

第八章 劫機犯罪之研究

第一節 劫機問題之緣起與發展

第一項 前言

一般所謂空中劫機 (Air craft hijacking)，即國際法上所謂「非法劫持航空器」(unlawful seizure of aircraft) 事件是近世國際紛擾政治與航空事業發達下，相結合之產物，常被用表達某種政治訴求，真正有爲自己不法所有之意圖，欲取得飛機所有權者，反倒不多見。其實劫機早在一九三一年二月，在秘魯國內線班機上，即已首開劫機案件之先河。一九五零年三月間一架捷克飛機復被機師及乘客劫持飛往西德美軍佔領區；一九五二年又有三個南斯拉夫人將飛機劫往瑞士。不過規模不大，通常僅爲單獨個案，故爲引起世人廣泛注意。迨至一九六一年以後，因所劫持者爲大型飛機，手段亦日趨激烈殘暴，且有其政治訴求，牽連國際政治互動，故引起國際間之注意。劫機行爲小則危害整架飛機、機員、乘客之生命與財產，大則妨害國際航空之安全與發展，甚而引起國際間之爭端，實不能不加以處罰。特別是一九六八年至一九七二年間駭人聽聞之劫機暴行，幾乎無日無之。既令冷戰結束之今日，劫機事件仍時有所聞，且原因各異千奇百怪。¹

在國際上，國際民用航空組織 (ICAO) 爲制止此種以無辜旅客作爲其訴求犧牲品之惡行。曾召開一連串會議討論如何由國際間之合作以制止此種危害航空安全之行爲，並先後簽訂一九六三年東京「航空器上犯罪及其他特定行爲公約」

(Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft，簡稱東京公約，一九六零年海牙「制止非法劫持航空器公約」(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft，簡稱海牙公約)，一九七一年蒙特婁「制止危害民航安全之非法行爲公約」(Convention for the Suppression of Unlawful acts against the Safety of Civil Aviation)，用以規範劫機行爲。惟此僅爲治標之道，在國際間各種爭端未獲解決前，是不可能真正的杜絕。^{2、3}

¹ 八十二年十二月二十四日間，阿爾及利亞「回教武裝團體」四名恐怖份子，在阿爾及利亞挾持法航 A 三零零空中巴士飛機，劫持一百六十四名人質要求阿爾及利亞政府釋放該組織二名領袖未遂。即殘酷殺害其中三名旅客，並準備在巴黎上空引爆飛機，使飛機成爲一枚飛行炸彈，將巴黎化爲火海，幸八十二年十二月二十六日八十五名法國突擊隊，衝進停於馬賽機場之班機內，擊斃四名恐怖份子，救出人質。此次行動，被譽爲航空史上最成功的反恐怖行動之一。此爲典型的劫機恐怖行爲。

² 參考吳啓賢，「空中劫機之若干法律問題」，法令月刊第二十九卷第四期第十三頁，民國六十七年四月；陳長文，「空中劫機行爲的有關法律問題」，政大法學評論第三期第四十五頁，五十九年；劉鐵錚，航空法論文選輯，第二輯，第二八九頁、第三零六頁。

³ 參考洪德旋著，劫機之防制與立法，東大圖書公司。洪慧珠著，劫機行爲之國際法研究，台灣商務出版社。韓忠謨著，維護航空安全之國際協約與國內立法。

第二項 劫機之定義

依照一九六三年東京「航空器上犯罪及其他特定行為公約」(Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 簡稱海牙公約), 一九七一年蒙特婁「制止危害民航安全之非法行為公約」之規定, 吾人可對劫機定義如下: 劫機者, 飛行中, 懷有侵權意圖, 以武力或武力之威脅, 或以其他任何威嚇之方式, 對航空非法劫持或控制之行為。

析而言之, 其要件有四:

(一) 行為須為非法

所謂非法之行為, 指行為須出於不法武力或武力的威脅, 或以其他威脅恐嚇之方法為之。

(二) 行為須發生於航空器

所謂「航空器」, 係指民用航空器, 包括定期班機或不定期之包機。至於供軍事、海關、或警察勤務使用之航空機則不包括在內。⁴

(三) 行為須發生於航空器飛行中

所謂「飛行中」, 係指航空器自搭載後關閉其門之時刻起自至為搭載而開啓任何上述之門止。因此對靜在機場上之飛機加以劫持者, 並不構成空中劫機。

(四) 需有侵權之故意

即行為之目的, 需對航空器之劫持或控制。至於是否真正控制, 亦即是否卻曾使飛航人員完全失卻自由意志, 而聽任其指揮, 國際法認無必要。如一九七零年海牙「制止非法劫持航空氣公約」第一條即包含任何藉諸武力或其他方式之威嚇, 「企圖行駛」非法劫持或控制航空器之行為。我國民用航空法第七十七條第二項亦規定, 劫機犯之未遂犯處罰之。惟美國聯邦上訴法院曾有不同見解⁵, 認劫機須為「真正之控制」(actual control)。亦即劫機者須「實際控制或指揮航空器」, 飛航人員為實維護民用航空安全, 皆認「企圖行使」、「任何企圖行使非法劫持行為者之同謀或從犯」為犯罪行為。在我國實務上亦認為任何藉諸武力或其他方式之威嚇, 「企圖行使」非法劫持或控制航空器之行為, 即為劫機。八十二年間大陸劫機案被告頗多以其並未「實際控制或指揮航空器」, 飛航人員亦未「失卻自由意志而聽任其指揮」, 係其表明立場後, 航空機駕駛員同情其處境, 而協助其來台等為理由置辯。惟法院仍認為其以非法威嚇之方式, 脅迫駕駛於變更航程之行為, 即係「劫機」。判決意旨, 應是符合國際慣例的適當見解。⁶

⁴ see: tokyo convention: sec. 4 article 1 ; montrel sabotage convention; sec.4 article. Oscar Schaacter, The Twilight Existence of International Non-binding Agreement, 71 American Journal International Law, 1977.

⁵ George Sliwowski, "Legal Aspects of Terrorism," International Terrorism and World Security. (eds) David Cariton & Carlo Schaerf (N.Y. John Wiley and Sons, 1975) pp.71-74. 洪德旋著, 前揭書, 第四十五頁。James J. Vusutil, The Bonn Declaration Agreement on Aircraft Hijacking, The International Agreement on Aircraft Hijacking, The International and Comparative Law Quarterly, Vol.31, part 3, July, 1982.

⁶ 孫超凡著, 劫機事件法律觀, 法學叢刊第六十八期。

第二節 劫機犯罪之類型

現代劫機行為之典型犯罪類型可分為下列五種：⁷

第一種 以逃亡為目的之劫機行為

劫持飛機，若是僅為達逃亡目的而出此者，可算是劫機中最單純的一種，例如一九五零年一架捷克飛機被機師及乘客劫持飛往西德美軍佔領區；一九五二年三個南斯拉夫人將飛機劫往瑞士即屬之，而大多數劫機案件屬於此一型態。八十二年至八十三年間大陸人士劫機至台之行為，亦屬於此一犯罪類型。

第二種 毀壞航空器，施暴示威

民國六十三年間，一架英國航空公司的民航機飛到南斯拉夫上空時，突然有一名阿拉伯的青年強迫該機變更航線，改飛荷蘭，在降落前，該兩青年將酒精遍灑機艙，一俟降落，人員離機，即刻縱火致使該機燃燒爆炸。即屬於此一類型。

第三種 劫持飛機及乘客，進行政治要脅

民國六十三年十一月間，有四位自稱巴勒斯坦解放組織之暴徒，在波斯灣的杜貝機場強入一過境英國航空公司客機，劫持該客機降落在突尼西亞的突尼斯機場，這些暴徒要求埃及政府釋放所監禁之十三名巴游份子，揚言埃及不同意，將殺害機上所有人員。據報導埃及政府迫不得已，將所監禁之十三名人犯送至突尼斯機場，暴徒仍要求突尼西亞予以庇護，方肯釋放人質，最後突國予以同意即屬此一型態。又例如註一所載之八十三年十二月二十四日間，阿爾及利亞「回教武裝團體」四名恐怖份子，在阿爾及利亞劫持法航 A 三零零空中巴士飛機案及八十四年六月二十一日，日本「九津見文雄」持螺絲起子劫持日本全日空八五四號班機，要求日本釋放真理教教主「麻原彰晃」案，俱屬此一類型。

第四種 劫機勒贖財物，要挾釋放人犯

民國六十六年九月二十八日有架載運一百五十幾名乘客之日本航空公司客機，自孟買飛向曼谷途中被五名日本赤軍連暴徒劫持，強迫飛往孟加拉之達卡機場，要求日本付出每斤六百萬元作為贖金，並釋放所有被日本政府監禁之赤軍連同黨，揚言如不同意，則將與人質同歸於盡。日本政府以尊重人命為理由⁸，屈服於赤軍連暴徒要求，將願意前往達卡機場之赤軍連人犯提出，連同贖金送至達卡機場，暴徒得逞後仍劫持部分人質續飛阿爾及利亞，即屬此一型態。日本政府此種「息事寧人、姑息養奸」之處理方式，無意鼓勵劫機，實不足取。

第五種 破壞機場，濫殺無辜

例如一九七二年五月三十日有三名日本赤軍連暴徒，搭乘法國航空公司飛機在以色列諾德機場下機，突然從行李中取出預藏之自動步槍及手提機槍向機場人群掃射，一名被格殺，另一名暴徒岡本公三衝過人群，向另一飛機投擲手榴彈，幸未

⁷ 學者呂光將劫機之目的歸納為四：(一)強盜(robbery)(二)勒贖(extortion)(三)游擊戰鬥(guerrilla warfare)，即以劫機手段以遂其戰爭或要脅之目的(四)逃亡(escape)。參見呂光著，「論國際全力制裁劫機罪行」，呂光法學論著，第一四一頁。

⁸ 參陳耀東著，劫機犯罪之研究，刊載法學叢刊，第93期，第42-53頁。韓忠謨著，維護航空安全之國際協定與國內立法，刊台大法學論叢，第五十一頁至六十五頁。

造成損失，事後被捕，以色列軍事法庭將其判處無期徒刑，現在以色列監獄執行中⁹，即屬此一類型。

第三節 國際制止劫機行爲之公約與協定

第一項 一九六三年東京「航空器上犯罪及其他特定行爲公約」

國際多邊條約中，最先規律及空中劫機行爲的是一九六三年在東京訂定的「航空器上所犯罪行及其他特定行爲公約」(Convention on offences and Certain Other Acts Committed on Bosard Aircraft，稱爲「東京公約」)。

由於空中劫機事件，乃一九六零年代以後才引起各國關注之問題，在國際法中並無既定之原理、慣例可循。而根據一九五八年國際社會所共同簽署之日內瓦公海公約，僅限於民用船隻或飛機之乘客，在公海中爲個人之目的，非法使用暴力居留或掠奪其他船隻或飛機，或在該船隻或飛機上之乘客或財物，始可適用。而劫機行爲與上開公海中之海盜行爲，並不盡相符，自無法類推適用。加以各國關於劫機行爲之管轄、刑責及機長之職權等規定又至爲分歧，爲求確立有關處理劫機之國際規則，乃於一九六三年在東京簽署「航空器上犯罪行爲及其他特定行爲公約」。

東京公約所欲達成之目的有四：

- (1) 確認航空器登記國對在機上所發生之犯罪行爲有絕對之管轄權，不論該犯罪行爲發生時，該航空器是否飛行於其他國家上空。
- (2) 賦予機長相當之權力，以增進飛航安全。
- (3) 確定航空器降落國之責任。
- (4) 對付有關非法劫持航空器之行爲。

