

臺灣高等法院刑事判決

114年度上訴字第1652號

上訴人 臺灣桃園地方檢察署檢察官

被告 連永旺

黃凱暉

共同

選任辯護人 陳頂新律師

上列上訴人因被告等違反民用航空法等案件，不服臺灣桃園地方法院113年度訴字第641號，中華民國113年12月19日第一審判決（起訴案號：臺灣桃園地方檢察署112年度偵字第50899、57615號），提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決關於附表編號2無罪部分撤銷。

連永旺共同犯民用航空法第一百零一條第一項之危害飛航安全罪，處有期徒刑陸月。

黃凱暉共同犯民用航空法第一百零一條第一項之危害飛航安全罪，處有期徒刑伍月。

扣案之無人機壹台（型號：Mavic2 Pro，序號：163DF8J00120D3）沒收。

其他上訴駁回。

犯罪事實

一、連永旺、黃凱暉為個人商業利益拍攝機場跑道畫面，明知機場跑道四周設有禁航紅區，禁止無人機活動範圍或限制飛航高度60公尺，竟未向交通部民用航空局（下稱民航局）申請核准，即共同基於危害飛航安全之犯意聯絡，由連永旺負責操作其所有之無人機（型號：Mavic2 Pro，序號：163DF8J00120D3，代號3916，下簡稱本案無人機），並指揮黃凱暉，

01 由黃凱暉駕駛車號000—0000號自用小客車配合搭載連永旺
02 及本案無人機，以共同施放、追蹤、接收本案無人機訊號等
03 方式，於民國112年6月29日下午3時9分起至下午3時27分
04 許，在桃園市○○區○○村00鄰00號附近，施放無人機，以
05 590公尺高度進入臺灣桃園國際機場（下稱桃園機場）周遭
06 管制之紅區禁航範圍19分鐘（即附表編號2），致桃園機場
07 關閉跑道6分鐘，以此方式危害飛航安全。嗣警方於112年7
08 月25日上午11時50分許，接獲無人機防制系統通報本案無人
09 機再次違規於桃園機場禁航紅區飛行，乃於同日上午11時54
10 分許，在桃園市○○區○○路00號附近，攔停車號000—000
11 0號自用小客車，又於同日中午12時25分許，在桃園市蘆竹
12 區山林路2段207巷，因民眾拾獲本案無人機報警處理，始查
13 知上情。

14 二、案經內政部警政署航空警察局報告臺灣桃園地方檢察署檢察
15 官偵查起訴。

16 理 由

17 甲、有罪部分（即附表編號2部分）

18 壹、程序部分（證據能力）

19 一、按被告以外之人於審判外之言詞或書面陳述，除法律有規定
20 者外，不得作為證據，刑事訴訟法第159條第1項定有明文。
21 又被告以外之人於審判外之陳述，雖不符刑事訴訟法第159
22 條之1至第159條之4之規定，而經當事人於審判程序同意作
23 為證據，法院審酌該言詞陳述或書面陳述作成時之情況，認
24 為適當者，亦得為證據；當事人、代理人或辯護人於法院調
25 查證據時，知有同法第159條第1項不得為證據之情形，而未
26 於言詞辯論終結前聲明異議者，視為有前項之同意，刑事訴
27 訟法第159條之5亦定有明文。本判決下列所引之供述證據，
28 檢察官、連永旺、黃凱暉（下稱被告二人）及其等辯護人均
29 未爭執其證據能力，且於本院準備程序中積極表示同意引用
30 為證據（見本院卷第107-109、203-204頁），本院審酌各該
31 證據作成時之情況，並無不當之情形，認以之作為證據應屬

