

# 第十章 民航班機之不法侵入及對之使用武力之問題

## 第一節 巴黎公約與芝加哥公約

### 第一項 “完全而排他的主權”與人類生命安全

「每個國家對其領土之上空具有完全而排他的主權」為現今國際法之基本原則。“完全而排他的主權”之含義為何？就一國對進入、飛經或使用本國領空而言，“完全”和“排他”是否意味著有單方面任意處理之最高權利？亦或，此種權利是絕對而不受任何限制？這一個問題雖然很容易簡化回答。然而，自理論上言，國家主權要受國際法規則之約束。就國際條約對主權之約束作用而言，如若因國際條約是主權國自願參加，故由條約產生之約束作用不與國家主權相矛盾；則反之，亦應承認習慣國際法的制約則是不以該國同意與否而產生限制效力的（註一）。

在一九一九年，凡爾賽條約中，因為德國發動第一次世界大戰，而訂立了一些航空法來禁止德國發展空軍（註二）。

凡爾賽條約同時也設立了航空委員會，這個委員會最後訂立了一九一九年的巴黎航空管理公約（Paris Convention for the Regulation of Air Navigation），以下簡稱巴黎公約。該公約和一九四四年在芝加哥簽訂的國際民航公約即芝加哥公約（註三）亦各於公約第一條規定：「締約國承認國家對其領土空，享有排他的主權。」「締約各國承認每一國家對其領土之上空，具有完全而排他的主權。」由此一原則可知，航空器非經許可，通常無權進入他國領空。因之，如何處理「未經許可而進入之航空器」之資格和標準等問題，該航空器是否完全由領土主權國自由處置？所謂「完全

排他的主權」理論上是否包括「摧毀空中入侵者之權利」？國際法對於領土主權國處理該航空器時應否應有一定之限制等均值得探討（註四）。

## 第二項 巴黎公約與芝加哥公約

巴黎公約是第一個關於民航重要的國際條約。雖然只有三十八個國家簽約，但它的適用性卻是廣泛的。該條約詳細規定地面國對其領空的權利，正視未來國際路權，就飛機飛越國界的登記和管理訂立了複雜的條款。除了第一條有關領空之規定外，第二條更提供了平時參與國可飛過他國領空的權利。第十五條中明白表示國際定期航線的設立需經有關國家的同意，此公約不承認國際航線之自由性。因此，實際上巴黎公約並未改變現行習慣，如有一飛機超過另一國領空就任憑該國的處理。

在民航史上第二重要的里程碑是芝加哥公約。芝加哥公約現在仍然適用，它大部分係依循一九一九年巴黎公約所訂下的模式。此條約沒有允許國際民航在未得地面國許可前飛過該國國界。另一方面，它也沒有承認地面國對其領空的絕對控制權。芝加哥公約最重要的成就係建立了現存最主要 的民航管理權，即國際民航組織（ICAO）。

芝加哥公約分成三個重要部分，第一部分是有關民航總則，第二部分是關於國際民航組織的創立，而最後部分是關於國際航空服務事項。其中第一條確認地面國有權統治其領空：「締約國承認每一國對其領土的上空，具有完全及排他之主權」。第二條說明一國的領空不但包括其國境內陸地上的領空同時也包括了領海的領空。第三條規定芝加哥公約只適用民航機不適用一國的軍機。第六條規定凡定期國際航空業務，非經一締約國特准或其他許可，及依照此項准許之條件，不得在該國領土上空或領土內經營。因此它明白的提到外國航機不得於未經允許下飛越別國領空。在第六條中所用的「定期」兩字就是指普通民航線。相反的，第五條對於純私

用的飛機飛過另一國領空給予相當大的權利，但需符合公約中所含的限制（註五）。

綜而言之，領空主權原則本身就是一個國際習慣。一九一九年巴黎航空管理公約和一九四四年芝加哥公約第一條中之“締約各國承認……”就是對這項國際習慣的“宣示”（成文表述）。一旦某條國際法規則被宣示為國際習慣，該規則就不僅對宣示該規則的條約締約國有約束力，而且對一切國家（包括非締約國）均有約束效力。

國際條約中對各國領空主權設有限制之規範者，可以一九六三年東京公約為例。該公約規定“航空器登記國管轄權”，即認一國對在本國登記的飛機上發生的犯罪行為有管轄權，即使該飛機當時正飛行在別國領空。對於飛經國在其領土上空所享有之“完全而排他的主權”來說，這種登記國管轄權當然構成一種限制；從這個意義上說，使飛經國的領空主權即不“完全”也不“排他”。

對於國際習慣加諸各國領空主權的限制，我們可舉出一個最近的重要例證，即一九八四年國際民航組織第二十五屆（非常）大會通過之對一九四四年芝加哥公約增設第三分條之修正案。該修正案制定之第三分條規定（註六）：

“（甲）締約各國承認，各國對飛行中的民用飛機使用武器，必須採取克制態度……。”

“（乙）締約各國承認，各國在行使主權時，對未經批准或有正當理由認為用以達到不符合本公約宗旨的任何目的而飛越其領土的民用飛機……”

我們很容易注意到，條文中“締約各國承認……”與該公約的第一條宣示領空主權原則時使用的措詞完全相同。此即足以顯示，該分條（甲）（乙）兩款宣示的也是習慣國際法。以下謹就這兩項國際習慣限制領空主權的緣由、重要性與合理性，進行討論。

按地面國對其領空的絕對統治權是被大多數國家所承認的，也是為各主要條約所接受。同時民航權飛越另一國領空也是經過地面國的同意。不過也有可能地面國為了其本身的利益，而驅逐原本同意飛過其領空的民航機。芝加哥公約中有兩條特別提到地面國在特別的情況下，可以不理會現行民航規定，第八十九條規定在戰時或緊急狀況下，主權國可享絕對自主權。在第九條承認一國有權基於軍事理由或公共安全需要限制外國飛機。但此一限制不能只限於外國飛機對於本國飛機也要同時限制，並且對所限制的各國飛機待遇相同。

