



114.8.5 藝術讓生命更優雅－翁倩玉女士專題演講

紀錄整理：李濠松、許文琪²

- 一、語言即故鄉，不可忘本
- 二、與版畫相遇
- 三、從黑白到彩色，再次突破與創新
- 四、人生經驗分享：藝術讓生命更優雅
- 五、做對世界有益的事，祈願「和平 博愛」

一、語言即故鄉，不可忘本

翁倩玉自幼移居日本，其父翁炳榮曾教誨：「語言即故鄉，人不可忘故鄉」，因此翁倩玉的雙親要求在家中與家人溝通時需講台語，對外才使用日語。翁倩玉說，台語不只是家裡使用的語言，而是故鄉的語言，這份語言與文化的連結，也成為她在藝術創作中尋找身分與根源的重要依據。

¹ 翁倩玉女士 3 歲赴日，11 歲時即演出日美合拍的電影「大波浪」(The Big Wave)。16 歲以歌手身分出道成名，知名歌曲有「魅せられて (愛的迷戀)」(銷量達 200 萬張，獲得日本唱片大獎等多項獎項，並於日本 NHK 紅白歌唱大賽演出)、阿信的故事主題曲「信」(獲得香港白金唱片獎)、「祈禱」等；除歌唱事業外，翁倩玉女士之戲劇作品亦廣為人知，曾經拍過電影「小翠」、「無價之寶」，22 歲參演「真假千金」，並獲得第 10 屆金馬獎最佳女主角獎，後於 23 歲時出演劉家昌導演之「愛的天地」，獲東南亞電影節特別演技獎。1974 年獲日本京都市電影節電視部門女星獎。翁倩玉女士於 25 歲時接觸版畫，拜日本版畫家棟方志功之嫡傳弟子井上勝江為師，其版畫「紅樓依綠」曾於 2005 獲得日本美術大賞首獎，其他作品亦多次入選日本美術大賞，作品「鳳凰迎祥」則為日本世界文化遺產平等院所收藏，翁倩玉女士並於 2025 年獲頒國立臺南藝術大學名譽藝術博士學位，是第一位成功在日本演藝界走紅的日籍台裔歌手、演員、藝術家。

² 紀錄整理者均為最高檢察署檢察官。

二、與版畫相遇

（一）師承版畫大師井上勝江

翁倩玉 25 歲時參觀井上勝江的展覽(井上勝江為版畫大師棟方志功的嫡傳弟子)，一進門就被一幅巨大花卉版畫所震懾，即決心學習版畫創作。她拜訪井上勝江，表達學習意願，卻遭井上勝江認為其身為偶像，恐難有真心及時間學習版畫，而予以婉拒。但翁倩玉對版畫一見鍾情，回家路上反覆思索該如何爭取，於是翁倩玉向哥哥翁祖模索討其使用過的木板及刀具，甚至使用拖鞋代替拓印工具，自行創作了一幅版畫，即右圖之「椿」³，趕在井上勝江的展覽結束前，翁倩玉以此畫向井上勝江表達學習版畫的真心，終於打動大師同意授予其版畫技巧，此不僅展現了她的決心，也奠定了藝術生涯的重要起點。



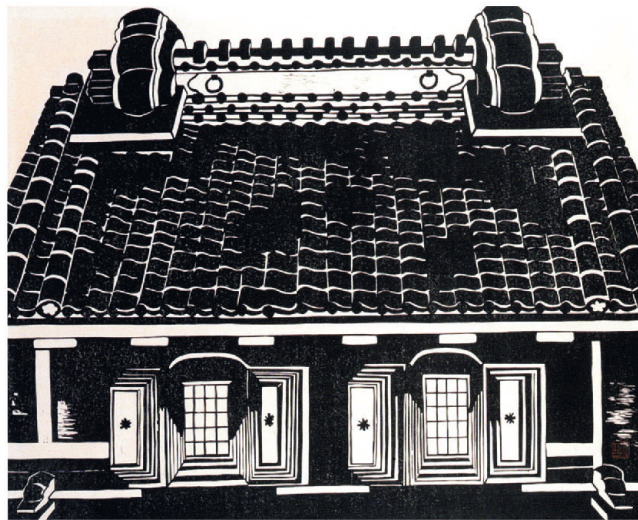
1976 年「椿」
-處女作-



「人生只有一次，要勇於挑戰。不挑戰是 0，挑戰就有可能變成 1、2」

（二）勇於挑戰，不浪費生命

翁倩玉強調「人生只有一次，活著就要盡可能體驗、不浪費生命」，勇於突破自我界限。投入版畫學習一段時間後，某天在恩師井上勝江鼓勵下，翁倩玉大膽設定，以參加「日本美術展覽會」（下稱「日展」）為挑戰目標，藉此引領自己不斷進步。她說，不挑戰則停滯不前，如同人生一直停在「0」，只有行動才會產生「1」或甚至「2、3...」的可能，而這份勇氣與實踐，也成為她創作與生活的核心動力。



1975 年「店藏」
-第 25 回日本版畫院展入選-

翁倩玉的版畫作品呈現禪意留白與和諧節奏之美。「店藏」是翁倩玉 1975 年創作的第一幅大型作品。不求鉅細靡遺的圖像，用黑白對比與留白語境，引發觀者情感上的共鳴與想像空間，留

