

臺灣桃園地方法院刑事判決

112年度矚訴字第1號

公 訴 人 臺灣桃園地方檢察署檢察官
被 告 鍾定軒（原名鍾兆棠）

徐文鈞

上二人共同

指定辯護人 本院公設辯護人王曄凱

上列被告因民用航空法等案件，經檢察官提起公訴（111年度偵
字第13112號），本院判決如下：

主 文

鍾定軒共同犯民用航空法第一百零一條第一項之強暴危害飛航安
全罪，處有期徒刑壹年拾月。扣案如附表編號1至5所示之物均沒
收。

徐文鈞共同犯民用航空法第一百零一條第一項之強暴危害飛航安
全罪，處有期徒刑壹年陸月。

犯罪事實

一、鍾定軒與徐文鈞分別自民國110年10月與000年0月間，先後
受僱於吳宥霖所經營之松田消防機電有限公司（下稱松田公
司），從事日薪計價之勞務工作，而松田公司為承安實業股
份有限公司之協力廠商，負責在桃園市○○區○○○路0號
桃園國際機場第二航廈（下稱第二航廈）施作火災灑水系統
配管工程，松田公司因而指示鍾定軒、徐文鈞在第二航廈非
管制區域內（如航廈4樓、南北側、地下二樓中央車道），
從事拆除、裝設消防水管、搬運物料等工作。鍾定軒與徐文
鈞雖無機電、航空之專業知識，然依其等均為一般具有正常

01 智識之成年人，且依其等年齡以觀，亦具有與常人無異之生
02 活經驗，當均可預見晚間6時許旅客、航空站職員、保全人
03 員、航空警察等熙來攘往，而可正常運作之第二航廈供電來
04 源，悉憑第二航廈內鋪設之電纜線輸送電力，使第二航廈內
05 之飛航相關設施與機具等電子設備得以正常運作，若以任何
06 方式影響、破壞第二航廈內鋪設之電纜線，即無法供電，可
07 能導致第二航廈內有關飛航安全相關設施與機具等電子設備
08 因失去電力供應無法運作，又第二航廈非管制區之地下二樓
09 已屬桃園國際機場之重要場域，其等亦可預見該處鋪設於離
10 地4至5公尺高之高空電纜線架電線槽道（俗稱貓道）上，顯
11 有意阻絕一般他人輕易接近之電纜線，與第二航廈及整座桃
12 園國際機場內之飛航相關設施、機具等電子設備之電力供應
13 有關，一旦無法正常供電而造成該等設施運作遭受影響，甚
14 有可能危害飛航安全，然鍾定軒竟僅因積欠債務需款孔急，
15 欲竊取電纜線中央導線變賣償還欠款，遂夥同徐文鈞共同意
16 圖為自己不法之所有，同時基於即便電纜遭破壞將造成停電
17 而危害飛航安全及其設施，亦不違背其等本意之不確定故
18 意，以及竊盜故意之犯意聯絡，於111年3月11日17時許，由
19 鍾定軒駕駛車牌號碼0000-00號自用小客車，前往桃園市○
20 ○區○○○路0段000號搭載徐文鈞，併同前往第二航廈地下
21 二樓中央車道。嗣於111年3月11日18時52分許，鍾定軒持預
22 先自蝦皮購物購入，客觀上足供兇器使用如附表編號2所示
23 之電動棘輪式電纜剪（下稱本案電纜剪），爬上該處貓道上
24 準備竊取鋪設在該電線槽道中之高壓電纜線（電壓達11.4k
25 V，下稱本案電纜）。是時徐文鈞則將鍾定軒前已備妥，預
26 計裝入竊取得手電纜線之飼料袋遞予在高處之鍾定軒，其後
27 即在電線槽道下把風，隨時注意有無他人發現。待準備就緒
28 後，鍾定軒即著手操作本案電纜剪剪取該處電纜線（毀損部
29 分未據告訴），然因本案電纜剪尖刀部分接觸到本案電纜中
30 間導體時瞬間造成短路，無法繼續輸送電力，同時產生火花
31 並出現爆炸聲響，復造成大量短路電流而形成瞬時高溫，熔

01 化本案電纜剪尖刀處並使之與電纜黏著，且因該短路事故肇
02 致：(一)南登機長廊（C區）機坪投光燈因停電事件而閃爍，
03 影響機場機坪、滑行道、跑道人員及航空器運作；(二)C9號登
04 機門離場班機使用之橋電因失去供電，致航機瞬間斷電，影
05 響機場機坪、滑行道人員及航空器運作；(三)C5號登機門之長
06 榮航空87號班機（EVA87）於執行空橋退橋作業時，因空橋
07 失去供電，致空橋自動追平功能喪失，影響航空器與空橋設
08 備之運作及作業人員安全，鍾定軒、徐文鈞2人即以上開剪
09 取高壓電纜線而造成短路，終致停電之對物施加有形力而間
10 接造成對公眾之公共危險之強暴方法，危害飛航安全及其設
11 施。而鍾定軒於著手剪取本案電纜時，見電纜線周遭因短路
12 而爆出火花，又聽聞爆炸聲響，復察覺其所持用之本案電纜
13 剪燒熔在高壓電纜線上無法取下，更發現第二航廈已經停
14 電，惟恐犯行暴露，即不待竊得電纜，偕同對上情知之甚瞭
15 之徐文鈞迅速逃逸離去，其等2人之竊盜行為因而止於未
16 遂。嗣經警調閱監視器畫面循線查獲，並扣得如附表所示之
17 物。

18 二、案經內政部警政署航空警察局移送臺灣桃園地方檢察署檢察
19 官偵查起訴。

20 理 由

21 壹、證據能力：

22 查本判決所引用以下被告以外之人於審判外之陳述，被告鍾
23 定軒、徐文鈞（下逕稱姓名，如合稱則稱被告2人）及辯護
24 人均表示同意有證據能力（見112年度矚訴字第1號卷【下稱
25 本院卷】卷二第47頁），且迄至本案言詞辯論終結前，公訴
26 人、被告2人及辯護人均未聲明異議，本院審酌上開證據作
27 成時，並無違法或不當之情況，又均無證明力明顯過低之情
28 形，依刑事訴訟法第159條之5規定，應有證據能力；另本判
29 決引用其餘依憑判斷之非供述證據，亦無證據證明係違反法
30 定程序所取得，或其他不得作為證據之情形，且與本案待證
31 事實間復具有相當關聯性，依刑事訴訟法第158條之4規定之

01 反面解釋，亦有證據能力。

02 貳、實體部分：

03 一、認定犯罪事實所憑之證據及理由：

04 (一)上揭犯罪事實，業據被告2人於本院審理中均坦承不諱（見
05 本院卷二第110至111頁、第148頁），核與

06 1.證人即鍾定軒之同居人李采晴於警詢中之證述（見111年度
07 偵字第13112號卷【下稱偵卷】卷一第65至71頁、偵卷卷三
08 第73至82頁、本院卷一第371至386頁）。

09 2.證人即桃園國際機場股份有限公司維護處處長易顯榮於警
10 詢、本院審理中之證述（見偵卷卷一第75至77頁、本院卷二
11 第112至133頁）。

12 3.證人即桃園國際機場股份有限公司電力維護組長陽曉於警詢
13 中之證述（見偵卷卷一第81至83頁、偵卷卷二第119至121
14 頁）。

15 4.證人即松田公司實際負責人於警詢中之證述（見偵卷卷三第
16 101至105頁）。

17 5.證人即松田公司登記負責人吳韋龍於調詢中之證述（見本院
18 卷二第389至399頁）。

19 6.證人即被告2人於桃園國際機場施工之同事葉時偉於調詢中
20 之證述（見本院卷二第405至413頁）。

21 7.證人即共同被告鍾定軒於偵查、本院羈押調查程序、準備程
22 序及審理中之證述（對共同被告徐文鈞而言，見偵卷卷一第
23 13至16、255至257、313至322、335至336頁、偵卷卷二第91
24 至92、155至163、193至209頁、本院111年度聲羈字第110號
25 卷【下稱聲羈卷】第107至111頁、本院卷一第41至49頁、本
26 院卷二第41至49、148至157頁）。

