

太雅叢刊

劫機之防制與立法

洪德旋 著
／東土圖書公司印行

大雅叢刊

劫機之防制與立法

洪德旋著
東大圖書公司印行

劫機之防制與立法 / 洪德旋著 -- 初版 -- 台北市：

東大出版：三民總經銷，民77

2,113面；21公分

參考書目：面105-113

1. 飛行安全 2. 國際交通法 3. 國際刑法 1. 洪德旋著

557.91/8256

77.10

◎ 劫機之防制與立法

作者 洪德旋

發行人 劉仲文

出版者 東大圖書股份有限公司

總經銷 三民書局股份有限公司

印刷所 東大圖書股份有限公司

地址／臺北市重慶南路一段六十一號二樓

郵撥／〇一〇七一七五一〇號

初版 中華民國七十七年八月

編號 E58391

基本定價 貳元

行政院新聞局登記證局版臺業字第〇一九七號

90-
有著作權·不准侵害

劫機之防制與立法 目次

第一章 概 說	1
第一節 劫機問題之緣起與發展	1
第二節 劫機之義涵	5
第二章 劫機之管轄問題	15
第一節 對劫機者之管轄問題	15
第一項 管轄真空之防止	15
第二項 管轄競合問題之處理	22
第二節 對於被劫航空器及乘客之處理	29
第三章 劫機嫌犯之引渡	33
第一節 國際立法之一般規定	33
第二節 引渡之限制	37
第一項 一般國內立法及習慣上之限制	37
第二項 政治犯不引渡原則之商榷	38

第四章 劫機行為引起之責任問題	47
第一節 劫機者之責任	47
第一項 公法上之懲罰	47
第二項 私法上之民事賠償	53
第二節 航空運送人之民事責任	54
第一項 國際航空運送人之責任	54
第二項 我國有關航空運送人責任之規定	59
第三節 保險人之責任	62
第五章 對於包庇劫機罪犯國家之制裁	65
第一節 問題之緣起與發展	65
第二節 反制性之自力救濟及其法理之探討	72
第一項 案例之陳述	72
第二項 法理之研析	77
第三節 波昂宣言及其適用	82
第一項 宣言之內容分析	82
第二項 宣言之執行及效力問題之商榷	85
第六章 結 論	93
第一節 防制立法之回顧	93
第二節 防止劫機之芻議	97
主要參考資料	105
一、中文部分	105
二、外文部分	107

第一章 概 說

第一節 劫機問題之緣起與發展

劫機問題是近三十年來的新興問題，在一九六一年夏秋間，曾經震驚全美國，其次數之多，間隔之密，也曾使舉世爲之側目^①。自是以後，有關劫機事件之新聞，往往成爲飛航事故報導之頭條。而最感諷刺的是，劫機問題竟然隨著大眾傳播媒體的詳細報導和刻意描述而愈演愈烈，特別是在一九六八年至一九七二年間，駭人聽聞的劫機暴行，幾乎無日無之^②。暴力劫機者儼然無所不在，一時杯弓蛇影，搭乘美國航空班機之乘客，其對飛航人員所說的有關「意圖或預見附帶

① 從一九六一年五月一日至八月九日，在美國國內及中美洲航線的航空器上曾發生劫機事件七件，時間分別是五月一日、七月三日、二十四日、三十一日、八月三日及八月九日的兩次記錄。參閱 *Worldwide Hijacking Statistics*, by Federal Aviation Administration, in Andreas Lowenfeld (ed), *Aviation Law (Second Edition) Documents Supplement* (Matthew Bender, 1981), pp. 1187-1188.

② William L. Waugh Jr., *Political Skyjackings and Hostage Safety: An Exploratory Analysis*, in *Georgia Political Science Journal*, Vol. 11, Nov. 1983, p.27.

遊覽古巴」(prospects for a side trip to Cuba) 的任何揶揄或戲謔之詞，都可能遭致聯邦調查局的羈留或盤詰^③。一名在波士頓搭機之旅客，即因戲問機上女服務員「這架班機飛往古巴要多少時間？」(how long does it take this plane to get to Cuba) 而被法院以「擾亂安寧」(disturbing the peace) 裁定罰鍰二百美元^④。是時，類此「幽默」感性的人被法院以「擾亂安寧」，甚至「意圖為空盜」(attempted aircraft piracy) 而裁罰或起訴者，誠不知凡幾^⑤？