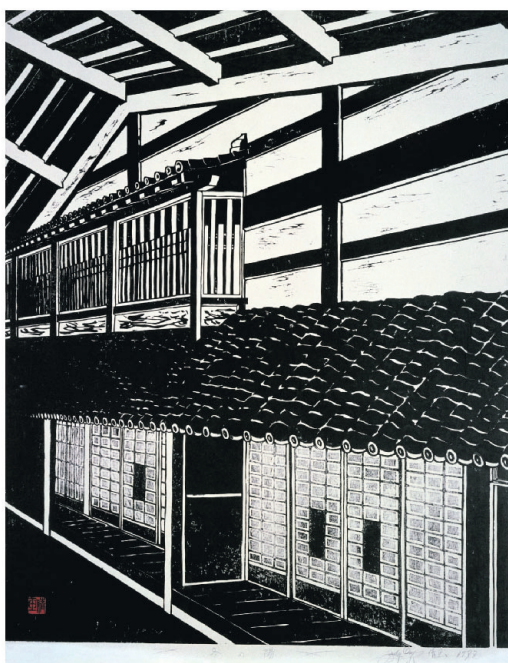
³ 翁倩玉最初創作的「椿」只有黑白色調，是多年之後，翁倩玉在恩師井上勝江的提議下，才又為這幅作品添了四種顏色，呈現現在的模樣。

白讓觀眾自行填補情境，激發每個人不同的記憶與生命經歷，同時也彰顯藝術的抽象美力，引領觀者進入自己內心的版畫世界，這是翁倩玉創作版畫的核心魅力。

其實學習版畫的時期，恰好也是翁倩玉在歌壇最忙碌的全盛期，1979 年翁倩玉發行「魅せられて」（中譯：愛的迷戀）單曲大賣 200 萬張，並且贏得當年日本唱片大賞，但翁倩玉並沒有因此放棄對版畫的熱情，每天只睡 4 小時，撥出演藝工作結束後的時間努力完成心中的創作。翁倩玉分享，「不斷地持續」才是重點，「很累的時候可以休息幾天再做，休息不是放棄，不要把休息看得太嚴重」。這段歷程提醒人們，勇於突破，才能將生命化為更有價值的篇章。

（三）創作者的雀躍：使用本名「翁玉惠」參展獲獎，版畫技術獲得肯定

翁倩玉在人生事業中始終設定明確目標，從歌手到投入版畫創作，在演藝與藝術間跨域發展，她認為，設定目標是人生方向與節奏的導引泉源，每一次轉變都來自清晰願景的推動。



1983 年「冬陽」
-第 15 回日展入選-

在從事版畫創作 8 年後，1983 年翁倩玉以作品「冬陽」入選日展。這不僅是翁倩玉首次入選日展，更具意義的是，本件作品是她以本名「翁玉惠」投稿並獲獎。當時已是當紅歌手的翁倩玉，低調藏起偶像歌手的光環，以創作者的身分挑戰日展，終獲肯定而斬獲獎項，其低調而堅毅，展現藝術家的專注與真心。這一刻，她從偶像明星蛻變為受肯定的創作者。此作品的成功，也象徵著她在藝術與人生中跨出的關鍵一步。



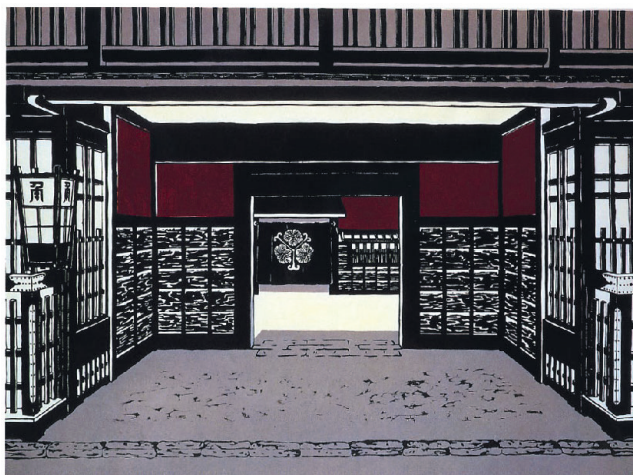
井上勝江：「不可只模仿自己，變成只做習慣的事，而要勇於創新」

三、從黑白到彩色，再次突破與創新

在版畫創作上，原先翁倩玉都以黑白兩色為主，日展獲獎後，恩師井上勝江要翁倩玉構思下次參展的作品，同時也告訴翁倩玉：「要突破，不可只是模仿自己」，再次為她提出課題，期許她更加突破，勇敢創新。在恩師鼓勵下，翁倩玉勇於跳脫既有風格，從黑白走向色彩，開展更豐富的創作可能。其作品如「揚

屋」、「華堂初夏」、「鳳凰迎祥」、「紅樓依綠」等，不僅是藝術技巧的展現，更映照出她「跨越既有框架」的精神與人生態度。

（一）「揚屋」



1985 年「揚屋」
-第 17 回日展入選-

「揚屋」除了鮮明的紅色外，最關鍵在於灰色的運用。灰色不僅烘托出中庭裡熾烈的陽光，也使畫面具層次感，營造出光影流轉的立體效果，展現空間與光影交織的魅力。

（二）「華堂初夏」



1998 年「華堂初夏」
-第 74 回白日會展出品-

此作的點睛之筆在於左上角屋簷懸掛的提燈，橘紅燈光襯托出畫中翠綠的葉色，展現鮮明的對比之美。取景地是一間擁有寬闊走廊的餐廳，她特別描繪樹影在玻璃上搖曳的景象，營造空間的開闊感。至於眾人好奇畫面右側玻璃反光的套色技巧，她俏皮回應：「這是商業機密」。這幅作品不僅展現色彩與構圖的巧思，也流露她在創作過程中的幽默與自信。

