



航 空 管 理

國際航空刑法之研究

空軍中校 蔡金倉

提

要

劫機事件是跨越國界的非法活動，所處理的是跨越國界、跨越國籍的管轄權問題。劫機者動機通常以宗教信仰及政治狂熱為目的。劫機行為導致數以百計的乘客與機組員生命財產受到威脅，造成部分或全體機上乘客生命的喪失。經過東京、海牙、蒙特利爾三個反劫機公約的制訂，再加上「國際民航組織」第17號附約，成為國際間執行國際刑法與國際反恐怖活動遵循規範，對劫機犯的管轄可謂佈下了天羅地網，無論劫機者在航空器內被制伏，抑或是在逃逸後被任何國家被發現，均有國家可以加以管轄，來抑制劫機犯行為再度發生。

內關鍵詞：東京公約、海牙公約、蒙特利爾公約

壹、緒論

人類天生是沒有翅膀的動物，儘管如此，自從萊特兄弟(Wright brothers)於1903年12月17日製造第一架動力航空器之後，航空器已成為現代最為蓬勃發展的科技之一，「巴黎航空管制公約」(The Convention for the Regulation of Aerial Navigation)於1919年巴黎和平會議最高理事會通過為第一部國際航空法典，依領空主權原則把問題納入討論，按公約第1條「各締約當事國承認各國就其領域上空之空域，具有完全(Complete)且排他(Exclusive)之主權」。航空器法律地位，就其實質內容，主要針對航空器升空後，牽涉航空器登記國、航空器飛越該國領空管轄權。這種臨時組成單位，對航空器內各種行為，例如刑事犯罪，以及航空器內發生意外、生病或死亡事件等，由誰具有管轄權最為合理，並適用何種法律來規範其行為。



1931年2月21日，人類歷史上發生第一次的劫機事件，秘魯阿雷基帕城幾位失敗的「革命者」劫機逃亡事件後，^{【註1】}國際上開始有零星星的劫機事件發生，在國際間資訊不甚流通的時代，劫機行為並不普遍受到國際上關注。然而自二次大戰以後，1947年一名保加利亞叛逃份子劫持「保加利亞航空公司」(Balkan Bulgarian Airlines)一架班機逃往西歐，這是當代所發生危害國際民航安全的第一起劫機案。^{【註2】}當時有部分學者認為國際間劫機行為屬於「海盜」行為，等同於海盜罪，由當事國以海盜罪審判劫機行為；另一部分學者則認為劫機行為只是國內刑事案件，受國內法審理即可。^{【註3】}

根據美國「聯邦民航總署」(Federal Aviation Administration, FAA)之統計，從1931年至2011年，全世界劫機事件，可大致分為下列幾種：單純之劫機逃亡、毀壞航空器施暴示威、劫持航空器及乘客要脅釋放人犯、單純勒贖或強迫釋放人犯及破壞建築物濫殺無辜。

近年來國際劫機行為，對航空業發展及航空器內旅客、機組人員之生命財產安全造成極大威脅，引起國際間的注意與討論。因此，為解決此一日益嚴重之飛航安全問題，在「國際民航組織」(International Civil Aviation Organization, ICAO)和世界各國的共同努力下，先後制定了三個關於反對空中劫持的國際公約，即1963年9月14日在東京簽訂的「關於航空器在航空器內犯罪及其他某些行為公約」(Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft)簡稱「東京公約」(the Tokyo Convention)、1970年12月16日「國際民航組織」在荷蘭海牙召開的國際航空法會議上簽訂「關於制止非法劫持航空器的公約」(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft)簡稱「海牙公約」(the Hague Convention)、1971年9月23日在在加拿大蒙特利爾召開航空法外交會議上簽訂「關於制止危害民用航空安全非法行為的公約」(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation)簡稱「蒙特利爾公約」(the Montreal Convention)，上述公約皆與刑事方面有關，航空法及劫機公約孕育而生。

貳、國際防制劫機行為之概念

一、劫機行為之概念：

註1 趙維田，《國際航空法》(台北：水牛出版社)，1991年，頁524。

註2 游寶珠，《恐怖主義與國際法》(國立海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2000年)，頁40。