實則，一九六一年後在美國發生的一連串企圖將航空器迫降古巴的劫機事件，並非航空史上之創舉，早在一九三一年二月秘魯的國內航線班機上，即已首開劫機案件之先河^⑥。而一九四八年四月至九月間的劫機案件，亦先後發生達七件，並幾度引起機墜人亡之慘劇^⑦。一九六一年後之劫機事件，其所以突然特別引人注目者，主要是因為以往之劫機案件，通常僅係單獨之個案，而劫機之目的往往也只是為求逃避法律之制裁或政治之壓迫；但一九六一年後發生在美國之劫機事件，其劫持之對象多係搭載數十或數百乘客之大型飛機，其目的亦

③ Alona E. Evans, Aircraft Hijackings. Its Cause and Cure, in *American Journal of International Law*, Vol. 63, 1969, p. 695.

④ See *New York Times*, July 11, 1969, 36:2.

⑤ Alona E. Evans, *op. cit.*, pp. 695-696.

⑥ 該次劫機者姓名不詳，但卻成功地飛往古巴以外之地區。參閱 *U. S. and Foreign Registered Aircraft Hijackings*, by Federal Aviation Administration, Office of Civil Aviation Security, Department of Transportation, January 1, 1985.

⑦ 根據美國聯邦民航總署 (Federal Aviation Administration) 安全處的資料記載，在一九四八年七月十六日的劫機事件中，被劫飛機墜海，二十五人喪生，僅劫機者一人殘存。參閱 *Worldwide Hijackings Statistics*, *supra* note 1, p. 1181.

已不僅在於輸送犯人出境。彼時論者每多疑其係古巴總統卡斯楚同路人對美國所表現的某種嘲弄或抗議之形式^⑧。惟古巴政府除予否認之外，相對地並一再籲求聯合國安全理事會審慎防阻美國以此意外事件，作為侵略之藉口^⑨。劫機事件乃提昇為舉世矚目的國際問題。二十多年後的今天，懷疑古巴卡斯楚總統鼓動策劃劫機之陰霾雖經驅除^⑩，惟追溯劫機問題之源起，不論是美國或是世界性之劫機，論者仍多認為源自美洲問題，特別是與美國在豬羅灣攻擊事件中所引發的一九六〇年代飛彈危機有關^⑪。

一九六一年的劫機狂潮雖來勢洶洶，但由於美國的積極反制，包括聯邦法之制定及司法之追訴^⑫，自一九六一年八月柯東（Albert Cadon）劫持泛美 DC—8 型飛機至中美洲而被監禁之後，終於有了四年的短暫平靜。而四年後，亦即一九六五年十月二十六日及十一月十七日的兩件企圖劫持類似的大型飛機案，亦未得逞^⑬。惜乎好景不常，劫機及其他非法干擾並未從此匿跡，一九六八年後，劫機暴行竟被政治上的反對人士，特別是恐怖主義分子（political terrorists）採為政治要脅之直接手段，劫機狂飈，一時再起。刑事上的審判，對之似已完全失卻遏阻之作用。一九六八年間，即發生三十五件劫機案

⑧ 美國當時許多國會議員都懷疑劫持美國航空器是古巴卡斯楚等同路人之陰謀。如參議員 Bridges 即於一九六一年八月三日在參院聲明：「劫機犯或卡斯楚政府之爪牙隨時將會劫持美國航空器，……誠如加州參議員先生之所言，如果這是一項陰謀，必定是針對美國而來的戰爭行為」。107 Cong. Record, 14475 (August 3, 1961).

⑨ 古巴政府的聲明，見 *New York Times*, August 10, 1961.

⑩ Andreas F. Lowenfeld, *Aviation Law: Cases and Materials*, (Mathew Bender 1981), Chapter 8, p. 104.

⑪ *Ibid.*, Chap. 8, p. 12.

⑫ *Ibid.*, Chap. 8, pp. 19-22.

⑬ *Supra* note 1, p. 1189.