(三) 「雨過苔清」



1999 年「雨過苔清」

-第 31 回日展入選-

「雨過苔清」取景自京都下河原町「清流亭」，花園綠意倒映在大理石桌面，映現清雅之境。以兩層不同的黑色營造出簾幕若隱若現的「紗感」，使畫面兼具深度與靈動。作品題名「雨過苔清」為翁倩玉之父命名，詩意盎然，也映襯出她創作中常見的靜謐與清新。

(四) 「鳳凰迎祥」⁴



2003 年「鳳凰迎祥」

-第 35 回日展入選-

「鳳凰迎祥」這幅作品創作後，於 2005 年被日本世界文化遺產「平等院」收藏，鳳凰堂也是日幣十元銅板上的著名建築，可謂家喻戶曉。畫面中，平等院的水面倒影，隨風而波光嶙峋，展現出水流動的詩意。翁倩玉回憶，當時在描繪阿彌陀如來臉部時屢感不順，直到老師提醒她姿勢角度，才突破瓶頸。此後，每次創作前必先虔誠祈禱，再以專注之心落刀，常渾然不覺時間已過數小時，她形容那種體驗為「有如神助」。

⁴ 此作品於 2003 年獲得第 35 回日展入選，並於 2005 年為世界文化遺產「平等院」所收藏。

《鳳凰迎祥》不僅是技法上的突破，更是藝術與信念交融的結晶，讓作品超越技巧，升華為精神象徵。

（五）「紅樓依綠」



2005 年「紅樓依綠」
-第 37 回日展首獎-

2005 年，翁倩玉以「紅樓依綠」榮獲日展首獎。作品取景於名古屋日吉町的料亭，作品忠實呈現入口前石板路微濕泛光的色澤，日人有所謂「灑水迎客」(打ち水) 的傳統，除有降溫消暑、潔淨防塵的目的，也同時展現短暫寧靜的侘寂之美，倒映著屋頂燈光，時間的氛圍在畫中清晰可感。

她笑言：「當我一踏入門口，就知道這是我尋覓已久的地方」。觀者隨之彷彿置身其境，感受午後斜陽下的勃然生機。這幅畫不僅展現精細觀察力，也體現了藝術家將日常景象化為永恆之美的能力。它不僅是一幅畫作，更是對「藝術與生命互為映照」的最佳詮釋。翁倩玉回憶，當時明仁天皇曾前來觀賞得獎的作品，在那短短的二十分鐘，翁倩玉親自向天皇解說自己的畫作，天皇甚至注意到畫中石燈籠下的小青蛙，並讚其可愛，讓翁倩玉難以忘懷。

（六）銀閣瑞雪



2006 年「銀閣瑞雪」
-第 38 回日展展出作品-

獲得日展首獎的隔年，翁倩玉以嘉賓的身分受邀展出，她用這幅「銀閣瑞雪」，展示靜態畫面也能擁有動態十足的張力感，飽張的松枝與松葉，將皚皚白雪即將滑落的瞬間，封存在版畫世界中；畫中石階，更彷彿引領觀者一同拾級而上、探訪內中秘境，引發無限好奇。寺頂的鳳凰裝飾，更是讓畫面顏色更加鮮明的關鍵，寺頂的鳳凰綠色與茂密的松柏樹葉顏色不同，其存在使畫面前方的葉色顯得更加翠綠。這幅作品再次展現她的精準布局與色彩掌握，讓靜止的畫面散發動態的生命力。

（七）「涼庭忘夏」



2008 年「涼庭忘夏」
-第 40 回日展入選-

在日展獲獎後，翁倩玉仍不斷追求突破，不侷限於方正建築的構圖，她笑言：「想要創作圓形的畫面」。在尋覓創作靈感的過程中，翁倩玉在京都南禪寺附近，邂逅了令其駐足難忘的畫面。這是名為「順正」的湯豆腐店，翁倩玉憶起她在用餐完畢準備離開時，一抬頭就被鮮明的紅色陽傘所吸引，「我立刻知道，這就是我要畫的景色」。畫面左前方的楓葉林枝，是翁倩玉的巧思，不僅用以呈現遠近景深的層次，更藉著原本只在秋天出現的紅葉，讓翠綠的林葉間，拂過夏日午後的涼風，搖曳生姿。整體而言，翁倩玉的作品承載的不只是藝術技巧，更反映了她勇於創新的精神與不懈追求的生命哲學。

四、人生經驗分享：藝術讓生命更優雅



「人生有熱情，就會有堅持繼續的動力」

（一）演唱到 90 歲，畫版畫到 100 歲

翁倩玉曾因生病入院而短暫中斷版畫創作，但她強調，只要對一事物有「熱情」，就可促使自己願意「再嘗試」，而這股「再嘗試」的意念，就會轉化為繼續前行的動力。她於今仍舉辦演唱會、畫展等，向公眾分享生命體驗與創作歷程，顯示她對藝術與表演不減的熱情熱忱。

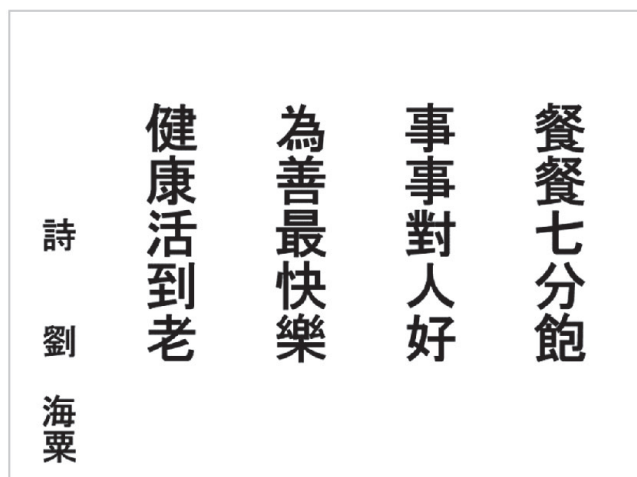
有聽眾問：「翁女士說過，要演唱到 90 歲。如果是畫版畫的話，會畫到幾歲呢」？翁倩玉露出開懷的笑容，開玩笑地說「如果是版畫的話，我想我會畫到 100 歲」，再次讓聽眾見識她對版

