

空中危「機」：劫機或危害飛安會有什麼法律責任？

文:李侑宸（認證法律人）· 刑事犯罪 · 2024-06-07

案例

A趁假期搭機前往日本旅遊，快抵達日本東京成田機場時，廣播聲響起，機上的乘客紛紛放下手機，收合背板，拉挺椅背，空服員沿著走道提醒乘客，並檢查乘客是否繫好安全帶。突然間，有一名黑衣人不顧空服人員的阻擋，直接闖入駕駛艙。隨著艙內傳出喧譁聲，飛機竟迅速向下俯衝、機頭再高高拉起。混亂的情形過了兩三分鐘後，機上的乘客才意識到好像不是氣流不穩定，而是駕駛人員出了什麼事才會控制不穩，後來又傳出幾聲玻璃碰撞聲以及槍響後，飛機才回到正軌，慢慢下降。飛機降落，航警馬上登機並將這名黑衣人押走，A這才意識到，原來剛剛可能是個劫機事件^[1]！

註腳

[1] 本案例改編自楚然（2021），〈臺灣第一起民航劫機事件－華航831劫機事件〉，《重大歷史懸疑案件調查辦公室》，有興趣的讀者可以搜尋背景故事。

本文

一、前言

疫情解封後，大家回到了迫不及待地要去日本賞櫻、出國度假的時光。那說到搭飛機出國，身處在一萬多公尺的高空上，任何意外狀況發生，都會使得人心惶惶，而且損傷會遠比一般交通工具來的嚴重，很多小說和電影，都會選擇飛機當作場景，絕對不是因為都不用換場景，而是在一個密閉壓縮的空間內，很多情緒、恐慌就會放大，一旦失控，將導致場面無法收拾。

劫機行為小則危害整架飛機、機員、乘客的生命與財產，大則妨害國際航空的安全與發展，甚至引起國際間的爭端，如先前最著名的911恐怖攻擊事件^[1]，所以立法者認為有必要把劫機的行為納入刑法處罰。

二、法規介紹與案例分析

（一）非法劫機罪的基本規定：刑法第185條之1^[2]

在刑法典中，本條規定的行為是強暴、脅迫，簡單來說，行為人施用物理上的強制力（如用手腳壓制），來排除機長或是機上乘客的抵抗；或是以對他人「不利」來作為威脅，讓人心生畏懼而服從行為人的指令（如拿槍

指著機長的頭，命令他開往別處）；或是以其他非法律允許的手段來劫持使用中的航空器（飛機）或控制航空器的飛行路線。

以上行為將會面臨死刑、無期徒刑或7年以上有期徒刑的刑罰。不過如果情節輕微的話，最高則會被處7年的有期徒刑。從刑度來看其實是非常重的犯罪，畢竟如果飛機出了意外，勢必導致多人死傷，且根本沒有即時救援的辦法或可能，將會威脅到每一位航空器上的乘客生命安全。

（二）劫持民用航空器的處罰：民用航空法第100條^[3]

民用航空法中的規範，大致如同前述刑法第185條之1的規定，差別在於民用航空法屬於特別法，犯罪行為人所劫持的是民用航空機時會適用，不是所有航空器都適用，而且也沒有情節輕微時刑罰較輕的規定。

（三）危害飛航安全或其設施罪^[4]：刑法第185條之2^[5]、民用航空法第101條^[6]

除了直接以物理力來劫持航空器以外，也有案例是用其他的方法來影響飛航安全，實務上就有發生過一個案件^[7]，是兩個任職在桃園國際機場的維修廠商工程師，竟然因為缺錢孔急，異想天開要偷拿機場的電纜線去賣掉。在他們用電纜剪尖刀部分接觸到電纜中間導體時，瞬間造成短路，無法繼續輸送電力，同時產生火花並出現爆炸聲響，而影響機場機坪、滑行道、跑道人員及航空器運作，如果當時有飛機正要下降，而沒辦法看到塔台指示或是滑行道人員的指示，將嚴重威脅到機場人員的安全，所以這兩位工程師也被認定危害飛行安全或飛行相關設施的，不用真的造成飛機失事，就會成立犯罪。

另一種案例類型^[8]，我們都會在電視劇或是卡通中看到（對，就是那個外表看似小孩，智慧卻過於常人的.....），有人報案說在機場的某處已經放置了炸彈，如果不遵守其訴求的話，炸彈將會引爆。後來警方查出該行為人只是虛張聲勢、表達對社會的不滿而已，雖然只是製造了一個假訊息而讓身在機場的人員恐慌，但仍然會間接影響到飛機起飛降落的飛行安全，法院還是認為有可能構成危害飛航安全或飛航相關設施的犯罪。

