

## 第九章 妨害航空安全之案例與偵查

航空機飛航中，常有各種妨害飛航安全之事發生，本章就民用航空法與刑法之相關規定進行討論。

### 第一節 妨害航空安全之刑事案例與偵查

#### (一) 羅金瑩電話恐嚇取財、妨害航空安全案之偵查案情概要

1. 八十二年四月間前科累累（前犯有強姦殺人、強制猥褻、公共危險、恐嚇取財等罪）有精神宿疾之男子羅金瑩，因無固定職業，經濟拮据，乃意圖為自己不法之所有，於八十二年四月九日先至國軍第八一八醫院就診，取得精神分裂病之診斷書備以卸責。隨自同年月十二日起至十五日，羅金瑩先向電信局電話查詢得桃園中正機場塔台得設於該機場國泰、中華航空公司之電話，航空警查局第一分局、台北市中華航空公司、國泰航空公司之等航務單位之電話號碼及航機班次後，即分別使用裝置於台北市北投區知行路二九二巷二弄十二號五樓其住處八五八四三〇五號自用電話及住處巷口「平純行商店」前之編號第一八九三四一〇號公用電話，連續十一次打電話至桃園中正機場塔台（〇三三九八二三七八）、國泰、中華航空公司之機場所屬櫃台（〇三三九八二一六七）、國泰航空公司（零二五七一二八二二八），於電話中化名作「牛頭馬面」，分別以中華、國泰、日本亞細亞航空公司如附表<sup>1</sup>所示之航次班機，已遭其放置炸彈或塑膠炸彈即將

1

編號	被告打電話之時間	受話單位	恐嚇內容
一	82年4月12日14時52分	中正機場塔台	在中華航空公司（下稱華航）十二日十四時四十分起飛之班機內置有炸彈
二	82年4月12日15時53分	同右	在國泰航空公司（下稱國泰）十二日十五時五十分起飛之班機置有炸彈
三	82年4月12日16時32分	同右	在華航十二日十六時三十分起飛之班機置有炸彈
四	82年4月12日20時39分	同右	在國泰十二日二十時四十分起飛之班機之客艙及經濟艙內置有炸彈
五	82年4月13日12時14分	同右	在國泰十三日十二時二十分起飛之班機之機翼處置有炸彈
六	82年4月14日9時10分	航空警察局第一分隊	在華航十四日九時起飛之班機置有塑膠炸彈
七	82年4月14日	中正機場塔台	自稱牛頭馬面，在華航十四日十六時三十分起飛之班機置有炸彈，並向民航局恐嚇交付新台幣兩千萬元

爆炸等語，以加害飛機乘員之眾人生命、身體、財產之現實或未來惡害相通知，並向交通部民用航空局、國泰航空公司恐嚇須各付兩千萬元，致上開該單位人員均心生畏懼，中正機場之飛航管制作業因而受干擾，多班航機均經緊急通知停飛或飛回受檢，機場之飛機起降作業而延誤，致生危害飛航安全甚鉅。且消息經披漏後，使社會大眾恐慌，致生危害於公共安全。惟羅金瑩尚未及約定取款，即經警循線偵知，而於同年月十五日下午六時，在其上址住處將其逮補。

2. 無獨有偶，在美國自一九七八年起，有一自稱「恐怖份子組織 FC」、即媒體所稱「大學飛機炸彈客」者，屢屢以函件寄交報社，揚言已在飛機上裝置有炸彈，要炸燬飛機，影響美國飛行安全甚鉅。最近一次八十四年六月二十七日該名自稱「大學飛機炸彈客」者，復致函「舊金山紀事報」揚言「在六日內某一時刻，要炸燬一架自洛杉磯國際機場起飛之班機」，事實上證明此僅為虛驚一場<sup>2</sup>。