該公約第十一條針對劫機行爲，特別予以明文規定其內容如下：

一、劫機之定義與處理：「藉暴力之威脅非法干涉、劫持或其他不正當控制飛航中航空器之行爲，或正準備犯此項行爲者」、「遇有劫機之情形時，締約國應採取一切適當措施，使合法之正駕駛員恢復其對航空器之控制」。

二、東京公約適用之範圍

「(甲) 觸犯刑法之犯罪行爲；(乙) 行爲之不論犯罪與否，而可能或確實危害航空器或其所載人員或財產之安全，或危害航空器上之良好秩序與紀律者。」爲適用本公約之罪行。依此，劫機行爲當然適用本公約。

三、機長之職權

東京公約特點之一爲賦予航空器正駕駛員在確保航空安全多項職權。

依該公約第五至第十條之規定，爲保護航空器或其所載人員或財產之安全，或維

⁹ 韓忠謨著，前揭文，第五十頁。陳耀東著，前揭文，第四十二頁。黃正義著，「從法理觀點論劫機問題」，政大法學評論，六十年六月，第四期，第二四五頁。趙維田著，「國際航空法」，水牛出版社，第五二五頁。

持航空器上之良好秩序與紀律，或使其能將嫌犯交付主管官署或予以卸下，機長有權對已犯或預備犯第一條第一款所稱罪行或行為者採合理措施，並得要求或授權航空器上其他航空人員之協助。

東京公約不但賦予機長維持航空器及其所載人員，財產安全之責任，對於其他之犯罪行為如詐欺等觸犯刑法之罪行亦負有取締責任。機長儼如航空器航行中之警政機關。

四、還機之義務：「該航空器所降落之締約國應儘速准許乘客及航空器人員繼續其行程，並歸還航空器及其所載貨物於合法持有人。」

由於東京公約僅第十一條規定與劫機行為有關，而該條文重心又在正駕駛員（機長）對航空器之控制權及機員乘客和航空器之安全遣返，且東京公約對犯罪之懲罰及為犯之引渡未做規定，因此對空中劫機行為幾無阻嚇作用，而東京公約第十一條在國際立法中仍有其不可抹煞的貢獻。

第一，該公約明確定義劫機行為之意義。

第二、該公約為以國際合作方式處理劫機事件，確立了一個重要的準則。

第二項 一九七零年海牙「制止非法劫持航空器」公約

由於東京公約定內容偏重於將航空器返還給合法駕駛員及航程之繼續完成，因此並未發生有效喝止作用。自東京公約簽署後至一九七零年間，劫機事件多達二百多件，劫機事件發生頻率不但未減，自一九六九年後且益形猖獗，並轉變為對地面直接攻擊民用航空器及民航設施。諸如在機上放置爆炸物或羈留旅客及機員作為人質以進行國際勒索等，嚴重威脅航空運輸之安全，尤其一九七零年巴勒斯坦人民解放陣線同時劫持了四個航空公司之五架飛機，飛往約旦沙漠，此種公然之政治勒索，更使各國政府體認到制止劫機行為，刻不容緩。為此，國際民航組織於一九七零年十二月一日至十六日荷蘭海牙召開「非法劫持航空器」全權代表國際會議，以該委員會所草擬之「非法劫持航空器公約草案」為基礎，討論並通過一項「制止非法劫持航空器公約」(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) (通稱為「海牙公約」)。與會共七十七國，聯合國及歐洲理事會等十二國際組織亦派觀察員列席。我國政府亦曾派員出席，並於同年十二月十六日代表我政府簽署該公約。我國政府鑑於我國已批准一九六三年之「東京公約」，為求維持此立場之一貫性，遂依法定程序完成批准手續（總統於六十一年六月二十一日簽署批准書），依該公約第十三條第四項之規定，該公約於一九七二年八月二十六日起對我國生效。

海牙公約主要在補正東京公約在法律體系方面之缺失，並側重於劫機犯之處罰，其主要內容如下：

一、劫機的定義：

「任何人在飛行中之航空器上，有下列各項行為者為犯罪行為（以下簡稱「該項犯罪」）：

（一）藉武力或威脅，或以任何其他方式之威脅，對該航空器非法劫持或行使控

制，或企圖行使任何此項行爲；或（二）爲行使或企圖行使任何此項行爲者之同謀。」

二、嚴懲劫機犯：本公約第二條明定：「每締約國當允使該項犯罪受嚴厲之懲罰。」但懲罰至何種程度始可言「嚴厲」，並無一定標準，只有依各國國內法定之。

三、犯罪之管轄：公約第四條規定：

（一）每一締約國應採取必要措施，對犯罪及與該犯罪有關之嫌疑犯，對乘客或機員所犯任何其他暴行，在下列情形下，建立其管轄權：

- 1.當犯罪在該國登記之航空器上發生時；
- 2.當發生犯罪之航空器在其領域內降落而該嫌疑犯仍在航空器上時；
- 3.當犯罪係發在出租之航空器而無機員隨機時，該承租人有其主要營業地，或雖無該項營業地而其永久居住所在該國者。

（二）當嫌疑犯在其領域內出現而未依照第八條之規定將其引渡至本條第一項所稱之國家時，每一締約國亦應採取必要之措施，對該項犯罪建立其管轄權。

（三）本公約並不排除任何依國內法所行使之任何刑事管轄權。

該公約第四條第一、二項規定，對犯罪行爲能建立管轄權之國家有四：

1. 航空器之登記國；
2. 航空器之降落地國；
3. 在出租之航空器無機員隨機時，承租人之營業地國或居住地國；
4. 嫌疑犯之出現地國。

四、劫機犯之起訴與引渡：

公約第七條規定：「在其領域發現嫌犯之締約國，如不將該嫌犯引渡，則無論該項犯罪是否在其領域內發生，應無任何例外將該案件送交其主管機關俾予以起訴。該等機關應依照其國內法下，任何嚴重性一般犯罪之相同方式裁決之。」海牙公約之最大特點係其中有關引渡之創制性規定，其內容如下：

（一）該項犯罪應視爲包括締約國間現行引渡條約中一種可以引渡之犯罪。締約國允於將來彼此間所締結之每一引渡條約中將該項犯罪列爲可以引渡之犯罪。

（二）以引渡條約之存在爲引渡條件之締約國，在接到與該國無引渡條約存在之其他締約國之請求引渡時，得自行考慮以本公約爲有關該項犯罪引渡之法律基礎，引渡應遵照該被請求國法律所規定之其他條件。

（三）不以條約之存在爲引渡條件之各締約國，應遵照被請求國法律所規定之條件，承認該項犯罪爲彼此間可引渡之罪。

四、爲使締約國間引渡起見，該項犯罪應被視爲不僅係在發生地之犯罪，且係在依第四條第一項建立彼等管轄權之國家領域內之犯罪。¹⁰

海牙公約內容較東京公約來得具體、確實，但也只限於一種犯罪類型--即劫機（Hijacking）而已。然如眾所週知，有時劫機只是一種手段，其目的更有超過劫機者，如擄人勒索、政治要脅、顛覆破壞飛機、毀壞機場設施、濫殺無辜等

¹⁰ 陳長文著，「空中劫機行爲的有關法律問題」，刊政大法學評論，民國五十九年十二月，第三期，第四十三頁至第四十四頁。

等。對上述之犯罪行為，本公約實不足以概括一切，國際民航組織又有一九七一年蒙特雷爾公約之締結。

第三項 一九七一年蒙特婁「制止危害民航安全之非法行為公約」

一九六九年八月起，巴勒斯坦游擊隊先後劫持美國、奧地利、瑞士等航空公司之飛機，並將機上人員扣為人質，炸毀飛機，此一連串嚴重之暴力行為，顯非以往單純之劫機行為可比。此種行為除劫機外，其所引起之其他嚴重罪行，在前此之「東京公約」及「海牙公約」中並未有規定，研究如何進一步遏止在「海牙公約」中所未包括之干擾國際民航之其他非法行為自有其必要。因此國際民航組織於一九七一年九月八日至二十三日在加拿大蒙特婁召開「國際航空法全權代表國際會議」，旋經通過一項「制止危害民航安全之非法行為公約」(Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation) (通稱為「蒙特婁公約」)，與會之國家，共計六十國，我國政府亦曾派員出席，並於同年九月二十三日代表我政府簽署該公約。我國政府鑒於我國既已批准「東京公約」，且該公約與「海牙公約」及「東京公約」均為互有關聯之公約，遂依法定程序完成批准手續（總統六十一年七月三日簽署批准書），依該公約第十五條第四項之規定，該公約於六十二年一月二十六日起對我國生效¹¹。主要內容如下：

一、劫機之定義：

「蒙特婁公約第一條規定係屬新設：「一、任何人非法或故意為下列行為者為犯罪：

- (一) 對在飛行中之航空器之人為暴力行為，如該項行為可能危及該航空器之安全者；或
- (二) 破壞在使用中之航空器或使該航空器受到損害致無法飛行或可能危及其飛行之安全者；或
- (三) 不論以何種方法在使用中之航空器上，放置可能破壞該航空器，或使其遭受損害致不能飛行或使其遭受損害致可能危及其飛行安全之器械或物質者；或
- (四) 破壞或損害飛航設備或干擾其活動，如此項行為可能危及飛行中航空器之安全者；或因傳送明知為不實之情報，因而危及飛行中航空器之安全者。

二、任何人如有下列行為亦為犯罪：

- (一) 企圖犯本條第一項所列之任何罪行；或
- (二) 犯或企圖犯任何該項罪行者之從犯。」

三、犯罪之管轄：

蒙特婁公約之適用及管轄條款亦酷似海牙公約。公約第四條第二、三項重申旗幟國享有對犯罪者之主權，因此，公約適用於下述情況：

1. 公約第四條第二項規定，本公約適用於：

¹¹ 陳耀東著，前揭文，第四十四頁。韓忠謨著，前揭文，第五十六頁。

- (1) 航空器起飛地、實際或意圖降落地位於該航空器登記國領域之外者。
 - (2) 該項犯罪係發生在該航空器登記國以外之某一國領域內。
2. 公約第五條第一項復規定；每一締約國應採取必要措施，對下列情形之犯罪確定其管轄權：
- (1) 當犯罪係在該國領域內發生時。
 - (2) 當犯罪係危害在該國登記之航空器或在其上發生時。
 - (3) 當發生犯罪之航空器在其領域內降落而該嫌犯仍在航空器上時。
 - (4) 當犯罪係危害或發生在出租之航空器而無機員隨機時，該承租人有主要營業地在該國或雖無該項營業地而其永久住所設在該國者。

在一劫機事件中，上述國家均擁有管轄權，稱為「共同管轄權」，但國應優先享有管轄權，公約中未有明文。尤其對於劫機者行使管轄權最為方便之航空器及嫌疑犯降落地國，通常都以其本身之法益遭受損害時始予干預，因此古巴等共產國家及中東北非一帶之國家，對降落其機場之劫持飛機，非但無法益之損害，且有停機費可收取，而對劫機疑犯以政治犯為理由，拒絕引渡，從輕處罰或根本不予處罰，實為防止劫機事件發生之一大阻礙。¹²

第四項 一九七八年波昂宣言

由於各項制裁庇護劫機行為之措施，如由國家或航空公司單獨執行，頗難奏效，唯有訴諸國際社會之共同抵制行動，方能喝止劫機罪行之蔓延。故一九七八年七月十八日美、加、英、法、西德、義、日等七國政府，首長於波昂經濟高峰會議結束時，曾通過一項反劫機宣言---波昂宣言（Bonn Declaration），此項宣言保證七國將對拒絕引渡或起訴劫機者及（或）不以交還被劫航空器之國家，阻止所有來自任何該國之飛航或所有歸還該國航空公司所有而來自任何其他國家之飛航之入境。該宣言之全文如下：