註3 范振煥，《國際法上劫機行為之研究》(中央警官學校警政研究所碩士論文，1995年)，頁22。



- (一) 法界劫機概念：「國際法」上所稱之「非法劫持航空器」即「劫機」(Hijacking)概念範圍，最早自1970年12月16日於海牙所訂定之制止非法劫持航空器公約，將其劫機犯罪行為定義為「藉武力或威脅，或以任何其他方式威嚇，對該航空器非法劫持或行使控制，或企圖行使任何此項行為，或為行使或企圖採取任何此項行為者同謀」，1971年9月23日訂立之制止危害民航安全之非法行為蒙特利爾公約，則將定義擴張為「危害民航安全之非法行為」(unlawful acts against the safety of civil aviation)。
- (二) 學界劫機概念：學者通常將其定義為「任何個人或團體藉諸武力或武力之威脅，意圖劫持或控制航空器之非法劫持行為」，^{【註4】}而劫機行為之主體為自然人，客體限於航空器，若僅故意或過失不法侵害航空器內之人員或物品，而未非法或不當控制飛航，即非屬「國際法」上之劫機行為。因此，劫機行為之成立，須行為出於非法武力、武力之威脅或其他任何形式之脅迫，且發生在定期、不定期航班之「民用航空器」上。
- (三) 劫機行為分類：按美國「聯邦航空局」統計劫機行為大抵可區分為「以逃亡尋求政治庇護為目的」、「以毀壞航空器，進而施暴示威為目的」、「以劫持航空器及乘客，進而進行政治要脅為目的」、「以擄機勒贖為目的」、「以要求釋放人犯為目的」、「以擄機勒贖及要求釋放人犯為目的」、「以破壞機場，進而濫殺無辜為目的」及「因心神失常而發生之劫機行為」等情形之劫機行為^{【註5】}。
- (四) 適用範圍：依據1963年在「東京簽公約」第1條第4款及1971年「蒙特利爾公約」第4條第1款規定，供「軍事、海關或警察勤務」使用之航空器均不包括在內。

二、航空法劫機行為之由來：

- (一) 劫機行為之法律名詞：劫機行為起源於1932年之哈佛草案，稱之為「空盜行為(Aerial piracy)」，其意指飛航於空中之航空器對海上航行船舶所為之攻擊行為，惟劫機之最早成文法規範則係1958年之「公海公約」(Convention on the High Seas)第15條海 指下列任何行為：其將「空盜行為」區分為劫機行為(Hijacking)及單純之空盜行為，從上述說明可以得知，「國際法」上之海盜行為應包括由海上及空中對船舶所發動之攻擊行為。1982年「

註4 洪德旋，〈劫機之防制與立法〉(台北：三民書局)，1988年8月，頁1-5。

註5 范振煥，〈國際法上劫機行為之研究〉〈中央警官學校警政研究所碩士論文，1995年〉，頁22。



國際海洋法公約」(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)第101條「海盜行為的定義」亦承繼「公海公約」之精神而納入規範。

(二) 國際恐怖主義下劫機行為：

1. 國際恐怖主義之定義：基於政治、種族、宗教等目的，以暴力或非暴力威脅方式，對其反抗之個人或團體統治者產生勒索、強制、恐嚇或改變其統治行為之恐懼狀態。【註6】
2. 破壞建築物濫殺無辜劫機事件：2001年9月11日發生在美國本土的一系列自殺式恐怖襲擊事件，劫持者故意使其中兩架航空器分別衝撞紐約世界貿易中心雙塔，造成航空器內的所有人和在建築物中的許多人死亡。另外，劫機者亦迫使第三架航空器撞向位於維吉尼亞州阿靈頓郡的五角大廈。第四架航空器於賓夕法尼亞州桑莫塞郡的鄉村尚克斯維爾附近墜毀，四架航空器內均無人生還。【註7】

三、小結：由於航空器之快速便捷，成為跨國性交通工具，一但發生劫機事件，劫機者控制航空器飛航後，各國基於保障乘客生命安全，處置方式通常會與劫機恐怖份子妥協，故許多宗教信仰及政治狂熱份子，為實現宗教信仰或政治目的，經常以劫機為手段來達成其宗教或政治勒索，因而發生多起暴力劫機事件。因此，依據國際法「公海公約」之海盜相關規範，已不足以規範國際劫機犯行為「國際民航組織」及世界各國透過其他雙邊或多邊之反劫機公約之訂定，來抑制劫機犯行為再度發生。