適當，依刑事訴訟法第159條之5規定，認有證據能力。

二、其餘資以認定本案犯罪事實之非供述證據（詳後述），亦查無違反法定程序取得之情形，依刑事訴訟法第158條之4反面解釋，應具證據能力。

貳、實體部分

一、認定犯罪事實所憑之證據及理由：訊據被告二人就明知機場跑道四周一定範圍內設有禁航紅區，禁止無人機活動範圍或限制飛航高度60公尺，仍於前揭時地駕駛車號000—0000號自用小客車，操作本案無人機，以590公尺高度進入前開禁航紅區拍攝19分鐘，致桃園機場關閉跑道6分鐘等事實均坦承不諱，惟仍矢口否認有何危害飛航安全之犯行，連永旺辯稱：我操作本案無人機，只是覺得風景漂亮，想要空拍影像，有時訊號很差，回傳畫面不穩定，失控飛入限航區或禁航區云云；黃凱暉辯稱：連永旺要操作無人機進行空拍作業，我駕車載他到現場後，就坐在車內等候，並不知他操作本案無人機之飛行範圍云云；辯護人則以：民用航空法第101條第1項規定所稱「其他方法」，其強度應達強暴、脅迫之程度，本案連永旺只是基於替建商拍攝廣告之目的而操作無人機，主觀上不存在以強暴、脅迫之方式影響飛航安全及機場安寧之故意，無從以危害飛航安全罪相繩，則黃凱暉自不成立該罪之共同正犯等語。經查：

(一)被告二人未向民航局申請核准，連永旺為空拍影像，以連永旺操作本案無人機、黃凱暉駕駛車號000—0000號自用小客車搭載連永旺追蹤保持無人機訊號等方式，於前揭時地操作本案無人機，以590公尺飛航高度進入桃園機場周遭管制之禁航紅區，致桃園機場關閉跑道6分鐘等事實，業經被告二人坦承不諱，核與連成榕、桃園國際機場股份有限公司（下簡稱桃機公司）航務管理師李曉鈴、民航局航站管理組場面科長李啟仲證述情節相符，並有本案無人機干擾活動歷史資料（含本案無人機型號、空拍街景圖及Google Map擷取照片）、桃園市政府警察局蘆竹分局外社派出所受理拾得物案

01 陳報單、遺失人認領拾得物領據、本案無人機違規資料、被
02 告二人行動電話門號上網歷程紀錄、無人機闖入桃園機場新
03 聞稿在卷可佐，此部分之事實，首堪認定。

04 (二)遙控無人機活動區域範圍，依民航局公告的無人機空域圖資
05 以紅、黃、綠三色，分別標示禁飛、限飛及合法活動的區
06 域，紅區屬禁限航區、機場或飛行場四周，以及縣市政府公
07 告禁止區域，僅供法人通過能力審查和飛航活動申請後，才
08 能從事遙控無人機活動，黃區則是有條件限制活動區域，主
09 要為機場四周60公尺以上禁航範圍，以及其他縣市政府限制
10 區域，自然人或法人操作無人機時，限制飛行高度為60公尺
11 以下，法人需申請活動許可才能限制排除飛行。至於綠色區
12 域代表合法活動區，無論是自然人或法人，只要遵守操作規
13 定就能從事遙控無人機活動。其中民航局公告機場禁航紅
14 區，係自地面起完全禁止施放有礙飛航安全物體係以機場跑
15 道兩端中心點為圓心，半徑5公里向外左右各35度所劃之弧
16 與以機場跑道中心線左右兩側各2.6公里之區域所連線範
17 圍，形狀略像一個橢圓形；限航黃區，則為除前開連線範圍
18 外，自跑道兩端中心點延伸5公里處向外延伸10公里及由跑
19 道中心線向兩側延伸2.6公里處向外延伸3.4公里形成之四邊
20 形範圍內，自機場標高起算之60公尺以上高度，禁止施放有
21 礙飛航安全物體。而禁航區、限航區及航空站或飛行場四周
22 之一定距離範圍內（由民航局公告），禁止從事遙控無人機
23 飛航活動，民用航空法第99條之13第1項定有明文；倘遙控
24 無人機之所有人或操作人，違反同法第99條之13第1項規
25 定，由民航局廢止其操作證，並處新臺幣30萬元以上150萬
26 元以下罰鍰，並得沒入遙控無人機，民用航空法第118條之1
27 第1款亦定有明文。民用航空法第118條之1規定立法理由係
28 考量遙控無人機因體積較小，飛入民用航空法第99條之13第
29 1項所規定之禁航區、限航區或機場四周一定範圍時，航管
30 雷達無法對其有效探測並指揮其他航空器執行避讓動作，對
31 飛航安全影響重大，故增訂裁罰依據，以為維護該等區域之

