛行器，一返軍中，安見其不將敵軍情況，報告本國軍隊乎？此問題甚屬複雜，歐戰時各國均曾剝製紅十字飛行器，尙無普通規例，可資遵守，大概均守人不犯我我不犯人之主義，將來世界各國，似有另造空中戰時國際規約之需要也。（三）戰時俘虜 凡氣艦、氣球、各種飛機之戰士乘員，墜地後未死亦未重傷，即常視為俘虜，與海陸戰中之俘虜，一體待遇。歐戰時英法方面，有主張將投彈傷害非戰場地

方之居民之敵國飛行員作爲犯法刑事犯待遇者，德、奧方面則有主張將投擲煽亂書之敵國飛行員，作爲亂黨治以極刑者，均因對方立即宣言將嚴行報復，未克實行，結果均與作爲普通俘虜者看待之。

(B) 對於敵國民之權能與義務 私家飛行器被敵軍捕獲之時，其駕駛員人等，籍隸敵國或中立國，均不得以俘虜看待，而須查照一九〇七年十月十八日海牙關係限制海戰捕獲權公約之第三篇，任其自由他去，即敵國非軍用而係公家所有之飛行器駕駛員人等，亦應照此待遇。或謂公家飛行器之駕駛員服務公家，應與扣留，不知伊等並非戰士，服務民事，固無扣留之必要也。且國際行爲均尙相互及報復主義。此國扣留，彼國効尤，亦無裨實益也。

(C) 各交戰國在占領地段之權能與義務 交戰國得在占領下之敵國地方實行捕獲並沒收各種飛行器，即令係屬商民私產，亦可從事沒收，惟對於此項私產，戰後如無特別協定，須給以相當賠償耳。此即一九〇七年十月十八日海牙陸戰公約第五十三條之規定也。至交戰國所作各種不合法之捕獲，可照海上捕獲規例辦理，秉公審判，並於捕獲確屬違法犯例時給與相當賠償焉。

以上爲現時空中戰爭國際規例之大概也。歐戰以前，卽十餘年前，空中戰爭範圍尙小，而歐戰後世界各國及國際各種公會，又避免製造戰律，故迄今尙無空中戰爭國際普通公約，僅海牙兩次保和會之零星條款，及一九二三年二月十九日，戰時國際法規委員會在海牙所擬定之國際規約草案二件耳。

## 第四章 空戰法規條文之解釋

### 第一節 應用範圍——分類及附釋

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，可視爲公有航空器：

(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。

按空航公約第三十條，將航空器分爲國有民有二種，國有者又分爲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公約第三十條。

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，證明其專爲公用。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。

此條專爲國有之郵運及載客營業航空器而設。但荷蘭代表曾反對之，以爲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爲民有航空器者，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。

第七條 以上各條所須要之外面標誌，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，並與航空條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。

## 第二節 總則

第十一條 在各國境界範圍之外，不論其爲交戰國或中立國，各種航空器俱得自由在空間通過及降落。

此條原則，卽係海洋上面航空器可自由行動，與海戰法相類。他條規定可視爲例外。

第十二條 於戰事時任何國家，不論其爲交戰國或中立國，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爲始」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，應否爲敵國沒收，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

### 第三節 交戰國

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，船員必須全屬軍人。

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，船員須屬軍人。

第十五條 軍用航空器之船員須載有顯明之符號，使有時離開航空器時，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，祇可視爲存心參戰之表。

示。海上商船，爲防禦海盜及自衛計，有時須武裝。民有航空器，殊可不必。苟任其武裝，於戰事任意加入，流弊滋甚。故爲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。

第十七條 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，須不分國藉。此條爲避免詳定規則起見，故採用海戰法。

#### 第四節 戰爭

第十八條 發烟彈、燃燒彈、炸裂彈之用於航空器或用以攻擊航空器者，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。

聖彼得堡會議會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，有用發煙彈之必要。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。

第十九條 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。

第二十條 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。

第二十一條 用航空器以散佈宣傳品，不能視爲不合法之戰事行爲。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，西人多視爲不合國際法，非文明國之所爲云。

第二十二條 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一之部。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，且該宣言僅包括契約各國間之戰爭並無非契約國參加者，故此條祇可設法限制空中轟炸用途之一部耳。

第二十三條 空中轟炸之用以勒索供給品及款項者須禁止。

一九〇七年海牙會議第九次會議關於海軍轟擊者，准許其勒索海軍用之必須供給品，（第三條）但不准勒索款項。此條所定，仿陸戰規則，較海戰爲嚴格。

第二十四條 （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中心地點，軍用交通線。(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，擊炸時須危害平民者，應免予轟炸。(四)轟炸在軍隊活動地點附近之城市鄉村住屋，可視為合法。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犯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，視其有無防禦為斷。空中戰爭則視目的物之性質而定轟與否。

第二十五條 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，當視爲背信行爲。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，於夜間加以保障者，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，任交戰國選擇之。

第二十六條 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，不准於戰時撤消之。

(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圈。

(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當視爲背信行爲。

(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僑職務國家之代表（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，不必另行通知保護區於他國，或採用此條辦法。意國原案有歷史與美術性之碑塔二種，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、威尼司等城富於碑塔，如依第三節界限劃區，幾可概括全城，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，亦在禁止之例。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。

第二十七條 無論何人，乘坐交戰國或中立國之航空器，用詭譎或虛偽之方法，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，惟僅限於空中耳。

第二十八條 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。

第二十九條 第二十七條與第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。

### 第五節 對於敵國及中立國航空器與其乘客之軍事處置

第三十條 如一交戰國之指揮官認爲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爲限，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。

第三十一條 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，此條較爲明晰。且中立國對於戰事結果，和議條件無關，應卽給以報酬。

第三十二條 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，但依日內瓦會議所議定之第七條，如活動醫護隊之行動有危害敵國性質時，不再與以保護。

第三十三條 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卽覓適當地點降落者，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。

第三十四條 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）在隊人領土內，（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。

第三十五條 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。

第三十六條 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，其餘須得釋放。如遇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。本條第三節所載曾簽具志願書之人名，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，但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。

第三十七條 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。如遇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。

航空器之航員乘客，頗能於飛行時爲敵方偵察或通消息，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，以爲此條軼出國際公法慣例，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。

第三十八條 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，待遇爲劣。

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，已爲廣義，故另設此條，以釋待遇差等之疑。

## 第六節 交戰國對中立國之責任與中立國對交戰國之責任

第三十九條 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。

第四十條 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。

第四十一條 軍艦上及航空母艦上之航空器，須視爲該艦之一部份。

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。

第四十二條 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，既不受敵國所攻擊，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，爲救其急難起見，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，可視爲例外焉。

第四十三條 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。

此係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。

第四十四條 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。

第四十五條 除受第四十六條限制之外，凡中立國不負爲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第七條相同。

第四十六條 凡中立國政府竭其能力：（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）凡航空器航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鄰近，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，但不可任其境內爲交戰國所利用爲空軍行動之根據地。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。

第四十七條 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，包含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。

第四十八條 凡中立國之用武力執行本章所定義務者，不得視為有對敵行爲。

中立國政府爲履行條約義務起見，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，不能視為對敵行爲。

### 第七節 民有航空器

第四十九條 民有航空器有被交戰國軍用航空器探查及俘虜之義務。

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。

第五十一條 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。

第五十二條 敵國之民有航空器無論何時可以被捕。

此條亦與海戰時被搜捕敵國商船之習慣相同。

第五十三條 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）違犯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，無滿意之理由答覆。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中時，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」但多數意見以爲如無違禁品而僅逃避，以免被查之麻煩者，不應被捕。第二項根據第三十條而來。該條會云中立國航空器有被射擊之危險。但射擊時或須毀壞，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，作海上封鎖爲主。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顧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。

第五十七條 民有航空器經訪查而知屬於敵國者，交戰國指揮官如以爲必須，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。

第五十八條 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，不應毀壞。

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。

第五十九條 在毀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。凡毀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，毀壞該航空器爲合法。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，則須全數賠償損失。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。

### 第八節 總結

第六十一條 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，故特表明之。

第六十二條 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。

此係爲祛除海戰或陸戰法應用疑竇起見。但法國代表團以爲本條文字，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，多數代表以爲各國主權範圍，俱經默認，不必另爲定明。

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。關於違反本約應受何處分，因陸戰法中並無類似之明文規定，故亦闕去，然違反者臨時仍可受懲也。

代表美國 John Basset Moore 與 Albert Henry Washburn

代表英國 Rennell Road 與 Cecil J. B. Hurst

代表法國 A. de Lapradelle 與 Basdevant

代表意大利 V. Rolandi Ricci

代表日本 K. Matsuji 與 M. Matsuda

代表荷蘭 A. Struycken 與 van Eysinga

祕書長 J.P.A. Francois

一九二三年二月十九日於海牙



### 第三篇 中國航空法規

#### 第一章 我國對於國際航空條約批准之研究

民國九年三月，航空事務處函各部院，謂國際航空條約，我國應否批准，以及內容何者應承認，何者應保留，擬由本處定期召集各官署派員集議決定辦法，屆時並擬將本處所擬之中國航空條例草案，并案討論，茲將國際航空條約正約五份檢送請交由該管人員分就主管範圍內事項詳細研究，以便會議時提出意見云。

七月駐法公使魏宸組將美國及加拿大簽字並保留條件情形電外交部。

附駐法公使魏宸組致外交部電

頃接法政府函云一九一九年十月十三日簽字之航空公約及一九二〇年五月一日簽字之該公約附件，美國及加拿大均已簽字，惟皆附屬保留條件，法政府對於此項保留似覺未能贊成，茲將此節商之簽字各國，徵求意見，亦請中國答復贊成與否，並附上美、加保留各項譯稿，節要如下：（甲）關於第三條，該條所禁止他國私家航行之地段，美國得制訂法律有救助其本國私家航行之權；（乙）關稅問題，美國有完全自由，不受該約關於規定關稅各條之束縛；（丙）美國有權與加拿大及西半球各國之未加入該約者訂立特別航約，至加拿大保留之件，除有與美另訂航約之權外，對於第五條註冊問題，及附件甲丁戊己庚辛等款，皆有不能完全譯告之處云云，究竟贊成美、加之保留，抑與法政府表示一致，希復電。

外交部錄電交航空事務處，查核見復，當經由處就美、加提出三款簽註意見，並函詢內務部稅務處意見相同，八月十一日抄錄意見書，並請外交部查核轉復，並謂此外我國對於航空條約，正附約尚有應行聲明修正或保留之處甚多，容俟討論就緒，再行正式提出辦理，並請先行知照魏使接洽。

附航空事務處提出我國對於美加保留之意見

(一) 查原電甲內載關於第三條該條所禁止他國私家航行之地段，美國得制訂法律，有救助其本國私家航行之權等語，按我國民間飛航，尙未發達，兼以國內多故，時局紛擾，爲維持秩序，保衛安甯起見，應聲明「凡禁航區域，中國民有航空器與外國航空器一律不准飛航，勿庸仿照美加辦法。」

(二) 查原電乙內載關於稅務問題，美國有完全自由不受該約關於規定關稅各條之束縛等語，按我國稅務制度與各國不盡相同，附約關於關稅之規定，雖無若何之束縛，然爲慎重稅務免生窒礙起見，應聲明「凡運載貨物之航空器，在中國境內飛航及出入國境時，應遵照中國現有及將來各項稅務章程納稅。」

(三) 查原電丙內載美國有權與加拿大及西半球各國之未加入該約者訂立特別航約等語，按美加此項保留係爲排除條約束縛尊重國權起見，我國應聲明「對於美加保留表示贊同。」

以外我國對於航空條約正附約尚有應行聲明修正或保留之處甚多，容俟提出意見討論議決，再行正式提出辦理。

九月航空事務處函各部院，謂當此外機絡繹來華，此項專約，應早批准，以資保障，檢同航空條約暨航空條約正附約我國應行批准理由書，我國應行聲明保留修正事件意見書，請就主管範圍以內各事，切實研究，倘有疏漏之處，亦請妥爲修正，並定期招集各機關人員來處會議，解決一切，請派員蒞會與議。

附一 航空條約正附約我國應行聲明保留修正事件意見書

- 一 航空條約正約第十五條，我國應聲明凡根據航空條約飛航國際及特准入境之外國航空器，飛經中國領海時，應遵循中國政府所指定之飛越國界地點，并須循國際航空線，不得任意飛越及飛航。

(理由)此次聲明係爲解釋文意，尊重主權起見，與條約原文并無抵觸。

- 二 航空條約正約第十六條，我國應聲明凡根據航空條約飛航國際之外國航空器，飛航中

國境內，不論任何兩地點，不能爲載運客貨郵件之營業。

(理由)我國各項交通事業，於鐵路航線等半落於外國人之手，爲維持空中主權起見，應限制各締約國永久不得在中國境內兩地點載運人貨，此項聲明，原係條約所許。

三 航空條約正約第三十四條國際航空委員會之員額，我國應聲明否認一面聯合五大國以外之各國請求修正。

(理由)該條所訂國際航空委員會會員額，美、法、英、意、日五國各派代表二名，其餘各締約國每國派代表一名，又五國所得最少票額，以五乘之，所得積數比之，其餘各締約國所得總票數，至少須多一票，按此推算，五大國至少佔十票或十票以上，其餘各國祇佔九票，五國實佔多數，似有畸重畸輕之弊，倘不聲請修正，將來開會時，表面上雖有代表出席，實際上不能爲有力之主張，會內一切事務，將悉聽美、法、英、意、日五國之主裁，故應聲明保留，并聯合五大國以外之各國請求修正。

四 航空條約附約八件，除附約甲第八款內載各國航空器國註冊標誌，我國係以C字爲



註冊標誌之第一字母，如此組合則航空器數目大受限制，應聲明援五國例註冊，標誌第一字不受限制外，其餘各附約尚無妨礙。

(理由)按照該條規定，組合主註冊標誌，我國所有航空器數目不得逾一萬架，未免限制過甚，有礙我國航空事業之發展，故應聲明保留，并請將註冊標誌字母組合第一字不加限制，俾得自行選擇，以免此種限制。

以上各節是否確當，有無遺漏，均請於開會時，提出意見討論。

#### 附二 航空條約正附約我國應行批准理由書

我國對於航空條約正附約，應行批准與否，實爲一重大問題，本處詳加討論，依照左列理由，似可將該約批准：

一 航空條約正附約各條文，經本處逐條討論，於我國航空主權及航空事業發展，并無危險之點，且各締約國半屬先進，經營航空事業，亦較我國發達，刻下各締約國對於該條行將批准，我國事同一律，自不必獨持異議，致國際上有孤立之弊，此我國之應將該約批准，以

聯邦交之理由，一也。

二 我國對於航空條約正附約，既經批准，我國便爲各締約國之一，所有該條約中關於航空上之權利義務，應與各締約國同等享受，各締約國中倘因航空上某種事故加害我國，我國即可根據該約協請各締約國行正式談判，否則我國勢處孤立，妨害我國航空主權事故，既不能因不批准所可消弭，而航空主權亦恐因不批准反不能同受保障，此我國之應將該約批准，以保主權之理由，二也。

三 我國幅員遼廓，并爲各國視線所集，國防問題，苟盡恃海陸軍，恐難得美滿之效果，歐戰告終，各國對於航空事業，均盡力發展，平時雖供商用，戰時均可改爲軍用，英、法人士擬在我國港滬漢津滬等處經營空中營業，我國處此潮流，航空事業不得不積極發展，而國人未審政府是否提倡，工商學子未敢投身其間，故對於該項條約，應予批准，以示決心於國人，否則我自棄殊不能阻人代辦，此我國應將該約批准，以導民志之理由，三也。

以上各節，是否確當，此外有無別項意見，均請於開會時提出討論。

同月航空事務處召集第一次航空條約會議，首由處長丁錦報告，請出席各機關代表互相討論，各代表爲外交部政務司禁令科僉事范緒良、呂烈煌，內務部土木司第三科主事孫懋銑，警政司代理第四科科长程鵬年，財政部參事黃贊元，賦稅司第三科僉事徐森陸，軍部軍務司工兵科科長雷炳焜，海軍部軍務司軍事科科长哈漢儀，軍學司編譯科科长王傳炯，司法部參事錢泰，教育部參事秦汾，農商部工商司第三科僉事高近宸，交通部代理郵政司司長徐洪，航政司工程科僉事張鑄，電政司營業科技士陳定保，稅務處第一股股長宋壽徵，第一股幫理田章燕，中央觀象台代理台長蔣丙然，航空事務處列席人員爲處長丁錦，軍事科科长陳虹，謀略股股長郭克興，航站股股長王鏞，育材股股長王廣，編查股股長董鴻謙，保管股股長鮑丙辰，庶務股股長顧乃鑄，保管股股員吳晉。航空事務處尋函各部院，謂現在會議航空條約將對於美、加保留意見一併提出討論，檢同來往公文請飭由此次會議航空條約列席各員併案討論云。

十月航空事務處，呈國務院並函各部處謂航空條約會議業已終結，函送議決案及會議錄紀事請查照，此外有無別項意見，統希迅予核復，以便彙案呈請核奪，各機關將意見送處後，航空處復

行召集會議討論後，由處將各機關意見呈送國務院，嗣國務院秘書廳將意見書函復，由處函知各部處。

#### 附國務院秘書廳致航空事務處函

准貴處呈稱，航空條約議決案及會議紀事，業送各機關核定，嗣准各機關先後將意見函送到處，合將各機關意見呈閱等語，到院，查各機關所陳意見，除財政、司法、教育、農商、交通五部並無何項表示外，其發表意見者，惟內務、陸軍、海軍三部及稅務處，查內務部及稅務處所涉及者，爲禁運品問題，此案原係稅務處提出，嗣於十一月十一日會議時，復經稅務處代表員卽席聲明原案撤回，其餘各員，亦並無異議，是此問題於批准條約時，似不必附加聲明，但爲格外周密起見，可由外交部咨請駐外代表注意，如有他國提出此類問題，卽酌量援案辦理，以免萬一之疏漏，又陸海兩部所涉及者，爲無線電問題，此事關係稍巨，該兩部擬就原文酌改字句，以期周密，自係精益求精之意，似可照此辦理。

十二月議和全權大使事辦處函外交部，謂頃據和會航空股函稱，美國、加拿大保留條件業經

大使會議議決，先由航空審查會審查後，再請締約國表示意見等因，將航空股原函抄呈鑒核等語，外交部將原函抄送航空事務處，由處抄送各部處。

附和會航空股致全權大使顧維鈞函

全權大使鈞鑒，本年七月三日，外交部公函內開，美國、加拿大已簽名加入一千九百十九年十月十三日之國際航空條約及一千九百二十年五月一日之附件，敝國政府以爲該兩國簽押原約及附件時不當同附有保留，但華策史大使及柏策爵士均已將保留函附送敝政府，請敝政府代爲轉送其他各簽約國。

敝國外交部於上述之七月三日公函中，已將華、柏兩君來函附入送交各簽約國，請該各簽約國發表意見，同時並函告知航空委員會，該委員會全體以爲美、加之保留頗有價值，當召集一各締約國皆有代表之專門人員會議，始可解決之。

且有聞各國之大半，尙未批准本約，則已簽約各國，現在對於本約各條件尙不能完全審查，不獨此也，未經共同討論而各國隨意所發表之意見，恐於他日最後根本解決時有害無益，因此

航空委員會特呈大使會議代表各協商大國發表意見，使各國未協同起草者易於了解，大使會議頗以航空股之原意爲然，故九月十日通過付意見如下：

美、加二國提出之保留案，當付給國際航空條約第三十四條所規定之國際空委員會討論之，大使會議之美國代表於通過以上意見時，並未出席，由是觀之，英、法、意、日四國政府暫時擬不復，敵國外交部七月三日之公函，將來簽約各國之多數已批准本約，則當按條約三十四條召集國際航空委員會再由該委員會審查此問題，貴政府接敵政府七月三日公函後，現在想正在擬復中，則大使會議九月十日之議決案，頗爲有關要件，故特將該議決案而發生之本委員會意見通告貴政府，此呈貴大使。