27 8.證人即共同被告徐文鈞於偵查、本院羈押調查程序、準備程
28 序及審理中之證述（對共同被告鍾定軒而言，見偵卷卷一第
29 43至46、259至261、345至350頁、偵卷卷二第165至169、17
30 9至189頁、聲羈卷第125至129、本院卷二第41至49、148至1
31 57頁）。

01 內容均大致相符，復有對鍾定軒於111年3月14日之內政部警
02 政署航空警察局扣押筆錄、扣押物品目錄表、對證人李采晴
03 於111年3月14日之內政部警政署航空警察局扣押筆錄、扣押
04 物品目錄表、案發時地之監視器畫面截圖、現場照片、對鍾
05 定軒於111年3月18日之內政部警政署航空警察局扣押筆錄、
06 扣押物品目錄表、鍾定軒之指認犯罪嫌疑人紀錄表3份、鍾
07 定軒扣押手機內之電動棘輪剪照片及對話紀錄翻拍照片、桃
08 園國際機場111.03.11停電事件影響範圍報告書、內政部警
09 政署航空警察局111年5月10日之偵查報告、航空警察局刑警
10 大隊111年3月19日查訪紀錄表、國立臺灣科技大學電機工程
11 學系出具之桃園國際機場航廈停電案件111年7月25日技術調
12 查鑑定報告、桃園國際機場股份有限公司111年9月19日桃機
13 維字第1110014448號函及其所附損壞情形說明、法務部調查
14 局桃園市調查處112年2月13日園偵字第11257514800號函及
15 其所附本案相關調查結果1份、桃園國際機場股份有限公司1
16 12年6月12日桃機維字第1120037439號函及其所附桃園國際
17 機場提升安全防護作為檢討報告各1份（見偵卷卷一第87至9
18 3、95至101、103至107、337至343、323至334頁；偵卷卷二
19 第191、211至233、111至116頁；偵卷卷三第99、117至12
20 7、145至147、215至507頁；本院卷二第57至89頁）存卷可
21 佐，以上俱徵被告2人前揭任意性自白應與事實相符，而堪
22 採信。

23 (二)民用航空法（下稱民航法）第101條第1項、刑法第185條之2
24 第1項規定之以強暴、脅迫或其他方法危害飛航安全或其設
25 施罪，應屬抽象危險犯（因刑法第185條之2之法條規定與民
26 航法第101條第1項規定完全相同，以下均以民航法第101條
27 第1項規定論述）：

28 1.按刑法上「危險犯」之概念，係因傳統刑法領域以「實害」
29 為中心之法益保護思想，已無法應對目前社會發展形態之需
30 求，因此如何防患於未然，提早保護法益之安全，甚至事先
31 遏止犯罪行為之發生，都必須有合理之依據及規則。立法者

01 即在刑法中利用「危險概念」創設危險犯之犯罪類型，希望
02 透過立法方式，將其基於生活經驗中之大量觀察，針對某些
03 對於特定之保護法益帶有危險性，且受害人範圍又不確定之
04 犯罪行為，在實害結果發生前，提前加以處罰，以達預防犯
05 罪之目的。尤其在當今風險社會裡，刑法已不再耐心等待社
06 會出現損害之結果，而是著重行為非價之判斷，以刑罰制裁
07 帶有社會風險之行為，使得刑法最後手段之規範邏輯被迫重
08 新調整，不再僅以處罰實害結果及保護個人法益論斷危險行
09 為（最高法院105年度台上字第3433號刑事判決意旨參
10 照）。而「危險犯」又可分為「具體危險犯」與「抽象危險
11 犯」，前者（即具體危險犯）之具體危險，係指法益侵害之
12 可能具體地達到現實化之程度，此種危險屬於構成要件之內
13 容，需行為具有發生侵害結果之可能性（危險之結果），即
14 祇須有發生實害之蓋然性為已足，並不以已經發生實害之結
15 果為必要（一般具體危險犯之法律文字結構多為「致生損
16 害」、「致生公共危險」、「足以生損害於公眾或他人」等
17 用詞）；後者（即抽象危險犯）係指行為本身含有侵害法益
18 之可能性而被禁止之態樣，重視行為本身之危險性。此種抽
19 象危險不屬於構成要件之內容，只要認定事先預定之某種行
20 為具有可罰的實質違法根據，不問事實上是否果發生危險，
21 凡一有該行為，其犯罪即成立。亦即抽象危險犯規定，乃透
22 過立法方式推定某種行為的典型危險而入罪化，只要符合客
23 觀構成要件，即足成立犯罪，無待證明其危害情形。

24 2.由立法目的面以觀，民航法第101條第1項之所以規定行為人
25 只要以強暴、脅迫或其他方法「危害」飛航安全或其設施，
26 即應科處刑責，參諸民航法第1條所揭示之立法目的首句即
27 為：「為保障飛航安全……特制定本法」，並稽之民航法
28 第五章「飛航安全」章，針對航空器飛航時應具備適航證
29 書、飛航人員應對航空器妥善維護、施行檢查以保持適航安
30 全條件、應接受飛航管制機構之指示、飛航期間不得使用干
31 擾飛航或通訊之器材、不得攜帶任何有影響飛航安全之虞之

01 物品、任何人不得以聚光型投射燈光、雷射光束照射航空器
02 等規定，可認整部民航法立法目的之本旨，即將「飛航安
03 全」之維護作為第一要務，蓋現代社會各國間透過航空器交
04 流、聯繫之情極為頻繁，不論是各國政務官搭機往來不同國
05 家交流、探訪，抑或是國民基於各種不同目的（商業行為、
06 出國觀光、與友人會面等不一而足之狀況）需搭乘航空器，
07 航空運輸在現今社會中已屬不可或缺之事，任何人均有利
08 用、接觸之可能。又航空運輸之特性為透過空中進行運輸，
09 航空器巡航高度時常在海拔1萬公尺至1萬1千公尺間，如有
10 任何事故發生在此高度，幾無法期待有何有效救援能及時到
11 達，況在航空器起飛、降落過程中，亦會面臨相關氣候因素
12 影響，極具危險性，禁不起任何一絲閃失，一架航空器墜毀
13 之原因，甚至可能僅係因機翼之一枚固定螺絲因金屬疲勞導
14 致機翼出現裂紋，造成飛行途中機翼整片剝落。而飛航安全
15 之維護重點在於防患於未然，特別著重於事前防範，此乃因
16 一旦航空器不幸發生事故，幾均導致機毀人亡之嚴重後果，
17 基於風險社會中之風險概念，刑罰之發動顯然已無法等待實
18 害發生後方介入，處罰造成實害之行為人，毋寧係一旦行為
19 人之舉動本身含有侵害法益之可能性，帶有社會風險性，即
20 足以正當化刑罰之提前發動。是以，由民航法第1條之立法
21 目的係以「保障飛航安全」之情以觀，可以推知民航法第10
22 1條第1項之罪，應為抽象危險犯。