01 飛航安全。於航空站或飛行場設置禁航區、限航區之目的，
02 除國防目的考量外，主要在該區域內常頻繁起降有人航空
03 器，而遙控無人機體積小不易察覺，現行技術並無法搭建操
04 控者與航管人員間之即時通話，為排除對有人航空器駕駛員
05 造成分心或心理威脅之因素、或影響航空器正常操控作業之
06 可能，甚至遙控無人機之飛航活動，若因人為之故意、過失
07 操作不當，如遭遇航空器撞擊或被發動機吸入，亦有可能造
08 成航空器損壞，是為維護有人航空器之起降及載運旅客之安
09 全，而設置禁航區、限航區。是於航空站或飛行場設置之禁
10 航區、限航區內操控無人機飛航活動，本即有影響飛航安全
11 之抽象危險存在，是以立法體系言，立法者一方面於民用航
12 空法第99條之13第1項禁止於「禁航區」從事遙控無人機飛
13 航活動，違反者依同法第118條之1第1款規定為行政處罰，
14 另一方面又於民用航空法第101條規定就危害飛航安全者為
15 刑事處罰，顯係立法者有意區分違反情節輕重之差異，擇為
16 不同之行政處罰、刑事處罰，是操控遙控無人機飛航活動，
17 固屬民用航空法第101條第1項規定之危害飛航安全之「其他
18 方法」，然單純於航空站或飛行場四周之一定距離範圍內設
19 置之禁航區、限航區內操控無人機飛航活動，應先以違反民
20 用航空法第99條之13第1項規定依同法第118條之1第1款規定
21 為行政處罰，必待生有其他危害飛航安全之具體危險，始依
22 民用航空法第101條規定為刑事處罰，否則單純於航空站或
23 飛行場四周之一定距離範圍內操控無人機飛航活動即依民用
24 航空法第101條規定為刑事處罰，則無民用航空法第99條之1
25 3第1項、同法第118條之1第1款規定適用之餘地。查：

- 26 1. 李曉鈴證稱：桃機公司無人機偵防系統分別於如附表所示
27 之時間，偵測到本案無人機在桃園機場四周活動共計8
28 次，違反民用航空法第99條之13第1項規定，其中影響飛
29 航安全最嚴重的事件發生在112年6月29日下午3時許，該
30 事件造成機場跑道暫停起降，桃機公司因此發布新聞，嚴
31 重的話無人機有與航空器碰撞之虞，可能導致航空器失事

或航空器重大意外等語（見他字卷第12至13頁），可知連永旺如附表所示8次操作本案無人機行為，有危害飛航安全之虞，其中較嚴重為附表編號2所示本案無人機飛行事件。

2. 桃機公司就附表編號2所示本案無人機飛行事件，於112年6月29日發布新聞，表示該日下午3時13分許偵測到有無人機在機場北側沙崙油庫活動，因此在下午3時25分許至3時31分許暫時關閉跑道，期間預計降落之CI834班機重飛，延後7分鐘降落等情，有ETtoday新聞雲「獨／今下午有『無人機闖入桃機』暫時關閉跑道6分鐘！」網路列印資料在卷可查（見他字卷第71頁），是客觀上連永旺如附表編號2所示操作本案無人機之行為，業已具體危害飛航安全。

3. 依前揭說明，桃園機場周遭管制之禁航區、限航區係依飛航安全需求所劃定，該區域航空器起降作業頻繁，連永旺、黃凱暉於上開禁航區、限航區超過高度等範圍操作本案無人機活動，已生飛航安全之具體危險，即與民用航空法第101條第1項規定之「其他方法」構成要件合致。

(三)辯護人雖以：民用航空法第101條第1項所稱「其他方法」，其強度應達強暴、脅迫之程度，而被告二人操作無人機難認達此強度云云。然例示規定係以例指或指示事物或種類之方式說明某一上位概念的意義，然民用航空法第101條第1項雖將「強暴、脅迫」等方法同列，而強暴係指使用有形力的暴力言，脅迫則係指以使對方心理產生畏怖為目的，將加害之事實通知對方的行為言，此二者並無何同質性之上位概念存在，難以此種例示規定產生上位概念，是民用航空法第101條第1項所載「強暴、脅迫」應屬列舉規定，則「其他方法」應認係為強暴、脅迫之補充規定，無何與強暴、脅迫同等強度之必要，應係除強暴、脅迫以外之其他可致使飛航安全產生具體危險之方法均屬之。本案以操作無人機之方法達到對飛航安全產生具體危險，自屬民用航空法第101條第1項