和會航空股祕書上尉羅背謹呈（九月十六日）

同月交通部函復航空事務處，謂國際航空條約，美、加保留條件，須俟委員會審查，我國對於美、加保留條件應行聲明之三項，以及會議議決應行聲明之關稅、郵件、無線電三項，均應於批准條約之前，正式提出，請討論見復。

十年四月航空署函各部處謂航空條約我國應否批准，迭經召集各部處人員會議，詳加討論，議決應行聲明者三則，擬由本署送請外交部轉送駐外公使，相機提出，俟此項條件成立後，再行批准，惟此項聲明關係重要，自非審慎周密不足以策萬全，請查照核復云。

## 附議決案

查民國九年三月八日，准外交部函送顧公使簽字之航空條約，請加審核等因，當由航空事務處函請各機關派員列席審議，我國對於該約應行聲明事項三則，正擬函請外交部提出院議，復准外交部函開，准駐法陳公使電稱，法外部函以航空條約附約，現經數國批准，請注意等語，語氣之間，頗望我國趕速批准，乞核復等因，旋准英艾使面詢，能否於三月一日以前批准，又准日本公使面稱，日本政府於批准事雖有準備，但三月以前實難辦到，只能於三月內行之，貴國對於批准是否已有準備，約於何時可以實行，請示知各等語，查我國航空運輸，尚在萌芽，其技術信用似尚不能與外國航空器角勝，倘遽將該約批准，則外國航空器聯翩接踵而來，我國境內之航空運輸，勢將為外人所奪，且恐將來我國飛行場所在地更有變為內地半商埠之虞，茲經各機關

列席各員詳細討論，擬將應行聲明之關稅、郵件、無線電三項，送由駐外公使相機提出，一俟此項條件成立之後，再行批准條約，以資補救，縱使不能成立，亦可藉緩時期，徐觀大勢，再行籌擬應付辦法。

#### 附對於航空條約應行聲明事項

一 對於關稅我國應聲明「凡航空器進出中國應遵守中國制定之航空器運貨稅章。」（財政部意見）通過，仍請核定。

（理由）查附約章關稅第十項第二節載有航空器所載貨物，應依照海陸進口貨各項規章辦理等語，在我國通商進口稅則，向係協定，不克自由，此項航空運貨為新發展之事業，自應及早聲明，免受條約束縛，藉圖稅權之補救。

二 對於運送郵件，我國應聲明「凡進出中國領土之航空器。除在外國之聯郵局直接運交中國郵局之郵件及中國郵局所交之郵件外，所有其他郵件均不得運送。」（交通部意見）通過，仍請核定。



(理由)查郵務事業各國均歸國家經營，現在我國境內外國郵局林立，此種情形實屬特別，於我國郵政主權營業均有障礙，若航空器進出我國領土載運郵件，不加以限制，將見主權利權日益損失，是以擬聲明限制辦法，不准其任便攜帶郵件。

三 對於無線電，我國應聲明「各締約國之航空器，在中國境內除互相遵守國際無線電規章外，仍須遵守中國無線電專章。(海軍部交通部意見)通過，仍請核定。

(理由)查國際無線電規章關於無線電使用方法，本極詳盡；本國雖未加入是會，但實際上早已遵行。而各國船隻在我國境內使用無線電，往往因我國未經入會不遵規章，致多窒礙；故亟應聲明互相遵守，以期一律。又查各國使用無線電，除遵守國際無線電規章外，均另有專章，現在國際委員會，尙未將航空器使用無線電條件及方法規定，故希望各締約國航空器將來在中國境內使用無線電機時，遵守我國專章。

五月八日外交部將此案提出國務會議議決照辦。

附外交部提出國務會議議案

查上年一月十三日准顧專使函送已簽字之航空公約，請加審核等因，到部，經即轉送航空事務處查核，茲准航空署復稱，查我國航空運輸，尚在萌芽，其技術信用，似尚不能與外國航空器角勝，倘遽將該約批准，則外國航空器聯翩接踵而來，我國境內之航空器運輸，勢將爲外人所奪，且恐將來我國飛行場所在地，更有變爲內地半商埠之虞，茲經各機關列席各員詳細討論，擬將應用聲明之關稅、郵件、無線電三項，送由駐外公使相機提出，一俟此項條件成立，經各國允認之後，再行批准條約，以資補救，縱使不能成立，亦可藉緩時期，徐觀大勢，再行籌擬應付辦法等語，前來相應提出會議，議決施行。

同月全權大使顧維鈞致外交部函稱美、加所提三款，英、法均擬承允，我國亦得參照援引，至擬提之修正保留各案，倘屬根本問題，應先聲明。

#### 附全權大使顧維鈞致外交部函

前准去年九月八日愛字第一七一〇號函，以航空事務處對於美、加提出三款簽註意見，并對於航空條約正附約稱尚有應行聲明或修正之處，容俟討論就緒，再行提出辦理，并將意見書

一件抄送查核辦理，復准同月十四日愛字第一七五九號函以法航空家里古氏擬在滬漢間組織航空營業事，將國務院來函及航空事務處原呈並大部函一併抄送查照各等因，查美、加所提三款，法政府初意頗持反對，故向簽字各國徵求意見，再定應付辦法，英政府原亦表示未能贊同，嗣經將該三款與航空公約之關係反復研究，均以爲第一款所載禁航區域，美國得制訂法律救助本國航空器一層，原爲該約第十六條規定所許，但他締約國按照第十七條自得相機制訂類似之法律，以爲抵制，其第二款稅務問題暨第三款特別航約問題，則又爲該約第三十六條所概括，該三款既與全約規定無甚出入，現據英政府航空部專員言，英、法兩政府均擬承允，不加反對云云，在我似可俟英、法承認，除禁航區域，我國本可依據原約第三條之規定，對於本國及外國航空器一律平等待遇，如須聲明外，其第二、第三兩款既經承認，我國亦得參照援引，利益均霑，如此辦法，對法國既不必明示反對贊同美案，對美國又未留絲毫反對痕跡，似較妥洽，至塞爾維亞五國業已批准，法、意、日三國聞日內亦可批准該約，一經多數簽約國將批准文件送存法外交部，即須實行，在我亦宜從早批准，俾得表示一致，而便依據，該約保障本國完全主權，扶植本國營業，即

如法航空家里古氏擬設滬漢航線一案，亦可依據該約第十六條先自規定取締辦法，以圖杜絕。其擬提之修正保留各案，除係根本問題所關重大不得不於批准時備函聲明外，其餘各案似可俟該約實行，航空委員會成立，我國按照該約第三十四條規定，派員列席後正式提出，即於批准時備函聲明之案，亦須經其他簽約各國完全同意後方能發生效力，而徵求此項同意辦法，實際上恐仍須在航空委員會中辦理，故重要修正保留案，應否批准時，先行聲明抑併案在委員會中提出，亦尚屬問題，究竟應如何辦理之處，相應函請大部轉行航空事務處酌奪。

外交部據以函達航空署，航空署轉達交通部，及有關係各部。航空條約我國應行聲明事項三則，經提出閣議通過，復由外交部先後函電全權大使顧維鈞辦理，維鈞復電稱此事函員探詢英航空部，據云英國及其他締約國均擬提出保留案，我國聲明條件，可於批准後送交，批准文件時備文附送云云，應否請政府將該約即行批准，並將批准文件及聲明書寄歐以便按約備文送交法外部備案，請核奪等語，外交部據以函達航空署，以此事應如何辦理之處，仍請召集各部處會議決定，航空署乃定於八月十一日會議，函請有關係各部處飭知前次與議各員來署與議，交通部因前派技

正張鑄已充外差，改派僉事程家穎會同前派之徐洪陳定保前往與議，是日會議各機關出席人員，對於顧維鈞來電所稱我國聲明條件，似可勿庸先行提出，而致轉生枝節一節，多未明瞭，又對於來電所稱將約即行批准，並將批准文件及聲明書寄歐以便送交法外部備案一節，恐批准文件不能與聲明書有連帶之效果，致有吃虧，因即議決由航空署會同外交部擬電詢明，如先行提出聲明書恐發生何項枝節，並批准文件與聲明書同時送去，將來聲明書能否發生美滿效果，俟得復後，再行核辦。

十一年六月據本署派赴國際聯合會航空委員秦國鏞電稱，航空條約批准，合日本現已十四國，我國應否批准，除議決保留三條外，有無另加關係重大，擬俟承認保留即應批准等情，遂召集各部處派員會議，經詳加討論，僉謂航空條約固應批准，未批准之前，對於國際飛行場等毫無籌備，屆時外國航空器援據條約絡繹來華，勢必窮於應付，應先由航空署擬具籌備國際飛行場等所需經費概數，呈由國務院提交國務會議議決，咨行財政部尅日籌撥款項，籌備一切，再行批准，至前次議決保留條件，應否於批准條約時隨文附送，抑俟各國承認後再行批准一節，亦經詳加討論，議決應

由外交部暨航空署分別探詢美國提出保留條件手續，及各國對於此項保留條件究持何種態度，再行決定，航空署乃將議決情形分行各部處並電達秦國鏞就近詳加調查。

## 第二章 北京交通部所擬之航空條例草案

民國八年交通部籌辦航空事宜處，參照英、法等國航空規則，編具航空條例草案七十五條，於五月函送參事廳查核，并以航空業務，究准民業與否，以及通商口岸，究能准用外國人民航空來華之規定與否兩種問題，請研究酌覆，以便修訂。

### 附航空條例草案

#### 第一章 總則

第一條 凡載人航空之物如飛機、飛艇、氣球等類皆爲航空器。

第二條 航空事務，隸屬交通部主管。

第三條 非領有航行執照之航空器，不得在中華民國境內或領海航行。

## 第二章 航空執照

第四條 請領航行執照，由航空器之業主，經由該管警察廳呈請交通部核辦，並附呈左列文件：

- (一) 該管地方官廳證書證明呈請人爲中華民國人民，或依中華民國法律成立之法人。
- (二) 該管技術人員之檢驗證書，審定該航空器適於航行。
- (三) 如航空器爲飛機或飛艇，該器之照相，如航空器爲外來品，證明該器曾納關稅之單據。

第五條 交通部認呈請爲正當時，應視呈請人所屬地方航空器種類及具呈先後次序，指定該航空器應帶之標記及號數，填發航行執照，如爲飛機、飛艇，並將照相附黏於執照之上。發給航行執照，應備簿冊，將左列事項註册：

- (一) 呈請人之姓名住址，如爲法人，其名稱及事務所。

(二) 航空器之種類。

(三) 如爲飛機，其載重之量。

(四) 檢驗證書號數，及發給該書之官吏。

(五) 該航空器應帶之標記及號數。

(六) 註冊年月日。

第六條 航空器變更業主，應即將航行執照繳銷，呈請更換新照，航空器毀滅或因損壞而失其使用者，亦應將航行執照繳銷。

第七條 已領航行執照之航空器，該管警察廳或受交通部委託人員，隨時有查驗監查之權，如認業主有違背航空器應遵各規定或航空器有不穩固情事，應呈報交通部，交通部酌量情形，得撤銷其航行執照。

### 第三章 檢驗證書

第八條 交通部得選任左列技術人員兼充航空器檢驗委員：



- (一) 交通部技監技正。
- (二) 航空協會會長。
- (三) 航空學校校長。
- (四) 各路技術人員。
- (五) 實業廳技術人員。
- (六) 關稅技術人員。

第九條 請求發給檢驗證書，應附具航空器說明書，請求該管檢驗委員檢驗。

不論爲普通式或特別式之航空器，檢驗委員於核發證書以前，應逐加細驗，但航空器由本國廠家所造，其式樣機器及所用材料，曾經交通部派員查驗核准者，與核准模樣同其結構之航空器，檢驗委員得免其檢驗或僅檢驗其數架之一。

檢驗細則，另由交通部定之。

第十條 檢驗證書，由檢驗委員署名蓋印，載明左列事項：

(一) 製造者姓名住址，如係工廠，名稱及事務所。

(二) 製造地點及時期。

(三) 航空器之種類式樣及製造之特別符號。

(四) 檢驗評語。

第十一條 發檢驗證書後，應呈報交通部備案，交通部於核發航行執照時，如認原檢驗尚有未盡事宜，得另派技師覆驗。

#### 第四章 駕駛憑照

第十二條 凡航空器非由持駕駛憑照之司機人駕駛，不准通行。

上項憑照，由警察廳會同交通部委託技術人員試驗後發給之。

試驗細則，由交通部另定之。

第十三條 駕駛憑照分飛機、飛艇、輕氣球三種，駕駛飛機憑照，更分陸地飛機、水面飛機兩種，駕駛一種航空器之司機人，非領有他種憑照，不得駕駛他種航空器。

第十四條 非年滿二十歲者不得報攷爲司機人，報攷爲司機人，應取具原籍地方官或其他服公職之人保結證明其品行端正。

第十五條 駕駛憑照應詳左列事項：

(一) 司機人姓名年歲籍貫住址。

(二) 司機人狀貌及其署押附黏照相。

(三) 其能駕駛航空器之種類。

第十六條 司機人如經察覺有違背航空不遵各規定情事，警察廳得隨時撤銷其駕駛憑照。

### 第五章 禁令

第十七條 航空器非經參謀本部允許，不得行經禁航區域或該區域周圍一萬公尺界線以內。

禁航區域由參謀本部劃定公布之。

第十八條 凡中華民國沿海岸線及與外國接壤之疆界線除劃定准許出入部分外，其餘皆禁止

航行。

上項准許出入部分，由參謀本部劃定公布之。

第十九條 航空器非互指定着陸處所，不准任意降落。

如屬水面飛機，非在指定停泊處所，不得在港口及航路線上停攔。

上項着陸及停泊處所，由該管警察廳指定公布之，並呈報交通部備案。

第二十條 航空器有犯左列各情事之一，該管海陸軍軍官應即發示信號禁阻之：

(一) 未經允許行經或意圖行經禁航區域。

(二) 行經或意圖行經沿海線或疆界線之禁航部分。

第二十一條 發示禁止信號依左列方法行之：

(一) 日間施放發現黑烟之信彈三次，每次至少須隔十秒鐘。

(二) 夜間施放發現紅光之信彈三次，每次至少須隔十秒鐘。

第二十二條 接禁阻信號後，航空器不得再向禁航地前進，應即就近降落。

如因風雨不測，烟霧障蔽，機器損壞或其他不得已事故不能立降者，應即發示左列答覆信號：

(一) 日間於便於視晰之位置懸一三角紅旗並繫疊置之黑球二。

(二) 夜間搖示白燈滅熄其他各燈。

發現答覆信號後，仍應從速就近降落。

第二十三條 航空器有不遵本條例第二十條至第二十二禁阻指揮者，該管海陸軍軍官得用槍炮轟擊之。

第二十四條 航空器非經該管警察廳允許，禁止攜帶照相器。

第二十五條 航空器非經交通部會同參謀本部允許，禁止攜帶左列物件：

(一) 傳達鴿。

(二) 無線電報無線電話。

(三) 爆烈物軍械軍用品。

第二十六條 受允許行經禁航區域之航空器，非另經參謀本部特別允許，仍不准攜帶前二條所載禁止品。

第二十七條 受允許行經禁航區域之航空器，除搭載特許人員外，禁止搭載閒人。

第二十八條 本條例第十七條及第二十四條至二十六條之允許，遇有必要時該管官廳得隨時撤回之。

第二十九條 遇戒嚴或調遣軍隊時，該管警備司令或軍事長官得命國境內一部分或全部分航空悉行停止。

## 第六章 航行

第三十條 航空器非繪有顯著標識，不准航行。

航空器應將註冊標記及號數用白地黑書依左定部位繪於該器上：

(一) 如爲飛艇，於橢球後端下部以一公尺大之字繪明之。

(二) 如爲飛機，以七十五公分大之字繪明註冊標記於右翼註冊號數於左翼。

(三) 如爲輕氣球，於該球下部以一公尺大之字繪明之。

第三十一條 航空器如攜帶應納捐稅貨物，應於起程前先向該管徵收官吏完納捐稅，掣回收據。

第三十二條 航空器於出航時，應隨帶左列文書：

(一) 航行執照。

(二) 駕駛憑照。

(三) 航行簿記。

第三十三條 航行簿記，應開列航空器之種類、註冊、標記、與號數、業主之姓名住址，並於每次出航時，記載左列各款：

(一) 司機人司事及搭客之姓名住址。

(二) 經過路線及所升高度，如爲飛艇，行經路線，應繪圖另註之，所升高度，應憑所帶氣壓表計算之。

(三) 關於其他重要事項，遇有沿途停息及航空器與所載各人發生意外事故情事，尤應記明。

以上各項，應隨時記載，如有窒礙，亦必於十二點鐘內追記之。

上項簿記，自立簿之日起，於二年期間內應保存之。

第三十四條 檢驗航空器徵收捐稅及警察各官吏得隨時查驗第三十一條應備文書並行使其監察職權。

第三十五條 凡用發動機之航空器，如飛艇、飛機，在空中航行，應隨時讓避輕氣球。飛機應隨時讓避飛艇。

第三十六條 用發動機之航空器，在空中航行時，務使該器與其他航空器相距至少隔一百公尺。

第三十七條 兩飛機在不同高度行駛其截面線相距不及一百公尺時，上下飛機應互相讓避，務使相距平面線至少隔一百公尺。



第三十八條 如兩飛機異其速率而趨同一方面時，在後飛機若行駛較速，應在平面偏左超過，以避其他，如須從截面縱進，只得向上超過。

第三十九條 如兩飛機彼此航路成一縱橫線，其中一機若先行讓避，應在平面偏左開行，其他一機，如擬互讓，祇可使兩飛機相距愈遠。

第四十條 如兩飛機對面飛行，或趨於幾同對面之方向，應各偏左進行。

第四十一條 兩飛機同在空中航行時，依本條例三十七條至四十條規定辦理。

第四十二條 飛機如在空中自行停泊，應懸示黑球一，際此情形，應視與航空器之在行駛中無異。

若因機器損壞逼而停泊者，應懸示疊置之黑球二，際此情形，應視與輕氣球無異。

以上二項停泊，如在夜間，只須懸示白燈，即與輕氣球視同一律。

第四十三條 飛艇於航行時，遇烟霧雲雨雪霰，不論日夜，應鳴繼續音號。

輕氣球在同一氣候遇用發動機之航空器駛近時，亦應鳴號。

第四十四條 航空器攜帶之壓重袋，只准貯淨水或細沙。

第四十五條 航空器在夜間航行，應懸本條例規定各燈。航空器非經該管警察廳允許，不得安置探遠燈。

第四十六條 飛艇應懸燈式如左：

(一) 艇之前部正中燃置一白燈，其光度以達二百二十度平面弧角爲準則。

(二) 艇之左傍中間偏向艇後二十度燃置一紅燈，其光度以達一百一十度平面弧角爲準則。

(三) 艇之右傍中間偏向艇後二十度燃置一綠燈，其光度以達一百一十度平面弧角爲準則。

以上三燈安置之位置及光度，以不論從何視點觀察，能見至少三十度光度爲合式，左右兩傍之紅綠燈，應用隔蔽使其光不能透澈於背面。

艇前白燈之照射力，以能於暗夜氣靜之時，在相距四公里之遠望見者爲合式，艇左右兩傍紅

綠燈之照射力，以能於同一氣候在相距二公里之遠望見者爲合式。

飛艇爲其他艇空氣追近時，應於後部懸點白燈。

第四十七條 飛艇應燃一燈於其前面放射白光，左面放射紅光，右面放射綠光。

關於飛艇燃燈光度及照射力各規定，於飛機準用之。

第四十八條 輕氣球須備一白光圓燈，於駛近其他航空器時懸示之。

第四十九條 飛艇於降落之先，應示左列信號，日間懸一三角紅旂於艇下，夜間顫動艇前白燈，同

時仍不滅熄其兩傍紅綠燈。 一十

第五十條 飛艇遇險之時，應發告急信號如左：

日間懸一三角紅旂於艇下，並繫疊置之黑球二，同時鳴吹音號。

夜間滅熄兩傍紅綠燈，顫動艇前白燈，同時鳴吹音號。

第五十一條 輕氣球遇險之時，應發告急信號如左：

日間於坐籃下懸一三角紅旂，同時鳴吹音號。

夜間顫動其白燈，同時鳴吹音號。

第五十二條 航空器遇險時，該管官吏或同時航行之航空器，應竭力予以援助。

第五十三條 在水陸檢有航空器遺失物者，應即報知該管地方官，將遺失物送交該管官吏保管。

### 第七章 國有及軍用航空器

第五十四條 凡供國家役使，隸屬該管長官掌管之航空器，皆爲國有航空器。

國有航空器，經海陸軍徵用，由着制服之官佐駕駛，並攜帶護照，證明其有軍事差遣者，卽爲軍用航空器。

第五十五條 國有航空器標識如左：

- (一) 飛艇於橢球前端下部用紅字繪明艇名，於艇後懸國旗。
- (二) 飛機於左翼下繫一幅廣一公尺之五色綬於左翼下繪畫該機所屬官廳之特別符號。

(三) 輕氣球於帆架上插國旗。

第五十六條 軍用航空器標識如左：

(一) 飛艇於橢球前端下部用紅字繪明艇名，於艇後懸海陸軍旗，並於旗上繫一五色燈。

(二) 飛機兩翼，均繫幅廣一公尺之五色綬。

(三) 輕氣球於帆架上，插海陸軍旗，對面繫一五色小燈。

第五十七條 本條例除第三十四條各規定外，於國有航空器通用之。

第五十八條 本條例除不適用於國有航空器各條外，其第十七條第十八條第二十條至第二十二條第二十五條至第二十九條各規定，對於軍用航空器並不適用。

## 第八章 出入國境

第五十九條 凡准許航空器出入之海岸及疆界，參謀本部應會同該管地方行政長官，於自界線起十公里以內，指定地點爲航空器出入國境之着陸處所。

上項指定着陸處所，應公布之。

第六十條 交通部於前條着陸處所在地，應置管理航空委員。

上項委員，得就左列職員遴派兼充：

(一) 交涉署職員。

(二) 警察職員。

(三) 縣長。

(四) 稅務人員。

(五) 各路人員。

以上委員之公務所所在地，應公布之。

第六十一條 外國人民航空來華者，應具聲請書，向起程地之中華民國領事官，請領入境護照，聲

請書應填載左列各款：

(一) 航空器管理人及搭客之姓名、國籍、職業、住址。

(二) 航空器之種類，及其在該國註冊之標記與號數。

(三) 裝載之貨物。

(四) 起程之預定日期。

(五) 起程地點。

(六) 在華着陸處所。

(七) 開往地點。

(八) 航行宗旨。

該管領事官查無窒礙，給予護照時，應將着陸處所及該管航空委員公務所，填入照內，一面電知該管委員查照，航空器管理人於發護照後，非得發照領事官允許筆證，不得變更聲請書內預定之事項。