參、航空刑法演變過程

一、東京公約：

(一) 航空器登記國及管轄權：

1. 航空器登記國：國際民用航空法第17條航空器之國籍(Nationality of Aircraft)：「航空器具有其登記國」，亦即貫徹行政管轄權，航空器不可有雙重國籍，民用航空器在某一國家註冊(Registered)或更改註冊(Registration or Transfer of Registration)，都須遵守「註冊國」法律規範；另國際民用航空法第12條「空中規則」(Rules of the Air)：「每

註6 Alona E. Evans and John F. Murphy, Legal Aspects of International Terrorism (N.Y.: Oceana publications Inc., 1974) Appendix IA: Legislation relating to Control of Aircraft Hijacking, pp55-66.

註7 NBC新聞網<http://www.msnbc.msn.com/id/18831750/>檢索日期2012年12月6日



一架航空器都應具有國籍及標誌，不論在其何地，都必須遵守當地飛航規則及規章，締約各國許諾，保證對違反規則人員予以追究」。

表1 一般刑事管轄區分

區分	行使權力
領土管轄	從國家主權最普遍是用管轄權原則。
對人管轄	一國對本國域內的所有具有的管轄權。
保護管轄	保護本國重大利益如安全、經濟權益等，對外國人在本國域外對本國犯罪，而行使管轄權。
普遍管轄	一個法院對外國人在外國隊另外的外國人的犯罪具有管轄權。

2. 航空器管轄權：

(1) 登記國管轄權：航空器登記管轄權是屬於一種域外管轄權，對飛航於本國以外航空器內犯罪行為的管轄權，是為適應人類航空活動的特殊需要所設立。「東京公約」第3條第1項規定，「航空器登記國固有管轄該航空器內所犯罪行及行為之權」，並獲得國際普遍承認，成為一條「國際法」。

(2) 並行管轄權：「東京公約」第3條第3項，「公約不排斥根據本國法行使刑事管轄權」(如表1所示)。

(二) 適用範圍：「東京公約」第1條1款，「公約適用違反刑法罪行及危害或能危害航空器或其所載人員或財產之安全、或危害航空器內良好秩序和紀律之行為，無論是否構成犯罪行為」。第1條第2款，「除第三章機長的權力規定者外，適用於在締約一國登記的航空器內的犯罪或犯有行為的人，無論該航空器是在飛航中，在公海上，或在不屬於任何國家領土的其他地區上」。

(三) 航空器機長的權力：航空器機長對於飛航中航空器內犯罪或危及航空器安全或正常程序行為警察權力，是東京公約一項重要的法令。

1. 看管權力：「東京公約」第6條第1款，「機長在有理由認為某人在航空器內已犯或將犯第1條第1款所指的罪行或行為時，可對此人採取合理的措施，包括必要的管束措施」。第1條第1款，「所指的罪行或行為時，可對此人採取合理的措施，包括必要的管束」。看管含有強行管制，因為治安權限內最嚴厲措施是拘留。

2. 令其下機權力：對於危害航空器飛航安全、違反機上正常程序與紀律，公約第8條第1款，「機長在有理由認為某人在航空器內已犯或將犯」。第1條第1款乙項，「危害或能危害航空器或其所載人員或財產的安全或危害航空器內良好秩序和紀律的行為，無論是否構成犯罪行為」。按本項措施就第六條第1款甲項，「保證航空器、所載人員或財產之安全」或乙項，「維持機上良好秩序和紀律」是必要的。