畫的無限熱情。翁倩玉以熱情支撐創作，將生命的厚度化為藝術的延續。這份持續不懈的精神，讓她的藝術與人生緊密相扣。

（二）不要被第二支箭擊倒

翁倩玉曾分享，生命會有各種困難，當遇到問題時，就像被射中兩支箭。第一支箭，是事情發生瞬間，那份衝擊本身，第二支箭，則是之後不停追問「為什麼會發生這樣的事」的糾結，而往往是這第二支箭，讓我們困在原地，無法前進。所以應該努力不要鑽牛角尖、耿耿於懷，提醒自己適時切換心情。

（三）人生座右銘：「餐餐七分飽、事事對人好、為善最快樂、健康活到老」



翁倩玉引用劉海粟的詩，作為她人生與創作的座右銘。「七分飽」除了表面涵義節制飲食，適可而止，是對慾望的自制，也是人生不求過滿、知足常樂的寫照；「事事對人好」象徵以寬闊的眼光看人，多看優點，少計較缺點；距離是選擇，善意可常存；「為善最快樂」反映她相信付出比索取更能帶來內在喜悅；「健康活到老」則是她追求長久創作與生活質感的基礎。這套理念不單是她生活方式，也是她藝術哲學中對簡約、利他與持續創作熱忱的總結，她將這份座右銘落實於日常與創作，展現其生活與藝術的統一。

（四）看見他人優點，而非執著黑點

翁女士曾分享保持愉快心情的方法：「笑」！她認為，笑容會影響另一個人，當你看見一個人的微笑，你也會不自覺地跟著一起笑。此外，還要保持積極正向的言行，例如凡事多看他人的優點與好的一面，別光只專注他人的黑點，這沒有意義，且只會替自己帶來更黑暗的一面。總之，要多笑、多正向思維，如果一直悶悶不樂、忘記笑容，就會變得不健康，那些總是生氣的人，長期下來，胃和內臟都像是熄火一樣，整個人會覺得不舒服。保持平穩的心情，帶著笑容生活，才是真正的人生之道。

（五）人生每一個瞬間，都是一顆珍珠

翁倩玉曾於接受媒體專訪時說：人生都有終點，重點是不要讓自己後悔。因此，在父親過世後，她非常重視與母親的相處時間，翁倩玉母親今年高壽 98 歲，翁倩玉盡量滿足老人家的需求，「每一個瞬間，都是一顆珍珠。當每個珍珠串起來，人生就會美麗而幸福」。因此，無論做什麼事情，

都不要留下遺憾，做到自己覺得盡力、滿意就好。

（六）人與人相處的最高境界：「悅己悅人」

演講最後，翁倩玉分享與人相處的最高境界：「悅己悅人」。其精神是同時使自己愉快，也使對方愉快，彼此互相尊重、不偏向一方，且隨人生經驗累積，能更有智慧清楚知道此間界線應劃在何處，才能達到此一境界的最佳平衡。這種哲思，也使她的藝術更具人文溫度。

五、做對世界有益的事，祈願「和平 博愛」



翁倩玉特書「和平 博愛」墨寶致贈最高檢察署

翁倩玉不僅有高度藝術成就，更致力於文化交流與公益貢獻。她創作的版畫主題多與平安、善意、和平相關，期望透過作品傳達平靜與療癒力量，讓觀者在欣賞中感受到心靈撫慰與愉悅。

此次演講，翁倩玉特書「和平 博愛」墨寶致贈最高檢察署。她坦言，因久未提筆，為了書寫這四字，在家中練習上百次，以求至善，同時繪以花卉襯托，並鈐印「倩玉」落款，寓意深切祝福。翁倩玉更提及，落款印章是其每幅版畫作品落款專用的印章，也是其從日本特地帶回臺灣，用於本幅致贈墨寶之用。一幅墨寶，處處皆細節，展現其處事一絲不苟。

「和平 博愛」既是藝術家的心願，也是司法使命的核心。正如司法以公正守護社會秩序，藝術亦以美感傳遞人文關懷；兩者殊途同歸，皆以人為本。願此墨香長存，提醒我們在追求正義的同時，亦能以博愛為懷、以和平為志，讓司法更具人文溫度，讓社會更加美好。



翻譯：臺北地檢署黃則儒檢察官
整理：最高檢察署邱耀德檢察官

- 一、導論
- 二、實體刑法
- 三、刑法適用法（刑法的適用範圍）
- 四、結論



一、導論

海底電纜與管道之毀損議題，對臺灣與德國均具極高重要性。例如：2022 年「北溪二號」(Nord Stream 2) 天然氣管道遭攻擊一案，該管道被四枚精確安裝的爆炸裝置摧毀。又如：波羅的海資料傳輸電纜被破壞。因此，本報告探討：此類案件刑法可扮演何角色。