國際間對於非軍用之國際運送工具使用武力之首次事件係發生於第一次世界大戰期間。一九一五年五月七日，英籍客船 *Lusitania* 被德國潛水艇擊沈，最近一次係一九八八年七月三日伊朗一架民航機自伊朗飛往杜拜（*Dubai, the United Arab Emirates*）造成二百九十人死亡之慘劇（註七）。事實上，我們如果綜合分析歷史上為人注目之民航機不法侵入經擊落之事件，便不難發現這些事件幾乎都有一定的模式，首先，於案發後使用武力擊落飛機之地面國表示知情並極力否認所有的責任，但在經過國際社會之譴責之後，又發表聲明表示基於友善的、人道的考量（“*ex gratia*”，or “*act of grace*” compensation）願意負擔賠償責任（註八），使得受害者或其家屬常常只能依侵害國之誠信或良心才能獲得賠償（註九）。

### 第三項 有無禁止對民航班機使用武力之國際習慣（註十）

在一九八三年韓航事件發生以前，各國國際法學者對於國際中有無禁止任意用武力擊落闖入本國領空外國飛機的之規則這個問題，曾作過若干討論。儘管有些國家政府在公開聲明或訴狀中有種種“違反國際法”的籠統說法，但要確認它的存在，似乎尚缺乏有說服力的論據，因為這其中含

有若干不確定因素。

以最直接有關的一九四四年芝加哥公約來說，該公約雖以“安全和有秩序的方式發展”國際民用航空為根本宗旨，但定該公約時即本預見到，也未設想後來會發生擊落外國民航飛機事件，因此對這個問題並無明文規定。後來由國際民航組織理事會隨時要制定或修訂的作為“國際標準與建議措施”的公約幾個附件，只載有攔截規則，亦無明確規定。

嗣後，最常為人引用以論證確有此類規則的是「聯合國憲章」。該憲章第二條第四款規定“各會員國在其國際關係上不得使用威脅或武力，或以與聯合國宗旨不符之任何其他方法，侵害任何會員國或國家之領土完整或政治獨立”。但是，將這個抽象原則具體應用到處理侵害一國領空主權的行為上來，可發生不同解釋的問題。

因此，為嚴格從法律上論證擊落外國飛機不合法的問題，有些國家或學者即嘗試自國際習慣尋找根據。英美對一九五五年保加利亞擊落以色列航線的訴狀，就是這方面的代表作。他們引用來論證有該條習慣國際法存在的作為國際法淵源資料，主要是一九四九年的科孚海峽案和一九二八年“加西亞（墨西哥訴美國）”國際仲裁案。由於科孚案與擊落或擊沈外國飛機或船舶並無直接關係，一般認為根據並不充分，而加西亞案倒是直接有關的。

加西亞案涉及到一位墨西哥女孩在試著非法跨越美墨分界格蘭德河時，被美方武裝官員開槍打死。為此墨西哥政府代表女孩父母向美國提出訴訟。此案後來為“美墨共同索賠委員”作出仲裁判決。該判決說：

“本委員會認為，對這個問題的國際法形成取決於對下列問題的回答：文明國家之間是否存在有關於奪走人命的國際標準？本委員會認為，不僅有這種標準存在，而且必須表述並確認它的存在，因為這兒是世界的一部分，而且人類實踐傾向於在特定情況下適用下列標準……

（甲）開槍行為本身總是危險的，除非將該不法行為作充分說明，不

應採取；

（乙）除非用開槍來防止或制止該不法行爲的主要作用，與該行爲引起的對罪犯和逼近他人的生命危險相當，否則不宜採取；

（丙）當有防止或制止該不法行爲的其他實際辦法可用時，不宜採取；

（丁）開槍時應謹慎從事以免造成不必要的危險，凡官員有意要打擊、擊傷或殺死者不在此限。

本委員會決不贊成這類想法，開槍造成不幸後果可以因有禁令在，必須執行該禁令，而受命執行該禁令的人員裝備有武器等理由而足以獲得原諒……”。

仲裁結論是，按上述保護人類生命安全的國際標準，美方武裝人員使用武器是不合法的。美方敗訴。

問題是，從一九二八年該案裁決以來，這條規則是否經受住了時代考驗，已成為一條國際習慣並適用於擊落民航飛機呢？有些國家和學者對此持懷疑態度。

或許正由於這個緣故，對一九七三年以色列擊落利比亞航班一案，國際民航組織理事會在決議中沒有明確使用“違反國際法”的措詞。

## 第二節 蘇聯解體前美蘇航空器入侵之處理

非軍用入侵他國之航空器須與軍用入侵之航空器相區別，受侵犯國不應為相同之處理之原則已廣為國際公約承認，並為各國採納及實踐。依一九一九年巴黎公約之規定，締約國之軍用航空器，未經特別許可，不得飛越或降落另一締約國之領土。此外，每一締約國保證在和平時期給予他締約國民用航空器無害通過其領空之自由，但從事定期業務之航空器不在此限。一九四四年芝加哥公約亦為類似之區分：締約國之國有航空器，非經

另一締約國之許可，不得飛越或降落其領土；而締約國之民用航空器，除了從事定期國際航空業務者者外，通常有過境權和非載運性停留權（ Rights of transit and non-traffic stops ）。定期國際航空業務航空器之此二權，在一九四四年於芝加哥簽訂之國際空運過境協定中受到承認（ International Air Services Transit Agreement ）。

美國認為區別軍用飛機入侵與民用飛機入侵有其重要性，美國雖大多只是消極地暗示其立場，但其實際上態度卻非常的明確。例如一九六〇年五月一日，美國 U-2 高海拔偵察機在深入蘇俄領空時被擊落，美國並未對蘇俄擊落該 U-2 偵察機之權利正式抗議。該種飛機依芝加哥公約第三條第二項之定義，為國有飛機，而非民用飛機。美國之抗議係基於飛機並未飛越他國領土，或係意外飛入，而非基於對方不法使用武力。