件，而一九六九年更多達一八八件，且幾乎全是劫持大型客機。其中有四十架被劫飛機皆以羅馬為終點，而以紐約和夏儂等為中途站¹⁴。至於劫機之成功率，也因劫機者之蓄意規劃和奮不顧身，而較以往大幅提高。從一九六八年二月至一九六九年九月間，劫機成功之案例即較過去二十年之總數為多。而一九六九年前八個月的成功個案，其次數又超過一九六八年全年之總和¹⁵。而尤其可怕的還是劫機傷害之擴大，特別是三件同時發生於一九七〇年九月六日的巴勒斯坦游擊隊「恐怖劫機」(terrorist hijacking)¹⁶，其規模之大與損害之多，更屬空前。

總之，劫機最早只是借以輸送人犯出境的一種手段，多係行為者個人為求規避法律之制裁，或免於遭受或繼續忍受政治迫害而發生之個案。一九六〇年代之初，因豬羅灣攻擊事件，使原本錯綜複雜的美國與古巴關係，愈趨光怪陸離，劫機事件乃在傳統的目的之外，往往也被敏感地誤用為某種政治抗議的形式。一九六〇年代末，更為政治恐怖主義分子採為強化其政治談判或要脅籌碼之手段。兼以若干不明事理之國家曲予庇護，以及姑息國家之妥協，致令劫機屢屢得逞，暴徒食髓知味而變本加厲。十多年來，不但劫機手法不斷翻新，恐怖暴行也日趨殘酷，動輒炸毀劫持之飛機，殺害無辜之人質，所作所為，無不令人髮指。美國雖以航空大國而首當其衝，實則所有參與民用航

¹⁴ Andreas F. Lowenfeld, *op. cit.*, Chap., p. 13.

¹⁵ Alona E. Evans, *op. cit.*, pp. 697-698. 按劫機成功者，一九六八年有三十架，包括美籍航空器十七架，一九六九年之前八個月計四十六架，包括美籍航空器二十七架。

¹⁶ *Supra* note 1, p. 1207.

空交通之關係人，亦均同蒙其害¹⁷。因此，對於未來劫機問題之可能發展，無不寄以相當之關切，咸認非透過有效國際立法，加強反制及保安措施，不足以確保飛航安全，而維護民用航空之正當發展。

第二節 劫機之義涵

劫機 (hijacking) 一般國際法上用語為「非法劫持航空器」(unlawful seizure of aircraft)¹⁸。一九七一年的蒙特婁公約 (Montreal Sabotage Convention) 雖將目標擴充為任何「危害民航安全之非法行為之制止」(the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation) (第一條)，惟「劫機」仍是其最主要的防範及制止之罪行。

「劫機」一詞之來源，有謂似係從強盜搶劫時的習慣性喝令 “stick me up high, Jack” 而來¹⁹，而《牛津》及《韋氏字典》則認其係單純源自 “Hi, Jack” 之叫停號。此外亦有相信是取自過去路賊 (highwayman) 在夜間騎馬提燈攔路搶劫的整個景象之諧音，即 high(wayman)+jacker>jack 之快讀²⁰。劫機一詞之源起雖難

¹⁷ 根據美國聯邦民航總署之統計，從一九三一年至一九八五年初，全世界共發生七五二件劫機事件，成功者四三三件，未完成者六十件，失敗二六八件，若每年分別統計，一九八〇年四一件，八一年三二件，八二年三二件，八三年三四件，八四年有二八件，其情不得謂為不嚴重。參閱 *U.S. and Foreign Registered Aircraft Hijacking-Summarization, supra note 6, Idem of Worldwide Total*.

¹⁸ 一九七〇年之海牙公約全名即為「制止非法劫持航空器公約」(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft), 10 *International Legal Materials* 133 (1971).

¹⁹ Andreas F. Lowenfeld, *op. cit.*, Chap. 8, p. 8, note a.

²⁰ *Random House Dictionary* 即認該字係從 high (wayman)+jacker >jack, to hunt by night with a aid of jack light.

確考，惟對於劫機之義涵，學者間之瞭解，尚屬大致無殊，在實際問題的探討中，劫機之罪行輒被界定於「任何個人或團體藉諸武力或武力之威脅，意圖控制或控制航空器之非法劫持行為」之範疇^①。其或寬或狹，取捨之間，或隨個人討論主題之不同而略有出入。以下僅就劫機罪行之主體、客體、成立要件、行為之性質及適用之範圍等分別論述之。

一、行為之主體與客體

劫機行為之主體為自然人，客體為航空器。國際公約及雙邊條約中，雖亦禁止對在飛行中之航空器上之人，包括飛航人員及乘客，為暴力之行為，但其目的仍係在防止「該項行為可能危及該航空器之安全」或「不正當控制飛行中之航空器」^②。因此，若僅因故意或過失不法侵害機上之人員或物品，其行為本身既不危及飛航安全，亦無非法或不正當控制航空器之飛行者，應不構成國際法上之劫機罪行。

二、成立要件

劫機行為成立之要件，須（1）行為為非法；（2）行為係在航空器上；（3）具有侵權之故意。

（一）、行為須非法。所謂非法之行為，指行為須出於不法武力、武力之威脅或以其他任何脅迫方式為之者。因此，若係出自雙方之協議，由飛航人員依其自由意志更改航程；或由交戰國就國際法所允許之範圍，對於違反中立國義務之第三國航空器之拿捕，均不屬之。

（二）、行為須發生在航空器上。所謂航空器指民用航空器，包括

① William L. Waugh, Jr. *op. cit.*, p. 31.