- 23 3.由文義解釋及體系解釋方面以觀：觀之民航法第101條第1項
24 規定之法條用語，係規定：「以強暴、脅迫或其他方法危害
25 飛航安全或其設施者，處七年以下有期徒刑、拘役或新臺幣
26 九十萬元以下罰金。」，而比對同法第110條之1前段：「超
27 輕型載具操作人於劃定空域外，從事飛航活動，因而致生飛
28 航安全之危險者，處六月以上五年以下有期徒刑」、同法第
29 110條之3：「民用航空運輸業負責人執行業務未依第四十八
30 條第三項規定停業或結束營業，或未依核准停業或結束營業
31 計畫執行，致生損害於公眾或他人且情節重大者，處三年以

01 下有期徒刑或科或併科新臺幣二十萬元以上二億元以下罰
02 金。」等規定，可見民航法第101條第1項規定之構成要件文
03 字，只要行為人之行為符合「以強暴、脅迫或其他方法危害
04 飛航安全或其設施」，即得論以刑責，其法條構成要件並無
05 類似民航法第110條之1、同法第110條之3「致生.....之危
06 險」或「致生損害於.....」等用語，揆諸前引法律見解，
07 根據法條用語之文字選用，即已彰顯本罪之構成法院不需實
08 質判斷行為人為該行為，是否果已具有發生侵害結果之可能
09 性，只需行為人一有該行為，而危險並非臆斷的、想像的
10 （迷信犯），即足成立犯罪，而屬「危險犯」。另觀之民航
11 法第105條第1項（法條規定：未指定犯人向公務員、民用航
12 空事業或活動團體之人員誣告犯危害飛航安全或設施，或散
13 布危害飛航安全之不實訊息者，處三年以下有期徒刑、拘役
14 或新臺幣一百萬元以下罰金。）及同條第2項規定（法條規
15 定：犯前項之罪，因而致生飛航安全危險者，處三年以上十
16 年以下有期徒刑；致航空器毀損或人員傷亡者，處無期徒刑
17 或五年以上有期徒刑。）可見民航法第105條第1項之立法
18 設計，亦將該條作為抽象危險犯，只要一有誣告行為，或散
19 布危害飛航安全之不實訊息之行為，法院毋庸具體審認有無
20 發生法益侵害結果之蓋然性，即已成罪，以確保飛航安全。
21 至同條第2項規定則為具體危險犯之適例，行為人一有誣告
22 或散布危害飛航安全不實訊息時，固已成立民航法第105條
23 第1項之罪，然是否因行為人之誣告行為或散布不實訊息行
24 為而危害飛航安全一情，因法條用語中明確規定：「因而致
25 生飛航安全危險者」，法院此時方需依卷內證據，實質審認
26 行為人行為所帶來對法益侵害之風險，是否可能具體地達到
27 現實化之程度，而具法益侵害蓋然性。比對民航法第101條
28 第1項之罪與民航法第105條第1項之罪之立法模式與法條用
29 語，幾乎如出一轍，再對照民航法第105條第2項之罪為「具
30 體危險犯」之立法模式，可以明瞭立法者為求周延保護飛航
31 安全，在立法技術上採用部分行為一旦出現，立法者即擬制

01 該行為本身便具有危險性，而應處罰，為「抽象危險犯」；
02 而部分行為則需由司法者依個案實質判斷是否已對欲受保護
03 之法益出現法益侵害蓋然性，若有，才具備可罰性基礎，為
04 「具體危險犯」，透過綿密、層層遞進之立法模式以力求飛
05 航安全之保護無一遺漏。是以，根據以上說明，益證民航法
06 第101條第1項之罪，應屬抽象危險犯。

07 4.由歷史解釋及民航法第101條第1項法定刑之規定以觀：民航
08 法第101條第1項規定，係於民國62年民航法修訂時增訂（當
09 時為第78條，後移列為第101條），依修訂當時逐條討論之
10 立法院會議紀錄，時任委員侯庭督表示：第78條（本院按：
11 即現行法第101條）所規定的「以強暴、脅迫或其他方法危
12 害飛航安全或其設施者」，其事可大可小，大至在跑道埋設
13 炸彈，小至在機上的口角、鬥毆均可包括在內，因此處罰也
14 有重有輕，重至七年以下有期徒刑，輕至拘役或罰金。第1
15 項（按：即現行民航法第101條第1項）僅處罰行為等語（立
16 法院公報第62卷第91期院會紀錄，見本院卷一第133頁），
17 由當時針對本條文之討論意見，委員即已指出本罪之立法設
18 計應屬抽象危險犯。再者，本罪法定刑範圍乃：「7年以下
19 有期徒刑、拘役或新臺幣90萬元以下罰金」，法定刑度由純
20 粹罰金刑，至拘役刑，復至有期徒刑，範圍甚廣，顯係立法
21 者已考慮本罪之立法設計既採抽象危險犯之設計，將刑罰發
22 動之時機前置化，而較易成罪，因此方將刑度範圍設計之較
23 為寬廣，容許法院於審理案件時具體斟酌個案情節之輕重，
24 妥為形成宣告刑，以茲節制。從而，更證民航法第101條第1
25 項之罪，應屬抽象危險犯。

26 (三)被告2人於本案中，基於危害飛航安全或其設施不確定故意
27 之犯意聯絡，透過剪取第二航廈電纜線造成停電之舉，已危
28 害飛航安全或其設施，自構成本罪，又其等所為屬民航法第
29 101條第1項所稱之「強暴」手段：

30 1.證人易顯榮於審理中證稱：本案案發地第二航廈的地下室，
31 所有電纜都會供電，不可能在該處有閒置不供電的電纜等

01 語。而參諸案發位置現場照片，可見第二航廈中央車道燈火
02 通明，且停車位停滿大量車輛，顯屬人員可能隨時經過、機
03 場內使用頻率甚高之處（見偵卷卷一第104頁）。復觀之遭
04 鍾定軒剪取之高壓電纜線外觀，整齊的與其他電纜線併排一
05 處，毫無破損、陳舊之情（見偵卷卷一第105頁），單由外
06 觀觀之，亦可輕易知悉該電纜線有極高可能正在運輸電力供
07 航空站使用。再者，第二航廈已經啟用數十年，旅客人數甚
08 多，本案案發時又為晚間6時許此人潮巔峰時段，依一般經
09 驗法則，常人均可預見於此繁忙時刻，一座正常運作、人流
10 頻繁出入且有諸多飛機起降之第二航廈內設置之電纜線，係
11 用以運輸航空站內之飛航相關設施、機具等電子設備之電
12 力，一旦該電纜線遭到破壞，極有可能造成該等電子設備因
13 失去電力停止運作，造成飛航安全或該等設施之危害，被告
14 2人既均為智識正常之成年男子，對於上開情事自均能有所
15 預見，惟竟基於即便前開失去供電之停電事故發生，可能導
16 致飛航安全或該等設施受危害，亦予以容任、漠視之心態，
17 執意由鍾定軒剪取本案電纜，其等自均有違反民航法第101
18 條第1項之罪之不確定故意，堪以認定。

19 2.又根據前述民航法第101條第1項之罪屬抽象危險犯之說明，
20 本罪著重在飛航安全或其設施之保護，只要客觀上行為人之
21 行為已構成危害飛航安全或其設施之狀況下，即足成罪。又
22 本罪法條文字僅明訂「危害飛航安全或其設施」，並未明文
23 規定其行為客體，然飛航安全係觀念之對象，無法成為行為
24 標的客體，因此在解釋上，其行為客體係指航空器或其飛航
25 設施，而所謂飛航設施係指航空器之飛航所必要之相關設
26 施，不但包括航空器本身，尚包括航空站、飛航跑道、輔助
27 飛航之通訊、氣象、無線電導航、目視助航等一切用以引導
28 航空器安全飛航之助航設備，均屬之。而所謂危害飛航安
29 全，係指使航空器之起飛、航行、降落及起飛前降落後所需
30 在飛行場之滑行，有發生危險或實害之虞者。經查，依桃園
31 國際機場股份有限公司出具之111年9月19日桃機維字第1110