二、實體刑法

前開案件可按照何種設施受到影響以及犯罪行為如何實施，分別審酌是否有如下德國刑法規定之適用。

（一）德國刑法第 88 條：敵視憲法破壞罪²

首先，上開案件可能構成德國刑法第 88 條敵視憲法破壞行為(Verfassungsfeindliche Sabotage)之構成要件。該罪在客觀構成要件中，行為人的行為僅被籠統地描述為「破壞行為」(Störhandlung)。

法條中所列舉的設施類型須達到「停止運作」或「喪失其原本預定的用途」等結果。

¹ 本篇原文係德國佛萊堡大學 Prof. Dr. Frank Zimmermann 之文章，其歷任慕尼黑大學學術高級顧問、法蘭克福大學及明斯特大學教授，現任德國佛萊堡大學教授，研究領域包括德國、歐洲之國際刑法、刑事訴訟法及數位化刑法等。本篇中文譯稿由臺北地方檢察署檢察官黃則儒完成。

² 德國刑法第 88 條：「(1) 意圖於本法適用之空間效力範圍內，對於下列之客體實施破壞行為，致使該客體完全或部分無法使用或喪失原定效用，並藉以達成危害德意志聯邦共和國之存續或安全或違反憲法原則之目標，而以團體之首謀或幕後策劃者之身分參與實施，或不與任何團體共同行動或不為任何團體而行為，而是以個人之身分實施者，處五年以下有期徒刑或罰金。

1. 破壞用以提供公眾郵政業務或大眾運輸之企業或設施，

2. 破壞公用電信通訊設施，

3. 破壞用以提供公眾用水、照明、熱能、動力或其他提供國民生活重要所需之企業或設施，

4. 破壞安全或主要用於公共安全或秩序之機關、設施、設備或物品。

(2) 未遂犯罰之。」參何賴傑、林鈺雄審譯，李聖傑、潘怡宏編譯，《德國刑法典》，元照，2019 年 7 月，2 版，187-188 頁。

該條適用前提是，所列舉的「設施」必須在「國內」——即德國主權領土範圍內——「使其停止運作」。因此，若「電纜」是在德國領土以外的地點遭到破壞，不足以該當該罪構成要件，亦即，除了破壞電纜之外，還必須「設施」有發生於德國境內「停止運作」的結果。如果系統能夠補救電纜被切斷的情況，例如資料能夠改經其他電纜傳輸，從而使德國境內的功能未受影響，那麼就不構成德國刑法第 88 條。

該罪名（包括未遂犯）的成立³，為意圖犯且有雙重意圖：一方面，行為人必須明確具有使相關設施失去功能之意圖。另一方面，行為人亦須具有破壞德國國家的存續、安全，或違反憲法基本原則之意圖。

（二）德國刑法第 317 條：干擾電信設施罪

若切斷海底電纜的行為人不具備上述雙重意圖（即德國刑法第 88 條所要求的意圖），依德國刑法第 317 條，可能構成干擾為公共目的服務之電信設施罪⁴。此一規定類似臺灣電信管理法第 72 條。

（三）爆裂物罪

若如北溪案，毀損是透過爆炸造成的，則可能構成德國刑法第 308 條第 1 項所規定引發爆裂物爆炸罪⁵。

（四）毀損物品罪

德國刑法第 304 條，對於「用於公共利益之物品」的毀損或破壞，處以較重的刑罰，最重可處 3 年有期徒刑⁶。

三、刑法適用法（刑法的適用範圍）

然而，前開德國刑法的規定究竟是否可適用？這由所謂的刑法適用法（Strafanwendungsrecht）來決定，即德國刑法第 3 條以下之規定⁷。

（一）德國刑法第 3 條連結第 9 條：屬地原則

刑法適用法的核心是屬地原則：對於在德國領域內實施的犯罪行為，適用德國刑法（德國刑法第 3 條）。若海底電纜是在國際法所承認的 12 海浬區域以外遭到破壞，則該行為並不發生在德國領域內。

惟依德國刑法第 9 條第 1 項所規定的行為地或結果地原則（Ubiquitätsprinzip），只要符合構成要件的結果發生在國內，即可適用德國刑法。若德國刑法第 88 條所稱的設施，停止運作的結

³ 該罪處罰未遂，但不罰過失，參該條第 2 項。

⁴ 該罪亦處罰未遂與過失，參該條第 2 項及第 3 項。

⁵ 該罪亦處罰過失，參該條第 6 項。另外，依德國刑法第 310 條第 1 項第 2 款，製造、取得或轉讓爆裂物或為實施犯罪所必須的特殊裝置的預備行為，亦罰。

⁶ 該罪亦處罰未遂，但不處罰過失，參該條第 3 項。

⁷ 相當於我國刑法第 3 條至第 8 條之規定。

果係發生在德國領域內，則根據德國刑法第 9 條即適用德國刑法。德國刑法第 317 條，只要德國境內的電信設施運作受到影響，也可以透過德國刑法第 9 條第 1 項適用德國刑法。此外，依通說，只要達到德國刑法第 317 條所要求的對設施運作的具體危險，即可視為德國刑法第 9 條第 1 項意義下的構成要件結果。在此基礎上，一個重要問題是：臺灣電信管理法第 72 條是否也要求具體危險的存在？若是如此，在特定情況下也可能得以認定犯罪結果在國內發生。

相對而言，(毀損海底電纜)於德國刑法第 308 條 (引發爆炸物爆炸罪) 以及第 303 條以下條文 (毀損物品罪) 來說，一般而言不會有行為地或結果地發生在國內的情形。然而，值得注意的是，根據德國刑法第 9 條第 1 項，在犯罪未遂的情況下，當行為人主觀上預期會在德國領土內造成犯罪結果，可適用德國刑法。