② See "Tokyo Convention", Article 1 & 11; "Montreal Sabotage Convention 1971", Article 1. See 2 *International Legal Materials* 1042 (1963); and 10 *International Legal Materials* 1151 (1971).

定期班機與不定期之包機，至於供軍事、海關或警察勤務使用之航空器則不包括在內²³。我國現行法對於有關劫機之罪行雖僅規定：「以強暴、脅迫或其他方法劫持航空器者，處死刑、無期徒刑。」但因係規定於民用航空法之中，解釋上自應以民用航空器為限，若劫取軍機或非民用而供公眾運輸之航空器者，理應就各別狀況分別適用懲治盜匪條例第二條、第三條或陸海空軍刑法第二條之規定論處。

(三)、須有侵權之故意。即行為之目的，須為對航空器之劫持或控制。至於是否真正控制，亦即是否確曾使飛航人員完全失卻自由意志而聽任其指揮，國際法上認無必要。如海牙非法劫持航空器公約第一條即包含任何藉諸武力或其他方式之威嚇，「企圖行使」(attempts to perform) 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，劫機犯之未遂犯罰之。對於此點，學者間亦有因所討論的問題着重點之不同，而從嚴界說者，如華格 (William L. Waugh) 在討論「政治劫機與人質安全」一文中，即強調劫機須為實際「真正的控制」(actual control)²⁴。而美國某些法院也曾排斥意圖控制航空器之陰謀犯或未遂犯之適用，如美國聯邦上訴法院即曾因航空器上之飛航人員，雖被挾制，但仍能說服劫機者先至原預定航行目的地加油，並使其就逮，乃認其未達「確實控制或指揮」航空器，而不以劫機罪行定罪²⁵。惟一般而言，國際條約及多數

²³ See "Tokyo Convention." Sec. 4 Article 1; "Montreal Sabotage Convention," Sec. 1, Article 4.

²⁴ W.L. Waugh, *op. cit.*, pp. 31-32.

²⁵ *Bearden v. United States* 376 U.S. 922(1964) 在本案中上訴人辯以飛航人員雖已受其挾持，但仍以「必須再加油始能續航」為由，而勸服其先至原預定飛航目的地的加油，並於降落加油後再次起飛前被捕，故其並未「實際控制或指揮航空器」(actual control or command of the aircraft)，而飛航人員也未「失卻自由意志而聽任其指揮」(not of their own volition but done at his direction)，而法院終亦僅以妨害州際貿易 (interference with interstate commerce) 之名定罪。

國內立法為確實維護民航安全，每視「企圖行使」、「任何企圖行使非法劫持行為者之同謀或從犯」為犯罪者²⁶。筆者以為，劫機之防制，原所以促進飛航之安全，故本文宗之。

三、劫機行為之性質

劫機暴行，嚴重危害國際民航安全，無待爭論，惟在國際法上究宜如何歸類，則尚非全無研究之餘地。國際社會上往往將劫機罪行視為「海盜行為」，如一九六九年聯合國第二十四屆大會中，阿根廷等國家對於劫機問題所提之議案，即係以「空中海盜案」(piracy in the air) 名之²⁷。而美國一九六一年九月五日修正通過聯邦航空法增訂之劫機罪行條款時，亦稱劫機為「航空海盜」(aircraft piracy) 實則，私有航空器上之飛航人員或乘客，於公海上空或不屬於任何國家管轄之處所，對於另一航空器上之人或物所為之任何不法之強暴惡行、扣留或掠奪行為，雖係一九五八年公海公約及一九八二年聯合國海洋法公約 (U. N. Convention on the Law of the Sea) 明定並確認應予制裁之海盜行為²⁸，然依其規定，海盜行為之發生須為「私人之目的」，始足當之，其基於某種政治宗旨所犯之行為，依國際

²⁶ 東京公約及海牙公約均採此項立法。而一九六一年美國修正通過聯邦航空法，在九〇二條後段增訂反劫機條款時，亦採“commits or attempts to commit aircraft piracy”之文字。美國法部分見 P. L. 87-197, 75 stat. 466 (Sopt. 5, 1961)。

²⁷ 阿根廷等國家在第二十四屆聯合國大會中之提案，原名「空中海盜案」，其後被議事委員會修正為「民航機飛行中被迫改道案」(Forcible Diversion of Civil Aircraft in Flight)，其意或即在避開「海盜」之用語。參閱雷崧生著，〈劫機事件與國際法〉，載《東亞季刊》，二卷二期，五十九年十月一日政大東亞研究所出版，頁十八。Also see Lowenfeld, *op. cit.*, pp. 8-79.