01 014448號函及其所附損壞情形說明（見偵卷卷三第147頁）
02 內容，以及證人易顯榮於審理中之證述，可知本案電纜遭鍾
03 定軒剪取之行為，導致：

04 ①南登機長廊（C區）機坪投光燈因停電事件而閃爍，影響機
05 場機坪、滑行道、跑道人員及航空器運作。又證人易顯榮於
06 審理中亦證稱：南登機長廊機坪投光燈是指機場一個很高、
07 像棒球場的照明燈，是提供機坪作業必要的照明。飛機機坪
08 晚上如果沒有燈光的話是暗的，勤務人員在開車的時候沒有
09 照明，比如行李上下飛機或者餐車等作業車輛在作業時，機
10 坪沒有燈光就無法作業，會影響航機的離靠和地勤的裝卸作
11 業，投光燈跳電可能地勤開車就會撞到停在機場跑道上的飛
12 機，將影響作業人員及航空器的安全等語。

13 ②C9號登機門離場班機使用之橋電因失去供電，致航機瞬間斷
14 電，影響機場機坪、滑行道人員及航空器運作。又證人易顯
15 榮於審理中亦證稱：「橋電」是指飛機停靠到機坪後，引擎
16 會熄火，引擎熄火後飛機上沒有電力系統，但因飛機熄火後
17 還需要至飛機內部進行工作，譬如清潔、飛機檢修、檢查與
18 抄寫相關數據資料，此時飛機電力來源是機場提供所謂的
19 「橋電」，它是附掛在空橋下方的一個電力系統，會提供飛
20 機內必要的運作電力。本案停電事故造成「橋電」瞬間斷
21 電，航機內部會不會有任何精密設施因為臨時瞬間斷電造成
22 損壞，這部分就有安全的疑慮，事後需有航機機務人員去做
23 檢查，確認沒有問題才放飛等語。

24 ③C5號登機門之長榮航空87號班機（EVA87）於執行空橋退橋
25 作業時，因空橋失去供電，致空橋自動追平功能喪失，影響
26 航空器與空橋設備之運作及作業人員安全。又證人易顯榮於
27 審理中亦證稱：所謂空橋自動追平功能，是指飛機如果上或
28 下的時候空橋會自動跟著飛機上或下，維持一個正常的水平
29 面。飛機不需要電力就會起伏，比如說有風吹動的時候，飛
30 機本身就會擺動，假如空橋因失去供電造成自動追平功能喪
31 失，如果航空器有上下的時候，它會直接跟空橋碰撞，這個

01 碰撞就會造成艙門的損壞，艙門損壞之後會直接衝擊到航空
02 器的安全，也就是航空器艙門會因頂損而有些微的缺損或損
03 壞。這些損壞是有一種危險性，雖然肉眼看不出來壞掉，但
04 飛上去可能壞掉，這是航空器機務人員在飛機起飛前一定要
05 做的檢查等語。

06 ④綜合上開被告2人剪取本案電纜行為所造成之影響觀察，除
07 ①：肇生因機坪投光燈閃爍而使機坪照明狀況嚴重惡化，可
08 能危害航空器及其上乘客之安全與地勤作業人員之安全(地
09 勤人員駕駛車輛可能撞及正在跑道上滑行之航空器，該航空
10 器上甚至可能載有乘客，除危害航空器本體外更危害航空器
11 內乘客、地勤人員之生命、身體安全，已對飛航安全構成危
12 害)外，另②：肇生航空器引擎熄火後，因仰賴「橋電」提
13 供機內必要電力，然因瞬間斷電導致「橋電」設備供電亦暫
14 時中斷，則航空器內精密電子設備、儀器是否會因瞬間斷電
15 事故而有安全疑慮，尚需由航務人員排查確認無虞後方可准
16 予飛航，被告2人所為自己危害飛航安全或其設施(航空器
17 內部精密電子設備、儀器牽一髮而動全身，任何極微小的設
18 備故障、失靈，均可能導致航空器在飛航過程中發生無以挽
19 回之災難結果)，復③：肇生航空器之空橋因停止供電而失
20 去追平功能，導致空橋與航空器艙門摩擦、磕碰，可能造成
21 航空器艙門的缺損或損壞(航空器艙門之完整與否關乎飛航
22 安全甚鉅，倘若航空器在飛航過程中，艙門因停電事故與空
23 橋碰撞產生些微破損，而於飛航過程中艙門出現任何故障，
24 後果實不堪設想，亦已對飛航安全構成危害)。是觀察上開
25 對航空器及其設施之影響，被告2人之行為客觀上顯已對航
26 空器本身(艙門可能有頂損之危險、航空器內依賴橋電供電
27 之精密電子設備、儀器等設施可能有損壞之危險)、飛航跑
28 道因投光燈照明閃爍而發生危險(亦將間接危及航空器本
29 身)，根據前開說明，自符合民航法第101條第1項之罪所稱
30 之「危害航空器或其設施」之構成要件，則被告2人一有剪
31 取本案電纜之行為，因已對飛航安全及其設施(如飛航器艙

01 門、其內精密電子設備與儀器、橋電、空橋等)構成危害，
02 具有可罰的實質違法根據，即已成立犯罪，本院毋庸實質認
03 定被告2人行為是否果生危害於飛航安全或其設施之蓋然
04 性。

05 3.另本案鍾定軒持電纜剪剪取航空站之電纜線，造成電纜線失
06 去供電而危害飛航安全或其設施，該等行為究應屬民航法第
07 101條第1項所稱之「強暴」、「脅迫」，抑或是「其他方
08 法」？按強暴係指使用有形力的暴力而言，而脅迫係指以使
09 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
10 而言，刑法的強暴、脅迫，會因犯罪類型不同，其強度有不
11 同程度的要求，而有最廣義、廣義、狹義及最狹義之區分，
12 因此在判斷某個犯罪類型應適用何種強暴、脅迫程度，應先
13 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
14 生命、身體、財產，其強暴程度自應趨於狹義，然若保障是
15 對公眾安全之社會或國家法益時，其強暴程度自會趨於廣
16 義，如此始能符合所欲保障之法益。民航法第101條第1項規
17 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
18 通之安全，以維護公共安全法益，而該罪為抽象危險犯，只
19 要行為人以強暴、脅迫或其他非法方法，足以危害飛航安
20 全，即能成立，從此以觀，行為人只要對航空器或其他飛航
21 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
22 公共危險，無庸對人為之，只要足以危害飛航安全，即能成
23 罪，是以，本罪之強暴手段自應採取廣義之強暴，亦即對人
24 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
25 對人之身體發生作用之間接暴力，亦屬之（見余振華，刑法
26 上強暴脅迫概念之探討，警察法學第5期，2006年10月）。
27 從而，被告2人以電纜剪剪斷電纜線之方式，進而引發跳
28 電，已然危害飛航安全及其設施，自己間接致對人之身體發
29 生作用，業經本院認定如前，揆諸上開說明，被告2人之行
30 為自屬以強暴方式危害飛航安全。