在蘇聯解體之前，美蘇之間因國有航空器入侵之案例有多起，依學者之見，主要之爭點有如下五點（註十一）：

- 1 該航空器是否故意侵入？
- 2 事件是否發生於蘇聯領空內？
- 3 飛行之本質為偵察、或非攻擊性的？
- 4 開火前是否發出警告？
- 5 誰先開火？

誰先開火？入侵者或攔截者？為多數有關美蘇軍機事件爭論之重點。蘇聯堅持：攔截者會向入侵者開火之情形，只有在入侵飛機無端開火或對故意入侵者給予反擊。

各國對軍用入侵者之態度或許欠缺一致，然對於入侵民航機之態度反較接近，以下介紹幾則國際間對入侵民航機使用武力事件之反應。

### 第三節 國際間對班機使用武力之事件

（一九四六年至一九八八年）

## 第一項 一九四六年南斯拉夫擊落以色列飛機事件（註十二）

在一九四六年，美國兩架軍機在南斯拉夫領空中被擊落。二國對事件之發生有不同的主張，美國宣稱該機因為壞天氣而被迫進入南斯拉夫領空，而南斯拉夫卻稱美國故意入侵。再者，美國的立場是攔截機並未示警迫降該機，然而南斯拉夫則宣稱有警示迫降。事實上，美、南兩方之爭論中都不否認應給入侵飛機迫降的機會。如果迫降被拒絕，則南斯拉夫有權向入侵飛機開火。美國反對此一論調，因為該機既沒有威脅南國安全，所以使用武力是不合國際法。同時，美國和南斯拉夫雙方都同意如果是因為壞天氣的理由，即使闖入的是軍機也沒有理由只因它進入另一國領空，而將它擊落。再者，入侵飛機應被適當的示警降落在地面國領域內。本次事件，最後，南國同意基於人道立場給予罹難家屬賠償（註十三）。

## 第二項 一九五二年蘇聯擊落法航事件

一九五二年四月二十九日，法國航空公司之飛機由法蘭克福飛往西柏林途中，在飛經二十英哩寬之空中走廊（註十四）時偏航，受到蘇聯戰鬥機之攻擊。戰鬥機使用大砲和機關槍攻擊該民航班機三、四次。數位乘客及副駕駛員被金屬碎片嚴重創傷，該飛機在油箱和發動機嚴重損壞情況下，居然奇蹟般安全降落在柏林。本案法航班機是否實際侵入產生爭議攻擊前數分鐘，駕駛員收到之位置報告，顯示位置正位於二十哩之空中走廊內。蘇聯抗議稱，由該班機未經許可即侵入蘇聯領空，推定其已違犯該國之空中法規，並堅持該班機拒絕遵循攔截戰機降落之命令。但西方國家之反應集中在蘇聯對民航班機採取該行動之權利上。德國一方面否認該班機係位於柏林走廊外，一方面發表聲明：「暫且不論事實問題，在任何情況下，在和平時期對非武裝航空器開火，即使經過警告，不論該航空器位於

何處，都是完全不被許可的，且違反所有文明行為標準。」並要求蘇聯立刻調查該事件，懲罰負責人，對造成之人員及財產上之實質損害提出賠償（註十五）。

### 第三項 一九五四年中共擊落英國國泰班機事件

一九五四年七月二十三日，一架自曼谷至香港定期飛行之英國國泰航空公司班機，在海南島外之國際空中走廊西方十哩處，被中共防空部隊戰鬥機擊落，有二名乘客為砲火擊中，十七名旅客中之八名及四名機上服務人員因飛機墜海死亡。機上有六名美國人，其中三名罹難。據倖存的機長說，中共戰鬥機事前一點也沒有警告，即瞄準油箱做一連串的掃射，欲致人於死。（註十六）。面對美國及英國之指責，中共只表示是誤認為台灣軍機從事侵略之活動。嗣後中共負擔乘客及機員生命及財產之損害及損失（註十七）。

### 第四項 一九五五年保加利亞擊落以色列班機事件（註十八）

一九五五年七月，以色列航空公司（El Al 公司）之班機飛越保加利亞領空時為保加利亞戰鬥機擊落。該機從奧地利維也那飛往土耳其上空之伊斯坦堡，載客五十人（其中有英、加、美、法、瑞典等國人）和七名機組員，機上所有人員都罹難。以色列以鎮壓保加利亞違反國際法和飛機遭受摧毀，人民因而死亡為由，向國際法庭（International Court of Justice，ICJ）提出告訴。英美兩國也因其本國國民在此事件中死亡，採取同樣的賠償行動。三國向國際法庭表達了對使用武力對付入侵班機之權利之看法。由於國際法庭並無對侵犯國主張其得強制行使審判權之權利，在本事件中，保加利亞以主張排他的內國司法權（exclusive domestic jurisdiction）成功的拒絕國際法庭對之行使審判權（註十九）。雖然保利亞最後並沒有

接受法院之制裁，然而，自本案美、加、以三國之聲明中，所提出之若干見解，已被國際社會廣泛地接受。

美國在聲明中指出，「不管航空器進入保加利亞領空之理由為何，任何民航機駕駛員都不希望在沒有選擇安全之機會使其本身、旅客及機員免於被殺害之情況下被擊落」。以色列在其訴狀中所採之立場亦有類似之精神。以色列政府主張，在和平時期被民航機侵入之國家並無緊急司法管轄權，且不能在攔截有清楚標示之外國民用航空器後，做不當之處置或向其開火。英國更明確表示，即使一外國民用航空器事先未經許可即進入某國之領空，該國亦無國際法上之理由，得以軍事武力摧毀之。英國認為，對未經許可而進入他國領空之定期飛行民用航空器使用力，就一九一九年巴黎公約或一九四四年芝加哥公約而言，均無正當理由。兩個公約皆規定：締約國可因軍事需要或公共安全上之利害關係，設立特區，禁止其他締約國之航空器進入。依巴黎公約第四條之規定，當一航空器發現自己位於公約第三條規定之禁區上空時，須在發現後，儘速依公約附件 D 第十七項之規定發出遇難信號，並儘可能迅速降落在進入國領土上禁區外最近之機場。依芝加哥公約第九條第三項，各締約國依這類規定所制訂之條文，得要求任何進入禁區之航空器儘可能迅速降落在領土內指定之機場上。

三份向國際法院提出之訴狀皆舉出著名的國際法原則：基於人道之考慮，承認船舶有權在必要或危難時，得進入外國之領域。且引用並討論許多案例，支持這個海上學說。而由於船舶遇難時有權進入主權國港口加以類推，他們一致主張航空器遇難時亦有權進入外國領空。雖然巴黎公約及芝加哥公約並未特別承認此種權利，但認為兩個公約皆要求領土國對於危難中之締約國航空器提供相當程度之協助。巴黎公約第二十二條規定：「締約國之航空器有權獲得與國有航空器相同程度之降落協助，特別是在危難時」。芝加哥公約第二十五條規定：「各締約國保證當航空器在其領土遇難時，提供其認為可行之協助，且在其當局之監督下，允許航空器所