第六十二條 入境之航空器，不准攜帶左列物件：

(一) 本條例第二十四條第二十五條之禁止品。

(二) 海關禁止輸入之貨物。

(三) 應納稅之貨物，但其分量微小，僅供航行時需用者，不在此限。

(四) 郵件。

第六十三條 入境之航空器，於過境後，應直駛至指定處所着陸。

航空器管理人，於着陸後，應即赴該管航空委員會公務所繳驗入境護照，並填寫報告；報告內應載左列各款：

(一) 飛行器之種類、製造年月、註冊、標記、及號數。

(二) 管理人及搭客之姓名、國籍、住址。

(三) 司機人駕駛憑照號數。

(四) 行李及需要用品。

(五) 起程地點。

(六) 開往地點及路程。

(七) 航行期間。



(八) 航行宗旨。

第六十四條 該管地方官吏，見外來航空器着落時，應前往監視，於未經關吏查驗以前，不許繼續航行。

第六十五條 管理航空委員，查閱護照報告，認無不合，即行填發憑照，指定程限，許其通行。請領上項憑照，如爲飛艇，應納憑照費銀三十元，如爲飛機、輕氣球，應納憑照費銀十元。

第六十六條 前條領有允許憑照之航空器，應遵行左列各款：

(一) 遵守本條例第十七條至二十九條及第三十五條至五十三條關於禁令及航行各規定。

(二) 攜帶管理航空委員指派之同行人員。

(三) 行程期限及應循航路。

(四) 出境前於指定處所着陸報知該地管理航空委員，並繳銷允許護照。

如因風雲不測，或其他意外事故，致不能遵守前項第三款第四款者，應即降落，電請發給允許

憑照之委員核示。

第六十七條 本條例第六十一條至六十六條各規定，於僑居通商口岸之外國人民航空入內地時準用之。

其應領護照，由該管特派交涉員發給之。

第六十八條 屬於中華民國人民，並搭載中華民國人民航空出入國境時，依左列各規定外，不用本條例第六十一條至第六十七條各規定。

(一) 若自外國返國，應先將該器註冊之標記、號數、起程日期及地點、入境日期及地點，經由該管領事官電達該管航空委員，並應於本條例第五十九條指定處所着陸後，應即報告該管航空委員及徵收關吏，聽候查驗放行。

(二) 其有自本國出航者，應先將航空器停息指定着陸處所，聽候查驗，一面將出境日期、開往地點及途程，呈報管理航空委員備查。

第六十九條 本章各規定，於國有及軍用航空器，不適用之。

第七十條 凡外國有或軍用航空器，禁止在中華民國國境及領海內航行或着陸，其經中華民國政府特准者，不在此限。

該管地方官吏，遇有上項航空器航行入境時，應查明情形，呈請中央主管長官核示。

第九章 附則

第七十一條 凡從事於航空事業之中華民國人民，得組織航空協會，辦理航空學校，設置航空演習場，航空學校、航空協會之設立，應先經交通部核准，其章程應訂各事項，由交通部定之。

設置航空演習場，應先呈請該管警察廳或地方官履勘，如經查無妨礙，再經由查勘官廳轉呈交通部核准。

第七十二條 游翔航空器於所屬演習場之上專供試驗操練而不許公衆觀覽者，不適用本條例第三條至第十六條、第三十條至第三十四條各規定，但用以教授駕駛生徒之航空器，應先領檢驗證書，如該管檢驗委員查覺所用航空器有不穩固情事，得隨時撤回證書，令其停止使用。上項航空器，應繪所屬演習場特別符號，並將所定符號經由該管警察廳或地方官呈報交通

部備案。

第七十三條 前條規定於演飛航空器，以供公眾觀覽者，不適用之。

凡供公眾觀覽之演飛，應由演習場管理人先期呈請該管警察廳或地方官批准。

該管官廳於批准前，應命演習場管理人遵行左列各款：

(一) 該場布置及爲保障公眾安全一切之設備。

(二) 保證賠償意外事故之損害，並支付該管官吏履勘及維持秩序所生之費用。

上項演飛，如行經兩縣，並須呈請所經該管地方或上級官廳核准。

第七十四條 關於違背本條例，應科罰則另定之。

本條例施行細則，由各該主管部定之。

第七十五條 本條例自公布之日施行。

參事廳函復，以航空事業提倡民業發達較易，對於外人航空，不能比附國際行輪之例，免蹈內河行輪之覆轍，事關國際交涉，應請先行研究，再由本部咨商外交部徵集意見，原擬條例草案，尙無

不合，其中關係行政軍用或限制之處，似應咨商內務、陸軍、海軍、參謀等部簽註，以昭慎重。

#### 附交通部參事廳致籌辦航空事宜處函

准函開航空條例，茲經參照英、法等國航空規則，編具草案，其中重要之點，如此項業務究准民業與否，以及通商口岸，究能準用外國人民航空來華之規定與否，亟應詳細研究，以求適當。茲將所擬草案四份，送請查核，請將以上兩種問題，酌定見復，以便修訂等因，查航空事業，用途日廣，吾國現甫籌辦，祇以國帑支絀，恐難大有發展，如提倡民業，則發達較易，雖不無利害可言，然果能取締稍嚴，似亦無甚流弊，至地面上之天空，本隸領土主權之下，對於外國人航行，國家有自由限制之權，惟航空事業，近年始漸推廣，國際間既無條約可以依據，亦無通行學說可以參攷，如能比附國際行輪之例，則外人航行，祇准在沿邊經過，不准通行內地，其升降地點，另由政府指定，至通商口岸，原屬吾國領土，亦不許其相互航行，免蹈內河行輪之覆轍，如此似於領土主權及國際航空兩無妨礙，惟關國際交涉，應請貴處先行研究，再由本部咨商外交部徵集意見，至原擬條例草案七十五條折衷各國法規，大致尚無不合，其中關於地方行政及軍用或要塞限制之處，似應由

部咨商內務、陸軍、海軍、參謀等部簽註，以昭慎重。

九年八月，籌辦航空事宜處取消。

## 第三章 北京航空署會訂之航空條例草案

民國九年十月，航空事務處，以航空條例，爲對內對外之航空法規，中國既已加入國際航空條約，此項法規，自屬重要，於是擬就中國航空條例草案一百八十六條，共分十三章，油印分送各機關研究，並定期召集會議討論修訂，交通部仍派航空條約會議出席人員卽郵政司僉事徐洪，航政司技正張鑄，電政司技士陳定保列席會議。十年二月，航空事務處改航空署，由航空署繼續辦理會訂草案事務。八月，交通部因張鑄派充外差，函航空署改派僉事程家穎列席會議。

各機關所派會議航空條例人員，爲國務院祕書上行走徐兆熊，外交部僉事范緒良，呂烈煌，區謙，內務部主事孫懋銳，代理科長程鵬年，財政部參事黃贊元，僉事徐森，僉事上行走王家翰，陸軍部

參事齊振林，科長雷炳焜，辦事員李仁炳，海軍部科長哈漢儀，科長王傳炯，司法部參事錢泰吳源，參事徐聲金，教育部參事秦汾，農商部僉事高近宸，技士汪希董，稅務處第一股股長宋壽徵，第一股幫理田章燕，第一股幫股長王暢祖，中央觀象台代理台長蔣丙然。

航空署會議航空條例本署列席人員，爲署長丁錦，參事徐祖善，秦國鏞，廳長陳虹厲，汝燕，姚錫九，王鶚，參事上件事郭克興，僉事顧乃鑄，朱方廣，周培炳，金松生。

條例草案，迭經列席各員討論修改，第一項結果，計十二章，一百二十八條。嗣以條文中關於各項實施手續，似應列入施行細則，復經由航空署重新刪改，爲十二章，六十六條，付會審定，完全討論終結。全案條文定爲十二章，五十六條，總計此項條例會議，自九年十月起至十年六月止，開會至四十餘次。十年六月航空署以此項條例關係綦重，仍恐未盡妥協，乃復油印函送有關係各部處查照，詳細酌核，簽註見復。

### 附航空條例草案

### 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、飛艇、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、領航員、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，總稱爲航空站。

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、進航、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二以上及總理均爲中華民國國民者。

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。

但依命令所定，試航時不在此限。

第十二條 適航證書之有效期間，以一年爲限。

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 適航證書有效期間屆滿時。

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，練習飛行時不在此限。

第十七條 准許狀之有效期間，飛航員以六個月爲限，其他人員以一年爲限，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，如認爲不能勝任或因別項緣由均得分別撤消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，並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教令定之。

第二十五條 凡非禁航區域，如陸海軍部應爲必需臨時禁航者，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，均爲禁航區域。

第七章 無線電機

第二十七條 凡航空器裝置無線電機時，應呈請航空署核發裝置特許狀，其使用無線電機人員，並應呈請核發使用特許狀。

第二十八條 航空器撤消無線電機或其使用人員去職時，其裝置特許狀或使用特許狀，均應分別繳銷。

第二十九條 凡有左列各款之一者，其裝置特許狀應呈請換發：

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。

第三十條 航空器使用無線電機，應遵守無線電各項專章，違者得分別撤消其裝置特許狀及施用特許狀。

#### 第八章 運送郵件

第三十一條 凡在一定區域飛航之航空器，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 凡前條航空器均應畫出空間以備裝置郵件。

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 其他向例禁載物件。

### 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 運貨時之提貨單及貨色單。

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，不得有左列行爲：

甲 在城市及人烟稠密之處而行遊戲或演技飛行。

乙 在競船賽馬及其他公衆游藝會場之上，未經開會人特別布置及其文件證明而作遊戲或演技飛行。

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。

但因障礙或避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航員。



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 由中國國外飛航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，並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專章納稅。

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，所在地方官廳或稅務局所得暫令停止飛

航，並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 本條例自公佈日施行。

八月交通部函復航空署，以此項條例草案大致妥協，惟電氣通信均歸本部主管，航空器內裝置無線電機，應由本部查核立案發給執照，以便與本部設立之各無線電台通信，茲由本部將該條例第七章量加修改，至關於郵政事項，將來擬訂航空條例施行細則時，尚有應行列入之款，將各項意見錄請查照辦理。

附交通部對於航空條例草案擬修改各條

## 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，並換發執照，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，違者得分別撤銷其執照或證書。關於郵政將來擬訂航空條例施行細則時應行列入者四項如下：

(一) 郵員因公乘搭航空器，得有優先乘搭之權，並按半價付費。

(二) 凡航空站均免費特給郵員適宜辦公地方。

(三) 航空人員及搭客，均不得帶運或私走郵件。

(四) 凡航空器更改原定開行時間，務於施行之前二日通知郵局。

國務院祕書廳亦將對於條例草案意見函達航空署。

#### 附國務院祕書廳致航空署函

准貴署函送航空條例，請詳細酌核，迅予簽註見復，以憑辦理等因，當經本廳簽註意見，交由法制局核議，茲據該局復稱，查航空係最新之交通機關，其發軔之始，本祇利用於軍事，漸進而推及於商事運輸，故雖先進各國之航空事業尙屬幼稚時代，因之關於航空立法，亦尙在學者研究之時期，據學者之立說，大約分爲兩派，其一主張航空法，須以海法爲準據，就中又分兩派，有謂宜採用海法之規定，以編成航空法律者，有謂關於航空事項，除航海法律及習慣一律準用外，更就航空特別事件，另行規定者，其二主張航空法不能以海法爲準據，應完全編成獨立之航空法律，現在各國立法之趨勢，大都傾向於前說，二者之中，不論採用何說，如欲制定統一之航空法規，必須涉及公法與私法之兩部分，公法則包含刑法及行政法，而尤以軍事行政警察行政爲重，私法

則包含民事商事各法，茲事體大，自非詳加審慎，不足以重久遠，况我國關於海事之法規，尙未成立，尤屬無可準據，惟據原簽註所稱，航空公約，業經我國代表於民國八年畫押，英、日兩國已向外部探詢何時批准，是該約已實行不過在時日之遲早，必不能無期延緩，而實行之前，不能不先訂條例，以資遵守等語，自屬切要之論，此次航空署所擬航空條例，邀集各機關人員迭經討論，始克就緒，亦係爲實行航空公約之準備起見，茲經職局詳加審議，該草案所規定各條，以關於航空警察者爲其大部分尙屬簡要可行，擬請照准，惟關於航空器，多數學者均主張應與船舶相同，有一定國籍，國籍取得之標準，亦與船舶相似，有以所有人之國籍爲準則者，有以航空人員之國籍爲準者，有以製造地爲準者，我國飛航及製造技術，均尙未發達，似祇宜採用所有人須爲本國人士，擬將原草案第二章註冊及表誌第八條中凡航空器四字改爲中華民國航空器七字，第九條改爲左列航空器爲中華民國航空器，一中華民國人民所有者，二依中國法成立之公司所有者，前項第二款之公司以經農商部註冊其董事三分二以上及總理均係中國人民者爲限等語，又關於航空器互相衝撞之預防及發生危險時之救濟並事後之責任，亦與船舶之海上衝突相同，

關係重大，應以法律明定，此等事項，須俟實行考查事實，再行斟酌厘訂，方能合轍，雖未便僅憑理想率爾操觚致生窒礙，然條例中要不可不設根據擬將原案第五十三條改爲關於航空製造航空教育航空衝突之預防及責任航空運送營業等事項及懲獎規則另定等語，以期周密等語，相應函請貴署查核辦理見復。

外交部函航空署，以此項條例係參照航空條約規定，自應於航空條約批准後，再行實施，以期妥協，而免流弊。

內務部財政部陸軍部各有簽註，均對於條文字句略有修改。

十一年八月，交通部函知航空署會議航空條例事，本部改派航政司技正工程科科長宋建勳會同徐洪陳定保前往與議。

嗣此項條例應否即日公布，疊經航空署召集會議討論，至十二年十一月，航空署以關於航空製造教育營業等獎懲規則各項草案刻經一律擬訂就緒，定於十一月三十日在航空署召集會議，函各部處飭知原派各員屆時來署與議。

附航空署致各部處函

查航空條例應否即日公布一案，前經各部處派員會議，議決應將航空條例附屬各項規章，先行擬訂就緒，再由本署召集各部處派員會議公決在案，茲查該條例附屬規章中之航空稅務專章，早經本署函請財政部暨稅務處主稿，違反航空條例處罰規則，亦經本署擬具草案，函送司法部會核，其他關於航空製造教育營業等獎懲規則各項草案，刻經本署一律擬訂就緒，至准航區域問題，擬將本署規定各航線所經之區，暫時作為准航區域。仍於會議時，提付公決，以昭慎重，茲定於十一月三十日（星期五）下午三時，在本署會議，除分函外，相應函達貴部，即希飭知原派各員，屆時來署與議。

是日會議，首由航空署將所擬之民業航空教育製造及營業等規則並稅務專章與違背航空條例處罰規則各草案，提出討論，並發表意見，擬先將航空條例呈請公布，列席各員均以我國航空站及飛行場皆未設備，恐各國飛機以我國條例業已公布，相率飛航來華，屆時難於應付，窒礙孔多，似應暫緩公布為宜，惟關於國內提倡民業航空教育製造及營業等項規則，航空署視為必要，可先

行擬就，擇要宣布，以策進行，但仍應先由航空署將草案分送有關係各機關詳細研究，再行召集會議討論，航空署無異議。

## 第四章 航空稅務章程草案

民國十年九月，財政部以京濟航空線開始運貨，免稅三個月行將屆滿，擬訂航空稅務章程十六條，送請稅務處會核辦理。

### 附航空稅務章程草案

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、資用品 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、資用品 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分別定之，每五年修改一次。

第五條 國內稅及輸出稅，於運貨航空器起程報關時課之，輸入稅於入境報關時課之。

第六條 運貨航空器於起程前，飛航員應具報關聲明書，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，按貨征稅給予稅單，並在貨物上加蓋印記，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，並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，適用常關稅章之規定。

輸入及輸出禁止品免稅品及一切罰則，適用海關稅章之規定。

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起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章。

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，以四個月為有效期間，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 航空稅務所所征稅項及照費，應按月連同單據報解財政部。

稅務處咨復以此項稅章與國際貿易有關應否先與外交部妥商，當由財政部抄錄章程，咨行外交部核議見復，外部咨復謂我國與各國通商，既因協定稅制，歷受鉅虧，正擬設法向各國提議，取消約定稅則，恢復關稅自由權，其航空運輸，在我國係屬創辦，為中外舊約所未及規定，自應另訂稅則，不受海陸通商約章之拘束，詳閱附送航空稅務章程，大致妥洽，惟本部對於該專章內各條間有意見之處，已分別簽註其上，相應檢同原送抄單，咨復查照，抑本部更有進者，在關稅自由權未獲得以前，凡新訂稅務章程，其稅率稍與海陸關稅則不符，即易致外人之責問，倘能避去稅務章程之名目，更改為運費章程，俾免藉口，似較妥洽云。

#### 附外交部對於航空稅務章程之簽註

第三條 查現在各國征稅，多用從量之法，以此從價課稅流弊較少，此項航空稅則，似應按照貨物性質，詳分種類等級，以從量課稅為主，從價課稅為副，擬請再加審核。

第四條 此項航空稅則，已作專章，其稅率應隨時審查情形酌行厘定，似不必於章程內明定修改年限自為拘束。

第八條 本條文內除照章納稅外一語，似應改爲除照本專章納稅外字樣，以期核實。

第十二條 此項航空稅則，已作專章，本條所載關於國內及輸出入之禁品免稅品並一切罰則，如擬分別照海關常關稅章所規定辦理，應酌爲仿行於本章程內分別規定，勿庸聲明適用海常各關稅章之規定。