以「宏泰 58」案件為例，即使犯罪行為發生在領海之外，也可以考慮是否存在一個發生在國內的犯罪結果。

(二) 其他一般規定：國旗原則及德國刑法第 7 條

若行為地和結果地均不在國內，德國刑法的適用首先可以根據德國刑法第 4 條和第 7 條的一般規定來確立。德國刑法第 4 條體現了國旗原則 (Flaggenprinzip)，規定對於在有權使用德國國旗的船舶上的犯罪，適用德國刑法。然而，潛在的犯罪者可以輕易規避此規定，例如選擇使用另一艘船舶來實施犯罪，如掛多哥共和國旗幟的「宏泰 58」號船。

德國刑法第 7 條第 1 項以被害人是否為「德國人」為依據，體現了消極屬人原則 (passives Personalitätsprinzip)⁸。但本項所稱的被害人，僅限於犯罪行為直接針對的個人。若犯罪構成要件的保護目的是針對不特定的多數個體，例如敵視憲法破壞罪及干擾電信設施罪，則不適用德國刑法第 7 條第 1 項。毀損物品罪的情形則有不同，該罪保護個人財產，引發爆裂物爆炸罪也要求至少對於個人法益有具體危險。然而，法人——例如像「宏泰 58」案件中因電纜被破壞而受損的電信公司——不屬於德國刑法第 7 條第 1 項所指的「德國人」的概念範疇。因此，在這類案件，德國刑法第 7 條第 1 項並無助益。

德國刑法第 7 條第 2 項第 1 款 (至少也) 實現了積極屬人原則⁹；第 7 條第 2 項第 2 款則依刑事司法代理原則轉換適用德國刑法取得管轄權¹⁰。不過，這兩項規定對於目前討論的案件幾乎沒有相關性。

⁸ 譯者註，德國刑法第 7 條第 1 項規定：「德國刑法於在德意志聯邦共和國領域外對德國人之犯罪，而依犯罪地之法律得處以刑罰或犯罪地不屬於任何刑罰權者，適用之。」(參註 2 書，10 頁)。

⁹ 德國刑法第 7 條第 2 項規定：「在德意志聯邦共和國領域外之其他犯罪，依犯罪地之法律得處以刑罰或犯罪地不屬於任何刑罰權，而行為人有下列其刑之一者，適用德國刑法：1.行為時是德國人或行為後成為德國人」(參註 2 書，10 頁)。

¹⁰ 同註 9，該條項第 2 款規定：「行為時是外國人，而在德意志聯邦共和國國內被發現，其犯罪類型雖得依引渡法引渡，但因引渡請求未於適當期限內提出、遭駁回或無法執行引渡」。

不過，德國刑法第 7 條的所有類型基本上都要求犯罪地的刑事可罰性。但若犯罪地如公海（Hohe See）而不受任何國家的刑事管轄權約束時，不在此限¹¹。因此，在前述要件下，破壞海底電纜的案件，德國刑法第 7 條並非完全排除適用可能性。

（三）德國刑法第 5 條及第 6 條列舉的罪名

即使是外國人在國外實施的犯罪行為，只要該罪被列入德國刑法第 5 條及第 6 條的罪名中，德國刑法仍有適用。若使用爆裂物作為犯罪手段依德國刑法第 6 條第 2 項，適用世界法原則（Weltrechtsprinzip）。

針對德國刑法第 88 條或德國刑法第 317 條的犯罪，既未被列入體現部分國家保護原則（Staatsschutzprinzip）的德國刑法第 5 條，也未被列入基於普遍管轄原則（Universalitätsprinzip）及世界法思想的德國刑法第 6 條。其原因可能在於，如前所述，通常已能透過（至少是想像中的）國內犯罪結果地來確立德國刑法的適用性。

如果無法解釋成國內犯罪結果地，我認為對臺灣立法者而言，基於國家保護原則，制定一項針對特定犯罪的刑法適用範圍的擴張規定，會是一種相對容易實現的修法可能性。

四、結論

總結來說，對海底電纜或管道的攻擊行為，可能構成一系列德國刑法的罪名，特別是那些也規定未遂犯或過失犯可罰的規定。德國的刑法適用法對這類案件也有充分準備。臺灣則可透過對電信管理法第 72 條中「結果」的相應理解，或將來可在國家保護原則的基礎上制定特別規定來確立其司法管轄權。

¹¹ 即該項後段之規定：犯罪地不屬於任何刑罰權者，亦可適用德國刑法。

➤ 海底電纜案件中管轄權的挑戰 — 影子船隊與權宜船制度交織之困境

國立臺灣海洋大學¹
王官蓁助理教授

- 
- 壹、芬蘭電纜斷裂案
 - 貳、影子船隊與權宜船連結
 - 參、權宜船管轄權困境
 - 肆、國際社會之回應
 - 伍、結論與建議
 - 陸、最高檢察署法學研究中心補充意見

壹、芬蘭電纜斷裂案

2024 年 12 月 25 日庫克群島籍油輪「鷹 S」(Eagle S) 從俄羅斯烏斯季盧加港 (Ust-Luga) 裝載石油出港前往印度，航行至芬蘭灣 (Gulf of Finland) 時，造成芬蘭與愛沙尼亞的電力電纜「Estlink 2」和其他另外 4 條通訊電纜斷裂。調查顯示，其船錨在海床上拖行了約 90 公里，導致多條海纜受損，造成數千萬歐元經濟損失²。