有人或登記國當局提供當時情況下所必須之協助……」（註二十）。

英國所持對於入侵機之待遇應如同對待在海洋上之遇難船舶，亦即認為遇難迷途的航空機應與在別國領海上，遇難的船舶一樣有被保護的權利之觀點仍有爭論。英國並提出一項看法，認為最重要的是巴黎和芝加哥公約並未規定地面國對入侵機有包含擊落入侵機的權利。美國同意在保加利亞事件中，雖然以色列不慎地入侵保加利亞領空，但為了迫降，該機必須要服從攔截過程之觀點。美國以為在國際航空法上雖乏直接之規定，但一般而言，對入侵機應有兩種可接受之處理方法，即引導其安全降落於航空基地，或事後以外交手段抗議。美國並指出不僅在國際公約上沒有准許對入侵機開火之規定，國際法上亦找不到任何授與地面國對入侵機開火之權利之原理原則。

### 第五項 一九七三年以色列擊落利比亞民航機事件

另一件造成更嚴劇生命損失之事件發生於一九七三年二月二十一日，一架利比亞航空公司之波音七二七在西奈半島被以色列戰鬥機擊落。該班機從的黎波里飛往開羅，經過開羅，正通過以埃停火線時，侵入西奈半島十二哩以埃交界之以方占領區，造成機上一百零八人全部罹難。

埃及猛烈批評以色列戰鬥機之行為。開羅廣播電台形容道，該事件是一項恐怖、野蠻的犯罪，不僅違反國際法，且侵犯人性價值。接著說，這是謀殺沒有武裝的平民，包括婦女和小孩之行為。埃及民航部長阿曼德納抨擊該行為違反國際法，同時提出利比亞班機與埃及航空交通控制人員的談話錄音帶，支持其對有關事件情況之主張。錄音帶證實四架以色列戰鬥機未經警告即攻擊。因埃及航空交通控制單位與利比亞班機監聽相同的無線電頻道，是以主張任何對班機的無線電警告皆會被開羅收聽且記錄。錄音帶進一步指出駕駛員明白其已迷失方向，就在開火前，正和埃及控制員

聯絡。

以色列指出，該班機侵犯到極敏感之以色列占領、控制之西奈上空。以色列交通部長西曼皮爾斯說明：「以色列依國際法保衛其領空，且係經慎重考慮後，才採取必要的行動」。以色列主張利比亞飛機之駕駛員主張，他們只是企圖損壞飛機，迫其降落，無意將其擊落。

國際民航組織（ICAO）對該事件占有非常有力而重要的地位。ICAO理事會在一九七三年三月五日指示秘書長開始對利比亞班機之毀損做機械上之調查。於是從秘書處選出五名專家，組成調查團。理事會在一九七三年六月四日審查該團之報告，並接受以下決議：「本理事會想起聯合國安全理事會在其一九六九年第二六二號決議案中，譴責以色列對貝魯特民用機場造成十三架商用和民用航空器毀損之預謀行動，且想起 ICAO 大會在一九七三年二月之 A19-1 決議案中譴責以色列造成一百零八條無辜人命損失之行爲，並命令理事會指示秘書長調查後向理事會報告。確信該種行爲對於國際民航安全構成嚴重的危險，承認其態度極惡劣地違反芝加哥公約規定之原則。經考慮過由秘書長依 A19-1 決議案組團完全之調查報告，認為擊落利比亞民航機缺乏正當理由，因此：

- 一、強烈譴責以色列造成利比亞民航班機毀損及一百零八條無辜生命之損失之行爲。
- 二、敦促以色列遵循芝加哥公約之目的和宗旨」（註二十一）。

## 第六項 一九七四年韓航班機侵入蘇聯事件

另一則有關對入侵班機使用武力之事件，發生於一九七八年四月二十日，由於韓航班機侵入蘇聯之情節重大，韓國對蘇聯完全欠缺抗議理由。因此，在該事件之實際情況下使用武力，其他國家多認為合法。本件事實之經過是韓國航空公司波音七〇七在進入蘇聯領空後，一架或一架以上之

蘇聯戰鬥機指示其降落，其中一架向其開火，兩名旅客死亡，十一名受傷。韓航班機原正從事由巴黎到漢城之極地飛行，計畫在安卡拉治停留加油，後來只好迫降在莫曼斯克南方兩百二十哩冰凍湖面上。該班機受攔截的地區接近白海岸。為不對外開放之高度安全區。南韓事後不但未對蘇聯提出抗議，反而感謝蘇聯迅速將乘客和機員送回；依照塔斯社於同月二十九日發表之聲明，蘇聯官方証實，該班機未遵守國際飛行規則，且拒絕遵從蘇聯空防戰鬥機令其隨之降落機場之要求。駕駛員和領航員承認侵犯蘇聯領空和邊界，亦違反國際飛行規則，並確認其已明瞭蘇聯戰鬥機之命令因之，顯然蘇聯主張有安全上之需要要求班機降落，且已給該班機安全選擇之機會，卻被拒絕，因而此種武力使用行為，為正當之最後手段（註二十二）。

## 第七項 一九八三年蘇聯擊落韓航民航機事件（註二十三）

### 第一款 韓航事件始末

在一九八三年九月二日，舉世都為前一天蘇聯在日本海擊落載客二百六十九人韓航〇〇七客機事件所震驚。一九八三年八月三十一日，從紐約擬飛往漢城的韓航 KE007號波音七四七客機，於經停安克志後，起飛不外即偏離航道（第二十號航道），至九月一日清晨，向北偏航五百英哩飛越蘇聯庫頁島上空。而該地區恰是蘇聯海空軍基地所在，被蘇聯防空部隊誤認為是作間諜飛行而擊落，機上二百六十九人全部罹難。。此一悲劇經由美國總統以及國務卿強烈的指出，而引起了國際上的關注。聯合國安理會草擬一項決議“對國際民用航空使用武力是不符合有關國際行為和基本人道考慮之規範”。但該決議為蘇聯代表所否決。而航空駕駛人員協會聯合會（IFALPA）則於九月六日發起，停發蘇聯航線六十天，以示抗議。有

些西方國家停止蘇聯則航空公司飛該國航班兩周或六十天。國際民航組織亦重申“攔截民用班機不應對之使用武力”。不容諱言，此一事件的某些層面永遠不會被公開（註二十四），以下謹就韓航客機遭蘇聯攔截一事係以法律的觀點加以探討。