31 (四)綜上所述，本案事證明確，被告2人前揭犯行均堪以認定，

01 應予依法論科。

02 二、論罪科刑：

03 (一)按民航法雖於112年6月28日，由總統以華總一義字第112000
04 54081號令修正公布，增訂第101條之1，該條第1項係規定
05 「以竊取、毀壞或其他非法方法危害航空站或助航設備之功
06 能正常運作者，處一年以上七年以下有期徒刑，得併科新臺
07 幣一千萬元以下罰金。」，惟根據立法院議案關係文書院總
08 第20號審查報告第00000000號行政院提案有關上開修法之修
09 正要點與說明，係記載：「考量本法針對以竊取、毀壞或其
10 他非法方法危害航空站或助航設備之功能正常運作，及其核
11 心資通系統遭受虛擬侵害之危害行為，未定有明確罰則，為
12 強化航空站或助航設備安全防護，發揮法律嚇阻之有效性，
13 爰擬具本法第一百零一條之一、第一百零一條之二、第一
14 百十九條之三修正草案，其修正要點如下：一、增訂對航空
15 站或助航設備以竊取、毀壞或其他非法方法危害其功能正
16 常運作之刑責，並明定意圖危害國家安全或社會安定者加
17 重刑責及未遂犯之處罰。（修正條文第一百零一條之一）」
18 等語，可見立法者並非認為本次修法前，以竊取電纜線之
19 方式危害飛航安全或其設施不構成犯罪，而係考量針對以
20 竊取、毀壞或其他非法方法危害「航空站」或「助航設備」
21 之功能正常運作之狀況，並無明確罰則規定，為求細緻化、
22 明確化犯罪行為態樣與行為客體，強化該等犯罪客體之安
23 全維護，故修法填補上開規定不明確之處。惟民航法第101
24 條第1項之構成要件，係規定：以強暴、脅迫或其他方法危
25 害「飛航安全或其設施」者，即成立犯罪，是行為人危害之
26 構成要件客體顯然較為廣闊，依本判決前述一、(三)、3.之
27 說明，尚包括航空器本身或其飛航設施，而不限於新修正
28 民航法第101條之1所定之「航空站」或「助航設備」。從
29 而，本案逕行適用民航法第101條第1項規定對被告2人論
30 處罪刑，並無違反罪刑法定原則，先予敘明。

31 (二)次按刑法第321條第1項第3款規定所謂之兇器，其種類並無

01 限制，凡客觀上足對人之生命、身體、安全構成威脅，具有
02 危險性之兇器均屬之（最高法院79年台上字第5253號判決可
03 資參照）。經查，鍾定軒係使用扣案如附表編號2所示之電
04 動棘輪式電纜剪剪取電纜，觀之該電纜剪外觀照片，可見其
05 前方為質地堅硬之金屬刀片，且刀片前緣復有鋸齒狀之設計
06 （見偵卷卷一第106頁），再由該電纜剪之用途係用以剪切
07 金屬製電纜線，復可剪開電纜線外包覆之塑膠外皮等情以
08 觀，自可以之揮、擊，甚或啟動電源操作使用而加害人之生
09 命、身體，是該電纜剪客觀上即具有危險性，自屬兇器無
10 疑，該當刑法第321條第1項第3款攜帶兇器之加重條件。至
11 刑法第321條第1項第6款之加重竊盜罪，係因犯罪場所而設
12 之加重處罰規定，車站或埠頭為供旅客上下或聚集之地，當
13 以車船停靠旅客上落停留及必經之地為限，而非泛指整個車
14 站或埠頭地區而言（最高法院62年台上字第3539號刑事判決
15 意旨參照），而刑法第321條第1項第6款所稱之「航空
16 站」，既與「車站或埠頭」併列且同為供旅客上下或聚集之
17 地，即應同「車站或埠頭」之解釋，以航空機停靠旅客上落
18 停留及必經之地為限，而非泛指整個航空站而言。查本案被
19 告2人為竊盜犯行之地點，為第二航廈地下二樓非管制區之
20 中央車道，尚非航空機停靠旅客上落停留或必經之地，是被
21 告2人並無此款加重處罰規定之適用，併予敘明。

22 (三)又被告鍾定軒已著手將本案電纜剪剪取本案電纜，惟因電纜
23 發生短路造成停電事故，且因電纜短路造成瞬間高熱燒熔本
24 案電纜剪，黏著於電纜上無法取下，被告2人終未能竊取本
25 案電纜得手，其等竊取本案電纜之犯行因而止於未遂。是核
26 被告鍾定軒、徐文鈞所為，均係犯：①刑法第321條第2項、
27 第1項第3款之攜帶兇器竊盜未遂罪；②刑法第185條之2第1
28 項之以強暴方式危害飛航安全及其設施罪。③民用航空法第
29 101條第1項之以強暴方式危害飛航安全及其設施罪。

30 (四)按共同實行犯罪行為之人，在共同意思範圍以內，各自分擔
31 犯罪行為之一部，彼此協力、相互補充以達其犯罪之目的

者，即應對於全部所發生之結果，共同負責。故共同正犯在客觀上透過分工參與實現犯罪結果之部分或階段行為，以共同支配犯罪「是否」或「如何」實現之目的，並因其主觀上具有支配如何實現之犯罪意思而受歸責，固不以實際參與犯罪構成要件行為或參與每一階段之犯罪行為為必要。僅參與事前之策劃、謀議、指揮、督導、調度，而未實際參與犯罪（計劃主持人、組織者），或僅參與犯罪構成要件以外之行為（把風、接應），倘足以左右其他行為人是否或如何犯罪，而對於犯罪之實現具有功能上不可或缺之重要性者，與其他參與實行犯罪構成要件行為之人，同具有功能性的犯罪支配地位，仍為共同正犯（最高法院106年度台上字第3552號判決意旨參照）。經查，徐文鈞於本案中負責將飼料袋從第二航廈中央車道地面往上遞給鍾定軒，令鍾定軒得將預計竊得之贓物即電纜線裝填入裡，以利將贓物迅速帶離，復於鍾定軒下手實施竊盜犯行時，在第二航廈中央車道周遭把風，避免竊盜犯行遭人察覺，其對於犯罪之實現，屬具有功能上不可或缺重要性之人，又徐文鈞對鍾定軒剪取電纜一事，可能危害飛航安全或其設施亦具不確定故意，是徐文鈞與鍾定軒就其等上開所犯罪行間，均有犯意聯絡、行為分擔，應依刑法第28條規定論以共同正犯。

(五)罪數：

1.法條競合：

按刑法上之法條競合（或稱法規競合），係指一行為而該當於數個法條所規範之犯罪構成要件，惟因僅侵害一法益，為避免牴觸「雙重評價禁止原則」，祇須擇用其中最適切之法條所規範之犯罪構成要件予以論罪科刑，而排斥其他構成要件之適用，即足以充分評價整個犯罪行為之不法內涵，實質上僅成立單一罪名，屬單純一罪。至於如何擇用最適切之法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件間是否具有「普通法與特別法關係」、「基本法與補充法關係」、「狹義法與廣義法關係」、「全部法與一部法關