2025 年 8 月 11 日芬蘭檢方對「鷹 S」的船長、大副及二副提起公訴，以加重毀損財物 (Aggravated Criminal Mischief) 和加重干擾通訊 (Aggravated Interference with Communications) 等罪名起訴，但被告否認犯行，並稱事件發生地點在芬蘭領海之外，芬蘭對此案沒有管轄權，目前仍在赫爾辛基地方法院 (Helsinki District Court) 審理³。

值得注意的是「鷹 S」被懷疑是屬於俄羅斯「影子船隊」(Shadow Fleet) 的船舶，並為權宜船船籍 (Flags of Convenience, FOC)⁴，引起國際社會質疑是否存在刻意破壞，利用船舶進行惡意或混合威脅 (Hybrid Threats)⁵ 的可能性，然此案不僅限於惡意破壞或過失之爭論，更顯示權宜船制度與「影子船隊」的交互作用，使沿海國在管轄權面臨挑戰。

¹ 現任職稱：國立臺灣海洋大學商船學系助理教授。

² Finland National Prosecution Authority website, “Charges have been brought in the case concerning the cutting of submarine cables in the Gulf of Finland during Christmas 2024”, Aug 11, 2025, <https://syyttajalaitos.fi/en/-/charges-have-been-brought-in-the-case-concerning-the-cutting-of-submarine-cables-in-the-gulf-of-finland-during-christmas-2024>, Accessed Aug 18, 2025.

³ *Ibid.*

⁴ 船籍國 (Ship Registry) 指船舶的註冊國籍，為本文閱讀流暢，與船旗國視為同義詞交互使用。

⁵ 混合威脅源於混合衝突 (Hybrid Conflicts) 和混合戰爭 (Hybrid Warfare)，混合衝突是指沒有公開使用武裝部隊應對，而使用軍事恐嚇、經濟剝削、政治上的脆弱性和外交或科技手段以達成目標。混合戰爭是指灰色地帶的問題，而侵略者在不公開參與的情況下，製造了模糊的空間以達到其戰略目的。(參考：A. Lott, *Hybrid threats and the Law of the Sea: Use of Force and Discriminatory Navigational Restrictions in Straits*, (Leiden: Brill Nijhoff), 2022, pp.16-28)

貳、影子船隊與權宜船連結

「影子船隊」又或稱「黑暗船隊」(Dark Fleet) 或「灰色船隊」(Gray Fleet)，主要是由於俄羅斯入侵烏克蘭後，歐盟、G7+⁶及其盟友對俄羅斯實施大規模經濟制裁，俄羅斯為規避制裁，產生了「影子船隊」的運送模式⁷。

大西洋理事會 (Atlantic Council) 研究統計指出，自 2022 年俄烏戰爭起，影子船隊開始成長，今日預估全球有 17% 的油輪都屬於影子船隊⁸。俄羅斯化石燃料，透過油輪運送至中國、印度、土耳其等國⁹。

能源與清潔空氣研究中心 (The Centre for Research on Energy and Clean Air) 資料顯示，影子船隊仍然在俄羅斯石油運輸中佔據主要地位¹⁰。

過去伊朗¹¹、北韓¹²等國遭國際經濟制裁時，為了逃避各國制裁，即已採取影子船隊的方式運作許久。聯合國報告指出這些船舶多使用權宜船¹³。

權宜船制度的濫觴為商業需求，船旗國為增加本國稅收，提供便利快捷的登記服務，而船舶所有人由於營運成本考量，優先選擇此類船旗國登記船舶船籍，如賴比瑞亞、巴拿馬、馬紹爾群島仍為世界前三大的船籍註冊國¹⁴，其主要特色就是不限制申請註冊者之國籍及條件¹⁵。

目前權宜船登記量上升，經濟合作暨發展組織 (OECD) 報告指出，與船旗國對於船舶標準要求不嚴格有關，多數「次標準船舶」(Substandard Ship)¹⁶亦利用此進行船籍登記¹⁷。

⁶ 目前 G7+ 共有 20 個成員國，G7+ website，<https://www.g7plus.org/member-states/>，查訪日期：2025 年 8 月 18 日。

⁷ 根據歐洲議會研究報告指出，影子船隊可能運作的模式：1. 原屬俄羅斯籍的油輪轉換至其他國家或地區管理 2. 使用高齡船舶：若遭扣押或查扣，損失較低。另報告統計指出，這些油輪可能無船舶保險。3. 船舶非專門提供俄羅斯運送：船舶除載運俄羅斯石化燃料外，另外仍載運其他非受制裁或其他國家貨物。A. Capeile and G. Leclerc, "Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light", European Parliamentary Research Service, (2024), pp.1-12.

⁸ E. Braw, "The threats posed by the global shadow fleet—and how to stop it", Atlantic Council, Dec 06, 2024, <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/the-threats-posed-by-the-global-shadow-fleet-and-how-to-stop-it/#defining-the-shadow-fleet>, Accessed Aug 18, 2025.

⁹ P. Katinas, "July 2025 — Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions", Energy and Clean Air (CREA), Aug 12, 2025, <https://energyandcleanair.org/july-2025-monthly-analysis-of-russian-fossil-fuel-exports-and-sanctions/>, Accessed Aug 18, 2025.

¹⁰ P. Katinas, *supra* note 8, Accessed Aug 18, 2025.

¹¹ M.W.Bockmann, "Gabon deflags Iranian tanker", Feb 11, 2020, Maritime Insights & Intelligence Limited, <https://www.lloydslist.com/LL1130992/Gabon-deflags-Iranian-tanker>, Accessed Aug 20, 2025.