²⁸ See “U.N. Convention on the Law of the Sea”, 1982, Article 101.

法之學說與實例，向不被視為「私人目的」²⁹。且必須是發生在「公海或不屬於任何國家所管轄之地方」，其對象亦須是針對另一船舶與航空器³⁰，而劫機罪行則是專指對抗本航空器之劫持、殺害飛航人員或乘客，以強制改變航程之非法行為。既不以公海或公空為限，亦不必囿於劫機者之私人目的，且歷次之劫機事件，亦鮮有所謂以一航空器為工具而劫持另一航空器之情事³¹。故劫機罪行顯非國際法上的「海盜行為」所能涵蓋，亦非聯合國國際法委員會研擬中的「海盜罪」所欲規範之內容³²。劫機罪行在性質上既與一九八二年聯合國海洋法公約之「海盜」，迥然有別，則晚近諸多國際立法及國內法，類多分別訂定不同之條文，以資適用，其理自明。我國新近修正刑法草案，將劫機罪與海盜罪分條併立，其理亦同³³。

四、劫機之目的

呂光博士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；及（四）逃亡（escape），而其中

²⁹ 一九二六年國際聯合會組成的一個專家小組曾肯定，為追求政治目的所犯之行為不構成海盜罪。參閱雷崧生，前揭文，頁十七。

³⁰ 參閱雷崧生著，《海洋法》，臺灣中華書局五十三年版，頁一九一二〇。

³¹ 一九七一年利比亞曾以擊落為要脅迫降一架搭載百餘名乘客之波音機；一九七三年八月十日以色列亦曾攔截一架剛從貝魯特機場起飛之黎巴嫩民航機，惟此類案例並不多觀。參閱 Gerald F. Fitz Gerald, *Unlawful Interference With the Civil Aviation*, in *Essays in Air Law*, edited by Arnold Kean, (Martinus Nijhoff Publishers, 1982) p.69.

³² 同³⁰。

³³ 修正刑法草案分別將劫機罪及海盜罪訂於一八五條之一及三三三條。

尤以逃亡為最多³⁴。事實上，劫機行為之動機原甚複雜，除前述目的而外，尚有出自於心理或精神失衡下的不正常表現者，其劫機只是為求揚名報端；亦有不滿現實生活方式或政治環境而劫機者³⁵，前者如流亡美國之古巴難民之劫機飛返古巴是³⁶，後者如一九七〇年三月三十一日，九名日本赤軍連學生之劫持日航客機之飛往北韓是³⁷，而且一項劫機行為之發生，往往隱含無數錯綜複雜的動機或目的。

惟不論劫機行動之真正原因為何，每一劫機事件的背後，都或多或少地涉及一些政治上之目的³⁸。事實上，劫機計劃往往被利用作為達成政治目的之手段，輕者逃避政治迫害或投奔異鄉，繼續原所主張之政治活動；重者作為對其故國或政敵之抗議或報復³⁹。特別是晚近之暴力劫機事件，更是強調其所謂之「政治目的」⁴⁰，因此，「政治目

³⁴ Andrew Lee, *International Suppression of Hijacking*, 載《臺大法學論叢》，第三卷第一期，六十二年十月版，頁二七一—二八。

按劫機勒贖，過去少有，但一九七〇年後，藉劫機而勒贖取財之事件，在美國頗有增加之趨勢，一九七二年元月至十月間，即曾發生七件。（Andrew Lee, *Ibid.*, p.28.），主要是因航空公司深懼機員與劫機者發生衝突，致生意外。甚至造成失事，而難以收拾，使劫機者有可乘之機。惟晚近此類事件，已鮮有所聞，縱有勒贖成功者，贖金往往亦於飛抵目的地後，由降落國（或庇護國）歸還原被勒贖之當事人。（參閱第五章）

³⁵ Alona E. Evans, *op. cit.*, pp. 700-701.