(二) 偵查經過：本件羅金瑩案在當時係連續以密集電話恐嚇，造成社會大眾惶惶不安。其中飛機因為羅金瑩之恐嚇，為求安全，往返重新起降、進行安全檢查，不僅增加飛行危險性及成本，且耽誤旅客行程，影響社會治安甚鉅，其行徑至為可惡，亦引起廣大社會之注意。案經航空警察局當時刑警大隊隊長王榮宗、副隊長李明漢、刑事組長黃鎮家領導下進行研判分析，採用監聽追蹤之方式，派員進駐電信局機房二十四小時全天候實施跨區之「惡意呼叫追」、「熱線追蹤」。經過長期之監聽追蹤、研判，終於查知歹徒發話地點，於八十二年四月十五日下午六時許，在台北市北投區知行路二九二巷二弄十二號五樓其住處，將正在打電話恐嚇之歹徒捕獲。經檢察官薛惟萍（八十二年度偵字第四六七四、六〇三〇）起訴，經法院（八十二年度訴字第八六三號）以被告連續脅迫危害飛航安全，累犯，處有期徒刑五年，並於刑之執行完畢或赦免後，令入相當處所，施以監護二年。被告上訴，經台灣高等法院（八十三年上訴字第三四九六號）駁回上訴，被告復上訴最高法院經駁回確定。<sup>3</sup>

(三) 分析檢討：本案警方在極短時間內，發揮團隊精神，偵破此案，安定

八	82年4月15日	航空警察局第一分隊	自稱牛頭馬面，在國泰十五日十一時十五分起飛之班機置有塑膠炸彈
九	82年4月15日12時55分	中正機場塔台	在華航十五日十二時四十分起飛之班機置有塑膠炸彈
十	82年4月15日13時12分	同右	在日本亞細亞航空十五日十三時十五分起飛之班機置有炸彈
十一	時間不詳	中華、國泰、日本亞細亞航空公司	班機內置有炸彈

<sup>2</sup> 八十四年六月二十九日自由時報，該名自稱「大學炸彈客」者，十多年來，以匿名郵包炸彈，導致無辜旅客三死二十三傷。惟美國警方迄今仍未破案。

<sup>3</sup> 桃園地檢署八十二年度偵字號第四六七四、六〇二〇起訴書。

人心，不愧為「人民褓母」之稱譽。

惟本案有三點值得注意：

①本案被告極為狡滑，前屢以稍精神病作為脫罪（強姦殺人、強制猥褻、公共危險、恐嚇取財）之手段。本案被告又如同前案重施故技，X大醫院復認其為「精神喪失」，依以往先例，法院俱會以此為據，判決被告無罪結案。本案幸承辦法官極為敬業，未為被告所蒙蔽，對醫院鑑定持疑復將被告送往桃園療養院八里分院作長期觀察，以鑑定其精神狀態，竟發現被告住院期間，復教唆該院病患打電話恐嚇亞細亞航空公司，並告該病友「萬一被抓到了，只要說有精神病，是幻聽叫你做的，更不會被判刑了」等情形。桃園療養院八里分院經二個月長期觀察，鑑定其行為當時精神狀態，應僅為「精神耗弱」，法院據此亦認被告僅為精神耗弱，而從重量刑，極其允當。目前法院之重大刑事案件被告頗多以精神病作為脫罪藉口，有的真正為精神病患者，固頗堪憐。然有些醫院鑑定有流於從寬浮鬆之現象，頗值注意。因此如何建立一個有權威性之鑑定機構，實是有司者值得注意之問題。否則目前實務上糾紛（依衛生署之資料，七十六年間醫療糾紛鑑定結果：醫生有疏失僅百分之八點四，可能有過失者也只有百分之七點九）「醫療鑑定從嚴，被告幾俱無過失」「一般刑案鑑定從寬，被告精神異常比例偏高」，實無由保障大多數之善良國民。例如：