「鑑於各國元首及政府，對於恐怖主義及劫持人質問題之關切，茲宣布其政府將加強其共同之努力，以打擊國際恐怖；茲為達此項目的，任何國家，如拒不引渡或起訴劫持航空器者，及（或）不返還此類航空器，各國元首及政府茲共同決議，其政府將立即採取行動，對該國家停止所有一切之飛航活動；

同時，其政府將訴諸行動，禁止所有起飛自該國、或任何發自其他國家之該國航空器之入境飛航。各國元首及政府並呼籲其他政府在此項認諾下加入。」

13

¹² 陳耀東，前揭文，第四十六頁。吳啓賓著，「空中劫機之若干法律問題」，法令月刊第二十九卷，第四期，第十二頁。

¹³ 洪德旋譯、Gerald F Fitz Gerald 著，對於民用航空非法干擾之防制。憲政思潮，第七十八期，

一七九九年三月廿日由五十國飛機駕駛員代表組成之「國際飛機駕駛員協會聯盟」通過一項決議案，該項決議案除重申「波昂宣言」應對拒絕引渡或起訴劫機犯之國家，切斷其商業性之空中交通外，並要求每一起飛地點均採取嚴格之管制作業，任何客機在防範劫機作業確實完成以前不起飛，此項決議案予波昂宣言以有力之支持。

一九八一年七月，當該七國政府領袖在加拿大的渥太華再度聚會時，針對巴基斯坦航空公司一架波音 727 客機被劫往蘇軍占領的喀布爾，並受到喀布爾當局庇護的事件，再度發表聲明，建議中止一切飛入阿富汗的航班。一九八六年七國領袖在東京會議上，再度發表了制裁國際恐怖主義的“東京宣言”，其內容與前兩次聲明大體相同。

自國際法條、習慣、實務言之，並由上述波昂等宣言之宣示背景、內容來看，波昂宣言應僅具道德上而無法律上之拘束力。然一九八二年十二月一日，英、法及西德三國確曾依波昂宣言，針對阿富汗之支持恐怖活動採取斷航措施，可見採取聯合行動以制裁不法之國家仍是可行的。¹⁴

第五項 雙邊條約與協定

除由民航組織等所推動之國際公約外，各國彼此間亦不乏雙邊條約或協定來防阻對民用航空之非法干預者，其形態大抵可歸納成以下三類：

(一) 以引渡條約明定劫機犯為應行引渡之罪行者

如一九七一年加美引渡條約中即明定：「任何在航空器上以武力、暴力或以使用武力或暴力為威脅或以任何其他形式之脅迫非法劫持或控制航空器」為第二十三項應行引渡之罪行。此項引渡條約更進一步排除了傳統上的「政治性罪犯除外條款」(political-exclusion clause) 對於該二十三項犯行之通用，亦即凡在以載運旅客提供商業性服務之航空器上，從事、試圖或陰謀犯前該二十三項項之罪行、或為該犯罪行為之共犯者，不得適用政治犯不引渡之原則。

(二) 以備忘錄載明應將劫機遣返至航空器籍至登記國受審者

古巴和美國在一九七三年二月十五日互換「諒解備忘錄」(The Memorandum of Understanding)，其中第一條規定，締約國雙方基於互惠之原則，對於劫持航空器及船舶之犯罪者，或將其「交還」(return) 予被劫航空器及船舶註冊國管轄審判，或由上述船機所抵達國家之法院，按最嚴厲的罪刑管轄審判。締約國並允諾採取一切措施，儘速便利無辜之機員旅客繼續其行程，並保護被劫機船之完整，及其上貨物與機員旅客之財物不受非法掠奪。如將此一規定與海牙公約有關條款比較，則可看出其較為精確周詳。

美古協議第二條規定，締約國對在其領域內之個人，促成以暴力或其他非法手段掠奪進出另一締約國之航空器、船舶者應予處罰。

第九頁至第二十一頁。

¹⁴ 林信得、凌鳳儀編著，航空運輸學，文笙書局，第三零四頁。趙維田著，前揭書，第五六四頁。

不過美古協議中最重要的是其第四條，即所謂「政治例外」(political exception) 條款，這也是使美古間協議拖延十年才得解決的主要爭執條款。該條規定，如果劫持航空器及船舶之犯罪者純粹是基於政治的原因，而且處於一個死亡危險極其真實而迫切的情勢下，除卻劫持機船以外，別無可資選擇的生離逃亡途徑。同時犯罪者對機員旅客又無掠奪錢財或攻擊傷害之舉時，則犯罪者抵達之締約國可以免除強制引渡的義務。並可考慮減輕其刑。此一條款被譽為極具人道特色及現代意義。因為涉及政治因素的劫機犯，有關國家常以「政治犯不引渡」之原則拒絕引渡，也常基於政治上立場相同而不予處罰、或虛應事故。美古協議在此處對政治犯之成立，提出了具體而清晰之客觀條件。而且更進一步指出，縱然在上述條件下成立的政治性劫持機船之犯罪，其犯行亦不因此不罰，只是可得考慮減輕其刑而已。美古之間的諒解備忘錄對於劫機問題的若干規定，遠較前述之三個國際公約為周詳，為未來在這方面的立法樹立了一個可資借鑑的範例。

其次，古巴和加拿大也於同年月日簽訂一項相同內容之協定，並於一九七九年重新修訂，是項協定並已慮及可能適用於有關行為人行為責任之各種減刑之情勢。古巴其後又與墨西哥(一九七三年六月七日)、委內瑞拉(同年七月六日)、哥倫比亞(同年七月廿三日)簽署了內容相似之協定。另方面蘇聯亦與阿富汗(一九七一年)、伊朗(一九七三年八月七日)、芬蘭(一九七四年八月廿三日)簽訂有反劫機之協定。蘇伊協定中特別值得指出的是，它強調不問犯罪動機為何，締約國都應將劫機或竊機之犯罪者引渡交還予航空器之註冊國。這即是將政治因素徹底排出。蘇芬協定中亦有類似的規定，但約定如果犯罪者係締約國之國民者，可以不予引渡，但亦應按其國內法規定予以起訴。¹⁵

(三) 在航空運輸協定中設定防止劫機或破壞飛航設備或可能危害飛航安全之條款

例如英姜兩國於一九七七年簽訂用以替代原一九四六年百慕達協定之百慕達二號協定中之雙邊航空運輸協議，其中即有防制劫機條款，而其內容除對於劫機及航空器的破壞之防制外，並擴及機場航空設備及飛航安全之防護，惟此類條款往往亦乏制裁之規定。¹⁶

第六項 芝加哥公約保安條款

一九七四年三月二十二日，國際民航組織理事會通過芝加哥公約第十七號附約，並將之命為「保障國際民航免遭非法干擾行為」保安條款，根據此項附約，各國應確保飛航安全之計劃及執程序，俾能對國際民用航空提供最低限度之安全措施，一九七九年更修定一項實際操作之國際標準，並建議隨時迅速擴充此等措施，以應付日以繼增之安全威脅。

第十七號附約及有關保安之規定，主要有三方面：一為建立會員國間國際合作；二為要求確立一國國內各部門間的保安權責之歸屬與合作之賺；三為規定防

¹⁵ 張麟徵著，恐怖主義與航空安全，法令月刊，第三十一卷，第十期，第一五三頁至一六零頁。

¹⁶ 洪德旋譯，前揭文，第十五頁。

範非法干擾航空器，或對已發生之非法干擾事件所採取之行動。

第十七號附約對於機場安全亦設定有多項國際標準，規定締約國各負責保安之適當主管機關，應在機場設立保安委員會，俾對機場保安措施之發展及施行提出建議；並應在各機場提供保安設備，以及採取適當措施，禁止並防止槍械之被非法攜上以載運乘客為目的之航空器，並建議各國在機場設置處理非法干擾行為之專業人員；對於可能遭受攻擊之航空器，應予最有效之隔離並作特別之護衛；對於無人看管之航空器，應有適當之措施，以防任何不法之接近；對來往航站與航空器間之人員，應予以監視，以防止未被核准之人員接近航空器，對於乘客及行李之轉運，應作有效之管制，並建立必要之程序以避免爆炸物及易燃物裝置於行李或貨物之中；對誤送或無法識別之行李，應設置一定之存放處所；對貨物、行李、航空站與航空器間之運送工具及停機坪裝置區，應採適當之措施以免被破壞。

又對於航空器之使用人，附約亦規定各締約國應要求在各該國登記之航空器使用人，應依國際航空所受威脅之程度，配合機場所定之安全計畫，建立航空保安計畫，並遵守該航空器營運地國家之保安要求。¹⁷

第七項 結語

如前所述，國際社會俱已有通力防止劫機之共識。各國政府亦加強各種機場安全措施。各國旅客亦樂於配合。目前國際雖尚未能強制制裁充當「劫機者天堂」之國家，惟相信日趨加強之國際合作與各國抵制庇護劫機國家之共識，使劫機存在之空間終將日漸減少，所謂「令人驚悸的民用航空」，終將成為歷史的回憶。

第四節 劫機與妨害航空安全之管轄

第一項 劫機與妨害航空安全之管轄

為防止發生「管轄真空」，基於「全面管轄」之普遍要求，目前國際法規則體系，對劫機行為有管轄權之國家者，有以下九類：

- (一) 航空機登記國
- (二) 劫機行為發生地國
- (三) 劫機嫌犯降落國
- (四) 嫌犯出現國
- (五) 行為受害人關係最切國（含受害乘客國籍國及航空器承租人主要營業地國）
- (六) 航空器飛航目的國
- (七) 被劫前最後起飛國
- (八) 劫機嫌犯之國籍國
- (九) 任何國內法規定得行使刑事管轄權國

¹⁷ 洪德旋譯，前揭文，第二十頁。

在劫機事件中，上述九類國家對劫機者，均有管轄權，國際法上稱之為「共同管轄權」。唯在享有管轄權之各國間，孰為優先之問題。國際法學者：格勞斯（knauth）認其先後順序為：

- （一）航空機登記國
- （二）劫機嫌犯首先被捕之國
- （三）航空器首先降落國
- （四）嫌犯出現國
- （五）航空器飛航第一目的國
- （六）航空器被劫前最後起飛國¹⁸

目前通說採航空機登記國為優先。理由有：

1. 航空機登記國因劫機受害大，懲罰劫機最為心切。
2. 依一九六三年東京「航空器上犯罪及其他特定行為公約」、一九七〇年海牙「制止非法劫持航空器公約」之精神，主要係認航空機登記國為：有管轄權，其他僅為補全面管轄之未周而已¹⁹。我國於八十二年處理大陸劫機案，因我國一向主張一個中國一華民國，大陸仍為我主權所及，兩岸關係為政治實體對政治實體之關係而非兩不同國家，是以我國僅主張援引為「航空器降落國」之法理，主張我有管轄權

第二項 被劫航空器與旅客之處理

一九六三年東京「航空器上犯罪及其他特定行為公約」第十一條第一款明定「締約國對於任何在航空器上之人員，以武力或威脅，非法干涉、劫持或以其他不正當打斷操控航空器之行為，或正準備犯此行為時，均應取一切適當之措施，恢復或保持合法正駕駛員對該航空之控制」。第二項復規定：「遇前款所稱之情形，該航空器所降落之締約國應儘可能准許旅客及航空器航空人員，儘速繼續其行程，並應歸還航空器及所載貨物於合法之所有人」。一九七〇年海牙「制止非法劫持航空器公約」第九條第一項。一九七一年蒙特婁「制止危害民航安全之非法行為公約」第十條第二項亦有類似規定。是以我國於八十二年處理大陸劫機案，即據此法理將被劫航空器與旅客返還中國大陸。