3. 機上發生犯罪就其追究刑事責權力：機長有其押送降落地面國治安當局權力，第9條第1款，「如機長有理由認為，任何人在航空器內犯了他認為按照航空器登記國刑法是嚴重的罪行時，他可將該人移交給航空器降落地任何締約國的主管當局」。
4. 合法掌握證據權力：機長有權依登記國法律，合法掌握證據權力。第9條第3款，「機長依照本條規定，將嫌疑犯移交當局時，應將其按航空器登記國法律合法地占有的證據和情報提供該當局」。
5. 降落地面國權力：機長對於飛航中在航空器內發生犯罪行為的治安權力，到航空器落地開啟任何一扇機艙門卸載，即為權力終止。公約第12條，「締約各國應允許在另一締約國登記航空器的機長按照第8條第1款的規定使任何人離開航空器」；另第13條第1款，「規定降落地面國有義務接受機長令其下機者或押送罪犯後，對降落地面國一項重要權力，即對機上嚴重犯罪行為，判明情況有需要者，有權採取扣留或隨傳隨到措施」。

二、海牙公約：

(一) 公約緣起：「東京公約」制定不久後，全球興起劫機潮，國際輿論在譴責劫機恐怖活動，要求繩之以法時，鑒於為防止此等行為，規定適當措施以懲罰犯罪者乃屬迫切之需要，發現「東京公約」無相關懲處規則，1970年3月「國際民航組織」法律委員會第17次會議迅速擬定公約草案，1970年12月16日「國際民航組織」在荷蘭海牙召開的國際航空法會議制定。

(二) 犯罪定義：

1. 凡在飛航中航空器內任何人：
 - (1) 用武力或用武力威脅或用任何其他恐嚇方式，非法劫持或控制該航空器或企圖採取任何這種行為。
 - (2) 從事這種行為的人或其任何未遂行為之共犯，均構成犯罪。
2. 劫機第三種方式：「第三種方式」例如與機長勾結共謀、賄賂收買機組人員及以詐騙等方式，而出自機長自願駕駛航空器叛逃行為，不在「海牙公約」定義範圍內。

(三) 公約適用範圍：公約第3條，「明定就適用本公約而言，航空器自搭載後關閉其所有外門之時刻起至卸載而開啟任何上述之門止，視為該航空器在飛航中。遇強迫降落時，在主管機關接到該航空器及其上人員與財產之責任以前，該項飛航應視為繼續」；「另從地面人員或機組為某一特定飛航而對航空器進行飛航前的準備時起，直至降落後二十四小時止，該航空器被認為是在



使用中」。

(四)特殊規範：

1. 引渡及起訴(*aut dedere aut judicare*)：劫機是一種涉及複雜國際因素的連續犯罪行為，航空器活動本身具有國際性，劫機者迫令航空器更改目的地；另航空器搭載旅客有不同國籍。正因如此，「國際民航組織」將引渡及起訴納入「海牙公約」。

(1) 引渡：公約第8條第1款，「確定犯罪應視為包括於締約國間現行引渡條約中一種可引渡之犯罪。締約國擔允於將來彼此間所締結之每一引渡條約中將該項犯罪列為可以引渡之犯罪」。第8條第3款，「不以條約之存在為引渡條件之各締約國，應遵照被請求引渡國法律所規定之條件，承認該項犯罪為彼此間可引渡之罪」。

(2) 起訴：公約第7條，「在其領域內發現疑犯之締約國，如不將該嫌疑犯引渡，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」。該等機關應照在其國內法下任何嚴重性之一般犯罪之相同方式裁決之。

2. 庇護權：劫機犯罪的政治動機或目的，直接與庇護有關。庇護權是一國根據領土，對境內受到外國追訴或迫害外國人，得事情況予以保護之權力，一般為主權象徵。從「國際法」考量一國並沒有義務一定要將被它國聲稱是罪犯的人交出，因為主權的其中一個要素就是國家對國境內的人有法律上的權限。

(五)管轄權：公約第4條第1款，「每一締約國應採取必要措施，對犯罪及與該犯罪有關之疑犯，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. 管轄權分類：

(1) 在航空器登記國航空器發生犯罪。

(2) 機上發生犯罪的航空器在該國降落(上述犯罪在機上)。

(3) 在不帶機組人員租用航空器發生犯罪，而承租人的主要營業地，或如承租人沒有這種營業地，則其永久居所，是在該國的。

2. 在其境內發現所稱犯罪締約國：在其境內發現所稱犯罪締約國，凡不按公約第8條，「將該人引渡給第一款該項犯罪應視為包括於締約國間現行引渡條約中一種可引渡之犯罪。締約國擔允於將來彼此間所締結之每一引渡條約中將該項犯罪列為可以引渡之犯罪」。