- 一、八十三年五月間阮昭德連續縱火焚燒多輛汽機車之公共危險案，本案被告行事極為謹慎，著者曾於被告縱火「被捕時」，親自偵訊被告，見被告心智清楚，思慮周密，應不致於有心神喪失之情形。然本案X大醫院於法院審理時亦鑑定被告行為時精神喪失，法院（八十三年訴字第一四六八號判決），亦據此判決被告無罪，是否妥當，頗值進一步研究。
- 二、台北地院八十二年重字第五五號盜匪案，被告馮XX於八十二年六月間多次強盜強姦婦女，且恐嚇婦不得報警，事後並取被害婦女之存摺，偽造取款條，至銀行取款。如此惡行重大之徒，X大醫院竟於被告被逮後八個月，於八十三年二月鑑定被告於案發時係精神喪失，因此法院據此判決被告無罪。醫院如此鑑定，實缺信服力。蓋一般精神病患，僅係間歇性發作。試想一般正常人都難以完全回憶自己八個月前做何事情，醫院如何能於被告被逮後八個月，正確鑑定被告於案發時係精神喪失，其正確性如何，是否有誤，如有錯誤，如何補救，頗值斟酌。故一般精神病患與犯罪性精神病患，是否宜由一般對犯罪心理毫無認識之普通精神病醫師來鑑定，實有研究餘地。此觀法醫學自成一門專業醫學科別，可知犯罪性精神病患，不宜由一般對犯罪心理毫無認識之普通精神病醫生來鑑定。解決辦法：可考慮由高檢署法醫中心，選定對犯罪學與刑事精神醫學較有研究之精神病醫生，做較為專業之鑑定，如此亦可累積鑑定經驗，不致為富有心機之歹徒所蒙蔽，否則目前有些醫生出身背景單純，

不似若干做奸犯科者之狡詐，極易為其所蒙蔽。因此選定對犯罪學較有研究之精神病醫生，做較為專業之鑑定，累積鑑定經驗，實有必要，刑事骨科醫學、刑事牙醫學之專才，以支援各地地檢署偵辦刑事案件。目前我國實務上，被告真正有精神耗弱或喪失者，所犯刑案，一般俱為輕微案件，例如竊盜、侵佔等。惟因非重大案件，非社會矚目案件且囿於辦案時限，法院極少送請鑑定，都以從輕量刑解決。反而重大危害社會之刑事案件，被告若自稱有精神病送請鑑定，且能提出曾有就醫紀錄，法院即依其請求送請鑑定，兩者之差別待遇，實有不公，形成「犯大案者要大證據，犯小案者用小證據」之現象。此固由於法院工作繁重所致，惟對於一般觸犯輕微案件之刑事被告，若真正為精神耗弱（尤其是否確實酒醉不知人事？或僅係以酒醉為託詞？）或喪失者，實應研究建立一套正確可行之完整鑑定制度，以保障其權益。

②本案被告係以電話作為犯罪之手段，固警方能從電話著手，採用監聽追蹤之方式，派員進駐電信局機房二十四小時全天候實施跨區之「惡意呼叫追」「熱線追蹤」。經過長期之監聽追蹤、研判，終於查知歹徒發話，順利破案。惟若被告採用美國自稱「大學飛機炸彈客」者之作案方式，即不易採此一模式破案。目前資訊極為發達，日後歹徒若採此美國「大學飛機炸彈客」者之作案方式，利用報社刊載其函件作案控制時間內發話，令警方不易追蹤，則破案難度將更高。是以此種影響公安鉅大之案件，宜協調新聞媒體，負起社會責任，刑案偵破前不宜刊登。以免類似一九八四年三月間「日本千面人」案件，使人民見報章報群起效尤，令大眾惶恐不安。刑案偵破後亦不宜大肆刊登，成為歹徒學習之教材。同時立法上刑度亦可考慮重輕量刑，以遏止歪風。蓋所謂「治亂世用重典」之論，在學理上雖不足取。惟重刑之下，使欲鋌而走險，以身試法者，三思而行，自多少有其嚇阻作用，此是毋庸置疑。

③本案法院認被告所具，係犯民用航空法第七十八條第一項之危害飛航安全、刑法第一百五十一條之恐嚇公眾罪、刑法第三百四十六條第一項恐嚇取財未遂罪。本案法院在犯罪事實認定上，認定被告行為違害飛航安全，而僅係恐嚇行為。此種認定以電話虛報炸彈，恐嚇航空公司財務之行為，已不僅係恐嚇行為，且已危害飛航安全之見解，極為普通，在遏止違害飛航安全上極有助益。