第五節 第一項劫機犯之引渡

第一項 引渡之概念

所謂引渡（extradition）係指一國將在其領域外犯罪或受科刑而置身於其領域內之自然人，經其他關係國之請求交給該國，而由該國處罰者而言。一般引渡問題基本上多依據條約，如果沒有基於條約或法令所產生之根據，不能將逃亡之犯罪交還或引渡，在此情況下，一般國際引渡依據兩國之互惠關係

¹⁸ 孫超凡著，前揭文。

¹⁹ 洪德旋譯，前揭文，第二十八頁。

(reciprocity) 或國際睦誼 (comity)²⁰。一般言之，英美法系國家，傾向認為無條約即無引渡義務。大陸法系國家，在無條約情形，比較傾向願意基於依據雙方互惠關係或國際睦誼原則引渡²¹。我國引渡法第一條規定「引渡依條約，無條約或條約無規定者，依本法之規定。」依同法第十條第三款之規定：無條約時亦可依互惠原則辦理。²²

²⁰ Andrew Lee, International Suppression of Hijacking, 台大法學論叢，三卷一期，六十二年十月版。雷崧生著，國際法源理，正中書局。

²¹ Lowenfeld and Mendelsohn (Allan I.) The United States and the Warsaw Convention, 80 Harvard Law Review, 497<1967. 另參考陳榮傑著，引渡之理論與實踐，三民書局。

²² 一九九零年，中共自日本引渡張振海回大陸案，是亞洲地區，少數幾個引渡劫機犯之實例，頗值參考。其經過如下：

事實經過：

一九八九年十二月十六日在北京市一家紡織廠任職之三十五歲男子張振海偕妻及其十三歲兒子劫持了一架從「北京」起飛，經「上海」前往「紐約」的中國民航班機，要求飛往南韓，但南韓當局拒絕該機降落，結果該機轉往日本福岡降落，據傳張振海曾參加六四學運，有意前往台灣。張振海所劫持的波音七四七飛機降落在九州福岡後，張振海遭空服員趁其不備自後推下飛機，背椎股受傷，經送福岡醫院治療，其妻與子已遭原機遣返，張振海在醫院動手術急救後，移送東京檢察署偵查。張振海向警方及地檢署供稱：他曾多次參加北平民運活動，非常厭惡北京政權及天安門屠殺暴行，深恐遭受迫害，希望投奔台灣，過民主自由生活。然而，日本政府基於政治現實，屈從中共當局壓力，在日本經過司法審判後於

一九九零年四月二十日東京高等法院裁定准予引渡，但是否引渡，則由法務大臣決定。

法務大臣長谷川信隨即於二十一日檢署引渡命令，將引渡張振海的「受領許可狀」請外務省轉交給被北京政府駐日本大使館，隨時憑條到東京看守所提領張振海。

張振海的律師辯護團先後向最高法院、東京地方法院及向東京高等法院提出不服裁決及請取消引渡命令的特別抗告，但均迅速被駁回，封閉了隨有法律救濟途徑。當年二月二十八日下午的北京政府之四名公安人員，至東京小管看守所，憑外務省代法乃省轉交的「受領許可狀」辦妥引渡手續，即將張振海押解上車，直駛東京成田國際機場，在日本警方嚴密戒備，壓上當日下午二時五十五分起飛的中國民航 (A 九二六次班機)，直飛北京。

在張振海引渡案中，中共與日本達成協議，在張振海之判決中最高刑期，將不超過法定上限，並歡迎日本觀察員旁聽審判，日本認為此舉表現出中共當局的善意回應。

張振海被引渡大陸後，於一九九零年五月十八日，經北京中級法院以劫持飛機罪判處張振海八年有期徒刑，剝奪政治權利兩年。這是北京政府歷來對劫機犯量刑最輕的一次，也是唯一未用「反革命罪」來處罰劫機份子的案例。北京法院這次是援引大陸刑法第一百零七條作為判決的基礎，這是歷來最輕的一次。

張振海劫機事件，由於發生在「六四」事件之後，張以民運人士的名義向日本政府提出政治庇護，而引起國際間矚目。雖然日本後來仍將張交還北京政府審判，與北京政府私下達成協議，要求北京政府允諾不對張振海處以超過十年的刑期。

東京高等法院判決理由：

劫持中國民航機的張振海嫌疑犯，請求引渡乙案，經由本院裁判要旨如左：

「逃亡犯罪者引渡是否適格」之審查及決定權是屬於新政府的法務大臣所行使者，至於司法機關之法院之判斷，仍僅止於審查對象的事件是否適合於法律上禁止引渡之要件而已，並非判斷引渡條件是否相當。

就本案行為雙方可罰性而言，本案被告知行為在日本應科無期徒刑或七年以上之有期徒刑。在中國（北京政府）應科三年以上十年以下之有期徒刑的刑罰，所以具備雙方可罰性之要件。

本案行為與「政治行為」之關係而言：本件犯人屬於劫持民間航空機，與政治目的無關。如果將忽視二百二十人乘客臨於危險的犯罪不加考慮，如與國家政府體制無關連之民間乘客使並忍受精神上發生嚴重之恐怖行為比較，為達成根絕劫機事件，對為了個人之目的企圖亡命外國之劫機犯人，引渡回母國，給予劫機者以正當的手段，依法律給予處罰才是符合國際公約懲戒且有效必要的途徑。如果認為不引渡劫機者為正當時，則必須犧牲一般乘客所受深刻嚴重的不利益。就本案而言，按被告為逃亡之目的，可認為「為了瀆職或其他政治活動為理由受處罰，不如攜帶妻子逃

第二項 引渡之原則

(一) 須為可引渡之人

在實例上，係指請求國得引渡其本國國民或第三國國民，但多數國家，除基於國際互惠關係或國際睦誼外，對於藏身在其領土內之本國國民通常拒絕引渡。

(二) 雙重犯罪原則

即被請求引渡人之行為，依請求國與被請求國之法律均須構成犯罪。如我國引渡法第二條即是。

(三) 引渡效果有限原則

所謂「引渡效果有限原則」，即被請求國經由引渡程序將犯人解請求國時，請求國僅能就請求書所載之犯罪為追訴或處罰。如我國引渡法第七條第一項之規定即是。²³

(四) 政治犯不引渡原則

國援上尚有政治犯不引渡原則，惟何謂政治犯，通常國際間有以下標準：

1. 犯罪之動機。
2. 犯罪之環境。
3. 僅叛國或企圖叛國等特別犯罪
4. 凡與政治有關之犯罪，或避免政治迫害或因政治過失被起訴之犯罪，均屬之。

亡國外過著自由的生活」而已，到底能不能認定其為恐懼將受到天安門事件而受處罰的迫切危險所致者。本件從被告對乘客之嚴重危險性與被告所爭取之目的（逃亡）對比時，不得不犧牲因政治犯罪而被保護。

引渡後是否受其他罪刑問題而言：京政府表示不會判處張振海死刑，僅依海牙公約第一條（a）、刑法第七十九條，一零七條加以三年以上十年以下的有期徒刑，被告不會依反革命罪處於刑法一零零條的無期徒刑，亦不會適用第一一零條處於死刑的地步。本件僅屬於劫機犯罪之科刑而已，此點，北京政府已經表示明確之保證。北京政府與日本政府事先經過協議，口頭上亦一再的聲明，本院認為北京政府之正式保證是十分可靠的。如果請求引渡國家有上述明確保證時，非有特別理由者，應誠信國際信義之原則。

從事民及政治的權利保護的國際公約第七條而言：「任何人均不得加以酷刑或施以殘忍的、不人道的或侮辱性的待遇或刑罰，特別是對任何人均不得未經其自由同意而施以醫藥或科學試驗」，根據中國實情所傳之資料，有些人指摘謂「中國有酷施於殘忍的、不人道的真查手段，刑事裁判缺欠一國際所承認的公正裁判原則的保障」。然而，本院所審查範圍，陷於是否具備引渡之禁止要件而已。至於引渡條件是否具有相當性？其影響如何？其他事由如何？仍屬於法務大臣審查、決定事項的範圍，本院在此僅指摘鑑於本案審理事項之重要性。

有關難民地位之國際公約三十條一項「追放及遣送之禁止公約」而言，本件純粹是對民間航機空機的劫機犯罪，是重大犯罪，而不該當政治犯罪，所以適用該條約第一條 F 項（b）規定。

結論：利用航空器是現在國際間大眾化的交通工具，自從一九六零年以來，劫機事件急激增加的現代國際社會，各國協議加強實施有效防止政策的必要性。本案對被告本人的人道或人權上問題，雖然亦值得重視，但對一般市民成航空器的航空安全，且附帶的乘客的人權不能不加以考慮。本院為防止劫持民間航空之觀點不能寬緩，同時亦考慮劫機者之個別人權之保護，兩者相互比較，取其重要，別無選擇。（請參閱章端卿著，從漢城、台北、東京法院判例論劫機者之刑事責任，載於八十一年二月刑事法雜誌第三十六卷第一期）

²³ 洪慧珠著，前揭書，第八十二頁。

第三項 劫機把有無「政治犯不引渡原則」之適用

劫機事件之原因極為複雜，目的不一，且其危害飛航安全甚鉅。衡諸上述原則，多數劫機均與之未合。實例上，俱由國家本身自行決定是否庇護。通說：認「除訴諸劫機，否則不能達成其政治目的或逃避迫害者外」，原則上認為劫機並非政治性犯罪」。在美國，遇有政治難民劫持飛機尋求庇護之情形，除了依據一九七〇年海牙「制止非法劫持航空器公約」考量外，並依據一九五一年難民地位公約第一條之規定考慮是否庇護。（一九五一年難民地位公約第一條 F 項之規定：「本公約之規定對於有嚴正理由有下列情事者亦不適用：（一）依有關國際協定被認為已犯破壞和平罪、戰爭或違反人道罪者。（二）在進入避難庇護國之前曾犯非政治性質之嚴重罪行者。（三）曾犯違反聯合國宗旨及原則之罪行者²⁴。然只要涉及政治，多數俱以政治犯之方式處理。至若以過當手段，甚至恐怖手段致人傷亡者，即使係以政治目的從事劫機，多數國家在實例上均不視其為單純之政治犯，其不由本國自行審判者，往往同意其他有司法管轄國家之引渡請求。²⁵

第六節 第一項劫機者之責任

第一項 刑事上責任

一九六三年東京「航空器上犯罪及其他特定行為公約」正式明定劫機為犯罪「offence」。一九七〇年海牙「制止非法劫持航空器公約」、一九七一年蒙特婁「制止危害民航安全之非法行為公約」則要求「締約國允諾使該項犯罪，受嚴厲之制裁」。惟有關劫機者之實際處罰，仍繫於各該行使管轄權之國家法律之規定。（一）我國有關劫機刑罰之規定如下：

①陸海軍刑法第十七條：「意圖叛亂、聚眾掠奪兵器…飛機及其他軍用物品或其製造廠者，處死刑。」

②懲治盜匪條例第三條第一款：「強劫水、陸、空公眾運輸之舟、車、航空器者，處死刑、無期徒刑。」

③民用航空法第七十七條：「以強暴、脅迫或其他方法劫持航空器者，處死刑、無期徒刑。」

④刑法修正草案：
第一百八十五條之一：「以強暴、脅迫或其他非法方法劫持使用中之航空器或控制其飛航者，處死刑、無期徒刑」、「以前項方法劫持使用中供公眾運輸之舟、車或控制其行駛者，處五年以上有期徒刑」、「前二項未遂犯罰之」、「預備犯第一項