三、蒙特利爾公約：

(一)緣起：「蒙特利爾公約」於1971年9月23日在加拿大蒙特利爾召開的航空法外交會議上簽訂，1973年1月26日生效。公約規定劫持航空器是一種嚴重犯罪，各締約國對所有在其領域內發現的空中劫持都有管轄權，有義務對此種罪行給予嚴厲懲罰，公約共有16條。它是在「海牙公約」基礎上，主要內容是：「對危害民用航空安全之罪行擴大到包括一切破壞、損害和其他危害民用航空安全之罪行」，「東京公約」、「海牙公約」和「蒙特利爾公約」是通常所說的關於防止劫持航空器的3個國際公約。

(二)犯罪定義：除劫機行為外，危害航空器飛航安全的非法行為，是個相當廣泛的概念。世界各國刑法制度千差萬別，為了要統一日趨複雜犯罪定義，彌補了「東京公約」和「海牙公約」的不足。

(三)公約內容具體地規定了犯罪的行為方式：

1. 對飛航中航空器內的人從事暴力行為，如該行為將會危及該航空器的安全。
2. 破壞使用中航空器或對該航空器造成損壞，使其不能飛航或將會危及其飛航安全。
3. 用任何方法在使用中的航空器內放置或使別人放置一種將會破壞該航空器或對其造成損壞，使其不能飛航或對其造成損壞而將會危及其飛航安全的裝置或物質。
4. 破壞或損壞航行設備或妨礙其工作，如任何此種行為將會危及飛航中航空器的安全。
5. 傳送他明知是虛假的情報，從而危及飛航中航空器之安全。

(三)公約適用範圍：由於「蒙特利爾公約」所規範犯罪種類越來越多，不僅包括在「飛航中」，而且包括對「使用中」。公約第2條第1款，「航空器從裝載完畢、機艙外部各門均已關閉時起，直至打開任一機艙門以便卸載時為止，應被認為是在飛航中；航空器強迫降落時，在主當局接管對該航空器及其所載人員和財產的責任前，應被認為仍在飛航中」。公約第2條第2款，「從地面人員或機組為某一特定飛航而對航空器進行飛航前的準備時起，直到降落後二十四小時止，該航空器應被認為是在使用中」。

(四)管轄權：主要屬於地面犯罪情況，但涉及放置爆炸品、破壞航行設施與假傳消息等，因適用範圍也各有不同，管轄規範也有所差異。公約還規定航空器登記國、航空器著陸國、航空器承租人的營業地國或居所地國和罪犯所在地



國可以對航空器施行司法管轄權；另以破壞航行設與假傳消息，凡不依的第8條規定，「將該人引渡給本條例第一款國家者，同樣應採取必要之措施以確立管轄權範圍」。管轄權計有：

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疑犯仍在航空器內時。
4. 當犯罪危害或發生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住所設置在該國者。

四、政府雙邊條約或協定(Multilateral agreement)：各國為了抑止日益嚴重之國際恐怖份子劫機行動，遂陸續建立了多邊、雙邊及區域性之反恐協定，要求締約國引渡於其境內逮捕之嫌犯引渡或交付審判，並包括「不引渡即應處罰」(Extradite or Punish)之明文，公約提供締約國引渡之法律基礎。

(一) 國際民航公約保安條款：「國際民航組織」理事會所制定之國際民用航空公約(Convention on International Civil Aviation)(簡稱國際民用航空法)根據第54條第12款之權責制定(Annex 17)第17項附約國際保安條款，1974年「國際民航公約保安條款」正式名稱為「保障國際民航免遭非法干擾之行為」保安條款，提供國際民用航空最低限度之安全措施；1979年更修訂一項實際操作之國際標準，以應付日以繼續之安全威脅。

(二) 波昂宣言：1978年7月，美國、英國、法國、德國、意大利、加拿大和日本等「七大工業國組織」(Group of 7, G7)國家在「波昂高峰會議」(Summit Conference at Bonn)發表有關對付劫機暴行的「波昂宣言」(The Bonn Declaration on Hijacking of 1978)，該宣言決定停止「飛往庇護劫機疑犯國家」之一切班機飛航，亦阻止「庇護劫機犯國家」或其航空公司航空器飛到此七個國家，以強力制裁那些拒絕引渡或起訴劫機犯或拒絕歸還被劫航空器的國家。【註8】