## 第二節 酒醉毀損飛機設施

案例：張維新於八十四年三月三十日晚間北上參加同事婚禮，因飲酒過量略帶醉意，偕同朋友即案外人何安慶於當日下午二十時四十分許，前往台北松山機場搭乘遠東航空公司編號 B 一二八〇〇一號第一五五班次二十一時許，飛往高雄之班機，豈料在該班機滑行準備起飛之際，其竟以右拳頭強力擊破其座位強力擊破其座位（三十六 A）旁窗戶之壓克力板，致其破裂損壞，導致將影響飛航安

全。本案經航空警察局移送偵辦：台北地檢署（八十四年偵字第七六八八號）以被告酒醉，並無犯罪故意為理由，為被告不起訴處分。本文以為：若本案飛機在航行之中，被告故意藉酒使氣，以己身作為犯罪工具，則被告此種行為，即為刑法「行為之原因由於任意」「原因自由行為」情形，依通說見解，並不能阻卻責任，仍應依航空法第七十八條之罪責，自不待言。<sup>4</sup>

### 第三節 以航空器作為犯罪運輸之工具

①目前我國頗多以飛機作為犯罪之工具。例如：目前最常見之類型為運輸海洛因毒品，次為以行李運輸槍枝。惟八十四年七月二日中午十二時許，石支晉自菲律賓國佬沃機場，石支晉隨身攜帶多達五枝槍枝搭乘馬公航空公司飛機入境者倒頗為罕見，本案之發生，咎在菲律賓國之疏失。惟也暴露國內安檢工作許多問題。

（一）目前國內航線的旅客，托運行李、手提行李都要經過 X 光檢查，旅客也要經過金屬探測門，確定並無危險物品後，才能上機，安全措施頗稱周全。

（二）目前我國高雄小港國際機場，對自國外入境者，海關並無金屬感應器，冬季只要身著重裝掩護，即可攜帶槍枝或其他違禁物品入境。而海關室只有一名員警值勤，安全措施明顯有漏洞。現由高雄到菲律賓國佬沃機場，往返只要五十分鐘，我國旅客中到此一遊之原因，據聞係以賭博與打高爾夫球為主。而菲律賓國佬沃機場可謂毫無安檢，到了國內亦無安檢，如此豈非大開方便之門，在此之前必有歹徒多次走私成功，致萎民口語相傳，以之作為發犯罪財之途徑。警方對此事先毫不知情，在犯罪之預防與佈建上，實有檢討必要。改進之道，應立即在機場入關處除旅客，托運、隨身行李、手提行李都要經過 X 光檢查外，旅客也須要經過金屬探測門，確定並無攜帶危險物品後，才能入境。由開發中國家中入境之旅客，必要時也應執行搜身檢查，以落實安檢工作。<sup>5</sup>

②如以自有飛機作為犯罪運輸之工具，亦可依刑法第三十八條之規定沒收之。以目前國內有航空機、直昇機增加之速度，類似歐美以自有飛機作為犯罪運輸工具之情形，必日漸增多。據聞桃園中正機場「倉棧組」，歹徒利用貨櫃作為走私管道者，已行之有時。如遭查獲，自可如同船舶，將其飛機、貨櫃沒收。<sup>6</sup>

### 第四節 機員過失損毀航空器事件

案例（一）：八十二年十月二十四日遠東航空公司 D 八二型客機，衝出高雄小港機場道，致飛機毀損。

<sup>4</sup> 參韓忠謨著、刑法原理、第一九二頁；洪福增著、刑事責任之理論、第三九四頁以下。

<sup>5</sup> 八十四年七月三日、聯合報、中國時報。

<sup>6</sup> 八十二年三月三十日台北地方法院民事執行處，在松山機場查封中亞航空公司所有 B 八八一—SHORT.SD.三六〇號飛機，並當場製查封筆錄，並將飛機交由民航局保管，以限制其移轉登記，但飛機仍可續行使用。為國內首宗在停機坪查封之案例。互事之沒收前之扣押，應可比照辦理。（八十三年三月十日聯合晚報）。