²⁴ 洪德旋著，前揭書，第四十五頁。

²⁵ 章瑞卿著，前揭文，第五十頁。蔡志方著，劫機引起之若干法律問題，法聲，第十五期，東吳大學法律學會，六十七年六月版，第七十八頁。

之罪者，處五年以上有期徒刑」。

第一百八十五條之二：「以強暴、脅迫或其他非法方法危害飛航安全或其設施者，處三年以上十年以下有期徒刑。」、「因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑，致重傷者，處五年以上十二年以下有期徒刑」、「第一項未遂犯罰之」。

⑤八十四年一月間民用航空法一讀修正草案：

第九十八條：「以強暴、脅迫或其他方法捨劫持航空器者，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑」、「因而致人於死者，處無期徒刑，致重傷處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑」、「第一項未遂犯罰之」、「預備犯第一項之罪者，處三年以下有期徒刑。」

第九十九條：「以強暴、脅迫或其他方法危害飛航安全或其設施者，處七年以上有期徒刑或拘役或新台幣二十一萬元以下罰金」、「因而致航空器或其他設施毀損者，處三年以上十年以下有期徒刑」、「因而致人於死者，處無期徒刑或十年以上有期徒刑，致重傷者，處五年以上十二以下有期徒刑。」、「第一項未遂犯罰之」。

⑥國家安全法、台灣地區與大陸地區人民關係條例與其他法令之適用

就劫機者之入境方式而言，均係違反國家安全法第二條第一項「人民入出境，應向內政部警政署入出境管理局申請許可。未經許可者，不得入境」之規定，應依同法第六條第一項處「三年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣九萬元以下罰金」。

劫機犯在劫機過程中，若有劫持致有傷及機員或乘客受傷、航空器受損等事實時，自應依殺人、傷害、毀損等罪責，分別論處。又未經許可攜帶槍砲火藥類入境犯罪時，應併依違反槍砲彈藥刀械管制條例或刑法之公共危險罪章處罰之。

目前我法院在審理劫機案件時，一般均認為劫機犯係違反民用航空法第七十七條第一項，國家安全法第六條第一項之規定，並認為所犯上開二罪，有方法結果之牽連關係，應從較重之民用航空法第七十七條第一項規定處斷。

(二) 日本有關劫機刑罰之規定如下：

日本為規範劫機暴行，制訂下列兩種特別刑法：

1. 危害航空行為之處罰法律

(1) 第一條規定：損害航空設備，或以他法使航空發生危險者，處三年以上有期徒刑懲役。

(2) 第二條規定：使航行中之航空器墜落顛覆或破壞者，處無期徒刑或三年以上有期徒刑懲役。又犯前項之罪，因而致人於死者，處死刑或無期徒刑或七年以上有期徒刑懲役。

(3) 第三條規定：使在執行業務中之航空器失卻航行機能或受破壞者，處一年以上十年以下有期徒刑懲役，因而致人於死者，處無期或三年以上有期徒刑懲役。

2. 關於航空器強取之處罰法律：

(1) 第一條規定：使用暴行脅迫或以他法致令不能抗拒，而強取或控制在飛行

中之航空器者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑。

(2) 第二條規定：犯前條之罪，因而致人於死者，處死刑或無期徒刑。

(3) 第四條規定：以詐術或威脅使航行中之航空器變更航線或阻礙其正常運航者，處一年以上十年以下有期徒刑。

(三) 德國有關劫機刑罰之規定如下：

西德將妨害航空犯罪列入普通刑法法典之「公共危險章」第三依六條 C 規定為妨害航空罪：

1. 第一項規定：使用暴力或脅迫或其他強制手段，以劫取服務民航且飛行中之航空器或加以控制，或使用武器或爆破或縱火以毀壞或損害前述航空或其上之貨物者，處五年以上自由刑，情節次重之情形者，處一年以上自由刑。
2. 第二項規定：犯前項之罪因而致人於死者，處終身自由刑或十年以上自由刑。
3. 第三項規定：預備犯第一項之罪而製造武器、炸藥或供爆炸或縱火用之材料、用具，或為自己或他人而準備持有，或以之交付於人者，處六月以上五年以下自由刑。

(四) 美國有關劫機刑罰之規定如下：

美國在制止劫機之立法例方面，依聯邦航空法第九百零二條之規定：

1. 對飛行中民航機上之服務人員加以攻擊、驚嚇或威脅，或未經許可而秘密攜帶攻擊性武器為違法行為，得科處一萬美元以上之罰鍰或二十年以下之徒刑，並得併科罰金；如持攻擊性武器，從事上述違法行為者，可處二十年以下至無期徒刑。
2. 稱空盜者，意指任何具有不當意圖，採以武力、暴力或使用暴力或武力之威脅，劫持或控制飛行中之商用航空者，凡犯空盜之罪或意圖為空盜之行為者，將被判處死刑或二十年以上有期徒刑。

(五) 大陸有關劫機刑罰之規定如下：

大陸刑法第一百條規定如下：「以反革命為目的劫持飛機的，處無期徒刑或十年以上有期徒刑，情節較輕的，處三年以上，十年以下有期徒刑。」

大陸第一百零三條規定如下：「本章上述反革命罪行中，....對國家和人民危害特別嚴重、情節特別惡劣的，可以判處死刑」。

一九九二年十二月二十八日大陸第七屆全國人大常委會所通過之「關於懲治劫持航空器犯罪份子的決定」規定「以暴力、脅迫或其他方法劫持行航空器者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑」、「致人於重傷、死亡者或者使航空器遭受嚴重破壞或者情節特別嚴重的，處死刑。情節較輕者，處五年以上，十年以下有期徒刑」。

第二項 民事上責任

劫機行為於民事上乃侵權行為之一種，故有關侵權行為法之規定，原則上概得予以適用。換言之，倘劫機者於行為時，對其行為之結果具有識別能力，則對其因故意或過失不法侵害他人權益所造成之損害，自應負賠償責任。惟其賠償亦

因被害客體之不同而異其責任。

在我國，對人體之傷害，應依民法第一九二條至一九五條規定負其責任：對航空器或其機財物侵害，則依民法第一九六條規定負責，至劫機者若為數人，具有共同侵害權利意思之聯絡，共同加工於權利侵害行為，至生同一之損害，則應為共同侵害權利行為人。

在國際社會中，各國法律對劫機所致之損害，亦均認其應負賠償責任。惟因管轄地不同時各刑律亦不同，至於吸收管轄刑事管轄亦不實，因刑事管轄重視一國之治安問題，而民事管轄側重於損害之填補，為求確能請求並實現賠償之目的，在執行名義通常只能及於管轄審判國之情況下，論者皆認應就劫機者財產所在地為管轄，蓋取其亦達原告訴之目的。

至其所應用之法律，現行通說係採行為地兼法庭地主義。如其事涉「反致」時，事關國際私法之問題似可採比較法，就個別狀況，而為個案之處理。²⁶

第一款 國際航空運送人之責任

依華沙公約(the Warsaw Convention)第十七條規定：「在航空上或於登機或下機作業之任何過程中發生意外事件，致使乘客死亡、創傷或任何其他身體之傷害，運送人應負賠償責任」、第十八條第一項規定：「在航空運送中，因發生事故致使已登記之行李或任何貨物毀壞、損失或傷害，運送人應負賠償責任」。而稱「航空運送」者，係指行李或貨物交付運送人期間而言，無論其在機場、或在航空器上，或在機場外降落任何地點，均包括在內（同條第二項）。第十九條復規定：「乘客、行李或貨物，運送人應負賠償責任。」依上述規定，則航空運送人之民事責任，應可分為因侵權行為與債務不履行兩種。惟公約第二十條第一項又另訂有免責規定，即「運送人若能證明其本人及其代理人已採取一切必要措施以避免造成損害、或能證明其本人或其代理人不可能採取此等措施，則可不必負賠償責任」，則運送人如能證明卻曾盡力避免損害或係出自不可抗力，自可不負賠償責任。²⁷

華沙公約雖未提及運送人對劫機傷害之賠償問題，為在實例上，不論是劫持航空器或是在地面上對機場旅客所從事之攻擊行為，均曾被依華沙公約之規定提起民事賠償之訴。美國法院一向亦視劫機為華沙公約十七條所稱之「意外事件」，亦即因之致使乘客死亡、創傷或任何其他身體之傷害，運送人均應負賠償責任。

28

²⁶ 劉承漢、蔡吉生著，民用航空法論，中國交通建設學會，四十三年版，第一一五頁以下。

²⁷ Georgette Miller, Liability in International Air Transport Deventer, The Netherlands : Kluwer,1997, pp.111-112,134-138. Husserl v.Swiss Air Transport Company Ltd.,351 F.Supp. at 707(S.D.N.Y.1972)(引自洪德旋著，前揭書，第五十五頁。)

²⁸ 劉春堂著，國際航空旅客運送人損害賠償責任，保險季刊，第四輯，七十五年六月。

又有關華沙公約第十七條所謂之「登機或下機作業之任何過程」，其義究何所指？雖眾說紛紜，惟通說均認係指於「航空運送中，從旅客開始排隊接受驗單至登機為止，或於降落地機後一直到離去飛機場為止，所歷經各種作業可能造成之特殊危險下之期間」而言²⁹。而行李之提取乃「離去機場」所必須經歷之作業過程，其因此項離去前不可或缺之過程而遭受攻擊，運送人自應就此受之侵害負損害賠償責任，且縱將行李提取區之攻擊事件，歸咎於飛機場經營管理者及其使用人之故意過失，亦應同時解為係航空運送人之履行輔助人之故意過失，而使運送人對之付其責任也。³⁰

其次，華沙公約第十七條所明訂之「身體傷害」，在適用上是否也應包括在劫機中受害乘客之「精神傷害」，則請參看本文第四章。

第二款 我國航空運送人之責任

我國因為參加有關航空運送國際公約，對運送人因劫機引起之民事賠償責任原則上係依據民用航空法及民法等有關之規定處理。惟因航空貨運具有國際性，且目前飛航國際航線之中華航空公司亦為國際航空運送協會(International Air Transport Association)會員，故國際公約中相關之原理原則，故仍不得排除其適用耶。

有關航空運送人損害賠償責任，概可分成：

- (一) 對旅客本身之賠償責任。
- (二) 對旅客本身之損害賠償責任。茲分述如下：

航空旅客運送人，應依契約之內容將旅客運送至目的地，且需「安全」及「準時」，故民用航空法及民法有關運送人因劫機對旅客所造成之死傷及就長遠來說到之責任，其設有特別規定者，自應優先適用，至於因其他事項所生之損害，則仍應依一般債務不履行之規定，分別其責任。

就旅客之死亡或傷害而言，應依民用航空法第六十九條前段「乘客於航空器中或於上下航空器時，因意外事故致死亡或傷者，航空器使用人或運送人應負賠償之責」之規定負其責任。然其中所謂「上下航空器時」之規定，較之華沙公約「登機或下機作業之任何過程」，範圍顯較狹隘，惟參酌六十九條之立法意旨，既係仿效華沙公約之精神，且係基於保護航空旅客之目的，似已擴大作與華沙公約十七條相同之解釋為宜。³¹