肆、美國911事件對之影響

一、自衛性防衛：

(一) 授權使用武力：美國911事件後，即戮力於國內與國際對抗恐怖主義犯罪。美國國會「參議院及眾議院」(Senate House of Representatives)，首先於

註8 俞寬賜，《國際法新論》(台北：啟英文化事業有限公司印)，2002年，頁243。



911事件發生後之同年9月18日，通過了「授權使用武力」(Authorization on the Use of Force)決議，並於同年10月26日頒布「提供阻絕恐怖主義所需適當手段以鞏固美國法案」(Provide Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Terrorism, Patriot Act)^{【註9】}。

(二)預期性自衛權對我之省思：911事件後各國開始討論預期性自衛權，若核電廠或對我重要政、經要地予以攻擊，面臨恐怖攻擊行動，當確認國家有行使「預期性自衛」權利存在之後，如何在第一時間做出明快抉擇，即遭受攻擊，是否可自行判斷行使預期性自衛，若採取預期性自衛行動如果無法獲得國際社會支持，必將承擔所面臨的後果，在面對現在國際社會中，一個國家絕對無法脫離於國際社會而生存。

二、共同制止恐怖行動：2001年9月19日「歐洲聯盟委員會」(European Commission)通過兩項法案，明確界定了歐洲領域內恐怖主義行為的概念和對相關罪行的量刑標準。2001年10月28日，「聯合國安理會」(United Nations Security Council)第4385次會議通過第1373(2001)號決議，呼籲各國緊急合作，防制恐怖行動，為將參與資助、計畫、籌備或犯下恐怖行動，或參與支持恐怖行動者繩之以法，各國應在國內法明確規定恐怖行動為嚴重犯罪，加強情報、行政及司法事項上合作，更鼓勵通過雙邊或多邊協議，共同制止恐怖行動。

三、各國通過反恐法案：日本、英國、西班牙、俄羅斯、南非等國即配合上開決議，分別制定專法或修改國內相關法律，例如英國制定「2001-2002年反恐怖、犯罪及安全法」(Anti-Terrorism, Crime, and Security Act, 2001)，其係採用與美國相同之「包裹式立法」，即係以制定反恐專法方式去修正原有與反恐有關之法制由上可知，911恐怖攻擊事件對國際安全之影響既深且鉅，如何有效懲治恐怖主義犯罪，為國際社會目前共同面臨之首要課題。

四、航空保安條款：由於美國於2001年發生911恐怖攻擊事件後，世界各國開始重視機場防劫攔阻，除新科技的研發外，「國際民航組織」於2002年6月修訂國際民用航空法第17號附約(Annex 17 Security)^{【註10】}，第17號附約的主要目的，在防止對國際民用航空進行非法干擾行為的一切事物中，保護旅客、機組員、地面人員和一般公眾的安全應是每個締約國的首要目的，並嚴格加強及落實安檢程序、訂定更嚴格的法規及管理制度，以確實執行反恐行動。

註9 李漢中，〈淺述兩岸反恐法制現況〉《軍法專刊》，第52卷第3期，2006年6月，頁46-47。

註10 汪進財等，〈我國航空保安發展策之研究〉《交通部》，2003，頁23-2。



伍、結論

劫機行為，只要行為人於航空器航行時或使用中之航空器內，利用武器及其他違禁物對航空器內之機組人員或乘客施以強暴、脅迫，以達或企圖達成非法劫持、控制民用航空器之目的者，均可稱之為劫機行為。若以劫機者心態來觀察，通常劫機者刻意選擇的國家，多半對劫機者採取較為寬大之政策，「國際法」上僅要求締約國採取嚴厲處罰，未明確規範應有之刑責，或是僅僅判處象徵性刑期之國家缺乏干涉之權利。再者，劫機者大多出於反抗極權統治之國家，而劫機犯罪行為涉及各國之管轄權、引渡與庇護等規定。因此，大多劫機者具有高度政治目的。當劫機事件發生之後，劫機者取得航空器控制權後，只要未脫離劫機者控制支配之際，劫機者犯罪行為仍然繼續發生。劫機行為具有連續性行為，對航空器特定或不特定多數人之生命、財產安全造成極大威脅，加害之程度非行為人可事先預判或控制，故足認劫機行為具有高度抽象危險性。