如前所述，韓航客機被擊落的消息是美國總統以及國務卿所發表，美國總統表示此一事件是一件令人感到戰慄的暴力事件，至於其他詳盡的資料則是由國務院有關當局提供給新聞媒體。該韓航〇〇7客機三十日晚上十一點五十分由紐約甘迺迪機場起飛，載客二百六十九人飛往南韓漢城。途中在安卡拉治暫停，然後於九月一日早上十點離開之後它在韓國間早上一點飛離航道，蘇聯的雷達開始追蹤此客機，因為它已進入堪察加半島的蘇聯領空。

韓航客機所經之地區是蘇聯軍事戰略領空，經由雷達追逐達兩小時之後，蘇聯駕駛員報告於早上三點十二分看到該客機。那時該機向南經過庫夏島的南端向西飛了。這一地區有蘇聯最敏感的軍事裝備。早上三點廿一分蘇聯駕駛員向他的基地報告該機偏離所預定航線三百十二英里，早上三點廿六分很可能係經由基地的命令，蘇聯攔截機向韓航客機開火。四分鐘後，美國和日本的雷達顯示韓航的高度只有一萬六千四百英呎。它當時已被擊中，正掉入日本海的途中。早上三點卅八分該機從雷達螢幕中消失。

此次韓航客機事件有某些重點很值得討論。首先，韓航〇〇7客機是固定的國際民航線搭載不同的旅客。第二，不論是由於意外或經過安排，韓航所述之地是蘇俄領空最敏感地帶。第三，很顯然的該機在未經蘇聯攔截機警告下被擊落。蘇聯首次對此事件的報導是在一九八三年九月三日，在美國向全世界報導後的第二天。而且，蘇聯在報導中只有聲明有一外籍飛機被蘇聯戰鬥機攔截，非但沒有承認所發生的事實，並且對於韓機被擊落的殘忍事實更絲毫未提及。如此含糊的聲明此次可怕的悲劇，立即激發國際間之怒喊指責，並迫使蘇聯於次日發表第二次的說明。第二次的說明

除了批評美國和暗示該機可能為美國從事間諜工作外，事實上，其內容與第一次的聲明並不同。總而言之，蘇聯第二次的報導加添了如下幾個重要事項。首先，據報導韓航客機在此一事件發生時沒而使用航燈。第二，該班機據說沒有回簽蘇聯攔截機的訊號，第三，蘇聯宣稱該機並不理會示警和後來攔截機所發射的示警彈。很顯然的，蘇聯和美國二國的報導間之不同留下了許多關鍵性之疑點，其中最重要的，而且尚未解決的是，韓航客機被擊落前到底有沒有經過示警。除此之外，還有許多問題尚未解決。例如，為什麼韓航客機偏離預定的航線那麼久的時間，而在蘇聯最敏感的領空航行那麼遠的距離，迄今仍是一個謎。第二，在日本的導航中心是否知道該機離開航道。第三，蘇聯駕駛員分辨不出該機乃屬商用機似乎是不可能的。第四，所有報導並未透露韓航客機是否發生求援信號。

除了上述數點，蘇聯是否違反國際法上之義務，有二個主要考量的方向：第一，該機離開它的航線後進入蘇聯領空時，蘇聯是否予以警告。第二，若有適當的警告，該警告是否被忽視。因為並無足夠的情報以對這些事實的問題提供答案，只能在假設的基礎上處理。亦即，若蘇聯並未給予適當的警告，則其行動，尤其是使得許多無辜的乘客喪失生命，已嚴重的違反國際法。實際上，在一九八三年九月五日，蘇聯遲遲地承認已發生重大的平民生命喪失的事件。然而，談到關於該機被擊落的原因時，蘇聯表示，該機被擊落是因當地蘇聯司令官相信入侵飛機不是民用飛機而是軍事偵測機（註二十五）。

雖然最初的美國廣播關於韓航飛機事件，認為沒有警告就開火，而國務院更正聲明為在最後開炮前六分鐘，蘇聯飛行員報告基地他已開火「大炮爆炸」，蘇聯並播放出對擊落韓航飛機的飛行員的電視訪問。依蘇聯以往處理其他事件之官方標準，這種公開說明擊落是如何發生的情形是少有現象。值得重視的是蘇聯不只超越其關於政府運作一向保持隱秘的政策，並且努力去反駁那些針對該事件使用武力的主要批評。蘇聯堅持該機被擊

落是在侵入飛機不顧警告之後，而且飛行員無辨別飛機是民用的。本件因為沒有足夠之事實資料，無法給蘇聯法律上的譴責。若能證明蘇聯確曾給予該韓航空機明顯的警告而該警告被置之不理，並且軍事指揮官確實又合理地感受到該班機已對國家安全有嚴重威脅的話，蘇聯的行動便較能獲得諒解的。

## 第二款 因韓航事件而修訂芝加哥公約（註二十六）

國際民航組織在韓航事件經過半年，派團調查之後，其理事會於1984年3月6日申明“沒有證據表明該偏航是預謀的，或機組人員在任何時候知道該航班偏航”，並指出；“不論造成該飛機偏離其飛行計劃的航路的情況如何，這種使用武力都構成違犯國際法”。但並未指出具體違犯了國際法的那條規則。

一個半月後，為防止今後再發生類似事件，修訂芝加哥公約並增加第三分條而召開的國際民航組織第25屆（非常）大會上，大多數國家代表在發言中一致認為蘇聯擊落韓航班機是違犯“一般國際法”的，其所持論點，雖然不盡相同，但吾人不難從國際民航組織理事會主席兼大會執行主席阿賽德·科泰特在開幕詞中一段話明白各國的立場：

“或許有些人認為，禁止對民用飛機使用武力肯定為普遍國際法的組成部分，没有必要再將此規定訂入該（芝加哥）公約本體之中。的確如此，一般國際法是由人類安全與保護人類生命的原則引起的。即使在戰爭時期，國際法明確規定了保護在武裝衝擊中的平民，保護傷員與海船遇難者，保護戰俘。國際法院曾參照國際習慣作出裁決說，這些基本人道主義原則在平時應比戰時更為嚴格。毫無疑義，這些關於保護人類生命的人道主義原則深深紮根於國際習慣之中。然而，國際社會相信，“只有成文法能消除其他（國際法）主要淵源，如習慣法的不確定性；它可以彌補該類法律存在的缺陷，給予在實際適用中尚未解決的抽象普遍原則以確切含