又尚須研究者，乃六十九條只規定運送應對「意外事故」致人傷亡負其責任，並無同法第六十七條「其因不可抗力所生之損害」，亦應負責之規定，故所謂「意

²⁹ 劉春堂著，前揭文，第三十七頁至第三十八頁。洪德旋著，前揭書，第五十七頁。

³⁰ 劉春堂著，前揭文，第二十頁。洪德旋著，前揭書，第五十九頁。

³¹ 洪德旋著，前揭書，第六十頁。

外事故」應排除因「不可抗力」所引起事故之適用，其理甚明³²。且民法第六四五條但書，亦有運送人對因不可抗力所致對旅客之傷害，可以不負責任之規定，故航空運送人但能證明事出「不可抗力」，即可免責。則對於劫機所致之傷害，運送人可否以「不可抗力」而排除該六十九條之適用？依獎勵及維護發展上民航事業傳統之理論，似可在證明其自己或其他職員業已盡力防止或避免損害，主張免責³³。惟目前一般通說均以保護旅客之觀點，認為劫機行為應屬華沙公約第十七條所稱之「意外事故」。³⁴

其次，關於就運送人遲到之責任，民用航空法對之並無規定，惟審酌「迅速」乃航空運送之特性，是以，應以民法六五四條之規定，使運送人就遲到所生之損害，負其責任。惟是否遲到，在認定上應依一般航空途程所需之時間及為飛航安全所必要之處理時間為基準，但如劫機係出於運送人或其使用人之故意或過失，對於因遲到所生之損害，運送人對之均需負損害賠償責任。³⁵

（二）對旅客行李之賠償責任

關於航空運送人對於旅客行李之責任，民用航空法對之未設規定，理應適用民法有關行李運送之規定。其經旅客交託運送者，應依民法第六三四、六三六、六五五及六五七等各條之規定，於旅客達到時返還之，如有毀損、喪失或遲延返還之情事，除運送人能證明其劫機事件發生前已因不可抗力或因行李之性質或旅客之過失所致，或縱無劫機事件，亦必因其性質而自毀者，否則即應負賠償之責任；至於未交託運送而由旅客自行攜帶之行李，則依民法六五八條之規定，僅於運送人或其受僱人有故意或過失者為限，使應對之付賠償之責任。

第七節 劫機之立法與防治

第一項 立法之改進

劫機之暴行，對航空安全造成巨大危害，已如前述。惟八十二年間大陸劫機事件手段均頗為溫和，動機大都僅為赴台而劫機，至於有民眾疑慮係中共藉此測試我空防云云，其可能性並不高。大陸劫機事件被告等過程中並未從事①勒贖財物②政治要脅③破壞機場、進行施暴示威④濫殺無辜等暴行³⁶。（參附件桃園地檢署八十二年偵字第七二七七號起訴書）與一般國際恐怖暴行有別，而我民用航空法

³² 劉承漢、蔡吉生著，前揭文，第一一五、一一六頁。

³³ 劉鐵錚著，航空運送人對旅客損害賠償責任之研究，國際私法論叢，第二九三頁。

³⁴ 劉鐵錚著，前揭文，第二九六頁。劉春堂著，前揭文，第三十八頁。洪德旋著，前揭書，第六十一頁。

³⁵ 洪德旋著，前揭書，第六十一頁。

³⁶ 參附件桃園地檢署八十二年偵字第七二七七號起訴書。

立法上未及於此，僅規定「以強暴、脅迫或其他方法劫持航空器者，處死刑、無期徒刑。」顯未顧及各種犯罪類型，與危害程度區分刑責。與其他國家立法相較，顯過於粗糙，不夠精密。立法上實有必要慮採取德、日立法例，針對不同的犯罪類型與危害程度，作不同之處罰。八十四年一月間民用航空法一讀修正草案：第九十八條規定：「以強暴、脅迫或其他方法劫持航空器者，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑」「因而致人於死者，無期徒刑，致重傷者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑」「第一項未遂犯罰之」「預備犯第一項之罪者，處三年以下有期徒刑」第九十九條規定：「以強暴、脅迫或其他方法危害飛航安全或其他設施毀損者，處七年以下有期徒刑或拘投或新台幣二十一萬元以下罰金」「因而致航空器或其他設施毀損者，處三年以上十年以下有期徒刑」「因而致人於死者，處無期徒刑或十年以上有期徒刑，致重傷者，處五年以上十二年以下有期徒刑。」「第一項未遂犯罰之」。此規定，參考德日法例，較為詳細，立法上較前進步。

第二項 劫機之防治

（一）強化機場之保安措施、落實安全檢查

- ①在安檢人員方面：安檢人員之應施以定期訓練，以提高其警覺性。
- ②在安檢設施方面：充實安檢偵測器、掃瞄器，警犬等先進設備，以提高其效率。
- ③在安檢工作方面：應落實安檢勤務，對有績效與疏失之安檢人員，應嚴予獎懲。平時安檢人員之亦應論以演習、測試，以加強其應變能力。³⁷

³⁷ 中共之因應措施如下：

①中共民航總局於八十二年十月間發佈「安全通告」規定，嚴禁旅客將槍枝（含各種訪真玩具槍、打火機手槍，及各種類型帶有攻擊性的武器）、彈藥、軍械、警械、管制刀具、爆炸物品、易燃亦爆物品、劇毒物品、放射性物品、腐蝕性物品、危險溶液、及「國家」規定的其他禁運物品戴上飛機或夾在行李、貨物中託運。凡攜帶或夾帶上述危險品者，安檢人員一經查獲，即交由公安機關按違法或犯罪行為依法處理。

通告同時規定，旅客坐飛機時，管制刀具以外的利器、鈍器（例如菜刀、大剪刀、大餐刀、工藝品刀具、斧子、短棍、錘子等）不得隨身攜帶，但可以作為行李託運。中共也規定，除國家規定免檢者外，所有乘坐民航機的旅客必須接受安全檢查。所有民航工作人員、駐機場檢驗單位工作人員進入旅客隔離區，必須持有民航總局或公安機關統一製發的隔離區通行證。上述工作人員作旅客時，必須走安檢通道，接受安全檢查。

②中共民航總局並於八十二年十二月間對沿海地區搭機旅客進行全身檢查，為何止劫機事件發生，對不重視安全飛行員，亦表示將採取開除或降級處分。

③八十四年一月二十六日，中共民用航空總局與所屬航空公司、機場、飛行學院、地區管理局簽訂「民航航空安全責任書」，安全責任書之內容規定：一九九五年航空安全目標為：杜絕發生特大、重大飛行事故；在確保人機安全的前提下，竭力制止劫機事件的發生；飛行事故徵候萬時率不超過一點九，其中人為原因發生的事故徵候不超過總數的百分之四十；杜絕空中交通管理原因造成的特大、重大飛行事故，危險接近和其他的飛行事故徵候萬架次率不超過零點零五。

（二）對乘客、行李、貨物之檢查

強化對乘客、行李、貨物之檢查，是最基本也是最有效之方式，問題是如何切實執行。除了充實先進儀器外，如何加強安檢人員對工作的敬業與熱誠度是最為重要的。

（三）修訂國際民航公約，提高劫機傷害之賠償金額

如前所述，目前劫機傷害之賠償，只能提用華沙公約與一九五五年修定之海牙議定書，金額仍嫌不足。為促使航空運送人提高注意，故提高劫機傷害之損害賠償金額亦不失為可行辦法。

（四）劫機首重預防

在飛行中航空器遭劫持時，為顧及旅客安全，視情形以不抵抗為原則，著地後視案情再進行處理，否則飛行中變數太多，強行反制。易傷及無辜。然根本之道，事後之制止，不如事前之預防。蓋積極之預防，可化解犯罪於未然，而事後之制止，則難免造成不幸，付出社會成本。一九九零年十月二日大陸白雲機場之空難慘案可為殷鑑。³⁸

第三項 日本「九津見文雄」劫持全日空八五四號班機案之啓示

機上空服人員，施以適當之安全訓練，攜帶緊急用行動通訊器材與不會穿透機體，傷害人體，可使人暫時失去行動或反抗能力之新型防暴眩暈式瓦斯槍或震撼彈，身著便服，隱身旅客中，伺機便宜行事。是在不增加航運成本下最簡易有效之反制方式。若劫機犯並未攜帶武器，即可伺機以攜帶之瓦斯槍或震撼彈予以制服，否則可以攜帶緊急用行動通訊器材與警方聯絡，使警方可「知此知彼」掌握現場情況。徵之八十四年六月二十一日日本「九津見文雄」持螺絲起子劫持全日空八五四號班機，要求日本政府釋放真理教教主「麻原影晃」案，得力於機內旅客，在廁所內以其所攜帶之行動電話，向警方通風報信，告知劫機犯之人數、所持武器，使警方能掌握現場情況，順利入機內逮捕劫機犯案，應可參考。如此可兼顧旅客安全，亦可節省費用，實一舉數得。^{39、40、41}

中共民航總局復規定，對實現預定安全目標者將予以重獎，對發生重大、特大飛行事故和劫機事件的單位，將處以十萬元至一百萬元的罰款，並追究法人和領導人的責任。

中共民航總局同時實現了一九九四年與三十六個管理局、航空公司所簽訂的安全責任書，給予完成飛行任務量並保證安全的「國際」航空公司、「東方」航空公司、廣州白雲國際機場的法人和負責人一萬元至二萬元之獎勵。並對發生「六.六」和「七.二零」特大、重大飛行事故的「西北」、「雲南」航空公司和對一起劫機事件負有責任的「南方」航空公司分別給予懲處。

³⁸ 以上為本文所見，其他措施，請參看洪德旋著，前揭書，第九十九頁。趙維田著，前揭書，第五六五頁。

³⁹ 劫機犯劫機時，其劫機手段有：

第八節 大陸劫機來台事件之分析與檢討⁴²

①有另機長關閉通訊設備。

②亦有劫機犯令空服人員集中於駕駛艙，致無法對外通信。

③亦有劫機犯身處客艙，使機長無法查知其現況者，方式不一而足。

⁴⁰ 八十四年六月二十三日，中國時報。

⁴¹ 日本歷年重要的劫機事件如下：

①一九六零年二月三十一日：九名赤軍份子劫持日本航空公司一假從東京飛往福岡的波音十二七型噴射客機，要求該機飛往漢城機場，在漢城機場釋放乘客，隨後劫機份子及向北韓投誠。

②一九七一年五月十二日：一名男子用電線偽裝炸彈，劫持一架從東京飛往仙台的全日空客機，他要求客機飛往平壤，結果飛機飛回東京，這名男子被捕。

③一九七一年十二月十九日：一名男子在從福井飛往東京的全日空客機，的洗手間縱火，然後進入駕駛艙，持刀攻擊駛員後自殺，被捕後即告斷氣。

④一九七二年：十一月六日，一名住在美國的日本人劫持一架從東京飛往福岡的日本航空公司客機，要求兩百萬美元，並要求飛機飛往古巴，後為警逮捕。

⑤一九七三年七月二十日：一架從阿姆斯特單起飛，預備飛往東京的日航客機遭五名巴勒斯坦人劫持，被迫飛往利比亞。歹徒後來釋放了乘客，並炸毀客機。

⑥一九七四年三月十二日：一名十八歲的男子劫持從東京飛往琉球的日航客機，要求五千五百萬美元和兩億日圓，後來被警方逮捕。

⑦一九七七年三月十七日：一名男子用假槍劫持從東京飛往仙台的全日空飛機，被捕後即服毒自殺身亡。

⑧一九七七年九月二十八日：一架從巴黎飛往東京的日航客機，在離開印度孟買後，即遭五名日本赤軍份子劫持，最後被迫在加拉達卡降落。劫機者釋放乘客，以交換日本釋放被囚禁的赤軍份子。（參八十四年三月二十二日，中國時報）

⁴²日本歷年重要的劫機事件如下：

①一九六零年二月三十一日：九名赤軍份子劫持日本航空公司一假從東京飛往福岡的波音十二七型噴射客機，要求該機飛往漢城機場，在漢城機場釋放乘客，隨後劫機份子及向北韓投誠。

