

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

版 權 所 有
翻 印 必 究

(本書校對者林仁之)

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
第二篇 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，其有効期限爲五年。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 Jurisdic 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。