義”。這是聯合國秘書長德奎利亞爾先生在1982年國際法協會在本會堂開會時致詞時說的話。法律的成文規則大大優於習慣法承認的一般原則，因為一條習慣法的是否存在本身，以及其確切範圍與內容常常引起爭議。我深信這次大會會考慮這些因素”。

大概正是本著上面引用的大會執行主席開幕詞中的觀點，在這次大會一致觀呼通過的第三分條中，將原提案（法國與奧地利聯合提案）中（甲）（乙）款中導言中，“締約各國承允”，改為“締約各國承認”。結果，形成了如下條文：

“（甲）締約各國承認，各國對飛行中的民用飛機使用武器，必須採取克制態度，並於攔截時，不得危及機上人員的生命與飛機的安全。不得將此款解釋為對聯合國憲章規定的國家權利與義務有任何修改。

（乙）締約各國承認，各國在行使主權時，對於未經許可或者有正當理由認為用於不符合本公約宗旨的任何目的而飛越其領土的民用飛機，有權令其在指定機場降落，並得給予該機以任何終止該侵犯行為的其他指令。為此目的，締約各國得採取符合本公約尤其本條（甲）款有關規定的有關國際法規則的任何適宜手段。各締約國同意公佈其關於攔截民用飛機的現行規章。

（丙）各民用飛機應服從依本條（乙）款發出的命令。為此，各締約國應在其國內法或規章中制定所有的必要規定，以便使在該國登記的民用飛機或者其經營人的主要營業地或常住地在該國所經營的民用飛機，強制遵守。各締約國應給予違反該適用法律或規章的行為以嚴厲懲治，並依其法律與規章將該案件送交其主管當局。

（丁）各締約國應採取適當措施禁止將在該國登記的，或者其經營人的主要營業地或常住地在該國所經營的民用飛機，有意地用於不符合本公約宗旨的目的。本款規定不影響本條（甲）款，也無損於（乙）（丙）兩款。”

儘管有的學者對此修訂條文宣示是否為習慣國際法持若干懷疑，但國際民航組織的這種立法方式不愧為對國際立法有價值的貢獻，因為這使得第三分條兼具有習慣國際法的普遍約束力和成文法的確定性，取長補短，使法律規則更具權威。

對這個第三分條條文，尚需作幾點說明：

第一，這是一條僅適用於“民用飛機”的國際法規則，不適用於芝加哥公約定義的“國家航空器”。兩者的區別，我們將在下章討論芝加哥公約時再作評述。戰後有些學者主張對包括軍用飛機在內的所有航空器進入外國領空的權利規定若干規則，但似乎並未得到國際社會的接受。對第三分條的法奧提案（甲）款案文中原為“對飛行中的飛機”，這裡的“飛機”顯然可解釋作包括軍用飛機在內的“國家航空器”，但正式條文在“飛機”前加上了“民用”一詞。這是一種十分重要的差別。

第二，（甲）款中“必須採取克制態度”（must refrain from）的措辭，不過是“不得”的委婉說法。此語源自（附件2）和聯合國憲章有關條款（註二十七），單純自文字語義上觀之，“採取克制態度”會有當事國自願採取的意思，但一般不會妨礙條文內含“禁止”的暗示；尤其是與此句中表述整個修訂條文核心內容和思想的“不得危及機上人員的生命”聯繫起來，禁止的意思就更清楚了。

第三，（甲）款第二句話，“不得將此款解釋為對聯合國憲章規定的國家權利與義務有任何修改”一語，主要指關於規定“各會員國在其國際關係上不得使用威脅或武力”的第二條第四款和規定“行使單獨或集體自衛之自然〔固有〕權利”的第五十一條。這點，在國際民航組織第25屆（非常）大會的各國代表發言中可以清楚看到。例如，英國代表說，“我們到這裡來試著將有關國際法定為法典，在本次大會上向世界社會說清楚：任何國家都沒有理由向民用飛機使用武力，除了特別例外的情況即它用作自衛時”。由此可以得出這樣的理據，禁止對飛行中民用飛機使用武

器是絕對的，只有一種例外：在受到武力攻擊時爲了自衛的需要。

第四，（乙）款爲領土國實行攔截規定了兩種情況：1.未經許可而飛越該國領土；2.有正當理由認爲用於不符合本公約宗旨的目的。關於第2種情況涉及的問題比較複雜，什麼是“本公約宗旨”？怎樣才構成“不符合”？這款的規定與1963年東京公約第四條關於領土國在五種情況下可“干預飛行中航空器”的規則是否衝突？這些問題都是在適用時很可能發生的，需待在實踐中逐步解決。

此外，在國際民航組織第25屆（非常）大會上，有些國家代表認爲，修改芝，加哥公約的手續麻煩（註二十八），建議用修訂《附件》規則的方式解決問題。鑑於涉及問題重大，最後還是決定增設第三分條（註二十九）；但國際民航理事會後來同時按會議精神修訂了有關《附件》的規則。

## 第八項 一九八八年美國擊落伊朗航空機事件

繼一九八三年韓航班機遭蘇聯擊落之事件之後，一九八八年伊朗班機遭美國誤以爲係 F-14 軍機而將之擊落之事件，死傷最爲慘重。當年七月三日伊朗一架民航機自伊朗 Bandar Abbas 飛往杜拜（Dubai, the United Arab Emirates），遭美國戰艦中長程飛彈誤擊，造成二百九十人死亡之慘劇。美國表示其於波斯灣國際海域本有合法權利採取行動，國務院並發表聲明表示美國無須對於死者家屬負賠償責任（註三十）。

綜觀以上這些事件，不難發現幾乎都呈現如前所述之一定模式。首先，使用武力擊落飛機之地面國聲明知情並極力否認所有的責任，但隨後表示基於友善的、人道的考量（“ex gratia”，or “act of grace” compensation）願意負擔賠償責任，由於國際間缺乏有力之裁判及執行機構，導致受害者或其家屬常常只能依侵害國之誠信或良心才能獲得賠償，形成

不公平之現象。

#### 第四節 結 語

國際航空運輸業在剛開始幾年，各國就已體認到經營國際航空業，航空公司的國籍是不可缺少的。一九一九年的「巴黎公約之航空規則」和戰前各式各樣的航空協定都具體說明了這項主張：「國家對其領空有絕對主權」，一九四四年芝加哥公約又再次肯定此主張，而且一九四五年後簽訂的雙邊航空運輸協定亦主張航空運輸業的活動以追求國家利益，此種利益一航認為包括航空工業本身的利益（註三十一）。