之構成要件中之「其他方法」。辯護人以：操作無人機未達強暴、脅迫之程度，與民用航空法第101條第1項之構成要件有間云云，尚有誤會。

(四)被告二人雖以並無主觀犯意，係本案無人機訊號不良，誤入禁航區為辯，然操作無人機需定期通過民用航空局各等級之測驗，始能取得操作執照，且無人機亦需註冊始取得合法飛行資格，而連永旺、黃凱暉自承為合法考取G3、G1等級之無人機操作執照者，就個人無法事先申請操作無人機進入機場跑道禁航紅區等事實，知之甚稔，渠等於112年6月29日下午載送本案無人機所擺放起飛地點「桃園市○○區○○村00鄰00號附近」即為限航黃區等情，有本案無人機偵測資料在卷可稽（見偵50899卷第140-141頁），豈有不知其操作飛行路線屬「禁航紅區或限航黃區」？又本案無人機登錄註冊狀態顯示：本案無人機早於111年11月14日因所有權移轉而註銷等情，有交通部民用航空局114年7月4日空運計字第1140019341號函暨附件在卷可稽（見本院卷第185-189頁），是連永旺非但未經事先申請，更使用無法查核、已經註銷之無人機，用以規避相關刑事、行政責任，連永旺更供稱：本案無人機已有多次訊號不良，進入禁航紅區、或限高區，因為我有接案，一直沒辦法完成，不知道是機場、還是機組的問題，想說試試看等語（見訴字卷第88頁），黃凱暉陳稱：到場後我幫連永旺把無人機放在路邊，連永旺在車上操作無人機時，就要看訊號狀況等語（見偵50899卷第234頁），又連永旺除附表編號2之飛航外，前次於112年6月24日即已操作本案無人機進入機場紅區、黃區，跨越機場跑道等情，有無人機偵測飛行軌跡資料、座標圖（見偵57615卷第103頁、偵50899卷第136-139頁）可佐，是以連永旺、黃凱暉二人之無人機操作經驗、考照知識，其中連永旺更有前次112年6月24日操作本案無人機經驗，明知本案無人機訊號狀況穩定與否，渠等二人仍在禁航區、限航區，操作已經註銷執照、未經定期檢測、訊號不良之無人機，其等二人均有故意操作無

01 人機飛入禁航區而危害飛航安全之主觀意思，昭然若揭。被
02 告二人辯稱：無人機誤闖禁區云云，顯為臨訟編纂之詞，不
03 可採信。

04 (五)綜上所述，本件事證明確，被告二人所辯均不足採信，應予
05 依法論科。

06 二、論罪：

07 (一)核被告二人所為，均係犯民用航空法第101條第1項之以其他
08 方法危害飛航安全罪。

09 (二)按刑法上之法條競合（或稱法規競合），係指一行為而該當
10 於數個法條所規範之犯罪構成要件，惟因僅侵害一法益，為
11 避免牴觸「雙重評價禁止原則」，祇須擇用其中最適切之法
12 條所規範之犯罪構成要件予以論罪科刑，而排斥其他構成要
13 件之適用，即足以充分評價整個犯罪行為之不法內涵，實質
14 上僅成立單一罪名，屬單純一罪。至於如何擇用最適切之法
15 條所規範之犯罪構成要件，乃以數法條所規範之犯罪構成要
16 件間是否具有「普通法與特別法關係」、「基本法與補充法
17 關係」、「狹義法與廣義法關係」、「全部法與一部法關
18 係」、「重法與輕法關係」等作為判斷標準。經查，民用航
19 空法第101條第1項之罪之規定，固與刑法第185條之2第1項
20 之罪之規定，構成要件與法定刑均完全相同，惟根據刑法於
21 88年修正時增訂刑法第185條之1（劫持航空器罪）及刑法第
22 185條之2之罪（危害飛航安全或其設施罪）時，刑法第185
23 條之1之立法理由已明確揭示：「民用航空法雖有空中劫機
24 之處罰規定，惟屬特別法，且僅限於民用航空機，不能適用
25 於一切航空器。爰增設空中劫機之犯罪類型，對於非法劫持
26 使用中之航空器或控制其飛航等行為予以處罰。因此等犯罪
27 情節重大，自應規定較重之刑度，以維護航空之安全。」，
28 再參酌民用航空法第1條立法目的條文規定：「為保障飛航
29 安全，健全民航制度，符合國際民用航空標準法則，促進民
30 用航空之發展，特制定本法。」，以及民用航空法第6章係
31 規範「民用航空事業之管理」、第7章則規範「外籍航空器