財政部據外交部稱致函航空署，謂外交部對於原擬章程第三條所論，按照貨物從量課稅一節，核之本部原訂意義，所謂值百抽幾者，乃係按此標準規定稅率，並非專事估價征抽，將來逐貨編訂稅則時，仍是從量爲歸宿，不過於實行征稅後，遇有則例所不及備載者，須以估價辦法爲輔助，此條似無庸更變，至第四第八第十二等條所註各節，本部極表贊同，應即照擬修正，又原咨所稱，關稅自由權未獲得以前，擬避去稅務章程名目，改爲運費章程一層，所慮至爲深遠，惟此項名目，與航空條例草案有聯帶關係，應如何辦理，似應由貴署通知各院部處訂期飭令原派出席會議之員赴署討論，以資解決。航空署乃函知有關係各部處派前次與議航空條例人員，於十一月七日來署會議，交通部以程家穎一員因事不能前往改派技正宋建勳會同前派之徐洪、陳定保與議。

## 第五章 國民政府軍政部航空署飛行規則

國民政府航空署，曾制定飛行規則共六十七條，茲錄之如次。

### 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，不得由他方向起落。

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，將飛行情形詳細記

載。

第六條 飛行時飛行場應派醫官，及看護等人員，攜帶應用藥品器具，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，爲舵之動作方向，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 凡試驗發動機或將飛行之時，不得以機尾向棚廠或其他飛機放置。

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 發軌信號



一、飛機負責之機械士認爲可以發軔時，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 飛機初離地不高，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，不得作潛投下降。

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、丁形放置如十字形，即令飛行停止。

二、丁形放置如一—形即示在空中之他飛機發生障礙，當慎重降落。

三、丁形放置如一形即示場面發生障礙，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 凡欲超過同方向飛行之飛機，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，以免防害他機之動作。

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恃其讓路。

第二十九條 無論何時不得在房屋及樹林之上作穿躍之飛行。

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，即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，電門油門等關閉，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，不可使之驟然涼卻，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，並不得以大速度滾行。

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爲宜。

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 非經長官之允許，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 非經長官允許之搭客，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。

#### 第十一章 附則

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。

## 第六章 航空署擬訂航空禁航區域條例草案

第一條 凡指定一地區之面積，其上面之空間，禁止航空器飛航，謂之禁航區域。

第二條 凡一區域之禁航與解禁，均以國民政府命令公布之。

第三條 禁航區域，分左列兩種：

一、永久禁航區域。

二、臨時禁航區域。

第四條 左列地區，得定為永久禁航區域：

一、要塞。

二、軍港。

三、陸海空軍兵器製造廠。

四、尊嚴建築之所在。

第五條 左列地區，得定為臨時禁航區域：

一、戒嚴區域。



## 二、作戰區域。

第六條 凡軍政部及各地軍事行政最高長官認某地有禁航之必要時，得呈請國民政府定爲禁航區域，其解禁時亦同。

第七條 航空禁航區域內，除本國固有之軍事警察等用航空器外，其他任何航空器，非經國民政府特准，不得飛航通過。

第八條 航空器誤入禁航區域時，該地長官，應立即發射改變方向，或降落信號，令該航空器遵照改變方向或依第十條之規定降落。改變方向信號：白晝用白烟彈，黑夜用白星或白光彈，每隔十秒鐘一彈，連射三彈爲限，以白烟與白光爆炸處，先後之順序，爲應取之方向。降落信號：白晝用黑烟彈或黃烟彈，黑夜用綠星彈綠光彈，射法同前。

第九條 航空器誤入禁航區域，如自覺察或見發射前條信號時，應即任發左列遇險信號之一種，立即遵照改變方向或降落：

遇險信號：

一、用燄火燈連續發射白光數次。

二、用一種發音器連續發音。

第十條 航空器誤入禁航區域，於受降落信號時，亦即循所示方向，擇定最近之飛行場降落。前項降落之航空器，非經檢查並許可，不得離去。

第十一條 航空器誤入禁航區域，經該地長官發出信號三次，仍不遵照改變方向或降落時，得迫令降落，或射擊之。

第十二條 永久禁航區域，依附表之規定。

第十三條 本條例自公布之日施行。

永久航空禁航區域一覽表

區別名稱	省屬	禁航地帶	備
尊嚴建築	總理陵墓	首都	一公里
要塞軍港	葫蘆島	遼寧	十公里
			沿海地居險要，將來當劃為要塞。

青島

山東

五公里

該島本爲要塞，因於歐戰損毀，如加修葺，仍爲完固要塞。

煙台

山東

五公里

該處要塞，現爲海軍保管。

鎮海

浙江

十公里

現派有司令官駐防。

閩候

福建

十公里

現派有司令官兼防。

廈門

福建

十公里

派有司令官駐防。

虎門

廣東

十公里

派有司令駐防。

長州

廣東

五公里

派有司令駐防。

吳淞

江蘇

十公里

派有司令駐防。

江陰

江蘇

十公里

派有司令駐防。

鎮江

江蘇

五公里

沿江要塞，派有司令駐防。

江寧

江蘇

五公里

派有司令駐防。

東西梁山 安徽 十公里 舊爲要塞，現礮具多已毀棄。

湖口 江西 十公里 地極險要，礮多舊式。

馬當 江西 十公里 同上。

金雞坡 江西 十公里 爲長江門戶。

田家鎮 湖北 十公里 地居險要。

龜山蛇山 湖北 五公里

兵器製造廠 上海兵工廠 江蘇 五公里

石井兵工廠 廣東 五公里

漢陽兵工廠 湖北 五公里

濟南兵工廠 山東 五公里

鞏縣兵工廠 河南 五公里

金陵兵工廠 首都 五公里

太原兵工廠 山西 五公里

華陰兵工廠 陝西 五公里

瀋陽兵工廠 遼寧 五公里

大沽造船廠 河北 五公里

江南造船廠 上海 五公里

馬尾造船廠 福建 五公里

附註 禁航地帶，係指實地沿邊線向外擴張之距離。

## 第七章 臨時特許外國飛機飛航國境暫行辦法

- 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 入境及地點。

丙 來至地點暨飛往經過地方。

丁 出發及達到中國各地點，並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，發動機之式樣及馬力。

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，並不得於指定地點以外，自由升降，至該路線左右界線，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，暫定爲廣州之虎門長州各礮台，石井兵器製造廠，福州閩口砲台，馬尾船政局，上海及鞏縣兵工廠，吳淞砲台。

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，暨郵件及運載貨物，沿路經過人煙稠密地方，不得爲低度之飛行，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。

## 第八章 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





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。

九等		八等		七等		六等		五等	
乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲
級	級	級	級	級	級	級	級	級	級
二五	三〇	三五	四〇	四五	五〇	六〇	六五	七〇	七五
〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇

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。

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俾事實者。

(二) 在作戰時期工作特別努力經主管長官證明者。

(三) 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，得按其例假時期內加予應得薪額相等之勞績金。

#### 第六章 懲戒

第二十一條 機械士之懲戒除干犯軍律，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) 工作疏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) 屢受懲戒不知改過自新者。

(六) 私自兼營他項職業有礙工作者。

(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) 請假或續假期滿後一星期不銷假者。

(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) 在工作場所吸食紙烟者。

(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，在一星期以者外，

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，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 給例假二個月

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 恤養

第三十七條 機械士之恤養分左列三種。

(一) 養贍金。

(二) 慰卹金。

(三) 撫卹金。

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，依據下表給予養贍金終身：

服 務 年 限	養贍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，酌給慰卹金一

次，其金額以不超過原支三個月薪額爲度。

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，給予慰卹金外，並視其服務年限之長短，依照第三十八條之規定，給予養贍金終身，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，給予撫卹金一次，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，依照下表給予撫卹金一次，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 本章程自公佈日施行。

### 第九章 航空署統一全國空軍辦法

一 凡已辦航空之各省，或各部隊，應將其主管機關學校，航空隊之編制，及現有之航空隊數，學校數，技術人員暨學生人數，以及飛機之種類數量，機場，航站之地點數等，詳細情形，切實具報，以備查考，且備必要時之改編。

二 此後各地方政府或部隊，一概不得私置空軍機關及航空隊；其有需要空軍者，由中央酌視情

形調撥分配。

三 此後各地方政府或民衆法團，如有舉辦航空研究宣傳機關，航空運輸機關，航空教育機關，或航空製造機關者，應將其興辦之理由計劃，及經費之籌集等，呈經中央之核准，必要時，並須由中央派員前往主持，或指導之。

四 此後各地方政府或民衆法團，如須購置飛機，應以商用飛機及教練機爲限，不得購置軍用飛機；訂購飛機時，並須依照航空器輸入條例第二條及第三條之規定，分別聲請核准，請領護照。





## 結論

我國於民國十年間，曾由前北京政府航空署擬定航空條例草案一種，且幾經研究與審查，因內容未能妥善，旋即又告無形停頓。自國民政府成立後，航空事業已爲國人漸漸注意。除軍用航空積極謀擴充外，關於民用航空亦經次第開辦，此因訓政時期建設之一端焉。惟事業之建設，須貴乎有良法之維繫與保障，始能永久。航空立法，已爲今日時勢所必趨，不容再緩。就目前事實上言，更認爲有從速制定之必要，一則可以謀本國航空之發展，得以有所依據，再則可以提高國際地位，而人民對於航空之信仰力，亦可隨之增長，此所以國內航空法有請政府從速制定之必要也。

抑猶有進者，國際航空條約，於一九一九年十月十三日各國和會代表訂於巴黎，今已十有四年矣。我國當時雖亦曾加入爲會員之一，該公約即由顧維鈞氏代表簽字，惟政府因種種事故，延至

今日，尙未經批准，因而關於國際間一切航空權利，均未能享受，此固吾人所以引爲深憾者也。頃者歐亞郵航業已開通，此後國際間之往還，當倍形複雜，而外機飛入吾國境，亦年盛一年，領空之權，將莫由保障，吾國之空權，倘再被蹂躪，則中華民族恐無瞧類矣。吾人因有鑒於斯，乃有督促政府從速批准國際航空條約者，實爲吾國領空權之保障耳。

## 本書主要參考書

1. Fixel: Law of Aviation
2. Carl Zollmann: Law of the Air
3. Davis: Aeronautical Law
4. Hotchkiss: Aviation Law
5. 費哲民：國際航空公私法研究
6. 周 緯：國際公法
7. 彭學沛：國際法概論
8. 交通部：交通史航空編  
鐵道部：交通史航空編
9. 劉佐成：航空紀載彙編

本書主要參考書

航空法大要

10. 航空雜誌

11. 空軍

12. 廣東航空月刊

## 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)

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、巴國、厄瓜多國、法國、希臘國、瓜達馬拉國、海帝國、赫牙日國、抗都拉司國、意大利國、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、暹羅國、捷克斯拉夫國、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，惟保留另換代表簽約之權。

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

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

英屬南阿非利加洲聯邦代表 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

海帝共和國大總統代表 駐法全權公使辜耳保德

赫牙日君主代表 赫達

抗都拉司共和國大總統代表 派赴美國專使邦尼拉

意大利國君主代表 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斯基

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

捷克斯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。

爲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，而又格遵本約所定之規條，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，或爲公安起見，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，先期公佈，並知照其他各締約國。

#### 第四條

凡航空器誤入禁航區域空間時，一經自悟，應即按照附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。

### 第二章 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，並應格遵國際航空條約，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註冊國之國籍，或該公司之總理或主席暨三分二以上之董事，不同隸於該國國籍，或該公司不格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

凡國際飛行所用之航空器，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飛航員之勝任證書

#### 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，或認爲合法者，均屬有效。

#### 第十二條

凡航空器之駕駛長、響導員、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，或認爲合法者，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與准許狀，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，或認爲合法者，各締約國應一體認爲有效。

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，係由他締約國所發給者，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，其航空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。

所有國際航空間之航線，應得各該航線所經各國之同意，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，儘可勒激保證金；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，免於留難。

#### 第五章 航空器進航時其發軌及降落應守之規則

#### 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) 如裝置無電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內，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，其所徵之費，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

凡第二十八條所列之限制，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

締約國間得互定特別規約，遇有何等情勢，准警察及稅務所用之航空器，越飛邊境；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，直隸於國際聯合會之下。其組織如下：

下列各國即北美合衆國、法蘭西國、意大利國、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，並知照法國政府應立即召集開會。

本委員會之職務如下：

(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、第十六、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，自應徵集，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，自應徵集，並公布於締約各國；

(已) 凡有按照附款已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。

凡附款中各條款之修正案，按照各締約國代表數投票之總數，如得四分之三之表決，國際航空委員會即得修正之；——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，無論爲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，其他各締約國，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，無論其爲交戰國，或中立國，均不妨阻其自由行動。

### 第三十九條

本約之條款，應連用附款甲號至辛號，始爲定本；此項附款，與正約有同效力，並與正約同時發生效力，惟受第三十四條寅項之限制。

### 第四十條

爲規定航空條例起見，英屬各自治殖民地及印度，在本約內各視爲一國。

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

未經參與西歷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

凡參與西歷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，如非會員，在西歷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；如在西歷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；再由法國政府轉達其他各締約國，若請求國係國際聯合會會員，當即予加入；否則法國政府應知照各締約國，投票取決，其結果如何，由法國政府向各締約國公布之。

#### 第四十三條

本約於西歷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；再由法國政府通告締約各國。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；再由法國政府轉告簽約各國。締約各國之批准書，應長存於法國政府之檔案內。

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

當本約發生效力，法國政府應將本約抄錄一份，並證明無誤，分送和約內曾聲明擔任實行約內所載航空各條例之諸國。

本約係於西歷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，截至西歷一千九百二十年四月十二日為止。下列各全權代表，其全權文憑，案經查明，俱屬妥善；現將本條約簽押，以昭信守。本約係用法、英、意文合繕，斯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，巴特劉司基，柯司達，鄔倭德，夏倫，柏伊魯

國際航空公約一九二九年修正條文

附錄

一九二九年六月十日至十五日，國際航空委員會臨時會議，對於公約四十三款，加以修正或刪除者，凡八款。如下：

第三條 每一締約國可因軍事上治安上之關係，劃出禁區，禁止另一締約國之飛行器通過其間，但必能對本國飛行器實行同一之禁令者，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圓，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，飛過其國境，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（此條原列第二章之第一條，現應改為第一章之最後一條，因第一章論原則，第二章論國籍也。）

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，不可有損本公約規

定之權利又不可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。

第七條 飛行器之登記，各按其國之法律與章程，而遵守之。

第十五條 第一項之後，第二項之前，加入下列一項。

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，在事先有核准權。

第三十四條 關於各國列席代表之人數，修正如下：

每締約國，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；惟除有列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，應由委員會約定之。

第三十七條 第一項修正如下：

若兩國間或若干國之間，對本公約之解釋，有爭論時，則取決於海牙國際公斷法庭。第一項之後，加一項如下：

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會斷決之。

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，而即加入該會為會員。

第四十二條 刪。

結尾之約文 本公約以法英意三文制定之；遇有疑義，應以法文為準。

說明 上列各修增條文，係摘自駐法公使所呈國際航空委員會臨時會議報告。

## 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、墨西哥國總統、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、布加利國王、愛沙尼亞國元首、拉特維亞國元首、立陶宛國總統、委內瑞  
辣國總統、南斯拉夫國王鑒於國際航空運輸，應用文件，及運輸人責任，有劃一之必要，於是即派全權代表，議決并簽定條約如下：

## 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運送企業，亦適用之。

(二) 本條例所謂國際運輸，係指凡運輸之起點與終點間，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) 有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。并議定合同，聲明不因完全在同一協約國領土，或保護國，或主權施行地施行，而失去國際性質。

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。

(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) 載運旅客時，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，但以免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，運輸人若載運旅客不給客票，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，由旅客自行着管外，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；

附錄

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，係依照本條例之規定；

壬 不帶行李單，行李單不合格式或遺失時，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，證書不合格式或遺失時，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，與貨物同時交付。

(二) 第一份書明『存運輸人』，由寄物人簽名。第二份『存收物人』，由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；

附錄

- C、運輸簡章，惟運輸人於必要時有修改權，但以免國際運輸性質爲限；
- 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（I）及（Q）款者，無權享受本條例所定免除責任或限制責任之利益。

第十條 （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。

第十一條 （一）航空運輸書為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為憑。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，始足為憑。

第十二條 （一）寄物人為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，可中止其運輸，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，或不能達到時，寄物人之權利，仍舊存在。

第十三條 (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，迨應付總數付訖，及航空運輸書所載條例均履行後，要求運輸人交付貨物。

(二) 除有另約外，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者，收貨人對於運輸

人得行使運輸合同內所訂之權利。

第十四條 寄物人、收物人，祇須履行運輸合同之要點，不論爲本身利益，或對於利益，可行使第十二條第十三條條文之權利。

第十五條 (一) 第十二、第十三條，及第十四條之規定，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。第十六條 (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

第十七條 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。



第十八條 (一) 已經登記之行李或貨物，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機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。

第十九條 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。

第二十條 (一) 運輸人如能證明自己其貨職員曾盡避免損害，或係不可抗力時，可不負責賠償之責。

(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。

第二十一條 運輸人如能證明係因徒故意傷害，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。

第二十二條 (一) 運輸旅客時，運輸人對於每一旅客之賠償，以十二萬五千佛郎爲限，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蘭姆二百五十佛郎爲限。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。

第二十三條 凡避免或限制運輸人責任之契約，比本條所規定更輕者，一概無效。

第二十四條 (一) 遇第十八第十九兩條之事發生時，其責任祇限於本條例之規定。

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

權。

第二十五條 (一) 如因欺詐而致損害，或依該管法庭所適用之法律，認為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。

第二十六條 (一) 行李貨物經收物人接受無異議者，即認為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，概不接受，惟運輸人犯欺詐行為時，不在此限。

第二十七條 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。

第二十八條 (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，或經理合同之商號所在地，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。

第二十九條 (一) 關於責任案件，應自物貨到地日，或航空器應到之日，或制止運輸日起兩年內，提起訴訟。

(二) 計日方法，由受理法庭定之。

第三十條 (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份之經營運輸人起訴，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

第三十一條 (一) 凡一部份航空，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，本約并不禁止將別種運輸方法載入航空運輸書。

#### 第五章 總結規定

第三十二條 各當事人於損失未發生前，依據他種法律，或變更裁判手續，而訂定之一切運輸合同條件，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。

第三十三條 本條例并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。

第三十四條 凡在經營定期航空線之航空企業，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。

第三十五條 本條例所謂日期，係括星期及休假日計算。

第三十六條 本條例係用法文，祇一份，存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。

第三十七條 (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。

第三十八條 (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。

第三十九條 (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。

第四十條 (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份之屬地、或保護國、或主權達到地。

(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份後，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，可分別爲其屬地、保護國、或主權到達地全部或一部，對於本約宣告退約。

第四十一條 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，并應照會波蘭政府，由該政府預備下次會議各項手續。

本約於一九二九年十月十二日訂於波京，簽約期至一九三〇年一月三十一日止。

(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。

## 德國航空條例

一九二二年八月一日德國國會通過之航空交通條例。

### 第一章 航空交通

#### (甲) 航空器與飛行員

第一條 航空器之翱翔空際，除不受本條例及對其實施時頒佈之命令拘束外爲無限制。

條文中所謂航空器者係指飛機、飛艇、氣球、飛鳶與其他類似在空際活動之航空器具而言。

#### (1) 航空器之註冊

第二條 凡經德國航空器註冊後之航空器得在德國境內飛行。



註冊手續祇限第三條批准之航空器，並須絕對爲德國國籍財產，上述國籍係指公共商業公司與有限公司，其各個負責人員均爲德人，以及他種商業公司註冊團體與法人，國內須有住址者，至於股份有限公司，亦僅限定其各個負責人員爲德人者始可。