②一九七一年五月十二日：一名男子用電線偽裝炸彈，劫持一架從東京飛往仙台的全日空客機，他要求客機飛往平壤，結果飛機飛回東京，這名男子被捕。

③一九七一年十二月十九日：一名男子在從福井飛往東京的全日空客機，的洗手間縱火，然後進入駕駛艙，持刀攻擊駛員後自殺，被捕後即告斷氣。

④一九七二年：十一月六日，一名住在美國的日本人劫持一架從東京飛往福岡的日本航空公司客機，要求兩百萬美元，並要求飛機飛往古巴，後為警逮捕。

⑤一九七三年七月二十日：一架從阿姆斯特單起飛，預備飛往東京的日航客機遭五名巴勒斯坦人劫持，被迫飛往利比亞。歹徒後來釋放了乘客，並炸毀客機。

⑥一九七四年三月十二日：一名十八歲的男子劫持從東京飛往琉球的日航客機，要求五千五百萬美元和兩億日圓，後來被警方逮捕。

⑦一九七七年三月十七日：一名男子用假槍劫持從東京飛往仙台的全日空飛機，被捕後即服毒自殺身亡。

⑧一九七七年九月二十八日：一架從巴黎飛往東京的日航客機，在離開印度孟買後，即遭五名日本赤軍份子劫持，最後被迫在加拉達卡降落。劫機者釋放乘客，以交換日本釋放被囚禁的赤軍份子。(參八十四年三月二十二日，中國時報)

⁴² 大陸歷年劫機事件一覽表

編號	日期	事實	偵審結果
1	72/5/5	卓長仁、高東萍等劫持「中國民航」二又戩二E型客機自瀋陽劫機至韓國，迫降漢城春川基地。	韓政府判處卓長仁五年。姜紅軍、王豔大五年，安建偉、吳雲飛、高東萍四年。後經特赦，遣返台北。
2	73/3/22	香港商人梁偉強劫持英國航空英製三又戩客機迫降桃園中正機場。	梁強被我法院判決一年六月緩刑三年。
3	75/5/3	華航機長王錫爵於七十五年五月三日在以暴力制服其他機員後變更航程，駕駛華航波音七四七貨機降落大陸廣州白雲機場。王錫爵被台北地方法院檢察署通緝迄今，但在大陸未受任何處罰，且繼續飛行國際航線。	本案與劫機要件有間。
4	77/5/12	張慶國、龍桂雲於七十七年五月十二日夜，持玩具手槍、假炸藥劫持「中國民航廈門航空公司」編號二五一零波音七三七客機，飛抵台中清泉岡空軍基地。	張慶國、龍貴雲經三審判處各有期徒刑三年六月確定。七十九年七月三十一日入獄，八十一年四月三十日適逢全國性減刑而出獄。

5	78/4/24	大陸青年梁奧真，在寧波飛機起飛後劫持中共「東方航空」公司客機，欲飛來台灣，失敗。	梁某引爆雷管身亡，飛機安全在福州降落。
6	78/12/16	張振海與妻兒等三人搭乘「中國民航波音七四七客機」，於北平飛往紐約途中，飛機降落在日本福岡。	原機返還大陸，張某被押回大陸判刑八年。
7	79/10/2	蔣小峰搭乘中共「廈門航空」波音七三七客機持炸藥劫機，動向不明，駕駛將飛機迫降廣州白雲機場。	蔣某引爆炸彈造成一百卅一人死亡。
8	82/4/6	黃樹剛、劉保才於八十年四月六日以防爆槍及以收音機偽充為炸藥，劫持「中國南方」B 二八一客機飛抵桃園機場。	黃樹剛、劉保才經法院均各判處有期徒刑七年確定。
9	82/6/24	張文龍於八十二年六月二十四日以匕首劫持「中國廈門」B 二五零一客機飛抵桃園中正機場。	經檢察官提起公訴，判處張文龍九年。
10	82/8/10	師月坡於八十二年八月十日以洗髮精偽充為硫酸，劫持「中國國際航空」客機飛抵桃園中正機場。	經檢察官提起公訴，法院判處師月坡九年。

11	82/9/30	楊明德、韓鳳英、子楊洋於八十二年九月三十日，以匕首及假爆裂物劫持大陸「四川航空公司」編號 B 二六二五號客機飛抵桃園中正機場。	經檢察官提起公訴，楊君判處刑九年、韓君六年、楊洋現仍滯留台灣。
12	82/11/5	張藹于八十二年十一月五日以水果刀二把劫持大陸「廈門航空」B 二五九二波音七三七一五零零型客機飛抵桃園中正機場。	法院判處張海有期徒刑九年。
13	82/11/8	王志華於八十二年十一月八日以報紙包肥皂外纏電線偽充炸藥，劫持大陸「浙江航空公司」客機飛抵桃園中正機場。	法院判處有期徒刑十年。
14	82/11/12	李向譽、韓書學於八十二年十一月十二日以手術刀及裝有疑似爆裂物之手提箱，劫持大陸「北方航空公司」編號二一三八號客機飛抵桃園中正機場。	李向譽判處 13 年。韓書學判處 11 年。
15	82/12/8	高軍偕女友姜淑梅於八十二年十二月八日以美術刀劫持大陸「北方航空公司」客機飛抵桃園中正機場。	高軍判處 10 年。其女友姜淑梅隨機遣返。
16	82/12/12	祁大全於八十二年十二月十二日以左手置於褲袋內偽充引爆器，劫持大陸。	判處 12 年。

第一項 八十二年間大陸劫機事件政府處置策略之檢討

- (一) 八十二年，大陸劫機事件，政府因應海峽兩岸特殊政治情勢，即援引國際公約之法，以「人機分離」之方式處理，將旅客與航空器返還大陸，劫機刑事犯由我國司法機關依法處理。此一行事，因應國家處境之特殊性，從全盤政略考慮，與大陸當局達成協議前，在處理之階段性上有其高明處。蓋以此作為國家整體利益之最佳考量與籌碼，實際上並無錯誤。且事實上政府對劫機犯亦從未姑息，法院均從重量刑。是以政府對本案之處理，在法、理、情上，均有妥善考慮。惟國人對政府階段性之處置，一片反對與譴責之聲，有認應以「人機立即遣返」之方式處理。事實上

17	82/12/28	羅昌華、王玉英攜子羅王寰八十二年十二月二十八日持維他命玻璃瓶一個，雷管二支、乾電池等物、偽作炸藥劫持大陸「福建」航空公司編號 B 三四四七號客機，飛往中正機場。	羅昌華判九年。王玉英判七年。羅王寰隨機遣返。
18	83/2/18	林文強於八十三年二月十八日偕其母李玉英、妻黃春蓮、兒林章鎬持水果刀並以茶杯、導火線冒充炸藥，劫持大陸由長沙飛往福州之「大陸雅南航空公司」B 二五九九號班機，飛往中正機場。	林文強判處九年，其家人隨機遣返。
19	83/6/3	鄒維強於 83 年 3 月 6 日以美工刀和偽裝炸藥的手電筒，劫持大陸「南方航空公司」編號 B 二五四二號七三七客機，飛往桃園中正機場。	判處十二年。

國家政策上之處置，有其全盤之政略考慮。民眾應信賴政府專業人員之處理，從國家整體利益考量。明瞭我現況與英美國家不同，此牽涉兩岸政治之複雜性與我主權之爭議。如何謀取我國最大利益自為首要，故應與他國作不同的考慮。不宜急燥一時，不明所以，僅訴諸直覺，致有所誤解。

(二) 至於①有民眾疑慮此係中共藉劫機測試我空防云云，依著者偵訊劫機犯所得心証，就目前案情研判其可能性並不高。事實上中共測試我空防能力之方式很多，以劫機來做為測試之方法，其在政治上實在得不償失，也無此必要。事實上我有關單位檢視遭劫飛機，亦無發現任何證據可證明上述推測。

②又有人認為有人劫機來台，會導致國際間認為我國為劫機者之天堂，對我國形象不利云，其實我國對劫機犯均依法收押起訴、判刑，國際應不致有誤認。反倒是中共在國籍上顏面很難堪，對大陸同胞也難以啓齒交待，內部政治上亦有其不利影響，是以中共很在意此事，故對大陸同胞封鎖消息，原因在此。所以此案應為「彼急我以逸待之」之局面。故佈局上我們不必急躁一時，籌碼在手，理當靜觀其變，自有所得。焉需無故自責。

第二項 八十二年至八十三年間大陸劫機人士來台原因之分析。

第一款 八十二年至八十三年間大陸劫機案之特色

分析八十二年至八十三年間大陸劫機者之動機、背景、手段可歸結以下九點特色：

①有以劫機為手段，行移民之實者

如 1. 楊鳳英、楊明德攜子楊洋。2. 高軍偕女友姜淑梅。3. 羅昌華、王玉英子羅王寰。4. 林文強偕母李玉英、妻黃春蓮、兒林章熠、林章鎬。共同赴台。

②劫機者家境在大陸俱屬小康以上程度。

③劫機者為曾受國中以上程度教育之知識份子。

④劫機者年齡俱屬青壯年階層。例如：張海五十五年生。師月坡五十二年生。張文龍五十三年生。其中以韓書學四十二年生、李向譽四十七年生年紀最長。

⑤劫機人士來自大陸各地，邊佈全國。

韓書學、李向譽為吉林人。王志華、楊鳳英、楊明德復為黑龍江人。高軍為山東人。祁大全為哈爾濱人。羅昌華、王至英為江西省人。鄒維強為廣東人。張文龍為江蘇人。黃樹剛、劉保財為河北人，林文強為福建人。張海為河南人。

⑥劫機者所攜帶之劫機工具，大都為非致命性武器

例如：師月坡以酸液劫機。

⑦劫機者頗多以家庭用品冒充炸藥，以假炸藥脅迫機員，是劫機者最常用之手段。例如“張海以耳機冒充炸藥，李向譽等以血壓計冒充炸藥，鄒維強以收音機

冒充炸藥” 王志華以肥皂冒充炸藥。祁大全以香菸冒充炸藥。

⑧劫機航線、航向、航空公司各有不同：大都在沿海地區之班機航線，且來各自大陸不同方向來台。

以航空公司而言：廈門航空公司三次居首，北方航空與南方航空各兩次。餘為西南、福建、浙江、四川、國際各一次。

以飛航路線而言，各有不同。依次為1、探圳→北京。2、常州→廈門。3、北京→廈門。4、濟南→廣州。5 廣州→福州。6、杭州→福州。7、長春→福州。8、大連→福州。9、哈爾濱→廈門。10、贛州→廈門。11、長沙→湖州。12、福州→廣州。

⑨劫機時間：因假日旅客擁擠，安檢鬆解，故劫機者頗多特別選定假日劫機。以月份及次數來看，八十二年十一月與十二月各三次。八十二年四月、六月、八月、九月，八十三年二月、六月各一次。黃樹剛於清明節。張文龍於端午節。楊明德於中秋節劫機來台。

綜合以上特徵，可歸結以下二點結論：

(一) 八十二年至八十三年間大陸劫機案之劫機者，家境在大陸俱屬小康以上且皆為曾受國中以上程度教育之青壯年知識份子，劫機者住居地由南到北，甚至遠至東北地區，可謂遍佈大陸各地。在大陸人口有百分之七十以上為文盲的情形下，這些大陸社會的中堅份子，甘冒風險，下定決心，扶老攜幼，背離家園，以劫機為手段，行移民之實。顯見大陸內部有著嚴重的社會問題。大陸內部問題，係劫機問題之根本所在，大陸當局若不能深自反省、檢討、解決，潛伏劫機背後的社會成因，僅以鴛鴦心態，一味指責台灣，只圖反轉責任，混淆視聽。則他日大陸必將因社會動亂，引發巨變。此為中共當局，所應深思者。