01 係」、「重法與輕法關係」等作為判斷標準。經查，民航法
02 第101條第1項之罪之規定，固與刑法第185條之2第1項之罪
03 之規定，構成要件與法定刑均完全相同（刑法第185條之2第
04 1項罰金刑規定，依刑法施行法第1條之1第1項規定，其貨幣
05 單位亦為新臺幣），惟根據刑法於88年修正時增訂刑法第18
06 5條之1（劫持航空器罪）及刑法第185條之2之罪（危害飛航
07 安全及其設施罪）時，刑法第185條之1之立法理由已明確揭
08 示：「民用航空法雖有空中劫機之處罰規定，唯屬特別法，
09 且僅限於民用航空機，不能適用於一切航空器。爰增設空中
10 劫機之犯罪類型，對於非法劫持使用中之航空器或控制其飛
11 航等行為予以處罰。因此等犯罪情節重大，自應規定較重之
12 刑度，以維護航空之安全。」，再參酌民航法第1條立法目
13 的條文規定：「為保障飛航安全，健全民航制度，符合國際
14 民用航空標準法則，促進民用航空之發展，特制定本
15 法。」，以及民航法第6章係規範「民用航空事業之管
16 理」、第7章則規範「外籍航空器或外籍民用航空運輸
17 業」，可知民航法之規定係用以規範民用航空事業所設立之
18 特別法規定，然對於軍用航空器部分，則不在民航法之適用
19 範疇內，也因此刑法於88年修正時，立法理由才會指出因民
20 航法不適用全部航空器，故有必要於刑法法典中增設劫持航
21 空器罪、危害飛航安全及其設施罪，以避免規範漏洞。從
22 而，本案被告2人既係在桃園國際機場此民航機場為本案犯
23 行，揆諸前開「特別法優於普通法」之法條競合原則，自應
24 優先適用特別法即民航法第101條第1項之罪之規定，即足以
25 充分評價整個犯罪行為之不法內涵，無重複適用刑法第185
26 條之2第1項規定之餘地。

27 2.想像競合：

28 按刑法第55條所定，一行為而觸犯數罪名之想像競合犯存在
29 之目的，係在避免對於同一不法要素予以過度評價，則其所
30 謂「一行為」，應兼指所實行者為完全或局部同一之行為，
31 或其為著手實行階段可認為同一者，均得認為合於一行為觸

01 犯數罪名之要件，而評價為想像競合犯（最高法院103年度
02 台上字第3908號判決意旨參照）。經查，被告2人係基於同
03 一欲竊取本案電纜線之犯罪目的，由鍾定軒下手實施竊盜犯
04 行，徐文鈞則在旁把風，於鍾定軒著手剪取本案電纜線之同
05 時，亦同時危害飛航安全及其設施，堪認被告2人所犯上開2
06 罪（攜帶兇器竊盜未遂罪、民航法第101條第1項之以強暴方
07 式危害飛航安全及其設施罪）之行為，屬完全或局部同一之
08 行為，且著手階段亦顯然同一，可評價被告2人均係以一行
09 為同時觸犯上開2罪名，為異種之想像競合犯，均應從一重
10 論以民航法第101條第1項之以強暴方式危害飛航安全及其設
11 施罪。

12 (六)刑之減輕：

13 按想像競合犯之處斷刑，本質上係「刑之合併」。其所謂從
14 一重處斷，乃將想像競合犯組成之評價上數罪，合併為科刑
15 一罪，其所對應之刑罰，亦合併其評價上數罪之數法定刑，
16 而為一個處斷刑。易言之，想像競合犯侵害數法益者皆成立
17 犯罪，論罪時必須輕、重罪併舉論述，同時宣告所犯各罪
18 名，包括各罪有無加重、減免其刑之情形，亦應說明論列，
19 量刑時併衡酌輕罪部分量刑事由，評價始為充足，然後依刑
20 法第55條前段規定「從一重處斷」，非謂對於其餘各罪可置
21 而不論。因此，法院決定處斷刑時，雖以其中最重罪名之法
22 定刑，做為裁量之準據，惟於裁量其輕重時，仍應將輕罪合
23 併評價在內（最高法院108年度台上字第4405、4408號判決
24 參照）。本案被告2人雖已著手竊取電纜，然未得手，其等
25 犯罪所生之危害較既遂犯為輕微，爰審酌後均依刑法第25條
26 第2項之規定，減輕其等之刑。惟其等本案犯行均係從一重
27 論處民航法第101條第1項之以強暴方式危害飛航安全及其設
28 施罪，則被告2人所犯加重竊盜未遂犯行減輕刑度之部分，
29 本院於量刑時將併予審酌。

30 (七)爰以行為人之責任為基礎，審酌飛航安全與其設施之維護，
31 為航空運輸中極為重要之事，關乎人民生命、身體及財產安

01 全，稍有不慎，輕則導致航空站內設施損壞而需支出修復費
02 用，重則導致航空器失事，使人民生命、財產轉瞬消逝，更
03 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
04 慮，嚴重影響航空業健全發展。被告2人竟僅因鍾定軒積欠
05 款項需款孔急，即不顧飛航安全及其設施遭受危害之風險，
06 以電纜剪竊取電纜，造成遭剪電纜線短路而失去供電，被告
07 2人所為嚴重危害飛航安全及其設施，均應予刑事非難；復
08 考量被告2人於審理中尚知坦承犯行之犯後態度；鍾定軒於
09 本件中係主導整件犯行之人（負責謀劃犯罪計畫、擇定犯罪
10 時間與地點、準備犯罪工具、親自下手操作電纜剪剪取電纜
11 線），犯罪參與程度既深且重，徐文鈞於本件中則選擇加入
12 鍾定軒之犯罪計畫，負責將袋子交予鍾定軒並把風，其犯罪
13 參與程度較之鍾定軒而言為輕微，是被告2人犯罪情節既有
14 輕重之別，在量刑上自應予以區隔以符罪刑相當原則；並考
15 量被告2人迄今尚未填補被害人桃園國際機場股份有限公司
16 所受之任何損害，犯罪所生危害並無減輕；暨斟酌被告2人
17 所犯加重竊盜犯行因屬未遂而均獲刑度減輕之情；其等分別
18 犯罪之動機、目的、手段，前均曾因數次犯竊盜案件經法院
19 判處罪刑，猶未知警惕再犯本件加重竊盜案件，甚至變本加
20 厲至竊取航空站內之電纜線，全然未能知悉尊重他人之財產
21 權，且前案經判處罪刑、執行之教訓顯然未能使被告2人有
22 所悔悟，其等素行均不佳；再考量鍾定軒於本院審理中自述
23 高職畢業、入監前務農、收入不穩定，徐文鈞於本院審理中
24 自述高職畢業、從事板模，日薪新臺幣2,500元之智識程度
25 與經濟生活狀況等一切情狀，分別量處如主文所示之刑。

26 三、沒收：

27 按供犯罪所用、犯罪預備之物或犯罪所生之物，屬於犯罪行
28 為人者，得沒收之，刑法第38條第2項前段定有明文。經
29 查：

30 (一)扣案如附表編號1所示手機1支，鍾定軒於警詢中供稱：我案
31 發當天也是透過臉書MESSENGER跟徐文鈞聯絡等語（見偵卷

01 卷一第318頁），佐以證人李采晴於警詢中證稱：扣案手機
02 是鍾定軒在使用等語（見偵卷卷一第67頁），復參酌扣案手
03 機經送數位鑑定，發現該手機於案發當天鍾定軒有向徐文鈞
04 以臉書MESSENGER表示：「不然我找別人」、「我去找
05 你」、「等一下到」等語，堪認本扣案手機應屬鍾定軒所
06 有，供聯繫共犯徐文鈞至犯案現場為本案犯行所用之物，爰
07 在鍾定軒所犯罪名下，依上揭規定宣告沒收。

08 (二)扣案如附表編號2所示電纜剪1把，為供剪取本案電纜線所用
09 之物；如附表編號3所示飼料袋76個、編號5所示手套1只，
10 為鍾定軒於案發前至信阡機械五金行購買，上開物品與如附
11 表編號4所示束帶一綑，均為鍾定軒所有，在本案犯罪現場
12 或第二航廈4樓工地查扣而得，供犯本案犯行所用之物，有
13 現場照片（見偵卷卷一第105至106頁）、航空警察局刑事警
14 察大隊查訪紀錄表1紙在卷可憑（見偵卷卷三第99頁），爰
15 亦在鍾定軒所犯罪名下，依上揭規定宣告沒收。