凡註冊之航空器應具國籍標誌，其採用樣式，由政府規定之。

如航空器不合第二條第二節所規定者，得即撤消其註冊享有權。

(2) 航空器之核准

第三條 航空器如一經核准後，得准飛行，其許可之限度，當以該航空器能滿足飛行安全之要求方可。核准後全國有效，並予以適航證書；倘該航空器有不能滿足飛行安全要求時，當即撤消之。故對該項證書，隨時有收回之權。

(3) 飛行員之勝任證書

第四條 凡合於法定手續駕駛，或使用航空器者，自須先經許可，許可之證明，得給以勝任證書爲憑。

凡在演習或考驗飛行之際，其教官或指導者，即爲當時之駕駛或使用航空器者。如該請求者，其能力經證明後，並滿足二十一歲年齡，得駕駛飛機，滿足二十五歲年齡，得駕駛飛機，且無事實，足證該請求人有何不合駕駛或使用航空器處，得予以勝任證書。

倘得保護人之同意，即使該請求人年齡祇有十九歲時，而其能力經確認後，亦得予以勝任證書；經許可後，全國有效。

倘事實證明該有證書者，對於任用或駕駛航空器，有不合宜處，當即撤消之。故對該項證書，隨時有收回之權。

第五條 第二條第一節第三條第一節第四條第一節對於航站內僅爲航空器飛行參加工作之人員不生效力，其餘第二條第一節第三條第一節第四條第一節例外之規則，政府得隨時頒佈之。

第六條 凡欲爲營業造成飛行人員者，須先得許可。

如請求人之能力，經考驗確實後，而無事實，足證該請求人對於開辦飛行學校有何不合法之

處，得予許可。

倘一經事實證明該飛行學校，確有不合法處，得即撤消之。

(乙) 航空設置

第七條 航站祇經政府及聯邦中央機關或航站主管機關之共同許可，始准設置，或保留之。

倘經事實證明該航站或預擬之場所，確有不相宜處，得批駁之，或設其後事實證明該站設施確有窒礙時，亦得撤消其許可。

上列各條對於國有公共設置之航站，則不發生效力。

第八條 規定之航線與航站同。

第九條 凡爲航站內航空警察所需之房屋地皮等，應由該企業人無代價的妥爲準備及保存之。

第十條 民法中營業條例第二十六條法規，對於航站，亦發生效力。

此項條例，即無營業性質，而爲公共利益設置者，亦屬有效。

(丙) 航空企業與航空展覽組織

第十一條 凡爲營業應用航空器運輸旅客物品之企業，爲航空企業，爲競爭及好奇之共同組織，而有飛艇、飛機、或氣球參加者，爲之航空臨時展覽組織，均須先得許可。

一 對於航空企業，與航空臨時組織，其空航區域，僅限於一聯邦者，應由聯邦中央機關，或該主管機關，向政府呈報批准之。

二 對於航空企業與航空臨時組織，其航空區域，包括若干聯邦或及外國者，應由政府向各該聯邦主管機關咨詢明白後批准之。

三 對於氣球之臨時展覽組織，而在該聯邦內舉行飛行者，卽由該聯邦之中央機關批准之。如認爲無必要時或事實證明上項舉動對於公共安全與秩序有妨礙時，而呈請許可，得批駁之。

嗣後確有上項事故發生撤消之，如該企業人應用未經註冊之航空器，則根本不能允許之。

上列各規則，對於國有爲公共利益設置之航空企業或航空組織，則不生效力。

航空企業具有飛航計劃之公共設施，依郵政局之要求，每次飛行時，得以相當之代價代爲運

輸郵件，並根據雙方之需要，以定職務之範圍，倘其間有爭執發生時，應由交通部長與郵政部長裁決之，至於運費之高低，亦如上述同樣處置之。

(丁) 交通規則

(1) 降落限制

第十二條 航空器除必要時祇准在航站內及城市外，僅無垣牆之基地或水面上降落，對於其他各種區域基地或水面得頒佈降落禁令。

凡為航空器飛行之工作人員，對航空器主及飛行員個人，應向檢驗者報告，飛行員及器主經確認後，檢驗者對於航空器之繼續飛行或運送，不得妨礙之。

第十三條 相當之區域得暫時或永久對於空中交通，完全或在相當高度封鎖之。

第十四條 航空器在空航時，對於兵器、鎗彈、炸藥、毒氣、信鴿、攝影器具以及無線電器具之運輸，事前須經國家機關之允許方可。

(戊) 沒收

第十五條 遇公共需要時，因航空關係，倘執業與主持者不能得相當調解之際，所有土地及土地之上賦予權，得以相當之代價取沒收方法剝奪之或限制之，對於航空地界之界誌，亦得限制之。

倘國家法律未經頒佈前，得適用聯邦法律施行。

第十六條 國家對於航空企業或財產或以航空器運輸旅客貨物之建築使用權，得以相當之代價收回之，其細則由國家法律規定之。

自一九二二年四月一日後所議決或決定之法律是凡有關取消與限制或妨礙國家接收權處者，在國家方面，仍不發生效力。

(己) 普通規則

第十七條 政府經聯邦代表許可及國會之議決，得頒佈下列各條。

- 一、對於第二條至第十五條與第二十九條之實施條例。
- 二、對於越過國界或稅界飛行之條例。

三、其他保護公共秩序及安全所需航空器之交通條例及營業條例。

四、關於協助航空事務召集之航空參事會組織條例，聯邦政府經國家政府之介紹得請用航空參事。

第十八條 對於根據第二條與第四條至第七條及第九條與第十一條第一節至第三節主管機關之議決案，如不妨礙該機關暫時執行計劃權限時，得提起行政訴訟；倘不能成立時，或根據第二十條及第二十一條營業條例，提出抗議書。反對根據第十一條第五節第三款之議，得自出後兩星期內，向國家經濟法庭提起訴訟。

## 第二章 賠償責任

第十九條 航空器在飛行之際，倘遭不測，致傷害人命或損傷人體或健康或損壞物品時，當由航空器主負責賠償之。

如其人未經航空器主之同意，則器主賠償責任，當由其人自負之。倘使用航空器發生事故，仍由器主之過失，則賠償責任仍由器主負之。

第二十條 倘遭損害時受傷者亦有過失，則照民法第二百五十四條辦理；至損害物品時，則物主之過失與受傷者等。

第二十一條 受傷殞命時，應賠償之損失，可包括醫藥費，及被害人因此所受之資產損失，致使其抱病時喪失或減少其生產能力，或致生計困難，或增加各種需要等等，此外埋葬費用，亦應由負賠償者任之。

如被害人當遭不測之際，與第三者在法律上有一種維持其生計之關係，倘因此負責者受害殞命，不能繼續享有時，則負賠償者應如死者所預計之年齡繼續負擔其維持生計之責任，祇要第三者當遭事故時的確成立，可不必待已產生。

第二十二條 身體或康健受傷時應賠償之損失，可包括醫藥費，及受傷人因此所受之資產損失，致使因受傷之故暫時或永久喪失或減少其生產能力，或致生計困難，或增加各種需要等等。

第二十三條 賠償人應負擔者（一）如某人殞命或受傷時僅負至二萬五千馬克國幣之一次恤金，或每年恤金一千五百馬克國幣；（二）如多數因同樣情形，致遭殞命，或受傷時，除不妨



礙本條例第一款所述，總共僅給一次恤金七萬五千馬克國幣，或每年恤金四千五百馬克國幣；（三）如物品受損時，則共給一次賠償五千馬克國幣，如多數照此項情形根據第一節第一款與第三款賠償過巨，或在第二十一條第二節之間接維持，根據第一節第一款應負之賠款即第二款與第三款之最高額，則應將各個賠償，照總數與最高額比例，減少在經濟情形變更過巨時，政府經聯邦代表之贊同，得將第一節所列數額，另行規定之。

第二十四條 對於喪失或減少受傷者生產能力，以及生計遭困，或需要增加所有損失賠償，根據第二十一條第二節對第三者應負之損失賠償，均於將來予以現金。

普通民法第八百四十三條第二節至第四節，與民事訴訟法第七百零八條第六款均同樣有效。

民事訴訟法第八百五十條第三節對於受傷者應得現金，及第八百五十條第一節第二款對於第三者應得現金，亦同樣有效。

如賠償人之資產狀況極形惡劣，則當事人在判決現金時，得請求追加保證或增加額數，此項

規定，在民事訴訟第七百九十四條第一款第二款及第五款負債類，同樣生效。

第二十五條 如要求賠償人自覺察賠償人之個人及其所致之損失後，根據第十九條至第二十

一條，兩年內，要求賠償，得認有效，對於普通可延長至出事後三十年一節，應毋庸慮。

倘賠償人與要求賠償人之間，對賠償損失之討論，尙未決定時，則生效期限爲阻礙，直至兩造間一造終止討論時，再行算起。

其餘對於生效期限，均根據民法普通條例施行。

第二十六條 如要求賠償人自覺察賠償人個人及其所致損失後，至遲三個月，尙未能證明其出事情形，則喪失其根據，此項條例之享有權，倘其證明因故停滯而又非請求賠償人所能代表者，或賠償人在此期限對失事情形，別有所知，則請求人應享權之喪失，不能成立。

第二十七條 如一種損失經多數航空器所致而器主復須第三者負賠償損失責任者，則器主間賠償之範圍與義務，均應視當時情形如何而定；尤著者在研究某一航空器所致之損失，較他一航空器超過之程度如何。

如該項損失，祇由其中一航空器主所致，而使其餘受累；則受累人得向其一人聲訴負責。

倘除器主外尚有他人對於損失應負責者，則本條例第一節亦同屬有效。

第二十八條 凡國家法令內涉及航空器飛行時所致之損失，應由器主或廣義的應用者，或駕駛者，或別一人負責之條例，對此不受影響。

第二十九條 爲保障賠償損失要求，航空器主在批准之前（第三條）與航空器企業之航站經理，以及臨時之航空組織經理人，在邀准之前，訂立一明定保險數目，或先存現金，或有價證券，以充保證。此種情形，倘主持者或企業者，爲國家及聯邦時，則不適用之。

上項條例，爲滿足損失賠償要求所應用者，

一、倘存款人宣佈破產時或中止付款時。

二、如存款放棄其企業時。

如保證金因補賠償損失需要減少，或用罄後，則在一個月內，根據需要，仍應着存款人，補足原數；如企業取消，經四個月後，得退還保證金，請求款額，祇限於除償還損失賠償外之餘金，倘能

確實保障以後，無任何損失賠償發生時，得在限期內要求退還。

第三十條 在民事訴訟內，有根據本條例提出請求之起訴，或反訴其最後法庭之討論與判決，即實施法第八條對於裁判構成法之意義，得向大理院呈明之。

### 第三章 違背交通條例處罰事項

第三十一條 凡有違背本條例維持公共秩序與安全之飛行及交通所頒佈之規則時，得受罰金或拘留之處罰，並須於據別種處罰條例，無有較嚴於此者爲限。

第三十二條 凡犯左列之一者，得受拘禁處罰至兩年及罰金，或其中之一種。

- (一) 倘有人故意駕駛航空器應註冊者而不註冊或迄未註冊者。
- (二) 倘器主應註冊者（第二條）而不註冊或迄未註冊之航空器，轉給第三者應用。
- (三) 倘有人駕駛或應用航空器未經許可者（第四條）或已撤消者。
- (四) 倘有航空器主將航空器，由可以允許之人（第四條）駕駛或應用，但無勝任證書或已經撤銷者。

(五) 倘有人未經批准設置或保留航空站，或經營事業，或舉辦航空展覽，或強不合資格之人，受飛行員之訓練者。

(六) 不履行第十二條第二節第五款應盡之責任。

凡無意違犯第一款至第五款，應予以至少三個月限期之監禁，或罰金，或拘留之處罰。

第三十三條 凡傷害人命，而故意損傷航空器及毀壞之，或竟使之無用，或不足靠，或故意使航空器之航行，由錯誤信號；或其他方法損壞之，則應處三個月以下之監禁。

即未成事實而屬試驗性質者亦應受罰。

如因事故使人遭身體重傷（國家處罰條例法典第二百二十四條）或致殞命，則應受監獄之處罰，在較重情形時，處六個月以下之監禁。

倘上述行爲之一種，因無意所致，則科以六個月之監禁或罰金或其中一種處罰，如因此致傷人命，則至少不得在一個月下之監禁。

第三十四條 本條例第二節之規則，於一九二二年九月一號起發生效力。

## 九條限制

一九一九年凡爾塞和會條約第一九八條，主旨在消滅德國空軍勢力，該條曾云德國不能有陸軍及海軍航空。一九二一年協約國最高會議，由專家之建議，定此九條限制，使德國不能藉提倡民用航空爲名，隱作空軍之建設。然而此種條例，如儘量推行，則世界民用航空事業，俱受阻礙，且適足以驅德國之和平派爲仇視派，此項限制，已於一九二六年夏滿期云。

凡航空器之超過下述限度者，俱視爲軍用航空器，因之視爲軍用品：

### (甲) 重於空氣之航空器

第一條 單座航空器之過六十馬力者，作爲軍用航空器，因而視爲軍用品。

第二條 凡航空器之不藉駕駛員而能飛行者，作爲軍用航空器，因而視爲軍用品。

第三條 凡航空器之有武裝者，有任何保護武器如槍、魚雷、炸彈等類者，俱作爲軍用航空器，因而

視爲軍用品。

第四條 油閘開足時之最高頂點爲四〇〇〇公尺。發動機之有接壓器者，作爲軍用航空器，因之視爲軍用品。

第五條 油閘開足時在二〇〇〇公尺之最高速度爲每小時一七〇公里(170 km. h.)，其時發動機已開足至其最大馬力。

第六條 最多之滑油及燃料量(最佳之航空汽油)每馬力不得過  $\frac{800 \times 170}{V}$  gramme 公分，  
V 爲機器在二〇〇〇公尺高度開足時之速度(km. h.)。

第七條 凡航空器之有六〇〇公斤以上之活載包括飛行員機械員及儀器在內，——即使滿足第四、五、六條限制——亦作爲軍用航空器，因而視爲軍用品。

(乙) 氣艇

氣艇之容量超過下列限度者，作爲軍用航空器，因而視爲軍用品：

1. 硬式

三〇、〇〇〇立方公尺

2. 半硬式

一三、〇〇〇立方公尺

3. 軟式

一〇、〇〇〇立方公尺

第八條 工廠之製造航空器材者，必須註冊。航空器、飛行員、學生之註冊，悉依一九一九年十月十三日國際航空會議所定。此項名單須由擔保委員會處置。

第九條 航空發動機及附件不得超過民用航空之需要，擔保委員會可酌定其限度。

#### 概論

上述限制，擬每二年修改一次，以考慮航空事業之進步，有否使此項條例修改之必要。

## 美國民用航空法之研究

美國航空向分隸於海陸軍部，一九一四年七月十八日議會通過於陸軍部增設航空隊；一九一七年十月一日設立航空器監理委員會，以應付歐戰時航空器之供應，於休戰半年後取消。一九



二二年七月十二日准海軍部設立航空處，一九一七年三月三日議會准郵政部從事航空郵政之試驗，而於民用航空久無統一辦法。聯邦與各邦政府之權限不清，且值戰後航空事業收縮，除一部份單獨之團體，用戰時餘剩之舊機，從事營業外，政府并無獎勵及取締之法。有識之士感然憂之，醞既久，至一九二六年五月二十日，議會始通過「航空商務法」計十四條，其內容約述如下：（原文甚長茲擇要譯意）

### 一 主旨

本法主旨在鼓勵及管理航空器於商務上及他種之應用。

商務包括人物運輸之全部或一部份僱用航空器者，或用航空器推行業務者，或於執行業務時用航空器以資交通者。

### 二 提倡商務航空

商務部長有提創商務航空之責：如（甲）鼓勵建設航空站、民用航線及他種飛航設備；（乙）向農務部長建議氣象建設事宜；（丙）研究航空事業現狀及發展方法而報告之；（丁）航空學

術研究由所管標準局擔任；（戊）記載及研究本國航空出險原因；（己）與外國航空機關交換智識。

### 三 管理權

商務部長有下列之管理權：（甲）准許航空器登記註冊；（乙）甄別航空器等級及發給適航證書；（丙）航空人員定期之檢查；（丁）航空場站及他種設備之檢查及甄別；（戊）訂立航空交通規則；（己）取消或停止發給各項證書之權，但被處分者須有機會公訴。

### 四 空間保留

爲國防或公衆安甯起見，總統可明令保留某處空間之權。

### 五 飛航設備

（甲）郵務部長可與商務部長會商將郵務部之航空設備，移交於商務部；（乙）商務長有建設民用航線航站各種設備及發行航空地圖之權；（丙）國有之航空設備由主管機關之許可，得開放公用；（丁）各主管機關得於場站發售汽油等材料，其收入須呈報之；（戊）氣象局長由

農務部長之指導，須供給航空氣象報告；（己）陸軍部長可指定軍用航線，不歸此法限制，商務部長可指定軍用航線爲民用航線。

## 六 外國航空器

（甲）議會宣言美國有完全之領空權，外國軍用航空器非經外交部長（即國務卿）特許，不准入美國領空；（乙）外國民用航空器依本法限制；（丙）如外國政府與美國有交換條件者得許其民用航空器飛航，惟不能營業。

## 七 現行法令與對外通商之應用

（甲）美國海上交通法中之「運輸具」不包括水飛機及他種航空器；（乙）財政部長有權指定外國民用航空器入境場所及稅務衛生檢驗辦法；（丙）商務部長有權酌量應用運輸具進口及卸貨等辦法於民用航空器；（丁）勞工部長有權指定外國人乘航空器進口之地點及應用移民律辦法。

## 八 商務次長

商務部增設次長一人專管航空（甲）定相當管理法（乙）根據議會預算購置一切（丙）發行工作報告法規等等（丁）購置飛航設備及航空器（航空站不在內）。

## 九 定義

（a）美國國民；（b）美國；（c）航空器；（d）公用航空器；（e）民用航空器；（f）美國航空器；（g）航空站；（h）備用降落場；（i）飛航設備；（j）民用航線；（k）飛行人員。

## 十 可航空間

可航空間爲本法所定相當高度以上之空間，依本法與外國商務航空之自由。

## 十一 罰則

（甲）犯下項情形者爲違法：（1）在保留空間（禁航區域）飛航者；（2）未經註冊而飛航者；（3）用無適航證書或違反證書所載條件之航空器飛航者；（4）無飛航員勝任證書而飛航者；（5）違反空中交通規則者。

(乙) 犯以上情形或稅務衛生移民等律者罰金五百元，商務財政勞工各主管部長得酌減免之。

(丙) 航空器被押手續。(丁) 塗改偽造各項證書者，罰金一千元以下或監禁三年以下或兼罰金監禁。(戊) 故意妨礙飛航用假信號或毀壞真信號或未經許可濫用信號者，罰金五千元以下或監禁五年以下或兼罰金監禁。(己) 各項罰金須向財政部報銷作為雜收。

## 十二 分開性

本法之一部份如被認為與憲法抵觸，因而失效時，他部份仍屬有效。

## 十三 實行時期

本法自通過公佈後，實行罰金規則俟通過後九十日起實行。

## 十四 簡名

本法簡稱為「一九二六年之商務航空法」。

## 美國商務航空條例（一九二六年十二月三十一日起實行）

按此條例，常由商務部航空署修改，茲就一九二六年所佈者，摘譯原文，共六章八十九條。

### 第一章 航空器執照

第一條（執照法）『商務航空』等定義。

第二條（法律應用範圍）

第三條（美國航空器）

第四條（各洲航空器）經主管機關之要求，商務部長可檢驗甄別其航空器。

第五條（外國航空器）交換條件及禁止營業。

第六條（執照先決條件）註冊及適航。

第七條（註冊之義）正式由商務部長，認為屬於美國之航空器。

第八條 (註冊先決條件) 主人爲美國國籍及未在他國註冊。

第九條 (適航法) 商務部長評定航空器之適航，……………

罰則 (參觀商務航空法) )

第十條 (適航之義) 適航者，適合本章最低限度之謂。

第十一條 (適航因數) 斷定適航與否，應有下列考慮。

(A) 機翼、副翼、尾翅組、機身連發動機架、及落地架之構造力量。

(B) 坐艙、房艙、操縱系之排列。

(C) 發動機及其裝置。

(D) 設備及儀器。

(E) 螺旋槳。

(F) 零件。

(G) 材料及工作。

(H) 飛行特性品質。

第十二條 (適航之必須構造力量)