隨著人類航空活動大量增加以及國際局勢演變，終於導致國際立法。經過東京、海牙、蒙特利爾三個反劫機公約的制訂，再加上「國際民航組織」第17號附約，成為國際間執行國際刑法與國際反恐怖活動遵循規範。國際間對劫機犯的管轄可謂佈下了天羅地網，無論劫機者在航空器內被制伏，抑或是在逃逸後被任何國家被發現，均有國家可以加以管轄，來抑制劫機犯行為再度發生。

一般而言，在劫機事件中，受害最深的乃是航空器登記國。然而，公約上並沒有強制要求締約國若不將劫機者起訴，則必須引渡給航空器登記國，國際間宜建立更明確之公約，明訂劫機相關行為之管轄權優先順序，並賦予受理劫機者之國家及航空器登記國蒐集相關證據後，將劫機者引渡至航空器登記國，此為國際間另一個應當努力之方向。

參考資料

一、中文資料庫

(一)書籍：

1. 王鐵崖，《國際法》（台北：五南圖書公司），1992年。
2. 丘宏達，《現代國際法》（台北：三民書局）1983年，。
3. 洪德旋，《劫機之防制與立法》（台北：三民）1988年。
4. 趙維田，《國際航空法》（台北：水牛出版社）1991年。
5. 俞寬賜，《國際法新論》（台北：啓英文化事業有限公司印），2002年，頁243。

(二)期刊：

1. 游寶珠，《恐怖主義與國際法》〈國立海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2000年〉，頁40。
2. 范振煥，《國際法上劫機行為之研究》〈中央警官學校警政研究所碩士論文，1995年〉，頁22。
3. 洪德旋，《劫機之防制與立法》（台北：東大圖書股份有限公司，1988年8月初版），頁1-5。



4. 范振煥，《國際法上劫機行為之研究》(中央警官學校警政研究所碩士論文)，1995年，頁22。

5. 李漢中，《淺述兩岸反恐法制現況》〈軍法專刊，第52卷第3期，2006年6月〉，頁46-47。

6. 汪進財等，《我國航空保安發展策 之研究》〈交通部〉，2003，頁23-2。

二、英文書籍：

Alona E. Evans and John F. Murphy, Legal Aspects of International Terrorism(N.Y.: Oceana publications Inc., 1974)Appendix IA: Legislation relating to Control of Aircraft Hijacking, pp55-66.

三、網路資料：

(一)交通部民用航空局民航人員訓練所網頁<http://www.atc.gov.tw>。

(二)交通部民用航空局網頁 <http://www.caa.gov.tw>。

(三)交通部運輸研究所網頁 <http://iot.gov.tw>。

(四)大英百科網頁<http://daying.wordpedia.com/>

(五)美國聯邦航空總局(FAA)網頁 <http://www.faa.gov>。

(六)國際民航組織(ICAO)網頁 <http://www.icao.org>。

(七)NBC新聞網<http://www.msnbc.msn.com/id/18831750/>檢索日期2012年12月6日

作者簡介

空軍中校 蔡金倉

學歷:空軍通校83年班、航校通參班89年班、國防大學空軍指揮參謀學院98年班、飛安會飛安班完訓，經歷:攔管長、主任教官、武器選派長、曾參加民航局規劃空域分類、修訂儀航程序及國科會航太科技專案研究，現職:國防大學戰爭學院戰略研究所研究生。

國防部反貪專線暨檢舉信箱

國防部反貪專線：

* 電話：(02) 22306270

戈正平信箱：

* 地址：台北郵政90012附6號

* 電話：(02) 23117085

採購稽核小組：

* 地址：台北市汀洲路3段8號

* 電話：(02) 23676534

端木青信箱：

* 地址：台北郵政90012附5號

* 電話：(02) 231197060012附5號