或外籍民用航空運輸業」，可知民用航空法之規定係用以規範民用航空事業所設立之特別法規定，然對於軍用航空器部分，則不在民用航空法之適用範疇內，也因此刑法於88年修正時，立法理由才會指出因民用航空法不適用全部航空器，故有必要於刑法法典中增設劫持航空器罪、危害飛航安全及其設施罪，以避免規範漏洞。揆諸前開「特別法優於普通法」之法條競合原則，自應優先適用特別法即民用航空法第101條第1項之罪之規定，即足以充分評價整個犯罪行為之不法內涵，無重複適用刑法第185條之2第1項規定之餘地。檢察官起訴書所載被告二人均另犯刑法第185條之2第1項，尚有誤會。

(三)被告二人共同犯罪，彼此間有犯意聯絡及行為分擔，均為共同正犯。

參、撤銷附表編號2改判之理由

原審未能詳察，就附表編號2之行為誤認被告二人並無主觀犯意，且操作無人機未達強暴、脅迫之強度，而非民用航空法第101條第1項之「其他方法」，就被告二人此部分為無罪之諭知，尚有未洽。檢察官上訴執此指摘此部分不當，為有理由，至檢察官上訴意旨另認民用航空法第101條第1項規定為抽象危險犯雖不可採，然既有前述可議之處，仍應由本院將原判決附表編號2部分撤銷改判。

肆、撤銷後附表編號2部分之量刑及沒收

一、審酌飛航安全關乎人民生命、身體及財產安全，稍有不慎，重則導致航空器失事，使人民生命、財產轉瞬消逝，且飛機失事所造成之鉅額損害，更非一般人民所能承擔，更將造成我國國民或國際社會對我國航空器之安全狀況產生疑慮，嚴重影響航空業健全發展，被告二人竟不顧飛航安全，為個人商業利益，視飛航安全為無物，應予刑事非難；復考量被告二人始終矢口否認之犯後態度、於本件參與犯罪之分工情形、犯罪之動機、目的、手段，連永旺自承：高中畢業、已婚、與配偶同住、無人需扶養、從事遙控玩具及攝影、月收

入新臺幣（下同）4萬5千元等，黃凱暉自承：大學畢業、已婚、與配偶同住、無人需扶養、現在連永旺公司上班、月收入3萬8千5百元等（見本院卷第214-215頁）智識、素行、家庭、經濟狀況等一切情狀，分別量處如主文第2、3項所示之刑。

二、沒收：

(一)按供犯罪所用、犯罪預備之物或犯罪所生之物，屬於犯罪行為人者，得沒收之，刑法第38條第2項前段定有明文。

(二)經查，連永旺操作之本案無人機，為連永旺所有、供犯罪所用之物，業由民眾撿取後移交由內政部航空警察局刑事警察大隊扣案乙節，經連永旺自承明確，並有桃園市政府警察局蘆竹分局外社派出所受理拾得物案陳報單、遺失人認領拾得物領據、內政部警政署航空警察局刑事警察大隊扣押筆錄、扣押物品目錄表（見他字卷第73頁、訴字卷第81頁、他字卷第83-87頁）在卷可稽，爰依前開規定，宣告沒收。

乙、無罪部分（即附表編號1、3、4部分）

壹、公訴意旨略以：被告二人明知機場四周係禁止及限制無人機活動範圍，竟未向交通部民用航空局（下稱民航局）申請核准，即共同基於危害飛航安全之犯意聯絡，除附表編號2外，於112年6月24日至112年7月25日間（詳如附表編號1、3、4所示），由連永旺自行或指揮黃凱暉駕車搭載之方式，搭乘車號000-0000（原車號000-0000）號自用小客車，而於附表所示時間、地點，操作本案無人機進入桃園機場周遭管制之紅區範圍，以此方式危害飛航安全，認被告二人均涉犯民用航空法第101條第1項之危害飛航安全、刑法第185條之2第1項之危害飛航安全罪嫌等語。

貳、按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實。不能證明被告犯罪者，應諭知無罪之判決。刑事訴訟法第154條第2項、第301條第1項分別定有明文。又事實之認定，應憑證據，如未能發現相當證據，或證據不足以證明，自不能以推測或擬制之方法，以為裁判基礎。而認定犯罪事實所憑