(A) 分類 爲判定構造力量須要起見，飛機依其總載磅數分爲若干等：

第一等 二千五百磅以下；

第二等 二千五百磅至四千五百磅；

第三等 四千五百磅至七千五百磅；

第四等 七千五百磅至一萬三千五百磅；

第五等 一萬三千五百磅以上。

(B) 機翼構架分析及載率 機翼構架之分析，須有高低衡角及反機各種情形，新機之最  
低載率爲：

等級	高衡角	低衡角	反機	俯衝
一	六·五	四·五	二·五	二·〇



	二	五・八	四・〇	二・二	二・〇
	三	五・二	三・六	二・〇	二・〇
	四	四・八	三・三	一・八	一・八
	五	四・〇	二・八	一・六	一・六

(C) 副翼及尾翅組力量 固定及活動操縱面新時,應能任下列載重:

副翼及橫尾翅

等級 昇降舵

直尾翅及方向舵

每方呎磅數

五	四	三	二	一
一	二	二	三	三
五	五	〇	五	〇

較橫者少二五%

(D) 操縱系力量 操縱系之設計,應使駕駛桿,至少能任前後三百磅橫向一百五十磅之力,輪盤駕駛時輪邊正切線方向之力二百五十磅,足踏或舵上之力三百磅;假定各種力量,加

在駕駛員尋常用力各點位置。設各種操縱面上之最大力，因連接方法及面積分配之關係，不能達上述限度時，則操縱系之設計，包括曲柄鋼繩滑車桿輪舵版等，應能任較本條（C）節所定力量大百分之二十五之力。

（E）機身力量 機身之設計

（1）高衡角動力平衡時，載率與機翼同；

（2）低衡角動力平衡時，載率與機翼同；

（3）能受本條（C）節直尾翅方向舵上之力；

（4）三點及水平落地時載率為：

第一等 六·五

第二等 六·〇

第三等 五·五

第四等 五·〇

第五等

四·五

(5) 機頭仆地 苟起落架之構造,不能保機頭之不仆地時,機身前部,應能受仆地時之力;假定仆地時,機輪與螺旋槳殼,或其他頭部先著地,總載集中重心,重力與他面成垂直,載率應與三點落地時相同。

(F) 起落架之力量 起落架設計時,應假定總載一·五倍之力,由任何一方,橫加於一輪之軸,新造時應與機身在落地時之載率相同。又起落架之裝置,須能於飛機滿載推力線成水平時,由下列高度跌下,震動全由主要機輪吸收,不致損壞。

等級

跌下高度吋數

一	二四
二	二二
三	二〇
四	一八

(G) 零件力量 零件力量應與其加入之主要部份相同。

### 第十三條 (發動機須要條件)

(A) 發動機須裝有：

(1) 火牆或相當防護設備，使發動機部份着火時，與飛機他部隔離。凡一切管線穿過火牆者，須有相當套墊。

(2) 化油器進氣管，須通至機身之外，且須妥為濾滲。

(3) 多發動機飛機上之油閘及點火開關之排置，須可使各機能單獨或同時操縱。

(4) 發動機間，須能相當通風。

(5) 非經商務部長特許，不准用氣壓輸燃料法。

(6) 載客及供僱用之飛機，須有適當之備用油箱或有相當之裝置，於油料缺少時，警告

駕駛員。

(B) (1) 新設計之發動機，必須在試驗架上試過五十小時以上，至少五小時，須開足油閘，試驗報告須呈商務部長。

(2) 上述試過之發動機同樣新造者，須在試驗架上，試過二小時以上，至少半小時須開足油閘，而後可裝上飛機。

(3) 發動機藏過一年以上，非經依公認安全方法修改之後，不准裝上飛機。

(4) 修改之發動機至少須開足二十分鐘後，始可裝於載客受僱之飛機。

第十四條 (設備及儀器) 飛機上所須之可用設備儀器爲：

(A) 設備 (1) 商務部長認爲可用之滅火器，房艙式飛機之載客受僱者，至少有一能被乘客取到之移動滅火器；(2) 載客受僱飛機，須有救傷器材；(3) 開艙式之載客受僱飛機，須有保險帶或相當設備。

(B) 儀器 (1) 發動機之轉速表；(2) 如用油壓制時，須有油壓表；(3) 水涼式發動機須有水温表；氣涼式有油温表；(4) 高度表。

第十五條 (螺旋槳)

(A) (1) 螺旋槳當飛機水平時，至少離地有六吋餘隙，(2) 多發動機飛機之外面螺旋槳端與機身各部間須有三吋以上之餘隙；

(B) 螺旋槳須均衡木製者，不能有露開之膠縫；

(C) 螺旋槳之式樣，須經商務部長許可。

第十六條 坐艙房艙操縱系之構造

(A) 坐艙須用(1)相當之通風，(2)尋常飛行時適當視線，(3)相當保護駕駛員及乘客以免螺旋槳破裂之危險；

(B) 載客飛機房艙至少有二個出口；

(C) 載客飛機如有雙桿駛駕者，應使乘客不得妨礙航向。

第十七條 (材料及工作) 飛機及發動機所用材料，必須適合標準及用途，工作須良好。

第十八條 (水飛機水上適航性) 水飛機與兩棲飛機，必須水上適航。

第十九條 (飛行試驗之公式) (A) 除依 (B) 節指定外, 除水飛機以外之飛機不論在本條例公布前後製造者, 須合下列公式:

$$1. \frac{\text{總載}}{\text{馬力}} \times \frac{\text{總載}}{\text{面積}} < \frac{200}{30}$$

$$2. \frac{\text{總載}}{\text{馬力}} + \frac{\text{總載}}{\text{面積}} = \frac{200}{30}$$

(B) 如飛機計算時, 超過上述限度, 則須經下述試驗:

(1) 一千呎內離地;

(2) 離地後第一分鐘之直昇, 速度至少為每分鐘二百五十呎;

(3) 落地後不藉外力幫助在機輪初著地處一千呎內停止。

試驗時之標準為空氣密度  $0 \cdot 07635$ , 又風速在十哩之下。

第二十條 (製造人之號數及日期) (修改人亦然)

第二十一條 (製造人飛機之許可證) (A) 請求 (B) 附帶報告 (1) 三面細圖尺寸氣

動力及他種特性及各種荷載時之均衡圖，(2)發動機及其裝置說明連圖案，(3)機翼機身發動機架起落架尾翅組之說明材料圖畫及主要圖案，(4)應力分析圖連主要技師之簽字。以上報告須宣誓絕對確實，部中人員當代守秘密。(C)樣子試驗及檢查。(D)許可證條件期限——每季報告。(E)更動——須經部長許可。(F)製造人之宣言書——售機時之宣言書格式。

第二十二條 (航空器執照之請求) 填商務部之請求書，誓須確實。

第二十三條 (有製造許可證之航空器執照) (A) 請求人資格適合條例，製造人附有宣言書，曾經樣子試驗及檢查，及第二十六條 (A) 之飛行試驗；(B) 製造人先領執照，以九十天為期，可移交買主，此執照可展限九十天，祇要商務部長認為航空器與領照時情形相同；或 (C) 請求人資格適合條例。又 (1) 附有製造人宣言書及飛行試驗證，(2) 航空器裝好齊全，由自動能力飛至買主處者，不必再經試驗及檢查。

第二十四條 (無製造許可證航空器之執照) (A) 報告；(B) 飛行試驗。



第二十五條 (特種飛機之執照) 賽速機試驗機等另有格式。

第二十六條 (飛行試驗) (A) 普通飛行半小時開足馬力, 以驗安定性。(B) 靈敏試驗, 繞相距一千五百呎之二標桿, 上空八百呎空間, 作五個 8 字, 高度相差不得過二百呎; 半徑限度爲 (1) 總載四千五百磅以下者不過五百呎, (2) 總載四千五百至一萬三千五百磅者不過七百五十呎, (3) 其他飛機不過一千呎。請求者須供給飛行試驗人員, 但部派檢查員, 認爲必須時, 可自駕作一部份之試驗。

第二十七條 (適航試驗地點) 時間地點, 由商務部長指定。

第二十八條 (執照內容) 一年一換, 證明飛機發動機式樣及總載, 於適合本條例時發給之。

第二十九條 (有執照之航空器之出售) 將售時, 售主須報告商務部長, 得主須另填轉售證, 舊執照於出售日後一個月作廢, 如其時得主尙未填轉售證者, 須依請新執照條例, 另請執照。

第三十條 (執照續領) 執照滿期後, 經商務部長認爲航空器適航, 主人資格適宜, 得續領一年。

第三十一條 (請求取消執照) 主人請求時, 商務部長可取消執照。

第三十二條 (法律取消執照) 觀商務航空法第三條 (f)。

第三十三條 (取消或停止執照之根據) 航空器執照, 可依法取消或停止之。如 (A) 違反商務航空法或管理條例; (B) 不作定期報告; (C) 僞述; (D) 所用發動機, 不依執照所指定或商務部長之許可; (E) 修改發動機後, 不經適航試驗; (F) 修改飛機後不經適航試驗。

第三十四條 (交出執照) 執照須帶在航空器內, 隨時由乘客及官長檢查航空器, 不適航時, 須取出; 經取消停止時, 須繳回商務部長。

第三十五條 (氣艇氣球之執照) 另有特別命令。

第三十六條 (飛機之定義) 本章所云飛機, 包括水飛機而言。

## 第二章 註冊與未註冊飛機之標誌

第三十七條 (標誌法) 由商務部長定之。

第三十八條 (政府及特種航空器之標誌) (A) 政府航空器之標誌, 與各管機關商定之; (B)

賽速及試驗飛機，另有指定特別符號。

第三十九條 (註冊航空器之標誌) 標誌爲數目號碼，冠以羅馬字；(A) C爲商務飛機；(B)

S爲州有飛機；(C) P爲其他飛機。

第四十條 (未註冊航空器之標誌) 除政府航空器外，無標誌者，不准飛行。標誌數目字，可請求商務部長指定之。購新機時，飛至買主處，可暫用售者之號碼，惟以後必須補領。

第四十一條 (標誌大小位置) (A) 飛機 左下翼下面，右上翼上面，字頂靠進邊，高至少爲弦長五分之四；如下翼不及上翼之長之半時，應書於左上翼下面。標誌須書於方向舵兩面，愈大愈妙；惟須留者二吋之邊。(B) 氣艇 最大直徑兩旁，及囊端下面，字高至少爲最大剖面圓周十二分之一。(C) 氣球 最大水平圓周上二處，愈開愈妙，字高至少爲圓周十二分之一。凡字母數目之闊，至少爲字高三分之二；筆畫之闊，至少爲高度六分之一；白底黑字或其他顯明之反襯；字樣宜勻。兩字之間空隙至少，爲字闊之半。

第四十二條 (別種標誌) 非經商務部長允許，不准加添修改致妨礙指定之標誌。

第四十三條 (證明版) 標誌號碼及主人之姓名住址, 須印於部發之金屬版上, 置於機身內部顯明之處, 惟政府航空器, 可無須之。

### 第三章 運用航空器之必須條件

第四十四條 (保持適航之義務) 違者取消, 或停止執照。

第四十五條 (每日及定期檢查) (A) 在飛行前二十四小時, 至少有下列檢查, 簽字登記於

日記簿上:

- (1) 顯露之駕駛繩, 空隙中能見之駕駛繩及滑車, 操縱面之鉸鍊;
- (2) 起落架機輪零件及減震器;
- (3) 機身各部能見之處;
- (4) 主翼外面支持系連零件、支柱、鋼繩、拉緊管、包布、或包面;
- (5) 操縱面包布, 或包面;
- (6) 發動機廢氣歧管, 及引長管發動機, 應有一暖機試驗, 同時檢查各種儀器;

(7) 化油器及輸油管之易見部分；

(8) 冷却系及其接管接頭；

(9) 發動機兜，視其是否保險繫牢；

(10) 螺旋槳情形。

(B) 每飛行一百小時後，航空器主人，應加以定期檢查，簽字登記於日記簿上，載明下列各件之工作及修理情形：

(1) 發動機裝置；(2) 操縱系全部；(3) 螺旋槳校正；(4) 機身連零件尾撐及其減震器。

第四十六條 (政府檢查) 政府檢查員，得隨時檢查航空器，主人應與以相當便利。

第四十七條 (載客飛機之單獨飛行) 除十四條(B)規定外，載客飛機之換裝發動機者，應先由駕駛員單獨飛行試驗，不可逕以載客。

第四十八條 (各種飛機之載客) 凡有執照之飛行員，駕駛第十二條(A)所定各種飛機者，

如最近九十天內，未曾駕駛該種飛機至二小時以上者，不能逕自以之受僱載客；須先溫習半小時以上，至少離地落地十次，內中至少三次，落地須俟飛機完全停止。

第四十九條（水飛機飛行）同四十八條。

第五十條（黑夜飛行）載客之飛行員，最近三十天內，至少有一小時單獨黑夜飛行之經驗，否則不可於日入後半小時，至日出前半小時之間，受僱載客；溫習條件同前；

第五十一條（黑夜載客）航空器上應有落地燈，航行燈，法雷式手槍（或核准之替代物。）

第五十二條（羅針）越野飛行一百哩以上之飛機及水飛機，飛行時不易見陸地者，須有羅針。

第五十三條（飛越水面之設備）飛機之飛越遼闊水面者，須攜食品、飲料、法雷手槍或其核准替代品、信燈、救命圈或別種由商務部長核准之浮水器。

第五十四條（出險後之修理或報告）飛機出險後之修理或報告，應呈部備案。

第五十五條（受損飛機之飛行）非經檢查員驗可，不得再以之受僱載客。

第五十六條（出險報告）凡有死傷及損壞財產之飛機號數及出險時間地點，須用電話電報

立即呈報商務部長；至飛機本身有損傷者，應填部發調查表呈報。

第五十七條（日記簿及航行報告）每季報告航空器飛行時間及哩數，各發動機之時間及各種修理情形。

第五十八條（外國商務）航空器之參加外國商務者，適用普通交通器條件。

#### 第四章 飛行員及機械員之執照。

第五十九條（飛行員及機械員法律）參觀商務航空法。

第六十條（法律應用範圍）本章所謂飛行員，乃指揮有執照飛機飛行者；機械員乃修理檢查此項飛機者，但無執照之工人，經有執照之機械員監視負責指導，亦得從事修理飛機。

第六十一條（分級）飛行員，分私家及商務二種，商務有分工業運輸二種，機械分發動機飛機二種，可兼領數種執照。

第六十二條（飛行員之權限）（A）運輸飛行員，不能以無執照之飛機受僱以載客貨；（B）工業飛行員，不能受僱載客，亦不能以無執照之飛機受僱載貨；（C）私家飛行員，不能受僱

以載客貨。

第六十三條 (請求執照) 向商務部長填呈請求書，且須經部長指定之醫生，檢查體格。

第六十四條 (年齡資格條件) 飛行員須品行端正，私家飛行員在十六歲以上，任何國籍；工業及運輸飛行員十八歲以上之美國人，或與美國有交換條件之外國人。

第六十五條 (飛行經驗) (A) 運輸飛行員——至少單獨飛行一百小時，且於請求前六十天內，至少曾單獨飛行五小時；

(B) 工業飛行員——五十小時——五小時。

第六十六條 (體格) (A) 私家飛行員，須身體健全，不礙飛行；目力每目至少  $20/40$ ，較少者如戴眼鏡糾正，亦可通融，須有良好之距離判斷，任何方向無雙視病視界色別，平常無目病及內耳病；(B) 工業飛行員同上，目力每目至少  $20/30$ ，較少者戴眼鏡須校準至  $20/80$ ，無耳目喉鼻病；(C) 運輸飛行員——良好歷史，肺、心、胃、腸、神經、生殖各系健全，體格無缺陷，無腺病，正視、周視、色視、判斷距離，平常兩目，筋肉之差甚微，毫無目疾，耳鼻喉無窒塞不通之病，無特



殊之不平衡，足以妨礙飛行者；(D) 特許狀——商務部長於富於經驗之飛行員，即使體格稍差，亦可給以特許狀，此狀如該員體格欠缺之處，並不增加時，或被部長取消時，永久有效。

第六十七條 (體格免試) 運輸飛行員於領照前六月之內，有海陸軍部飛行體格檢查證書，可免體格檢查，工業及私家飛行員之限為一年，但所有檢查證條件，不可較本章所定者為寬。

第六十八條 (飛行員考試) (A) 運輸飛行員，苟非經本章許可特免者，須經下列考試：

(1) 空中交通規則；(2) 理論及實用發動機，飛機機械學，裝配試驗，氣象及航行學理論；(3) 實用飛行試驗如下；

(a) 一千五百呎閉油閘飄落，在指定點二百呎內着地，至五百呎高度以下，不可再用油閘。  
(b) 一千五百呎飄落，可任意開動發動機，至指定點七十五呎內着地。

(c) 八百呎高度繞相距一千五百呎之二標竿，作五個 8 字轉。

(d) 至少一百哩之三角或四角越野飛行，五小時內復歸原處，中途完全停落二次；請求者，如能證明於一年之內，曾作單獨之百哩以上越野飛行時，此試可免。

(e) 救急運動，如螺旋下降側滑及失速後恢復原狀。

(B) 工業飛行員(1) 空中交通規則；(2) 飛行試驗同上，惟越野飛行距離爲六十哩。

(C) 私家飛行員(1) 空中交通規則；(2) 本條(A)節(e)之飛行試驗及三次

妥善之落地停止。

如用水飛機考驗時，商務部長可酌量其式樣重量，而定落地距離限度。

第六十九條 (免試) 有下述資格者，除考試空中交通規則之外，可免去飛行考試：

(A) 運輸飛行員 於請領執照前半年內，每月至少曾單獨飛行五小時，且(1) 有美國

陸軍飛行員證，(2) 有美國海軍或海軍陸戰隊飛行員證，(3) 美國現任郵務飛行員。

(B) 工業飛行員(1) 有萬國飛行協會證書，最近一年內至少有一百小時之單獨飛行；

(2) 有(A)節資格而於半年內僅有十小時以上之單獨飛行。

(C) 私家飛行員(1) 經(A)節證書之後，曾有五十小時之單獨飛行者；(2) 有(B)

節證書後，有五十小時之單獨飛行者；(3) 駕駛郵務飛機五十小時以上者；(4) 有運輸

或工業飛行員資格而自願爲私家飛行員者。

上述免試待遇，如商務部長以爲請求人過去飛行成績不良時，得取消之。免試於一九二七年十二月三十一日截止。

第七十條 (試驗地點) 地點時間，由商務部長指定，派員考試；飛機由請求人自備。

第七十一條 (飛行員執照期限及重領) (A) 除被取消運輸飛行員執照期限半年，工業及私家飛行員期限一年。(B) 執照滿期可以重領，惟飛行員身體仍須如初領時情形。又運輸飛行員於最近六十天內，曾有十小時以上之單獨飛行；工業飛行員一年內二十五小時；私家飛行員一年內十小時。(C) 如無上述單獨飛行時間，且於執照滿期後半年內，請重領時，須有體格勝任證書及重經飛行考試。(D) 商務部長視請求人理由以爲充分時，可延長其執照有效時間，至多不過六十天。

第七十二條 (機械員考試條件) (A) 發動機機械員考試，應於內燃機、電學、飛機、發動機有相當智識，能檢查、修理、翻修飛機、發動機。(B) 飛機機械員考試，應知飛機構造、裝配操縱，能

檢查修理，翻修機架。(C) 上述考試兼理論實習，平均分須達七十分以上，及格得領執照，不拘國籍。

第七十三條 (期限及重領) 除被取消外，執照期限二年，每次重領期限二年；重領時須證明過去二年內，至少有一半時間，曾藉執照執行業務，商務部長可酌量延長執照有限時間，不得過六十天。