16 (三)至扣案如附表編號6所示電纜2條，係偵查過程中經採證，供
17 作證據使用之物，此有臺灣桃園地方檢察署發文字號桃檢秀
18 水111偵13112字第1119102162號函（稿）在卷可憑（見偵卷
19 卷三第137頁），並非被告2人之犯罪所得，僅為偵查中所衍
20 生，非屬依法應予沒收之物，爰不予宣告沒收。

21 四、不另為無罪之諭知：

22 (一)公訴意旨另以：被告2人於上揭時、地持本案電纜剪剪取本
23 案電纜，造成短路、停電之行為，同時令：1.第二航廈行李
24 處理系統無法運作，航班（TK25、CI04）此2班機之行李改
25 由人工搬運，影響航班調度及航空器運作；2.第二航廈地下
26 層監視系統及門禁系統停擺，形成航空保安漏洞，因而危害
27 飛航安全或其設施，因認被告2人此部分所為亦構成民航法
28 第101條第1項、刑法第185條之2第1項之罪。又被告2人前揭
29 剪取本案電纜之行為，亦致本案電纜線橫斷及鄰近高壓電纜
30 表皮燒燬不堪使用，且航廈行李處理系統（BHS）分揀輸送
31 機信號轉接器亦因而損壞，因認被告2人此部分所為則構成

01 民航法第101條第2項、刑法第185條之2第2項之以強暴、脅
02 迫或其他方法危害飛航安全或其設施，因而致航空器或其他
03 設施毀損罪嫌等語。

04 (二)按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實；不
05 能證明被告犯罪者，應諭知無罪之判決，刑事訴訟法第154
06 條第2項、第301條第1項分別定有明文。此所謂認定犯罪事
07 實之證據，無論其為直接或間接證據，均須達於通常一般人
08 均不致有所懷疑，而得確信其為真實之程度，始得據為有罪
09 之認定。

10 (三)公訴意旨認被告2人涉犯上開罪嫌，無非係以鍾定軒與徐文
11 鈞之供述、證人李采晴、易顯榮、陽曉、吳宥霖之證述、國
12 立臺灣科技大學電機系技術調查鑑定報告1份、桃園國際機
13 場股份有限公司函及說明1份為其論據。訊據被告2人否認涉
14 有上開犯行，均辯稱：我們坦承剪取電纜的行為有造成飛航
15 安全或其設施之危險，但應沒有造成航空器或其他設施毀損
16 等語。其等辯護人則替被告2人辯護稱：本件實際毀損之設
17 施僅有電纜線及航廈行李處理系統分揀機信號轉接器，應尚
18 非民航法第101條第2項、刑法第185條之2第2項規定之「其
19 他設施」，此部分應不構成犯罪等語。經查：

20 (四)被告2人剪取電纜造成停電，因而致班機行李改由人工搬
21 運、第二航廈地下層監視系統及門禁系統停擺之結果，尚不
22 構成民航法第101條第1項、刑法第185條之2第1項之罪：

23 1.按抽象危險犯乃係基於保護法益之必要性，將符合立法者所
24 事先預定、具有侵害法益高度可能之行為類型，劃歸為刑事
25 不法之範圍，以收處罰前置化之保護效果，避免遲至實害結
26 果發生後始發動刑罰權，對於法益保護未臻周延。從而，在
27 解釋抽象危險犯之構成要件時，仍須緊扣法益保護之核心觀
28 點，方可適切回應刑罰必要性之爭議，亦方能符合刑罰發動
29 之最後手段性與謙抑性。特別是民航法第101條第1項之罪並
30 未明文規範行為客體，僅需造成「飛航安全或其設施」之危
31 害，即已成罪，然飛航安全之概念甚為抽象，行為人之任何

01 舉動皆有可能危害飛航安全，例如在航空站內與航空公司櫃
02 檯人員發生爭執影響其餘旅客CHECK IN手續，造成航空器延
03 誤起飛而影響航機調度，此時是否謂即已對飛航安全構成危
04 害而需以刑罰制裁，即有疑慮。以民航法立法目的係以維護
05 航空器之安全運作，最終指向以「人」為保護核心，著重在
06 使用航空器之「人」之生命、身體、財產法益免受侵害之情
07 形下，在解釋所謂「危害飛航安全或其設施」之構成要件
08 時，應尚非行為人所為任何具有有害性之變更舉措，即已符
09 合構成要件，實應係行為人之行為，對於有關航空器之起
10 飛、航行、降落及起飛前降落後所需在飛行場之滑行，以及
11 對於有關上開情事正常運作之設施，有發生危險或實害之虞
12 者，方屬之。至於與航空器起飛、航行、降落及起飛前降落
13 後所需在飛行場之滑行尚無相當關聯之影響行為，解釋上應
14 非屬之。

15 2. 查被告2人剪取本案電纜之行為固導致行李處理系統受到影
16 響，以及地下層監視系統及門禁系統停擺，惟行李處理系統
17 受到影響所肇致之結果為航班行李改由人工搬運，而雖行李
18 改由人工搬運可能造成航班延誤或影響通關作業流程，惟此
19 種影響主要乃造成航空站行政處理上之不便利，即便行李搬
20 運因人工處理發生錯誤情事，航空公司亦可透過行政措施處
21 理加以補救，此對於航空器之起飛、航行、降落及跑道中滑
22 行之安全性，尚屬無礙，稽之前開說明，自難認行李處理系
23 統受影響之狀態，已達「危害飛航安全或其設施」之程度。
24 至於本案中停電事故造成監視系統停電與地下層門禁系統停
25 擺部分，經查，卷內並無證據顯示監視系統停電與地下層門
26 禁系統停擺之範圍究竟如何，而監視系統停擺所造成之影響
27 至多僅為該段停電期間航廈內監視器無法攝得畫面，此與航
28 空器飛航安全受影響之距離尚遠。又地下層門禁系統管制之
29 可通往範圍究竟如何，是否地下層門禁系統管制之通道，可
30 直接通往與飛航有關之相關控制處如塔台、地面台等處，或
31 直接通往可影響航空器起降之飛航跑道等，依卷存證據資料

01 俱屬不明，實難逕認該門禁管制系統之短暫停擺，將對攸關
02 航空器之起飛、航行、降落及跑道中滑行之安全性構成危
03 害，則依刑法謙抑性與最後手段性之原則，於卷內無此部分
04 證據之情形下，自不得遽論被告2人此部分行為成罪。

05 (五)被告2人本案所為，應不構成民航法第101條第2項、刑法第1
06 85條之2第2項規定之罪：

07 1.按民航法第101條第2項規定：「因而致航空器或其他設施毀
08 損者，處3年以上10年以下有期徒刑」，本罪之構成必須因
09 行為人之行為，致航空器或其他設施毀損之實害結果發生
10 時，始足成罪，因此本罪立法設計上屬對物發生加重結果之
11 實害犯，非危險犯。惟因本罪構成要件客體所稱之「其他設
12 施」，範圍甚廣，是法院於解釋該構成要件時，自應辨明該
13 「其他設施」之射程範圍為何，否則以本罪之法定刑度為
14 「3年以上10年以下有期徒刑」，尚非輕罪之情況下，倘若
15 認航空站內任何設施均為本罪構成要件中所稱之「其他設
16 施」，一旦造成損毀，均將構成此罪，顯會發生罪刑不相當
17 之情形而有不妥。由歷史解釋及目的解釋以觀，本罪於民國
18 62年甫增訂（原列民航法第78條第2項）時，原條文係規
19 定：「因而致航空器或『其』設施毀損者，處3年以上10年
20 以下有期徒刑」，由該立法者所用之構成要件文字觀察，可
21 知本條所處罰之設施毀損，應僅限於在航空器本身毀損，或
22 航空器中有關飛航安全之設施毀損，方與構成要件相符。嗣
23 後，雖民航法於73年修正時，將本罪之法條文字修正為「因
24 而致航空器或『其他』設施毀損者，處3年以上10年以下有
25 期徒刑」，惟修法理由中僅指出係因「原定之罰金數額已屬
26 過低，顯不足達成法律上目的，爰將第1項罰金刑提高，期
27 能收處罰之實效」等語（見本院卷一第178頁），並未敘明
28 何以構成要件有上述變化，然因構成要件有所變化乃客觀不
29 爭事實，本院認修法時之所以將原構成要件中之「其設
30 施」，修正為「其他設施」，或係考量如僅將本罪構成要件
31 客體限縮在航空器本身毀損，或航空器中有關飛航安全之設