案例（二）：八十二年十一月四日中午，華航飛機編號 B 一六五號，波音七四七飛機降落香港啓德機場時，因駕駛員（正駕駛劉壽榮）之大意，將飛機駛入大海致使整架飛機報廢，引起國際間之側目。此案最後於八十二年十一月七日雖已將飛機爆破分解，作為了結<sup>7</sup>。惟駕駛員是否負有刑責，並未見有關單位偵查，頗值研究，茲以該案作為討論對象。

案例（二）之分析研究：依刑法第一百八十三條規定如下：傾覆或破壞現人所在之火車、電車或其他供水、陸、空公眾運輸之舟、車、航空機，處無期徒刑、拘役或五年以上有期徒刑。」「因過失犯前項之罪者，處一年以下有期徒刑、拘役或二百元以下罰金。從事業務之人，因業務上之過失犯第一項之罪者，處三年以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金」第一項之未遂犯罰之」。

①本案構成要件是否該當？按第一百八十三條所謂「破壞」乃將此項交通工具毀滅或使其喪失效用。縱將其機件或物體一部損壞，如達於不能繼續有效使用之程度者，亦屬之。（褚劍鴻著、刑法分則釋論，第四一一頁。）上揭二例從事對之飛機業務之駕駛員，駕駛供水、陸、空公眾運輸之航空機，如未盡注意義務，將飛機駛入大海或駛出跑道，致使整架飛機毀損，自應構成刑法第一百八十三條第三項之規定。又本案之行為地係在境內，傾覆或破壞之結果地係在香港境內，惟犯罪事實本包括行為與結果在內。依刑法第四條之規定，犯罪之行為或結果，有一在中華民國領域內者，為在中華民國領域內犯罪。

②刑法第三條之中華民國船艦、航空器，是否包括私有或私用在內？此在學說上有二說：

一、肯定說：本法依第三條規定之立法旨趣，與刑法第五條至第八條迥不相牟，是則中華民國船艦、航空器，不論其為國有或私有，或其所在地是否為他國領域，苟在其內犯罪者，皆應論為中華民國領域內犯罪，受我刑法之支配，以擴張屬地主義。而避免領域國基於條約或國際睦誼，對在其領域內無治外法權之我國航空器內，所發生之犯罪行為，不行使其管轄權，而造成刑法關於屬地效力之真空現象。<sup>8</sup>

二、否定說：中華民國船艦、航空器，若其為國有，依國際法原則，所有國對之享有治外法權，若其為私有，則有差別待遇，苟在他國領域、領地內犯罪者除合於本法第五條至第八條之情形外，應適用所在國之法律。<sup>9</sup>

本文以為，（一）依第三條條文之文義解釋，既未區分航空器為國有或私有，則無自予限制解釋之必要，應自留彈性，不必自束手腳，較符合我國國家利益。

（二）一九六三年九月十四日簽訂之航空機內犯罪行為及其他特定行為公約，其內規定航空機登記國有權對機內犯罪行為行使管轄權（有但書除外）之精神觀之，對在他國領域內犯罪之我國私有航空機，仍應解釋為擴張屬地主義之效力，

<sup>7</sup> 八十二年十一月八日，聯合報。

<sup>8</sup> 周治平、刑法總論、第五八頁。韓忠膜、刑法原理、第五四三頁。最高法院六十六年台上字一三〇號判例。

<sup>9</sup> 楊大器、刑法總則釋義、第七十八頁。蔡墩銘、刑法總論、第六十頁。楊鴻基著、航空器所有權與其法律地位之研究、八十三年海峽兩岸航太應用學術研討會。

受我刑法效力之支配為宜。<sup>10</sup>

③本案香港華航飛機墜落案之例，有無刑法第三條、第七條之適用？若採肯定說則因為在我領域內，且非最重本刑在三年以上之罪，自無第七條之適用，而應有第三條之適用。如此該駕駛員假設如有過失，及應依我國刑法第一百八十三條第三項之規定處斷。