(二) 八十三年至八十三年間大陸劫機案，劫機航線、航向、航空公司各有不同：惟目的地大都是飛往沿海地區之班機航線，至於劫機時間因假日旅客眾多，安檢較鬆，故劫機者頗多特別選定假日劫機。是以大陸當局於假日，應針對飛往沿海地區之航線，特別加強安全檢查。又劫機者所攜帶作案用工具，大都為非致命性武器且劫機者頗多以家庭用品冒充炸藥，以假炸藥脅迫機員，是劫機者最常用之手段。是以大陸飛機上空服人員，考慮施以適當之安全訓練，攜帶緊急用行動通訊器材與不會穿透體及傷人體，可使人暫時失去行動或抵抗能力之新型防暴眩，式瓦斯槍或震撼，身著便服，隱身放客中，遇有突發狀況，伺機便宜行事。是在不增加航運成本下最簡易有效之反制劫機方式。若確知劫機犯並未攜帶致命武器，即可伺機以所攜帶之瓦斯槍或震撼彈予以制服，否則即應以顧客安全為重，靜待警方處理。

第二款 八十二年間至八十三年間大陸劫機來台人士，其中有無政治犯。

八十二年至八十三年間大陸劫機人士來台原因如前附表所示，其中大多未符合上揭「除訴諸劫機，否則不能達成其政治目的或逃避迫害」之原因。由於大陸目前人權情況確是較前進步，所以該等劫機犯應認非「政治性」犯罪。其中大多係或①為個人家庭、工作因家或②個人財務問題或③追求較佳經濟生活條件等因素而劫機來台，並非政治犯，當無疑義。

第三款 黃樹剛劫機案之省思。

八十二年至八十三年間大陸劫機人士，其中最為特殊的為第一次劫機之黃樹剛，黃樹剛在八十二年至八十三年間大陸劫機人士中，是較具有思想深度者，有其政治見解。且其所身處之大陸地區資訊較為缺乏，而基於政府往昔處理劫機方式，八十二年間黃樹剛劫機當時，我政府之立場，尚非為大陸人士所明瞭，致其有所誤認。不似其後之劫機犯係「明知故犯」。故在人道上此個案上犯罪情狀頗值同情，且其係劫機案之首謀倡議者，日後中共當局，予以嚴懲之可能性極大。是故此個案或可考慮於其服刑期滿，受其應得制裁後，允其在台定居，否則黃樹剛他日服刑完畢遣返大陸，其悲慘之命運，是可以預見的。^{43、44}

⁴³ 依台灣地區與大陸地區人民關係條例第十七條第一項、第六項之規定，劫機犯於司法程序終結後，不得在台申請定居。

⁴⁴ 八十二年十二月間海基會與海協會就遣返劫機犯之意見對照表如下：

議題名稱	海基會	海協會	備註
協議名稱	兩岸劫機犯遣返協議		達成共識
適用範圍	民用航空器（包括民用客機及貨機）		達成共識
聯繫主體	兩會逕行聯繫		達成共識
遣返原則	應將劫機犯遣返，並由擁有航空器的一方追訴處罰劫機犯		達成共識
偵審案件之處理	司法程序未完成之案件，對方應持續進行司法程序	仍待討論	仍有歧見
強制處分	航空器遭劫持落地後，應對劫機犯施以強制處分		達成共識
請求遣返程序	檢具書面文件及相關證據，提出遣返請求		達成共識
追訴範圍限制	限於請求遣返的罪名項目及範圍		達成共識
拒絕遣返之事由	符合「相互尊重、人道精神」，涉及政治、軍事及宗教等因素之劫機案或己方人民或正在偵審中之案件，得拒絕遣返		仍有歧見
遣返費用	由請求遣返一方負擔		仍有歧見

第三項 八十二年間大陸劫機來台行爲之方式有無刑法第六十二

條自首之適用。

八十二年間大陸劫機來台行爲之方式有無刑法第六十二條自首之適用。此在地檢署曾引起討論，曾有二種不同見解：

1.肯定說：認爲符合自首要件，因刑法第六十二條所謂未發覺之罪，凡有搜查權之官吏，不知有犯罪事實，或唯有犯罪事實而不知犯罪之人爲誰者均犯屬之。本案例甲劫機來臺，到達機場前，警方雖已知有劫機的犯罪事實，但尙不知劫機者爲誰，而甲於降落中正機場時即繳械，此時警方始確知劫機者爲甲，甲應合於自首要件。

2.否定說：認爲不符合自首要件，因刑法第六十二條所謂發覺，係指有偵查權的公務已知悉犯罪事實與犯罪行爲而言。本案例甲勢持民航機的犯罪事實，在其降落機場前，早爲警察人員知悉，雖尙不能確知劫機者是甲，但甲的劫機行爲已被有關人員監控，依其情形，於降落時即可知劫機是何人，且不會有所誤失，甲於降落機場之際繳械，不合自首要件。

3.結論：臺灣高等法院審查後，作出「應以個案事實來認定是否爲自首」之審查意見。

八十二年十月二十日桃園地檢署偵辦八十二年度偵字七二七七號張文龍劫機案，起訴書對自首案陳述意見如下：

(一) 首就歷來判例、司法座談會、立法理由論之：依民國三年至七十八年最高法院歷來判例，司法座談會(三上七十八、四上一八零、廿六論一八三九年、七十二台上六四一、七十五台上一六三四、七十八台上一九四、六十二年度座談會第七十二提案)(廿四年七月決議)(八十一年八月十八日八十一庭刑一字第第一三二二九號函)，自首立法理由所示意旨綜合觀之，若犯罪事實已發覺，惟尙未知何人犯罪，犯罪仍屬未發覺；但若此項「對犯人之嫌疑」，仍需有「確切之證據」，得爲「合理之可疑」者，始足當之。本案警方經塔台通知後，僅推測飛機遭劫(亦有可能故障？誤按？其他事變？或不可抗力？)並不知劫機行爲人及其使用之手段。及至登機，機內機員旅客眾眾多，並呈混亂局面，警方對孰爲「有嫌疑」之「犯人」，尙無從有「確切方之根據」，得爲「合理之可疑」行爲人爲何。是在警方登機後，有確切合理證據認爲張文龍「其人」爲有嫌疑之犯人前，仍應符合犯罪「未發覺」之情形。此由最高法院六十九年度台上字第二〇八九一號張慶國、龍貴雲違反民用航空法案，七十三年韓國最高法院對

航空器遭劫之油料補給	由雙方航空公司結算	達成共識
------------	-----------	------

(摘自八十二年十二月十九日，中國時報，三版)

卓長仁等類似劫機案判認為符合自首之規定即明。

(二) 次就被告所處之主客觀條件論之：①本件被告在大陸地區並無刑案在身，劫機之始即要求機長將飛機駛往中華民國台灣，聲明要投奔自由，期間既未提出政治要脅或勒索財物抵台後亦未拘扣人、物。姑不論其來台背後動機為何？然其主觀目的自始即在向我政府「自首」應無疑義！否則劫機來台，即毫無意義。②被告生長於彼岸，對我國情、法規並不明瞭（大陸刑法第六十三條自首規定亦較我國規定為寬），對治安人員之服飾、制度、所址、聯絡方式亦毫無所悉，欲自首亦不知何以為之。③又飛機航行於大氣中，機體與外界封閉隔絕，囿於空間被告欲自首並無對象，復分身乏術無從離開現場與我治安機關聯擊。即令飛機著陸，被告自大陸甫抵陌生地，心情之疑懼緊張可以想見（降落區為何？）、（機內安全人員是否會趁機反擊？），在各種不可測變數下，被告自無可能主動尋覓警察自首。④現本案被告要求機員通知機長飛往台灣，並由其聯擊我政府有偵查構機關。此種行為，應可認為係犯罪行為未發覺前，被告經由機員要求機長轉告塔台，通知有偵查權之我政府機關，自承犯罪事實，而受裁判之意思表示，而有「自首」之適用。

(三) 未就飛機著陸後，被告投案之過程觀之，據被告供稱：「我看到一個戴安全帽的人，他們當時正走進到機道上，還沒有看到我，一進機艙內，我就跟他講投奔自由…接下來就將槍刀交給帶頭的」。證人張四良證稱：當日飛機著陸後，於三時卅六分「機長在飛機上，我站在機坪上，用口頭問他發生什麼事？他說：『我們裡面有一個人要到你們這邊來，請你把他帶下去』，我一進去，聽到有人說：我要到你們這邊來，請你把飛機上的人控制好，讓我安全離開，我聽到這句話，才知道張文龍是劫機犯。聽完之後，我才告訴他，我是這裡警察負責人，你可以安全離開，把刀交給我。他就將刀子交給我，並主動將口袋的槍拿出來交給我。」「當時他的態度很明顯，是要投案的」等語。證人李明漢、潘漢平亦為相同證述，是被告所為，雖未使用「自首」之語，然依最高法院判例（廿六上一〇八九、五十年上六十五、五十年上一四八六、六十二年上一〇一號）所示意旨，亦可認為係犯罪未發覺前，向該管公務員告知其犯罪，且未逃避接受制裁，而有首揭「自首」條文之適用。

該起訴書意見，最係獲法院採納，認為劫機案符合自首之要件，可為參考。

第四項 劫機行爲所衍生之兩岸法律關係之探討(兼論最高法院判決)

著者在偵辦八十二年偵字第一三二九六號張海劫機案時，據張海自承其在大陸北京市，曾竊取其任職局長李明安所有之一千元人民幣，作為劫機費用，此竊盜罪犯罪主客體、時、地部份，俱在大陸，我法院之態度如能否偵辦？若可以？是否所有大陸刑案，我國法院都可以偵辦？他日若有人向我國法院，對在大陸犯罪且身在大陸之大陸籍被告提出告訴或告發，(即犯罪主體、客體、時、地部份，俱在大陸時)，我國法院是否可以偵辦？

按依大陸地區人民關係條例七十五條與最高法院七十一年台上字第八二一九號案，此仍為我主權所及，我國仍有管轄權。惟此明顯與事實有所距離，在證據之蒐集上如大陸當局不予配合亦有困難，七十九年九月間兩岸紅十字協會雖有「金門協議」，惟此究為民間協議，故宜由大法官會議就我國目前現況，作成合乎時宜適用之解釋。⁴⁵

⁴⁵ 最高法院七十一年台上字第八二一九號判例全文如下：

藥物藥商管理法第七十二條第一項所謂輸入，係指由國外將偽藥或禁藥運輸進入我領土者而言，至所謂我國之領土則以固有之領域為範圍，此憲法第四條訂有明文，而國家之統治權係以獨立性與排他性行使於其領土之內，此不因領土之一部分由於某種適時上之原因暫時未能發揮作用而有異。茲我國大陸領土雖因一時為共匪所竊據，而使國家統治權在實際行使上發生部分之困難，司法權之運作亦因此有其事實上之窒礙，但其仍屬固有之疆域，其上之人民仍屬國家之構成員，自不能以期暫時之淪陷而變更其法律上之地位。是上訴人等由我國之大陸領域運送偽藥、禁藥至台灣地區者，若未經他國之轉口港，當不能將之與國外運輸進入者同視，而論以輸入之罪。此應就其交易取得為偽藥、禁藥是否基於販賣之意思，亦僅為單純之運送行為，分別依同法第七十三條第一項以販賣或運送偽藥或禁藥論處。(此判例宣示我國司法管轄權仍及於大陸地區)