雖然有許多國際航空入侵事件，現行的條約法律仍然無法解決入侵飛機進入外國領空且不遵守降落命令時的情況。有條款規定空中主權屬於地面國，且有規定在進入外國領空前，面臨外國飛機時，應尋求適當合法的權利。然而，對於未受許可之人侵機應被主權國攔截機擊落一點卻無明白的規定。唯一的條約規定指出關於遭受危難入侵飛機，並不當然受地面國的支配。此條款表示，未受許可進入之本身，不應使得入侵機被其領空遭侵犯的領土主權國的攔截機擊落。實際上，芝加哥公約附件二的攔截規則，與目前民航機的國際慣例相一致。然而，值得吾人重視的是在攔截過程中，並未特別描述若入侵機不降落會發生什麼事。因此，很有可能入侵機不降落而在適當的理由下被擊落。此為蘇聯對以前航空攔截的不幸事件一致的主張。

依照國際間被認定的攔截程序，入侵客機未經警告是不能予以攻擊，業已成為現在國際法上的習慣規則。芝加哥公約成立之後，曾有許多領空入侵事件，攻擊的國家不斷地主張是依照國際間認定的警告過程擊落入侵機。在若干事件中，雖然主權國是否真遵守警告過程，有懷疑餘地，但傳統性的立場是實施警告應遵守國際間被認定的過程。如已實施警告，而入

侵機仍拒絕降落或甚而向攔截機開火，一般而言，地面國因而開火是可以接受的。這也在一般上被接受是可以開火的。綜合來講，國際法上的習慣規則存在是按芝加哥公約附則二的指示，指出攔截入侵客機的根據。並且對脫離航路的入侵機除了適當的做警告信號之外，不可使用武力。擊落入侵機時，只是應用自我防禦主義而已。

在一九五五年，保加利亞擊落以色列客機時，在美、英、以三個喪失人民生命和財產之國家的抗辯中，一致表明非武裝客機無意地入侵他國時，地面國只能使用試著使其安全降落，或事後使用外交抗議二種方法。換言之，客機是絕對不能被擊落。此外，假如天氣的情況迫使飛機入侵的話，僅是入侵的行爲，不應給予地面國擊落入侵機的權利。美國和南斯拉夫兩國似乎都同意這個論點。即如若載運客機由於天氣的情況被迫入侵時，不得對之攻擊的理由變得更為堅強。再者，假如該機係遭遇危難時，應認定該機侵入另一個國家的領空是有正當理由的。此點是主要的爭論之一，主要係由英國在保加利亞事件中所形成的。另一方面，蘇聯則係主張，按其國內法，入侵機將被警告，若該機不理會時，可攻擊之，在某些事件中，亦有一些國家勉強同意蘇聯之規定。

總而言之，國際法對入侵領空有兩種可爭執的理論。首先，並無允許地面國於入侵機拒絕迫降警告時，即得有開火權利之規定。另一方面，國際法和慣例也沒有明白地禁止上述行動之規定。在自我防禦主義上，只有地面的國家安全有緊急危險狀態時，可對他國飛機使用武力。所以，除非地面國能表明入侵飛機的任務是有敵意或攻擊，地面國在慣例性的國際法上，沒有權利擊落客機。

除此之外，一般認為擊落不服從降落命令的入侵民用航空機是不合法的，而在一九八三年韓航事件中蘇聯主張，仍要視民用機是否負偵察任務，如果答案是肯定的，則以武力報復是合理的。惟因在這種情形下，無數無辜乘客的生命將受威脅，因此地面國必須提出該入侵機負有軍事任務

的有力證據，以使其自我防禦的手段合法化。否則，僅僅主張自我防禦是不夠的，地面國違反於此不僅將違背國際法，並將成為無辜人民的謀害者。然而，地面國對懷有敵意的入侵飛機，威脅到其國家安全，而決定採取何種行動時，依賴著合理的信念，似乎是相當的。對判斷任何主張此種合理的信念以防止地面國濫用的一項客觀的標準是最基本的問題。

因此，在處理如韓航 007班機毀滅事件時，可適用的國際航空法規很明顯地不夠充分。唯一可用的方法，即是分析比較入侵機的權利與地面國主權所包含的國際法上一般的原則。

綜上所述，從事間諜活動或為了蒐集軍事情報之入侵領空，主權國使用武力在法律上一般被認為是有充分理由的。至於處理民航機侵入，受侵犯之領土國首先須以適當、有效之方法，不使飛機或乘客遭受不當或實質之危險，告知班機所為未經許可之行為。可有效地指示要求該班機回到該國領空內或領空外之許可位置。其次，領土國可透過外交途徑，以適當抗議或要求，處理侵犯主權之事。一般而言，只有符合下列三個標準，向民用航空器開火方能為國際社會所認同，並得到國際習慣法及一九四四年芝加哥公約所規定之一般救濟。

- (1) 須為了受侵犯領土國之安全，必須使其降落；
- (2) 對航空器開火終止入侵之重要性，與對領土國引起之危險，有合理的比例；
- (3) 最重要的是，須已用盡其他可終止入侵之方法，而該航空器拒絕遵循明白而適度的指示回到許可的空中，或拒絕跟隨攔截機到適合該機之指定機場（註三十二）。

## 註 釋

- 註 一：趙維田著，國際航空法，水牛出版社印行，八十年十一月版，第三十六頁。韓相敦譯，依法律的觀點論蘇聯擊落韓航007事件，民航班機之不法侵入及對之使用武力之間題，譯自 Dr. Faroog Hassan, A legal analysis of the shooting of Korean Airlines Flight 007 by the Soviet Union ”載於49 J.A.L. Com 555 ( 1984 )，收錄於劉鐵錚，航空法論文選輯第六輯，第二七〇頁、第二七七頁。
- 註 二：Treaty of Versailles, June 28, 1919, Treaties and Other International Agreements of the United States of America, 1776 – 1949.
- 註 三：Dec. 7, 1944, the Convention on International Civil Aviation ( Chicago Convention ).
- 註 四：參考林玲玉譯，「民航班機之不法侵入及對其之武力使用行為」譯自 William J. Hughes 著 Aerial Intrusions by Civil Air liners and the use of Force，載於45 J.A.L.Com.595 – 620 ( 1980 ) 收錄於劉鐵錚，航空法論文輯，第二輯，第六十七頁。
- 註 五：The Downing of Iran Air Flight 655 : Highlighting the need for international adjudication of damages, Suffolk Transnational Law Journal Vol.13, p. 664, 1990 此外，參考韓相敦，前揭譯文，第二八〇、第二八一頁。
- 註 六：由於未能找到芝加哥公約增設第三條分條之原文，本文此部分譯文引自趙維田，前揭書。
- 註 七：ibid, p. 656 – p.658.
- 註 八：“ex gratia ”, out of grace ; as a matter of grace, favor, or indulgence, gratuitous. A term applied to anything accorded as a favor ;

as distinguished from that which may be demanded *ex debito* , as a matter of right . Black's Law Dictionary , fifth Edition , p. 514