之證據，雖不以直接證據為限，間接證據亦包括在內，然而無論直接證據或間接證據，其為訴訟上之證明，須於通常一般之人均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度者，始得據為有罪之認定，倘其證明尚未達到此一程度，而有合理之懷疑存在而無從使事實審法院得有罪之確信時，即應由法院諭知被告無罪之判決（最高法院40年台上字第86號、76年台上字第4986號判例參照）。

參、公訴意旨認被告二人涉犯上開罪嫌，無非係以被告二人之供述、連成榕、李曉鈴、李啟仲之證述、112年7月6日沿路監視器影像畫面擷取照片、本案無人機干擾活動歷史（含本案無人機型號、空拍街景圖及Google Map擷取照片）、桃園市政府警察局蘆竹分局外社派出所受理拾得物案陳報單、遺失人認領拾得物領據、本案無人機違規資料、被告二人行動電話門號上網歷程紀錄、無人機闖入桃園機場之新聞稿、民航局112年10月23日站務場字第1125024471號函等證據為其主要論據。訊據被告二人雖均坦承附表編號1、3、4客觀事實經過情形，惟皆堅詞否認有何危害飛航安全之犯行。

肆、經查：

一、本件被告二人於附表編號1、3、4所示之時地操作本案無人機，進入飛航禁區、限區等事實，除據被告二人坦承不諱外，並有本案無人機干擾活動歷史資料（含本案無人機型號、空拍街景圖及Google Map擷取照片）、桃園市政府警察局蘆竹分局外社派出所受理拾得物案陳報單、遺失人認領拾得物領據、本案無人機違規資料、被告二人行動電話門號上網歷程紀錄、無人機闖入桃園機場之新聞稿、112年7月6日沿路監視器影像畫面擷取照片在卷可佐，堪以認定。揆諸前揭說明，被告二人於附表編號1、3、4之行為，是否涉犯民用航空法第101條第1項之危害飛航安全、刑法第185條之2第1項之危害飛航安全罪，關鍵即在於附表編號1、3、4操作無人機行為，是否業已造成危害飛航安全之具體危險。

二、以李曉鈴前開證述，附表編號1、3、4於機場禁航區、限航

01 區超過高度等範圍操作本案無人機活動，勢必將影響航空器
02 之飛航安全，固可認附表編號1、3、4操作本案無人機行
03 為，有危害飛航安全之虞，而產生抽象危險。然李啟仲證
04 稱：本案與一般違規案件主要差異，是本案無人機違規活動
05 次數較高，且飛行最大高度在208至590公尺，違反機場紅
06 區、黃區之高度規定等語（見偵50899卷第288至289頁），
07 是以本案與一般無人機違反民用航空法第99條之13條第1項
08 規定，差別僅係在「違規活動次數較高」，只不過是一般違
09 反民用航空法99條之13第1項規定之態樣，尚無從證明連永
10 旺、黃凱暉共同操作本案無人機進入桃園機場周遭管制之禁
11 航（紅）區、限航（黃）區超過高度危害飛航安全，已產生
12 何等飛航安全之具體危險。

13 三、民航局就無人機進入機場四周活動部分，函復以：當機場四
14 周出現未經核准遙控無人機活動，為避免航機可能遭受危害
15 狀態，航管單位及航空站會進行相關因應措施（如暫停航機
16 起降作業），屬維護飛航安全之預防措施。現行發生未經核
17 准於機場四周從事遙控無人機飛航活動，經航空警察局及航
18 空站查證後，依民用航空法第99條之13第1項、同法第118條
19 之1第1款規定續處。倘後續有涉嫌民用航空法第101條第1項
20 規定者，將依所蒐集資料移送臺灣桃園地方檢察署等情，有
21 民航局112年10月23日站務場字第1125024471號函在卷可佐
22 （見他字卷第127至128頁），是關於連永旺、黃凱暉除附表
23 編號2之其餘編號1、3、4所示操作本案無人機之行為，民航
24 局解釋暫停航機起降作業僅為避免航機可能遭受危害狀態，
25 航管單位進行相關因應措施，並表示現行發生未經核准於機
26 場四周從事遙控無人機飛航活動，經航空警察局及航空站查
27 證後，係依民用航空法第118條之1規定處理，僅屬違規事
28 件。

29 伍、綜上各情，可見被告二人附表編號1、3、4所示共同單純操
30 作本案無人機，而有進入禁航區、限航區超過高度等情形，
31 然尚無證據可認業已產生危害飛航安全之具體危險。此外，