## 第五節 民用航空運送所衍生刑法適用之問題

### 第一項 刑法第一七三條、第一七四條、第一八三條稱之「航空機」

與民用航空法第二條第二款之「航空器」，是否同一意義，放火、失火、燒毀、破壞航空器或損壞燈塔、標識或以他法致他法生航空器往

來之危險，可否一前開有關法條處斷？

研析如下：

- ① 二者辭異而義同：刑法與民用航空法設定時間不同，刑法稱飛航於空中之物體為「航空機」，民用航空法則稱之為「航空器」，惟兩者辭異而義同。刑法不稱之為飛機，而泛稱為航空機，其觀點係廣義見解，殆無疑義。刑法修正委員會對此研究結果，亦認為兩者意義並無不同，然為避免適用上之爭議與解釋之紛歧，仍決定將刑法之航空機名稱，修正為航空器，以為統一。又刑法修正委員會為適應將來交通工具之發展，特將刑法第一七三條、一七四條、第一八三條等條文，所列舉「火車、電車、或其他供水、陸、空公眾運輸之舟、車、航空機」等標的物，改採概括方式，簡化為「供公眾運輸之水、陸、空交通工具」，以免因列舉過於具體而生掛一漏萬之弊。<sup>11</sup>
- ② 二者適用範圍不同：刑法第一七三條、一七四條、第一八三條所稱之「航空機」適用上係以供公眾運輸者為限，範圍較狹。民用航空法第二條第二款之「航空器」，則係指供民用之航空器即可，範圍較廣。是以放火、失火、燒燬或傾覆、破壞航空器而損壞燈塔、標識或以他法致生航空器往來之危險，該航空器如係供公眾運輸者，應分別情形，依刑法其他有關規定論斷。如非供公眾運輸者，則應分別情形，依刑法或其他有關規定為斷。如有以強暴、脅迫或其他方法危害航空器飛航安全或其他設施者，應依民用航空法第七十八條處斷。

**第二項 駕駛員執行職務時之過失行為有無刑法「緊急避難」阻卻違法事由之適用？**

<sup>10</sup> 開正懷著、七十一年三月、法令月刊。

<sup>11</sup> 司法官訓練所編、中華民國刑法修正草案。

案例：甲駕駛員在執行飛機職務時，因對向有小飛機違規闖入航道，甲為避免對撞，遂急行轉彎，致飛機失控，衝降地面，撞及在地面之居民 A、B 致死。甲之責任為何？甲之行為有無刑法「緊急避難」阻卻違法事由之適用？

研析如下：過失犯在刑法犯罪論體系上之地位，有傳統過失理論、新過失理論、危懼感說三說。依國內學者之通說，以採新過失理論為通說。依此種見解，將過失犯自純粹責任之主觀因素導入客觀之避免結果發生義務，認為對於結果發生之預見可能性雖屬存在，但其成立過失犯之條件仍不充足，必須行為人未盡防此結果發生之義務（結果迴避可能性），始能成立過失犯<sup>12</sup>。本案依新過失理論，如甲為避免對向來機對撞，遂急行轉彎，致飛機失控，衝降地面，不幸撞及 A、B 致 A、B 死亡。

甲只要主觀上對於侵害法益結果之發生，有預見之可能，即屬出於過失。惟因其對該結果之發生，係為保全自己或他人之生命、身體、自由、財產之緊急危難而出於「不得已」之唯一方法，亦即無迴避結果發生之可能，甲得成立緊急避難之適用，此時應有「過失緊急避難」概念存在<sup>13</sup>。是以若甲對於其避難行為，造成撞上地面之 A、B 之結果，無迴避之可能性，甲之行為為避免危難之唯一方法，則甲可成立緊急避難之適用。若甲對於其避難行為，造成撞上地面之 A、B 之結果，仍有客觀上之結果迴避可能性存在，甲之行為即非「不得已」，亦非避免危難之唯一方法，則甲應無緊急避難之適用，甲仍應成立過失犯。

---

<sup>12</sup> 參見景玉鳳著，新舊過失理論之比較，碩士論文。

<sup>13</sup> 參見黃榮堅著、刑法解題、輔仁法學第八期。