³⁶ 事實上，為防止流亡美國的古巴難民因無法返回古巴而訴諸劫機行動，美國國務院曾於一九六八年透過瑞士駐古巴大使館從中斡旋，期能開辦美國與古巴間之日常空運難民航線，以資遣返，古巴政府未置可否。See Department of State, *Foreign Policy Briefs*, Vol. 18, No. 14, Dec. 30, 1968.

³⁷ *Worldwide Hijacking Statistics*, F.A.A., *supra* note 1, p. 1202.

³⁸ 雷崧生，前揭文，頁七一—八。

³⁹ See Lowenfeld, *op. cit.*, chap.8, p.13.; also see Aggarwala, "Political Aspects of Hijacking" in *Air Hijacking: An International Perspective* (International Conciliation, Nov. 1971).

⁴⁰ William L. Waugh, Jr. *op. cit.*, p. 28.

的」(或者至少以「政治目的」為藉口)幾乎已成晚近劫機事件之共同特徵。

五、劫機罪適用範圍之商榷

國際公約所定之劫機罪行與各國國內法所定之劫機罪，在適用範圍上並未盡相伴。依一九六三年「航空器上犯罪及若干其他行為公約」(Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft)——即東京公約(Tokyo Convention 1963)^④第四章「非法劫持航空器」章第十一條規定，其非法干涉、劫持或以其他不正當方法控制之航空器，必須是「飛航中」(aircraft in flight)之航空器，而所謂「飛航中」，依該公約第一條第三項之規定，是指「航空器自開始使用動力準備起飛之時起，至降落滑行終了止」；一九七〇年的「制止非法劫持航空器公約」(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft)——即海牙公約(The Hague Convention 1970)^⑤第一條亦將「藉武力或武力威脅或以任何其他方式威嚇，藉以非法劫持或行使控制、或企圖行使此項行為」之對象，限於「飛航中」之航空器，惟所謂「飛航中」，海牙公約在適用上又略有不同。依海牙公約第三條第一項之規定，「飛航中」係指「航空器自搭載後關閉其所有外門之時刻起至為卸載而開啓任何上述之門止」；且倘遇強迫降落，在主管機關「接收該航空器及其上之人員與財產之責任以前，該項飛航視為繼續」。又一九七一年的「制止危害民航安全之非法行為公約」(Convention for the

④ ICAO. Document 8364; 2 *International Legal Materials* 1042 (1963)

⑤ ICAO. Document 8920; 10 *International Legal Materials* 133 (1971)

Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation)——簡稱蒙特婁公約 (Montreal Sabotage Convention 1971)⁴³，雖將規範之犯罪行為擴大為「可能危及航空器之安全」及「使該航空器受到損害致無法飛行或可能危及飛行安全」之行為，包括對航空器上之人之暴力行為及對航空器之破壞；惟其客體亦特別指明係「飛航中」及「使用中」(aircraft in service)之航空器。其有關「飛航中」之定義雖沿襲海牙公約之文字，但所云「使用中」，依公約第二條第二項之規定，係指「航空器自地勤人員或空勤人員為特定飛行而開始作航空器之飛行前準備起，至降落後二十四小時止」，惟公約所定航空器在飛航中之全部期間，均應視為「使用中」。

因此，國際公約雖規定處罰劫機之未遂犯，惟被劫持之航空器必須是「飛航中」或「使用中」，海牙公約更特別明定劫機行為須直接發生在「航空器之上」(on board an aircraft)，亦即僅以「空中劫機」(air aircraft hijacking)為限而排除一切形態之「陸上劫機」(hijacking in land)，因此若僅以地面上之駕駛員親屬為人質，而在地面上以電訊威脅空中之該駕駛員，令其改變航道，因其並非在「航空器上」，未對駕駛人構成實體之威脅而危及飛航之安全，故亦不構成公約所稱之劫機罪⁴⁴。又此項劫持之飛航必須是「國際航

⁴³ ICAO Document 8966; *10 International Legal Materials* 1151 (1971)

⁴⁴ "The Hague Convention," Article 1. 按海牙公約係根據國際民航組織一九六九年非法劫持航空器公約草案修正通過，而草案說明中即明指以電訊威脅空中駕駛員改變航道，不構成空中劫機，參閱陳長文，〈空中劫機行為的有關法律問題〉一文，載《政大法學評論》第三期，五十九年十二月版，頁三九；Subcommittee of the Legal Committee on the Subject of Unlawful Seizure of Aircraft, ICAO, *Report & Document*, 1969, pp. 3-4.