01 復查無其他積極證據足以證明被告二人於附表編號1、3、4
02 所為，確已該當民用航空法第101條第1項之危害飛航安全
03 罪、刑法第185條之2第1項之危害飛航安全罪之要件，即應
04 就此部分為被告二人無罪之諭知。

05 陸、駁回上訴之理由

06 檢察官提起本件上訴，認依據62年修訂民用航空法之立法院
07 會議紀錄，認民用航空法第101條第1項係抽象危險犯，再以
08 民用航空法之體系解釋，民用航空法第118條之1第1款之規
09 定係用以處罰過失使無人機進入禁航區之行為，無法以此認
10 立法者有意將操作無人機進入禁航區之行為排除於民用航空
11 法第101條第1項之外等語。然立法者未曾以民用航空法第11
12 8條之1第1款之規定將操作無人機進入禁航區之行為，排除
13 於民用航空法第101條第1項規範之外，民用航空法第101條
14 第1項並非抽象危險犯，業經本院詳敘如前，是檢察官此部
15 分之上訴，顯有誤會。本院認原審所為被告此部分無罪之判
16 決，並無不當，檢察官就附表編號1、3、4提起上訴，為無
17 理由，應予駁回。

18 據上論斷，應依刑事訴訟法第368條、第369條第1項前段、第364
19 條、第299條第1項前段，判決如主文。

20 本案經檢察官陳嘉義提起公訴，檢察官徐銘韡提起上訴，檢察官
21 鄭堤升到庭執行職務。

22 中 華 民 國 114 年 7 月 31 日

23 刑事第十一庭 審判長法官 張江澤

24 法官 章曉文

25 法官 郭惠玲

26 以上正本證明與原本無異。

27 如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其
28 未敘述上訴之理由者並得於提起上訴後20日內向本院補提理由書
29 （均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

30 無罪部分檢察官上訴須受刑事妥速審判法第9條限制。

31 刑事妥速審判法第9條：

除前條情形外，第二審法院維持第一審所為無罪判決，提起上訴之理由，以下列事項為限：

一、判決所適用之法令牴觸憲法。

二、判決違背司法院解釋。

三、判決違背判例。

刑事訴訟法第 377 條至第 379 條、第 393 條第 1 款之規定，於前項案件之審理，不適用之。

書記官 蕭進忠

中 華 民 國 114 年 7 月 31 日

附錄本案所犯法條全文

民用航空法第101條

以強暴、脅迫或其他方法危害飛航安全或其設施者，處 7 年以下有期徒刑、拘役或新臺幣 90 萬元以下罰金。

因而致航空器或其他設施毀損者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑。

因而致人於死者，處死刑、無期徒刑或 10 年以上有期徒刑；致重傷者，處 5 年以上 12 年以下有期徒刑。

第 1 項之未遂犯罰之。

附表：

編號	日期	行為人(方式)	施放地點	起迄時間	持續時間	最大高度	活動區域
1.	民國112年6月24日	連永旺駕車前往，並操作無人機。	桃園市○○區○○路00號	中午12時1分許至同時7分許	7分鐘	208公尺	機場紅區
			桃園市大園區塔腳一路與環區西路460巷82弄交叉路口附近	中午12時38分許至同時47分許	10分鐘	238公尺	機場黃/紅區
			桃園市○○區○○路00號附近	下午1時11分許至同時26分許	16分鐘	246公尺	機場黃/紅區
2.	112年6月29日	(1)黃凱暉駕車前往並將無人機	桃園市○○區○○村00	下午3時9分許至同時27分許	19分鐘	590公尺	機場黃/紅區

(續上頁)

01

		放置路旁待飛。 (2)連永旺操作無人機。	鄰00號附近				
3.	112年7月6日	(1)黃凱暉駕車前往並將無人機放置路旁待飛。 (2)連永旺操作無人機。	桃園市大園區大觀路916巷附近	下午4時57分許至下午5時3分許	7分鐘	222公尺	機場黃/紅區
			桃園市大園區大觀路100巷附近	下午5時25分許	1分鐘	274公尺	機場黃區 超高
4.	112年7月25日	(1)黃凱暉駕車前往並將無人機放置路旁待飛。 (2)連永旺操作無人機。	桃園市蘆竹區山外路、山外一橋附近	上午11時25分許至同時38分許	14分鐘	261公尺	機場黃/紅區
			桃園市○○區○○路00號附近	上午11時46分許至同時51分許	6分鐘	342公尺	機場黃/紅區