01 施毀損，範圍過於狹隘而有保護不周之疑慮，是以就現行民
02 航法第101條第2項「其他設施」之解釋，實可參考當初甫增
03 設本罪罰則規定時之立法文字，並輔以民航法之立法目的終
04 係透過確保飛航安全，以達維護「人」之生命、身體、財產
05 法益不受侵害之情形，將該「其他設施」射程範圍，解釋為
06 除包括航空器本身毀損，或航空器中有關飛航安全之設施毀
07 損以外，尚及於航空器本身以外，與航空器飛航安全有緊密
08 關聯，如一有毀損即可能危害飛航安全之設施（例如飛航跑
09 道、塔台無線電通訊系統、雷達、航管系統、助航燈光或其
10 他引導航空器安全飛航之設施），亦屬之，方屬合理。然除
11 此之外，其他與航空器飛航安全較無緊密關聯之設施縱然遭
12 受毀損，因尚不生飛航安全受影響之顧慮，即非屬之。如此
13 解釋方式，既能有效保護飛航安全，且可符合本罪法定刑之
14 設計，亦得避免無節制解釋「其他設施」之範圍，使刑罰範
15 圍有不當之擴張。

16 2.經查，本案依桃園國際機場函文所示設施遭毀損之部分，為
17 11.4kV之電纜線橫斷及鄰近高壓電纜表皮燒燬、航廈行李處
18 理系統（BHS）分揀輸送機信號轉接器損壞（見偵卷卷三第1
19 47頁）。關於電纜線遭到毀損部分，雖然該等受損電纜線表
20 皮燒燬而不堪使用，需進行更換，惟第二航廈內之電纜線縱
21 遭毀損，亦非航空器本身、航空器中有關飛航安全之設施，
22 或航空器本身以外與航空器飛航安全有緊密關聯，如一有毀
23 損即可能危害飛航安全之設施。第二航廈電纜線表皮燒燬，
24 與飛航安全尚無緊密關聯，難認屬民航法第101條第2項、刑
25 法第185條之2第2項構成要件規定之「其他設施」。另關於
26 行李處理系統（BHS）分揀輸送機信號轉接器損壞部分，證
27 人易顯榮於審理中證稱：分揀輸送機是旅客來機場報到，人
28 會登機，行李我們會用行李輸送系統，這個信號轉接器就是
29 去辨別這個行李要上哪一部航班，行李有一個信號，會去讀
30 取行李信號，這個設備是專門用來運送行李的。行李運送不
31 會造成安全的疑慮，但是會造成旅客的不便，如果行李沒辦

01 法準時運送到旅客要上的班機，航空器飛走但行李留在機
02 場，會造成旅客不便，但不會造成航機的危險、安全問題，
03 跟引導飛機飛航無關等語。執此以觀，該分揀輸送機信號轉
04 接器固然因被告2人本件剪取電纜造成跳電之行為而遭損
05 壞，然影響程度僅及於旅客行李是否可以準時上至所搭乘之
06 航空器，尚不對飛航安全構成何等威脅，從而，根據前述說
07 明，亦難認此設備之損壞，屬民航法第101條第2項、刑法第
08 185條之2第2項構成要件規定之「其他設施」。

09 (六)綜上所述，公訴意旨就被告2人本案所為尚涉犯上述罪嫌部
10 分，均屬不能證明，然公訴意旨所指被告2人所為造成第二
11 航廈行李處理系統無法運作，航班行李改由人工搬運，影響
12 航班調度及航空器運作、第二航廈地下層監視系統及門禁系
13 統停擺，形成航空保安漏洞，而涉危害飛航安全或其設施罪
14 嫌部分，與前揭經本院論罪科刑部分為單純一罪關係；就被
15 告2人所為造成電纜線橫斷及鄰近高壓電纜表皮燒燬不堪使
16 用、航廈行李處理系統（BHS）分揀輸送機信號轉接器亦因
17 而損壞，而涉毀損航空器或其他設施罪嫌部分，與前揭經本
18 院論罪科刑部分，則為想像競合之裁判上一罪關係，爰均不
19 另為無罪之諭知。

20 據上論斷，應依刑事訴訟法第299條第1項前段，判決如主文。

21 本案經檢察官洪榮甫提起公訴，檢察官劉倍到庭執行職務。

22 中 華 民 國 112 年 8 月 21 日

23 刑事第十九庭審判長法官 劉美香

24 法官 王兆琳

25 法官 林述亨

26 以上正本證明與原本無異。

27 如不服本判決應於收受判決後20日內向本院提出上訴書狀，並應
28 敘述具體理由。其未敘述上訴理由者，應於上訴期間屆滿後20日
29 內向本院補提理由書(均須按他造當事人之人數附繕本)「切勿逕

01 送上級法院」。

02 書記官 黃甄智
03 中華民國 112 年 8 月 21 日

04 附錄本案所犯法條全文

05 中華民國刑法第321條

06 犯前條第1項、第2項之罪而有下列情形之一者，處6月以上5年以
07 下有期徒刑，得併科50萬元以下罰金：

08 一、侵入住宅或有人居住之建築物、船艦或隱匿其內而犯之。

09 二、毀越門窗、牆垣或其他安全設備而犯之。

10 三、攜帶兇器而犯之。

11 四、結夥三人以上而犯之。

12 五、乘火災、水災或其他災害之際而犯之。

13 六、在車站、港埠、航空站或其他供水、陸、空公眾運輸之舟、
14 車、航空機內而犯之。

15 前項之未遂犯罰之。

16 中華民國刑法第185條之2

17 以強暴、脅迫或其他非法方法危害飛航安全或其設施者，處7年
18 以下有期徒刑、拘役或90萬元以下罰金。

19 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
20 刑。

21 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
22 傷者，處5年以上12年以下有期徒刑。

23 第1項之未遂犯罰之。

24 民用航空法第101條

25 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
26 有期徒刑、拘役或新臺幣90萬元以下罰金。

27 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

01 刑。
02 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
03 傷者，處5年以上12年以下有期徒刑。
04 第1項之未遂犯罰之。

05 附表：
06

編號	物品名稱	備註
1	手機1支	廠牌型號：三星GALAXYA32，門號：0000-000000號，IMEI碼：000000000000000號。
2	電動棘輪式電纜剪1把	在第二航廈地下二樓案發處之高空電纜線架電線槽道上採證扣得。
3	飼料袋76個	在第二航廈4樓北側消防水砲工程工地處扣得。
4	束帶1包	在第二航廈地下二樓案發處之高空電纜線架電線槽道上採證扣得。
5	棉質工作手套1只	在第二航廈地下二樓案發處周遭採證扣得。
6	電纜線2條	被告2人並未竊走，為案發後檢察官指示偵查人員將被告鍾定軒著手剪取電纜線處（即破壞點）前後50公分之電纜線剪取後作為證物。