第七十四條 (取消及停止執照) 飛行員及機械員執照，犯下述情形者，得停止或取消之：

(A) 犯一九二六年之商務航空法或本條例者；(B) 粗心玩忽業務者；(C) 身體不健，或表現不善運用或修理飛機者；(D) 有醉酒哥加因或別種麻醉劑習慣，或於執行業務時攜帶此種物品者；(E) 於有相當要求時，拒絕顯出執照者；(F) 犯空中交通規則者。

第七十五條 (飛行員執照之保存) 須隨身攜帶，隨時交向負責人員檢查。

第七十六條 (飛行紀錄) 飛行員應載記其飛行時間。

第七十七條 (單獨飛行之意義) 本章所謂單獨飛行，係駕駛員獨自駕駛，指揮航空器之謂。

第五章 空中交通規則

第七十八條 (法律) 參觀商務航空法。

第七十九條 (應用範圍) 不論商務、外國及州際州內飛行，是否註冊及是否在民用航線飛行，俱須應用。

第八十條 (離地規則) 非俟與落地飛機毫無相碰危險，及前機行動已使場地開暢時，飛機不可離地。

第八十一條 (飛行規則) (A) 靠右規則 航空器在已設航線飛行時，如果能安全辦到，應靠右飛行。

(B) 讓路次序——如下：(1) 飛機，(2) 氣艇，(3) 氣球。氣艇失卻操縱時，可視為氣球，讓路時須遠隔安全距離至少三百呎。

(C) 讓路義務 讓路之航空器，如環境許可，不可橫貫他機之前；他機可照常進行。但自有發動機者，不可直前至讓路者三百呎最低限度安全距離以內；除非係軍用飛機之操演，或商

用者之在本區作實業上運用者。

(D) 橫過 有發動機之二機交叉相遇時，右面有機者須讓開。

(E) 對遇 有發動機之二機相遇時，應向右偏使，各向他機之左走過；然如直行時，相隔在三百呎以外者，可各直行。

(F) 追過 (1) 追過之義，謂一機在他機之直後或後面七十度之內，接近前機，以後任何變換航向，不可誤引橫過之責任。(2) 如前位置斷不定時，應假定己機在追過他機而讓開。(3) 追者直轉換航向，偏右以隔，距被追者，不可在垂直面內換航向。

(G) 人烟稠密區域，上面飛行高度除離地落地及八十六條所規定外，航空器在(1)城市稠密之區上面飛行不得低過一千呎；(2)其他各處除非為實業運用所必須，不得在五百呎以下飛行。

(H) 下面有羣衆會集者，非經商務部長特許，航空器不得在一千呎以下飛行；此項特許，祇限於暫時之運用。

(I) 奇特飛行 (1) 奇特飛行謂任意之動作非空中航行所必須者；(2) 任何人不准 (a) 在人烟稠密之城市區上空，(b) 無商務部長特許在有羣衆集會之上空，或在航線上空二千呎以下，或在航站上空及其周圍一千呎以內作奇特飛行。

(J) 擲下物件 飛機飛行時除非爲乘客及駕駛員安全起見，不得擲下有傷人物之物件，其爲實業運用所必須者，須由商務部長特許之。

(K) 水飛機 水飛機在水面上時，除經特別規定外，須依美國水上交通器條件。

第八十二條 (落地規則) (A) 逆風。如能辦到時，航空器落地應逆風行之。(B) 航向。如能辦到時，在飛行場下風一千呎距離內，航空器即須飛直。(C) 較地上飛機之優先權。(D) 讓路。高空者讓低空者，依追過他機規則。(E) 救急。航空器被迫下落者，應有路權自由。

### 第八十三條 (燈)

(A) 角度限制 本條所定角度，係指航空器尋常飛行位置而言。

(B) 飛機燈 日入後半小時及日出前半小時間，飛機應有下列各燈：(1) 右綠左紅各

一照見前向垂直面至左或右二〇。兩面角，遠及二哩；（2）最後面白燈，照及爲後向所平分之140。兩面角，遠及三哩。

（C）氣艇燈 與飛機同，惟左右者前後各二盞，後面白燈上下二盞，每對燈相距至少七呎。  
（D）氣球燈 飄流氣球懸籃之下二十呎以內，白燈一盞，照及二哩；繫留氣球或氣艇應在艇下垂直線上懸燈三盞，紅白紅相間，最上紅燈距艇，不過二十呎，燈間距離在七呎十呎之間。  
（E）停止時之燈 （1）水上者白燈一盞，二哩內各方能見者；（2）氣球氣艇之繫索，至少每百呎有紅燈一組三盞，最上之組距（D）條下面紅燈約二十呎，地上繫住物，亦須有同樣之燈組。

第八十四條 （白日標誌）日間氣球氣艇之繫索上，應有管形標旗，長七呎徑八吋以上，塗有紅白色帶相間，每帶闊二十吋，地面繫住物，亦須有同樣標旗。

第八十五條 （信號）（A）求救。下列信號，可合用或分用之以告急：（1）無線電萬國信號 SOS；（2）萬國旗語信號 NC；（3）方旗之上或下有球形物；（4）法雷手槍，連放白色。



彈。

(B) 氣象 在指定有燈之場站及部管之備用場，發出紅色信號一個，或相當替代品，爲惡劣天氣將至之警告；紅色信號二個，爲航空器不可前進之警告。

(C) 強迫下落 航空器在有燈場站，強迫下落，可發法雷紅色彈一個，或連閃航空燈。

(D) 霧 航空在水上遇霧，發動機停止時，應用發音信號，每二分鐘發延長五秒之聲音。

第八十六條 (變通) 因特殊情形，避免危險或氣候關係，本章規則得變通辦理。

### 第六章 雜項

第八十七條 (罰則) 商務部長應通知被罰者；被罰者應覆呈聲明書，陳述情形，請求減罰或免罰；  
罰部長考慮之後，再批示通知。

第八十八條 (特免) 商務部長得酌量情形，特免本條例各條之限制。

第八十九條 (附言) 本條例於一九二六年十二月三十一日夜半起實行，航空器及航空人員之受本條限制者，如於一九二九年三月一日以前，已向商務部長請領證書而未領到者，可繼

續進行工作，直至一九二七年七月一日，無須證書。

### 蘇聯航空法（駐黑河總領事館呈外交部轉送）

#### 第一章 總則

第一條 航空法在蘇聯領土領水內，及蘇聯法律所規定沿海岸之領海界線內，並蘇聯之領空內適用之。

蘇聯領空，指蘇聯領土領水及蘇聯法令所規定沿海岸線之領海上之空間而言。

第二條 對於蘇聯領空，蘇聯有完全及絕對之宗主權。

第三條 蘇聯航空法，對於民用航空適用之。

第四條 對於在蘇聯境內，民用航空之設計、整理、及監察，由蘇聯國務院民用航空總管理處職掌之。

第五條 蘇聯民用航空，應按照所附說明及樣式，懸用劃一之旗幟。

第二章 民用航空艇

第六條 除軍用者外，所有各種飛行器，無論其為重於空氣者，或輕於空氣者，均認為民用航空艇。

第七條 對於蘇聯民用航空艇，下述各機關或團體得購備及經營：

(a) 民用航空總管理處，及其所屬下級機關其所經營之企業；

(b) 社會團體及其社會性質之機關與企業，但為實行其任務起見，購備航空艇之權，須由

蘇聯政府或蘇聯民用航空總管理處付與之；

(c) 有民用航空總管理處之特別許可一班普通人民。

(註) 外國國籍之法人或人民，蘇聯政府亦可付與在蘇聯境內，備有民用航空艇及用航空艇營業之權，但必須遵守，關於外人或外籍法人准在蘇聯境內營業該種事業之普通規定。

第八條 購置民用航空艇之發動機及其他有關航空之物品，僅備有航空艇之機關企業社會團

體與私人等有此權利（見第七條）。

第九條 民用航空總管理處應特備專簿，以登記各民用航空艇。

第十條 所有在蘇聯境內第七條內所載各機關團體或私人所有之航空艇或用該種航空艇經營運輸者，均須登入登記簿。

在國外之航空艇，係爲蘇聯之機關及企業與社會所有者，亦可登入蘇聯登記簿內。

外籍民用航空艇，時常作國際間飛行往來經行蘇聯領空時，根據特定條約，得免入蘇聯登記簿。

外籍民用航空艇，偶然作國際間長途飛行經過蘇聯領空者，於蘇聯登記簿內，免予登記。

第十一條 對於已經登入蘇聯登記簿內之民用航空艇之所有權及對航艇之營業權，蘇聯勞工國防院得加以各種必要之限制，如勒令負某種義務，暫時或永久剝奪航艇營業權，及航艇所有權；及因發生其他重大情形，採取其他辦法。

第十二條 自登入蘇聯登記簿內之日起，所有以往在外國之登記，無論其爲登入於登記簿內者，

或其他有同等意義之表冊者，或在各種文件內者，在蘇聯境內，一律喪失其效力。

第十三條 所有外籍航艇，曾登入於蘇聯登記簿者，復在外國之登記簿內，或其他有同樣意義之表冊與文件內登記，對於該種登記，必須該艇於外國登記之前，按照法定程序，業於蘇聯登記簿內解除登記，始認為有效。

第十四條 每一民用航艇於蘇聯登記簿內登記時，其艇上所繪特定易辨之標識，准予專有。

第十五條 每一民用航艇具有無線電台者，得用一定無線電之呼號。

第十六條 民用航艇欲在蘇聯內飛行時，必須於民用航空總管理處發給登入於蘇聯民用航空登記簿之登記證，及承認航空機件妥善得有安全飛行能力之證書後，始得飛行。

但民用航空總管理處，對於純以實驗練習為目的之輕氣球及其他航空艇等，得免去本法所規定之手續。

### 第三章 民用航空艇服務人員

第十七條 民用航空艇服務人員，分艇長及艇員二種；民用航空艇上除艇長外，對於飛行時，有需

要特別人員專司某種事務時，所用之人員認爲艇員。

第十八條 在蘇聯登記簿內，所登記之民用航空艇服務員，僅以蘇聯籍之人民爲限；但民用航空總管理處，對於本規定各項，有通融辦理之權。

第十九條 民用航空艇之艇長，必須有飛行駕駛之能力者；至於艇員視其所司之事務，應有理論上及實驗上之專門訓練，並須經過考試合格者，始有資格。

民用航空總管理處，對於航空艇務人員，規定訓練範圍及身體合格之條件。

第二十條 所有艇長之命令，凡艇中之人員，均須一律遵守奉行。

民用航空艇之艇長，應採取各種方法，以求飛行之安全，及防止航艇與艇中旅客及貨物之損壞或危險。

倘有人以其各人之行爲，致使飛行安全上受有危險時，及不服從艇長命令者，艇長准照危險情形，採取各種相當辦法。

第二十一條 民用航空艇之艇長，於遇有必要締訂關於航艇貨載及飛行之契約時，認爲航艇所

有者；及貨載所有者之代理人，關於締訂上述各種契約發生不正情形時，艇長對於航艇及貨載所有者，應負完全責任。

第二十二條 倘民用航空艇肇禍及遇有危險時，艇長應採取各種方法，以救護旅客艇員航艇財產，及所載之貨載之單據。

艇長應最後離去航艇。

第二十三條 民用航空艇之艇長，接得他航空艇及輪船之遇險信號者，或察覺他航空艇或輪船遭險者，倘前往救護而於彼之航艇或乘客無危險時，該艇長自有救助之義務。

第二十四條 倘遇他國對蘇聯有軍事行動，民用航空艇之艇長，有設法不令其航艇乘客文件及貨載，爲敵捕獲之責任。

#### 第四章 飛行事業土地上之設備

第二十五條 建築飛機場飛行港升降場纜繫塔及其他爲民用航空需要之地上標識等，必須取得航空總管理處或其所屬各地方分機關之許可，始得辦理。

第二十六條 所有飛行港飛機場升降場纜繫塔及其他民用航空需要之地段，無論爲定期者，或無定期者，必須由航空總管理處呈請按照蘇聯及聯邦國法令所規定之程序撥給之。

第二十七條 所有各飛行港飛機場升降場纜繫塔等，均須在民用航空總管理處登記。

第二十八條 開辦航空線及經營航空事業，必須經航空總管理處之許可，始可辦理；而許可證之發給，由航空總管理處會同該管蘇聯聯邦國政府，共同辦理。

所謂航空線者，係指一定地點間，於水陸兩平面上，爲航空交通，而設備一宜於航空交通之組織也。

第二十九條 民用航空之航空港飛機場升降場纜繫塔，劃歸於航空線內者，所有各種航空艇，均得使用；但按照民用航空總管理處所規定之收費，則例得徵收使用費，至其他民用飛機場航空港升降場纜繫塔等，（工廠者演習者試驗者）准照民用航空總管理處所規定之程序及條件，與所有機關商洽妥協後，雖非爲一般航空艇而設備者亦得使用。

第三十條 將民用航空港飛機場升降場纜繫塔，轉移於他機關企業團體或私人，或將上述各場



取消，及供飛行用之地上設備改作他種用途時，必須得有民用航空總管理處之許可，始得辦理。

第三十一條 倘辦有民用航空港飛機場升降場及纜繫塔之機關、與企業、或團體暨私人，於停止飛行事業後，且不將上述各場塔等，轉移於他人經營時，則航空港飛機場升降場纜繫塔連同所有各種建築設備用具，應無價收歸民用航空總管理處所有。

第三十二條 倘民用航空港飛機場升降場纜繫塔之使用有違定章，或與蘇聯國家之利益有衝突時，則民用航空總管理處有權將上述各場塔查封，勒令暫時或永久不得營業。

#### 第五章 民用航空人員工作時之待遇

第三十三條 關於民用航空工作人員之待遇，以勞工法爲標準；蘇聯勞工部會同民用航空總管理處及聯邦中央職工院，因航空人員及航空地上設備之服務人員職務上特別關係，得規定與勞工法不相符合之必需變通辦法。

第三十四條 運輸交通上關於過失科罰勞績鼓勵法令中之科罰或鼓勵辦法，對於民用航空之

職工亦得適用之（見一九三〇年蘇聯法令大全第五十冊第五八五及五八六兩條）。

對於民用航空之職工，適用該項法令之程序，由民用航空總管理處，會同蘇聯國民勞工部規定之。

## 第六章 飛行

第三十五條 民用航空艇除輕氣球外，其飛行之航空線，必須按照民用航空總管理處所規定之航空線飛行，倘於航空線外飛行時，亦必須確在航空總管理處所劃定蘇聯領空一定空間範圍內。

航空線者，即航空艇於一定地點間經預先指定之各地點直線飛行之方向也；如航空艇之飛行離開航空線者，亦必須在航空總管理處所規定空中一定之界線內始可。

第三十六條 民用航空艇偶越航空線，或超出特別劃歸飛行用之蘇聯領空空間範圍時，於察覺後，須立即更正其途程；倘收到勒令降落之信號時，飛行艇應先發遇險信號，然後降落。倘接得不得降落信號時，則航空艇應更其途程於歸還其航空線，或特定飛行空間範圍內，立即降落。

於上述各情形發生後，航空艇非有航空總管理處各當地分機關之許可，不得繼續其航程。

第三十七條 所有關於航空艇航行之電報話及無線電報，均一律收普通費，儘先拍發。

第三十八條 倘民用航空艇遇險，或因艇員遇害病傷，以致不能繼續航空時，各地方政府應予以必要之救助，保護航艇之安全；並從速將遭故經過情形，用有線或無線電通知民用航空總管理處，或其就近之分機關。

### 第七章 國際間航行

第三十九條 民用航空艇各種飛行，係屬穿經蘇聯國界者，均認為國際間航行。

對於國際間航行，除關於在蘇聯領空內航行普通章程外，並適用本章內之特別規定。

第四十條 凡在蘇聯登記簿內所登記之航空艇，無民用航空總管理處特別許可，不得飛出蘇聯國境。

本規定對於往來於定期國際航線間之航空艇，其航艇所隸屬國或其所有者，與蘇聯政府定有特別條約者，不在此限。

第四十一條 外籍民用航空艇，未在蘇聯登記簿內登記者，祇能向蘇聯民用航空總管理處領得許可證後，始能飛入蘇聯國境，在蘇聯領空內飛行，及飛出蘇聯國境，上述許可證內應指明：

(一) 經行蘇聯國境之空中門戶；

(二) 航艇飛行時之航程，及必須或得降落之地點。

第四十二條 外籍民用航空艇未入蘇聯登記簿，而准許飛航於蘇聯領空者，凡於蘇聯登記簿內之民用航空艇，所享用一切機械上設備之利益，亦同樣享用。

第四十三條 倘民用航空艇因不可抵抗之情形及其他原由，致違犯蘇聯國境之規定，其飛過蘇聯國境，由預行指定空中門戶之外之地點者，或飛至航空線外之蘇聯領空者，於發覺上述情形後，或於收得通知下降信號時，應立即發出遇險信號於最近之可落地地點落地，遇有本條內所稱各情形着地之航空艇，欲繼續其航程時，除得有民用航空總管理處各地分機關之許可外，絕對禁止。

第四十四條 所有作國際間飛行之民用航空艇，對於海關方面，應適照蘇聯海關章程，及其續行

公布之補充條例辦理。

第四十五條 所有乘民用航空艇來至蘇聯國內者，暨由蘇聯國內出境者，一律適用關於入境出境及通過蘇聯國境之蘇聯普通章程。

第四十六條 關於作國際間飛行之民用航空艇，海關與護照之檢查及放行，由蘇聯對外貿易部，會同民用航空總管理處及蘇聯國家政治局所指定之航空港飛機場升降場及纜繫塔內辦理之。

第四十七條 倘民用航空艇，作國際間飛行者，途中遇險遭禍，或不能飛至為作國際間飛行航艇所指定海關與護照檢查地點，迫而下降着陸時，則地方官府，因無海關機關之故，應採取相當必要辦法，以保護航艇中之貨物行李及其他財產，並設法維持現狀，俾護照檢查手續完成上，不至發生障礙。

本條例定對於作國際間飛行之航艇業將海關護照等手續辦理後，並開航遇險或迫而下落者，亦適用之。

蘇聯對外貿易部暨國家政治總局，徵求民用航空總管理處之同意後，另頒布補充本條之必須章程。

第四十八條 所有在蘇聯未登記航艇之證書艇照與該艇艇員乘客及貨備之單據護照，根據蘇聯與各外國所訂之條約一律認為有效。

第四十九條 倘蘇聯與某外國間，對於該外國未在蘇聯登記之航空艇，機械妥善得飛行之證書，無相當條約，承認在蘇聯境內有效時，蘇聯對於該外國航艇，得通行查驗是否可令飛行及有無危險。

第五十條 對於國際航空郵件，須遵照蘇聯所締訂關於件郵運輸之國際條約辦理。

第五十一條 蘇聯民用航空總管理處對於特別性質偶然之國際飛行，得從優待遇，不適用本法規之限制。

第五十二條 所有蘇聯各種現行法令章程，對於各外籍航空艇、航艇服務員及其乘客，當其航行於蘇聯領空時，一律有效適用之。

第八章 航空轉運者對於所運財產責任及紛爭解決之辦法

第五十三條 航空艇於起航時，航行時及着陸時，致將乘客艇員身體受有傷害或死亡，與夫航艇外之人員及財產受有損害時，倘航空轉運者，不能證明損害之發生，係由受害者有意或顯然之過失時，則按照蘇聯或聯邦國法律，航空轉運者，應負法律上之責任。