三、結論

案例中的黑衣人闖入駕駛艙，企圖劫持飛機而影響飛機航線的行為，是成立民用航空法的劫持航空器罪，而且若有讓飛機上的乘客遭受死亡或重傷的結果，刑度就是「死刑或無期徒刑」或是「10年以上有期徒刑」開始量處，是非常嚴重的犯罪行為！所以千萬不要在飛機上亂開玩笑，以免影響到飛行安全喔！

註腳

[1] 事件經過可參考BBC中文（2021），《911事件20週年：改變歷史的那天早上分分秒秒都發生了什麼》。

[2] 中華民國刑法第185條之1第1項：「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、無期徒刑或七年以上有期徒刑。其情節輕微者，處七年以下有期徒刑。」

[3] 民用航空法第100條第1項：「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。」

[4] 參照臺灣桃園地方法院112年度矚訴字第1號刑事判決：「飛航安全係觀念之對象，無法成為行為標的客體，因此在解釋上，其行為客體係指航空器或其飛航設施，而所謂飛航設施係指航空器之飛航所必要之相關設施，不但包括航空器本身，尚包括航空站、飛航跑道、輔助飛航之通訊、氣象、無線電導航、目視助航等一切用以引導航空器安全飛航之助航設備，均屬之。」

[5] 中華民國刑法第185條之2：「

I 以強暴、脅迫或其他非法方法危害飛航安全或其設施者，處七年以下有期徒刑、拘役或九十萬元以下罰金。

II 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。

III 因而致人於死者，處死刑、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。

IV 第一項之未遂犯罰之。」

[6] 民用航空法第101條：「

I 以強暴、脅迫或其他方法危害飛航安全或其設施者，處七年以下有期徒刑、拘役或新臺幣九十萬元以下罰金。

II 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。

III 因而致人於死者，處死刑、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。

IV 第一項之未遂犯罰之。」

[7] 參見臺灣桃園地方法院112年度矚訴字第1號刑事判決：「按強暴係指使用有形力的暴力而言，而脅迫係指以使對方心理產生畏怖為目的，而將加害之事實通知對方的行為而言，刑法的強暴、脅迫，會因犯罪類型不同，其強度有不同程度的要求，而有最廣義、廣義、狹義及最狹義之區分，因此在判斷某個犯罪類型應適用何種強暴、脅迫程度，應先自該犯罪類型所欲保障之法益分析，蓋欲保障是對特定人之生命、身體、財產，其強暴程度自應趨於狹義，然若保障是對公眾安全之社會或國家法益時，其強暴程度自會趨於廣義，如此始能符合所欲保障之法益。民航法第101條第1項規範之危害飛航安全罪，其所欲保障之法益係保護社會公眾交通之安全，以維護公共安全法益，而該罪為抽象危險犯，只要行為人以強暴、脅迫或其他非法方法，足以危害飛航安全，即能成立，從此以觀，行為人只要對航空器或其他飛航設施為有形力或物理力的暴力行使，因而間接造成對公眾之公共危險，無庸對人為之，只要足以危害飛航安全，即能成罪，是以，本罪之強暴手段自應採取廣義之強暴，亦即對人為一切有形力之不法行使，包括對物施加有形力而間接致生對人之身體發生作用之間接暴力，亦屬之（見余振華，刑法上強暴脅迫概念之探討，警察法學第5期，2006年10月）。從而，被告2人以電纜剪剪斷電纜線之方式，進而引發跳電，已然危害飛航安全及其設施，自己間接致對人之身體發生作用，業經本院認定如前，揆諸上開說明，被告2人之行為自屬以強暴方式危害飛航安全。」

[8] 參見臺灣新北地方法院100年度訴字第1903號刑事判決：「甲○○於民國100年4月3日17、18時許，在臺北松山機場搭乘復興航空運輸股份有限公司（下稱復興航空）所有編號B22806號ATR72型航空器（517班次）前往澎湖馬公機場時，竟基於危害飛航安全之犯意，在機身左後方登機門外張貼其設計形似炸彈圖樣之貼紙1張（即為附表編號一所示者），而以此方法危害飛航安全。」

延伸閱讀

李侑宸（2023），《千萬別搞「軌」：從「南迴搞軌案」看傾覆破壞交通工具罪》。

吳孟勳（2022），《刑法效力問題（下）——在外國發生的犯罪，可以用我國刑法處罰嗎？》。

劉立耕（2022），《什麼是特別法優於普通法？——以刑事法為例》。

標籤

劫持航空器，飛航安全，公共危險罪，劫機，恐怖攻擊