註 九 : Iranian Airbus Tragedy , 88 Depp't ST.Bull.39 ( No. 2136, Sept. 19 88 ) , supra note 5 , p. 660 。如後述之一九四六年南斯拉夫事件即是 , 又如一九八八年之伊朗事件亦同。

註 十 : 本項參考趙維田 , 前揭書 , 第三十七至四十一頁。

註十一 : Lissitzyn , The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law , 47 AM. J. INT'L L. 559 ( 1953 ) ; 林玲玉 , 前揭文 , 第七十二頁。

註十二 : supra note 5 , p. 659 。

註十三 : 一九四六年十月十日之紐約時報報導 , 南斯拉夫各賠償五位罹難家屬美金三萬元。

註十四 : 走廊即空中走廊 ( air corridor ) 之意 。為空中交通之特定航路 ( a restricted lane for air traffic ) 。第二次世界大戰後 , 各國劃定空中走廊 , 供他國飛機使用 , 在走廊以外之上空 , 則置於地面當局絕對管制之下。

註十五 : London Times , Apr. 30, 1952 。林玲玉 , 前揭譯文 , 第七十三頁。

註十六 : London Times , July 24, 1954 at 6 。

註十七 : supra note 5 , p. 660 。

註十八 : supra note 5 , p. 659 ; 韓相敦 , 前揭文 , 第二八二頁 , 林玲玉 , 前揭文 , 第七十六頁

註十九 : 原則上 , 國際法院對於訴訟案件所行使之訴訟管轄權 , 是以爭端當事國之同意為條件 ; 僅在有關當事國間有條約或公約之拘束 , 雙方同意該院對若干種類之爭端應有管轄權 , 或有關當事國依照國際法院規約第三十六條第二項「任擇條款」之規定發表聲明 , 承認國際法院之管轄時 , 具有強制管轄權。規約第三十六條第二

項為：「本規約各當事國得隨時聲明關於具有下列性質之一切法律爭端，對於接受同樣義務之任何其他國家，承認法院之管轄為當然而具有強制性，不須另訂特別協定：（子）條約之解釋。

（丑）國際法之任何問題。（寅）任何事實之存在，如經確定即屬違反國際義務者。（卯）因違反國際義務而應予賠償之性質及其範圍。」參見沈克勤編著之國際法，第四一四頁及第四一五頁。在保加利亞事件中，保加利亞所行使的即知名的 Connally Amendment。<sup>supra note 5, p. 676</sup>; Gross, Bulgaria Invokes the Connally Amendment, 56 AM. J. Int'l L. 357, 1962。保加利亞雖拒絕國際法庭審判，但仍賠償損失，惟賠償之同時依舊否認其有賠償義務。

註二 十：：同前註。

註二十一：本項引自林玲玉，前揭文第八十二至八十三頁及趙維田，前揭書，第三十九頁。

註二十二：林玲玉，前揭譯文，第八十四頁。

註二十三：Legal Argumentation in International Crises: The downing of Korean Air Lines Flight 007, 97 Harv. L. Rev. 1198; <sup>supra note 5, p. 663</sup>; 韓相敦，前揭文，第二六九、二七〇頁。

註二十四：本件大韓航空飛機的入侵行為迄今仍是一個謎。就蘇聯攔截機擊落韓航之事件，外界所能瞭解的範圍，亦僅限於蘇聯對國際社會所發表的聲明。。蘇聯主張被破壞的飛機為美國從事間諜活動，並且是屬於美國自一九七〇年以來即持續進行活動之一部分，紐約時報，一九八三年九月十七日。

註二十五：紐約時報，一九八三年九月三日，蘇聯的第二次聲明表示：如同第一次的聲明，在今年八月三十一日和九月一日晚身分不明之飛機猛烈侵犯蘇聯國境深入了蘇聯領空。入侵機脫離國際航

路五百公里，在堪察加半島……地區飛行了將近二個小時以上。該飛機不理會國際條約，沒有開導航燈，不與蘇聯通信，也不試圖其他的聯絡辦法……入侵蘇聯領空身分不明的飛機接受蘇聯的信號，與蘇聯聯絡是理所當然之事，但入侵機輕視了這一切鎮方經過庫頁上空時，蘇聯航空機射出警告彈，試圖使那飛機回到自己的航路。於是此入侵機為了脫離蘇聯的領空向日本海繼續飛行。在通訊觀測地區內約十分鐘，此後就沒辦法觀測到。

註二十六：本款引自趙維田，前揭書，第四十三至四十七頁。

註二十七：聯合國憲章第二條第四款有：“shall refrain …from”，（附件2）第7款對攔截飛機規則表述中也有“Should refrain from use of weapons”。聯合國憲章的正式中譯本，直接將此語譯作“不得”。

註二十八：根據芝加哥公約第九十四條，修訂公約需經大會以三分之二票數通過，三分之二以上國家批准，“對已經批准國家開始生效”。但要達到三分之二以上會員國批准，常常拖延很久時間。

註二十九：依芝加哥公約第五十四條第十二款規定，公約附件性質屬於“國際標準及建議措施”，僅是“為了便利起見”而設，其法律約束力較公約正式條文要差許多。

註三十：supra note 5, p. 656。

註三十一：謝杞森譯，航空公司國籍—國際航空法規平衡的潛在力量，譯自 Dr. Z. Joseph Gertler, “ Nationality of Airlines : A Hidden Force in the International Air Regulation Equation ” 48 J.A.L. Com . 51 – 88 ( 1982 )

註三十二：林玲玉，前揭文，第九十頁，韓相敦，前揭文，第二九八至二九九頁。