第五十四條 關於承運之貨物或行李受一部分或全部分之損失時，則航空轉運者，應根據本法之規定，暨航空總管理處所頒布之補充章程，負責辦理。

對於有價值之行李及貨物損失時，航空轉運者應負賠償所聲明價值之責任，但不得超過其實在價值。

第五十五條 所有乘客手提物品未購行李票者，航空轉運者概不負責。

第五十六條 倘貨物與行李喪失或損害，而航空轉運者能證明係因不可抵抗之情形而發生時，航空轉運者不負責任。如：

(一) 因發寄者或收受者之有意或顯然之不謹慎；

(二) 非於飛行時遇有不可抵抗之情形致有遺失或損害；

(三) 因所轉運物品有不可轉運天然之特性；

(四) 因行李或貨載之寄遞者，關於某種物品禁止轉運之特別章程，或章程上所規定轉運之特別條件，未能確實遵守；

(五) 因所交轉運之貨載及行李，未經如法包裝，或如法包裝而欠妥善；

(六) 民用航空總管理處與有關機關議定妥協後，所規定妥運時，應有自然消耗之數量，不負賠償責任；

(七) 所轉運之牲畜害病或死亡。

第五十七條 倘民用航空航艇所有者，非由本人經營時，則對於損失一節，由航艇所有者及經營航艇之機關團體或私人共同負責賠償。

第五十八條 倘郵件遺失或毀損航空轉運者，對郵寄者所負責任之程度，以國民郵電部，對郵寄者所負之責任為標準。



第五十九條 所有根據契約上所發生之紛爭，由審判機關審理之。

對於航空轉運者，欲向審判機關提起訴訟時，必須直接向航空轉運者，提出賠償之要求；倘轉運行爲，在一航空線內，則根據契約所應提出之賠償要求，向該段航空線航空署請求之；倘轉運行爲經若干航空線者，則損害賠償對寄遞處或收受處之航空署請求，均可聽請求人自擇。倘於一線航空署已提出損害賠償要求，則向他一航空署，不得再提出要求。

向審判機關提起訴訟，必須於賠償要求被拒絕，或於要求提出後逾兩個月期間，尙未得有答復，始可辦理。

第六十條 倘非因契約關係而發生之要求或控訴，應向被告人在地之該管審判機關或國家仲裁機關請求辦理。

第六十一條 訴訟或請求，有以下情形時，認爲完結：

- (一) 根據轉運契約，逾六月個之時効者；
- (二) 因他種根據，逾普通民事時効者。

(註)倘根據轉運契約，須經水陸空三種交通，則該項賠償要求之時效，定為一年。

第六十二條 時効之期限(六十一條)照以下之標準計算之：

(一)關於行李及貨備之損害或一部分之喪失之賠償要求，以行李或貨備交付之日起算；

(二)關於行李或貨備之全部喪失者，以應予寄到期完結日起算；

(三)至其他各種要求之時効，以提出訴訟事件發生日起算。

時効之繼續至損害賠償要求提出日截止；倘損害賠償要求被拒絕，則時効繼續至通知拒絕之日止。

第六十三條 倘遇有發生之特別情形，為本法所未規定者，則航空轉運者之責任，根據各聯邦國之民法處理之。

民用航空總管理處，所應頒布之章程及規定。

第六十四條 民用航空總管理處得頒布各種改善民用航空之章程，如：

(一)民用航空總管理處與陸軍部海軍部暨外交部商洽妥協後，得公布民用航空旗幟章

程。

(二) 公布辦理民用航空艇登記事項暨憑證發給事項之章程。

(三) 關於地上標識及爲民用航空艇所設備其他各種標識章程。

(四) 民用航空艇機械上得飛行之條件，及經過若干期間，應將機件付檢查，及檢查之手續。

(五) 關於各種民用航空艇艇員之人數，及各艇員之職責。

(六) 關於設備上技術及其他各方面之條件；

航空港飛機場升降場及纜繫塔等如何保持合用狀態，及登記手續；

辦理飛行事業地上設備所佔用地段，應足一定面積，及其他所需要之條件。

(七) 關於各航空港飛機場升降場及纜繫塔內，及航空線一公里內，安裝燈號及管理燈號之章程。

(八) 關於航艇之燈火與信號。

(九) 與郵電部接洽妥協後，公布關於民用航空艇內航空港內飛機場升降場及纜繫塔內

無線電機之安置及工作章程，並公布無線電台呼號章程。

(十) 關於艇照章程。

(十一) 關於航艇飛行及防險設備章程。

(十二) 關於轉運旅客行李貨物及郵件章程；不准轉運之物品，或准轉運而必須備具特種條件之物品詳單。

(十三) 關於轉運乘客行李及貨物之收費章程，應與蘇聯財政部協商；關於轉運郵件收費章程，應與郵電部協商。

(十四) 關於技術工作之開支表，如檢察駕駛員或檢察航空艇，是否適合航行條件而無危險，及航空艇飛機場纜繫塔登記等收費額；至收費多寡，均應與蘇聯財政部商酌辦理。

(十五) 關於外籍航艇享用技術上設備之章程。

(十六) 關於根據轉運契約，對於損害賠償之聲請與解決之章程。

(十七) 關於航艇互撞對於財產責任章程。

(十八) 關於民用航空之統計暨報告章程；但該項章程之公布，應與蘇聯國家計劃局之國民經濟統計署，預先商洽。

第六十五條 民用航空總管理處，對於以下各項，有頒發單行命令之權：

- (一) 關於維持民用航空之秩序及安全。
- (二) 關於保護航空運之財產；暨各機關或團體爲辦理特種民用航空者，該機關或團體之財產。

(三) 關於防止非法使用民用航空。

(四) 關於衛生及防火之設備。

關於特種航空，所有關於上述各項之單行命令，因該種航空特別環境，其有關官署暨團體，應與民用航空總管理處接洽妥協，經其同意時，亦得頒布之。

第六十六條 因違背單行命令而科罰之罰款，最高額應於命令內載明，並不得超過一百盧布以上。

罰款百分之五十，作改良航空服務人員生活之用費。

第六十七條 不服處罰暨施行科罰等事，均按照各聯邦國法令所規定行政罰金之程序辦理。

第六十八條 所有民用航空總管理處所公布之章程暨命令，均於該處公報內公佈之。

蘇聯中央執行委員會會長卡列甯

代理蘇聯國務院院長枯宜卑謝夫

蘇聯中央執行委員會祕書耶雙及德澤

莫斯科柯列木里宮一九三二年四月二十七日第三六一——四六〇號

## 日本航空法（大正十年四月十八日公布）

### 第一章 總則

第一條 本法所謂航空機，係指人得搭乘之氣球、風箏、航空船、及飛機而言。

本法所謂航空，係包括陸上或水上之滑走；所謂離陸或着陸，係包括離水與着水而言。

第二條 凡有左列各項之一者，其所有之航空機爲日本航空機：

(一) 日本國或日本之公共團體；

(二) 日本臣民；

(三) 依日本法令而設立之公司，在合名公司其全體會員，兩合公司及集股合資公司其無限責任之全體會員，股份公司則其全體董事等，皆爲日本臣民者；

(四) 前項所揭載法人以外之法人，依日本法令而設立，其代表之全員皆爲日本之臣民者。

第三條 本法除本章及四一條四三條之規定外，於軍用航空機則不適用之。

供國家使用之航空機關，於第二十一條，第二十八條乃至第三十條，第三十三條，第三十四條，及四十條之規定，得以勅令另行規定之。

第四條 關於航空條約或可準用此條約者，如有特別規定時，從其規定。

## 第二章 航空機之檢查及登錄

第五條 航空機之製造者，其設計材料部分品技功及製品等，須受行政官廳之檢查。

置有無許可證之航空機者，其所有之航空機須受行政官廳之檢查。

對於前二項檢查合格之航空機，得給與航空許可證明書。

第一項及第二項之規定，於依命令之所定而經行政官廳許可之航空機，概不適用之。

第六條 凡航空許可證明書有左列各項之一者，即失其效力：

(一) 航空許可證明書所記載之有效期間已過者；

(二) 依據第十四條第一項之規定，禁止該航空機使用者；

前項第一款之有效期間自經前條檢查而合格之日起算，於六月以內由行政官廳而定其有效期間者，依第十一條檢查之結果，自檢查之日起算，但於六月以內行政官廳得延長之。

第七條 第五條檢查合格之航空機之所有者，得向行政官廳請求登錄。

航空機之登錄事項，為航空機所有者之姓名，名稱，登錄記號，及其他命令所規定之事項。

於登錄事項遇有變更時，航空機之所有者自其變更之日起，於十四日以內，應向行政官廳請



求變更其登錄。

對於已登錄之航空機，依命令之所規定，須發給以記載航空機所有者之氏名，名稱，登錄記號，及其他記載登錄事項之登錄證明書。

第八條 凡航空機於有左列各項之一時，則該機之所有者須從該日算起，於十四日內將航空許可證明書交還於行政官廳：

(一) 失滅或破壞時；

(二) 被撤銷時；

(三) 航空許可證明書已失其效用時。

凡已登錄之航空機，遇有左列各項之一時，則該機之所有者須自該日算起，於十四日內，將登錄證明書交還於行政官廳：

(一) 失滅或破壞時；

(二) 被撤銷時；

(三) 日本之國籍喪失時；

(四) 航空許可證明書已失其效力時。

如遇前項第一款乃至第三款時，同時須呈請塗銷其登錄。

如遇前項各款時，倘不呈請塗銷其登錄者；或有第二項之第四款時，行政官廳得行使職權取消其登錄。

第九條 已登錄之航空機，依規定之命令應將其國籍，記號，登錄記號，並所有者之姓名，名稱，及住所表明之。

第十條 航空機非依前條規定之表示，且非備有航空許可證明書及登錄證明書者，不得供航空之用。

第十一條 行政官廳得定期或臨時檢查航空機。

第十二條 第五條第一項第二項，及第十條之規定，關於爲航空機之試驗在飛機場或在指定之場所飛行之航空機不適用之。

第十三條 航空機之檢查及登錄事項，除第五條第七條第八條及第十一條所規定者外，得以命令規定之。

第十四條 行政官應基於第十一條檢查之結果，其他如因航空機之現狀上有必要時，得以命令限制停止或禁止其航空機之使用。

行政官應依前項之規定而命令限制時，應於航空許可證明書上附記；以限制事項命令停止其航空時，應領置停止中航空許可證明書。

### 第三章 乘員

第十五條 非航空機之人員，不得搭乘航空機及從事於運航；乘員須有技術證明書及航空證書。

第十六條 技術證明書須依命令之規定並經行政官應檢查合格者，始得發給之；其有技術證明書者，依命令之規定得發給航空證書。

第十七條 乘員如不攜帶技術證明書及航空證書者，不得從事於航空。

第十八條 行政官應對於乘員得為定期或臨時之檢查。

第十九條 飛行場或在命令所定之場所而爲航空機搭乘運航之練習者，及因運航練習而與乘員同乘共同從事於運航者，第十五條第一項之規定不適用之。

第二十條 行政官廳對於乘員有連續六月以上不從事運航時，基於第十八條檢查結果認爲必要時，或保安上有必要時，得命令其就業之限制停止或禁止之。

行政官廳依前項之規定命令限制時，須於航空證書上附記；以限制事項命令停止時，須領置以停止中航空證明書。

依第一項之規定，被命令禁止之乘員，須於從禁止之日起十四日以內，將航空證書交還於行政官廳。

#### 第四章 飛行場及其經營者

第二十一條 飛行場之設置者，其區域之變更；或供公共用飛行場之廢止，及供公共用之飛行場而變更爲不供公共用者；或不供於公共用之飛行場而變更爲公共用者，其變更均須得行政機關之許可。

第二十二條 供公共用飛行場之經營者，須依規定之命令而爲航空上必要之設備。

第二十三條 供公共用飛行場之經營者，如非經行政官廳之許可，其飛行場不得供其他目的之使用。

第二十四條 行政官廳於自飛行場之境界外方五百米特之區域內，如於航空有障礙物時，對於飛行場之經營者得命其設置航空標識。

飛行場之經營者對於前項航空標識之設置或爲維持之必要時，經行政官廳之許可於日出後日沒前得爲他人土地之侵入或爲障礙物之除去，及爲必要上土地或物件之使用；惟遇此種情形時，經營者須預先將此意旨通知土地或物件之占有者。

飛行場之經營者爲維持第一項之航空標識的緊急處置起見，不拘前項之規定得爲他人土地之侵入或爲障礙物件之除去，或於必要時得爲土地或物件之使用；但遇此種情形時經營者，須立即向行政官廳報告並通知土地或物件之占有者。

第二十五條 依前條規定之侵入除去或因使用而生之損害，飛行場之經營者對此須補償之。

依前條規定補償之金額，雙方協議難定時，得請求行政官廳決定之。

如有不服前項決定者，得於接受其決定通知之日起，三月以內，向通常法院提出申訴。

第二十六條 第二十四條第二項第三項及前條之規定，除關於許可或呈請之規定外，於供軍用之飛行場自其境界外方五百米特之區域內有航空障礙之物件時，於設置或維持必要之航空標識之場合，得準用之。

第二十七條 供公共飛行場之經營者，對於他人運航之航空船或飛行機，不得拒絕在其飛行場著陸或離陸；但受行政官廳之許可者，不在此限。

前項之經營者，對於請求飛行場之費用時，須預先將其金額擬定而受行政官廳之認可。

第二十八條 非供公共飛行場之經營者，如未受行政官廳之許可，屬於他人運航之飛行機得拒絕在其飛行場著陸或離陸。

#### 第五章 航空及運送

第二十九條 航空船及飛行機在陸上非飛行場之場所，或在水上有命令禁止之場所，均不得離

陸或着陸；但遇有障礙或避難及其他不得已之事由時，受行政官廳之許可者，不在此限。

第三十條 無故不得在皇宮、禁苑、離宮、行宮、或神宮之上空，及皇陵之上空千米特以下作飛行機之飛行。

前項揭載場所之外，關於航空之限制或必須禁止之場所，得以命令定之。

第三十一條 遇戰時或事變之必要時，行政官廳得禁止航空機之飛行。

第三十二條 非日本航空機未經行政官廳之許可者，不得供航空之用。

第三十三條 航空機由日本國外發航至日本國內，或由日本國內發航至日本國外，或由日本國外發航不著陸而通過日本，此等航空機之航路，須受行政官廳之指定。

第三十四條 航空機從日本國外發航至日本國內，或由日本國內發航至日本國外，除受行政官廳之許可外，其著陸與離陸，須於受行政官廳指定之飛行場。

第三十五條 非日本航空機，不得在日本各地之間作有價格之旅客或貨物之運送；但受行政官廳許可者，不在此限。

第三十六條 不受行政官廳之許可，不得營運送業事。

## 第六章 雜則

第三十七條 爲航空標識之用地，或供公共用飛行場之用地，關於土地及水使用之權利，及其他關於土地所有權以外之權利，得收用或使用之。

關於依前項規定之收用或使用，適用土地收用法。

第三十八條 關於供公共用飛行場之用地，因其納租者之聲請，可免除其地租；但供一時之用者，或爲出價租借者，則不在此限。

第三十九條 關稅法中之關於船舶、船長、船用品、及海路運送，並關此之犯則事件之調查、處分、及處罰之規定，對於航空機、航空機長、航空機之機用品、及由航空機之外國貨物運送，並關此種犯則事件之調查、處分、及處罰等，準用之；但關稅法中之所謂開港者，卽爲第三十四條之飛行場。

第四十條 第三十三條之航空機發生故障或因避難而有其他不得已之事由時，在第三十四條



規定以外之場所着陸時，應速向所在地之關稅官吏報告；如該地關稅官吏不在時應速向警察官吏報告。

前項規定之航空機，非受行政官廳之許可，不得離陸。

第四十一條 由日本國外發航至日本國內之航空機，為預防傳染病起見，得施行以檢疫。

關於前項檢疫之規定，以命令定之。

第四十二條 關於前條之規定，內地、朝鮮及台灣間，亦得準用之。

前項之內地，樺太包含在內。

第四十三條 關於航空機之救難及處罰，得准用水難救護法。

第四十四條 關於左列諸事項必要之規定，以命令規定之：

(一) 關於航空機應備之日記、帳籍、書類、及附屬品等事項；

(二) 因保安上或軍事上之必要，限制航空機之搭乘或禁止之火藥、照相機，及其他事件等事項；

(三) 關於航空機之燈火及信號等事項；

(四) 關於航空機保安上必要之限制，及航空機與航空機或與船舶衝突預防之事項；

(五) 關於航空標識設置之事項；

(六) 關於飛行場設備之事項。

第四十五條 當該官吏認為有執行其職權之必要時，航空機之離陸或着陸，得命令禁止之。

第四十六條 當該官吏於其職權之執行認為必要時，得臨時檢查航空機飛行場或格納庫，並於本法或基於本法所發之命令，關於其需要備有之帳簿、書類、及物件等，亦得檢查之。

第四十七條 朝鮮及台灣關於第三十七條第二項第三十八條第四十三條之規定，得以命令而設特別之規定。

### 第七章 罰則

第四十八條 損壞航空標識者，或以其他之方法而使標識失其效力者，得處罰三年以下之懲役，或三千元以下之罰金。

第四十九條 作詐僞之信號，或以其他之方法而使航空發生危險者，處以二年之上之有期懲役。  
第五十條 使供現在航空用之航空機墜落、顛覆、覆沒、或破壞之者，處無期徒刑或三年以上之懲役。

因犯前條之罪而致供現在航空用之航空機墜落、顛覆、覆沒、或破壞者，亦與前項之例同。

第五十一條 因犯前二條之罪而致他人於死亡者，處以死刑或無期徒刑。

第五十二條 因過失而使航空發生危險，或致供現在航空用之航空機墜落、顛覆、覆沒、或破傾者，處二千元以下之罰金。

從事於其業務之人，犯前項之罪，處以三年以下之禁錮或三千元以下之罰金。

第五十三條 用詐術而受第五條或第十一條之檢查，或以不實之事項登錄者，處二年以下之懲役或二千元以下之罰金。

第五十四條 第四十九條第五十條第一項及前條之未遂罪罰之。

第五十五條 凡有左列各項之一者，處三年以下之懲役或三千元以下之罰金：

(一) 航用第五條或第十一條之檢查不及格之航空機，或違反第三十二條之規定者；

(二) 依第十四條第一項之規定而違反行政官廳之命令者；

(三) 違反第九條之規定而將國籍記號或登錄記號不表示之航空機供航空用者，或以虛偽之國籍記號及登錄記號之航空機供航空用者。

第五十六條 違反第十五條第一項之規定者，或依據第二十條第一項之規定而違反行政官廳之命令者，處一年以下之懲役或千元以下之罰金。

第五十七條 違反第三十條第一項之規定者，處七年以下之懲役；依第三十條第二項之規定違反其限制或禁止者，依第三十一條之規定違反其禁止者，或違反第三十三條之規定者，處以三年以下之懲役或三千元以下之罰金。

第五十八條 違反第二十九條之規定者，或依第四十五條之規定而違反所屬官吏之命令者，處二年以下之懲役或二千元以下之罰金。

第五十九條 凡有左列各項之一者，處一年以下之懲役或千元以下之罰金：

(一) 依第二十四條第一項之規定而違反行政官廳之命令者；

(二) 無故對於所屬官吏之臨檢或檢查，拒絕妨礙或忌避者，或對其詢問不答辯，或對其答辯而作虛偽之陳述者；

第六十條 凡有左列各項之一者，處五百元以下之罰金：

(一) 航空機之所有者違反第九條之規定而將無姓名、名稱、或住所表明之航空機供航空用者，或表明以虛偽之姓名、名稱、或住所之航空機供航空用者；

(二) 違反第十條之規定，而將未備附航空許可證明書登錄證明書之航空機供航空用者；

(三) 違反第十七條之規定者。

第六十一條 違反第二十一條第二十二條、第二十七條第二項、第二十八條、第三十四條乃至第三十六條，及第四十條第二項之規定者，處以二千元以下之罰金。

第六十二條 凡有左列各項之一者，處五百元以下之罰金：

(一) 違反第二十三條之規定者；

(二) 依第二十七條第二項之規定未經認可而爲請求使用者。

第六十三條 凡有左列各項之一者，處以二百元以下之罰金：

(一) 違反第五條第一項或第二項之規定者；

(二) 依第七條第三項或第八條第三項之規定而怠於呈請登錄者；

(三) 依第八條第一項或第二項之規定而怠不交還航空許可證明書或登錄證明書者；

(四) 依第二十條第三項之規定而怠不交還航空證書者；

(五) 依第四十條第一項之規定而怠不報告者。

前項規定之罰鍰爲法人時，對於理事、董事及其他執法人業務之職員適用之。

第六十四條 關於前條之罰鍰，得準用非訴訟事件手續法第二〇六條乃至第二〇八條之規定。

#### 附則

本法施行之期日以敕令定之。