¹² H. Macdonal, "Jordan instructs ships to drop North Korean flags of convenience", Oct 12, 2016, NK News, <https://www.nknews.org/2016/10/jordan-instructs-ships-to-drop-north-korean-flags-of-convenience/>, Accessed Aug 20, 2025.

¹³ UN report S/2017/742 pp.18-19, UN report S/2019/171, pp. 19-20.

¹⁴ Maritime transport Data insights, UNCTAD website, <https://unctadstat.unctad.org/insights/theme/243>, Accessed Aug 08, 2025.

¹⁵ Alcaidea, Juan Ignacio, Francisco Piniella, and Emilio Rodríguez-Díaz, the "Mirror Flags": Ship Registration in Globalised Ship Breaking Industry, Transportation Research Part D: Transport and Environment 48, (2016), p.386.

¹⁶ 次標準船指依據港口國管制程序，檢查發現其船體、機器、設備或作業安全遠較有關公約所規定之標準為低，抑或其船員與船員最低安全配額文件並不符合之船舶。

¹⁷ S. Spence, *The Cost to Users of Substandard Shipping*, (Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), 2001), pp. 7-8.

倘若權宜船遭查扣或檢查，則於船舶離港後，立刻跳轉船旗 (Flag Hopping)¹⁸。若船舶遭扣留，船東可放棄船舶以降低損失。另外此類船舶未有合適的保險，若發生油污污染洩漏、航行事故等，恐帶來風險。

參、權宜船管轄權困境

一、船舶管轄權-船旗國

船旗國是指船舶懸掛其國旗，擁有其國籍，是維持海上公共秩序的主要手段之一。由於船舶非國際法的主體，國際法所規定航行權和安全義務無法直接賦予給船舶，因此，船舶透過以「國籍」與國家連結的方式，獲得權利及義務，因此，國籍也表示了船旗國對船舶的管轄權。同時，船籍也代表船旗國可對船舶行使外交保護，除船舶本身外，也延伸包含保護船上的人員，不論他們的國籍¹⁹。

然而，權宜船開始興盛，船旗國未積極管理，對於船舶監管越來越弱。因此，1958年公海公約、聯合國海洋法公約嘗試回應權宜船制度問題²⁰，提出船旗國和船舶之間必須有「真實聯繫」(Genuine Link)²¹，然何謂「真實聯繫」，學界批評缺乏精確性²²，因此無法解決權宜船問題。

二、沿海國管轄權

(一) 領海

根據聯合國海洋法公約 (下稱公約) 第 17 條所有國家船舶均享有無害通過他國領海的權利，為防止非無害通過的情況，沿海國可依據公約第 25 條第 1 項採取必要的步驟，通常沿海國政府會要求船舶提供資訊、攔截、登船檢查，或命令離開該國領海，或要求其進入港口進行檢查²³。

(二) 專屬經濟區

沿海國在專屬經濟區內的權利和管轄僅限於經濟性開發探勘、科學研究及環境保護事項²⁴。然學者指出公約未明確規定，沿海國對於外國船舶在其專屬經濟區或大陸架上海底電纜 / 管線上活動的權利和義務²⁵。

(三) 公海

公約第 113 條要求船旗國應制定懸掛其旗幟之船舶在公海上，因故意或重大疏忽而破壞海底電纜或管道破壞予以處罰的規定，除說明損毀海底電纜或管線是屬於刑事行為，也僅將船舶若有破壞海底電纜行為的管轄權限定在船旗國。

¹⁸ 意指轉換船舶國籍登記，將船舶國籍轉換至其他船旗國。

¹⁹ R.R. Churchill, V. Lowe, A. Sander, *supra* note 21, pp. 463-464.

²⁰ *Ibid.*, pp. 466-467.

²¹ 聯合國海洋法公約第 91 條第 1 項。

²² D. G. Wilson, "Interdiction on the High Seas: The Role and Authority of a Master in the Boarding and Searching of His Ship by Foreign Warships", *Naval Law Review* 55, (2008), pp. 178-179.

²³ C. Schaller, "Russia's Mapping of Critical Infrastructure in the North and Baltic Seas—International Law as an Impediment to Countering the Threat of Strategic Sabotage?," *Nordic Journal of International Law*, 93(2), (2024), p. 208

²⁴ 聯合國海洋法公約第 56 條。

²⁵ H. Ringbom, & A. Lott, "Sabotage of Critical Offshore Infrastructure: a Case Study of the Balticconnector Incident", In A. Lott (Ed.), *Maritime Security Law in Hybrid Warfare*, (The Netherlands: Brill Nijhoff, 2024), pp.155-194.

有關第 113 條是否可延伸視為可在專屬鄰接區或領海外攔截外國船舶的例外，目前主流觀點認為普遍管轄權「未」延伸至海底電纜破壞樣態，這條規定也「未」授權給船旗國以外的國家²⁶。公約之規劃原為沿海國和船旗國管轄權間的平衡，但當時並未預見船舶會濫用船旗國而破壞沿海國關鍵基礎設施。

1884 年保護領海以外海底電纜巴黎公約 (1884 Paris Convention for the Protection of Submarine Cables Outside the Territorial Sea) 第 10 條允許在領海「外」干涉有破壞疑慮的船隻，此條規定可滿足公約第 110 條所稱「條約授權的干涉行為」，作為一般國際法補充攔截在公海上破壞海纜的船隻規則²⁷。

(四) 小結

綜上，可預見海纜遭破壞事件在領海之外，其管轄權應優先為船旗國，沿海國需先通知船旗國，要求其許可至船舶上調查。倘船旗國未有回應或消極處理，而船舶持續駛離，或未靠泊沿海國港口，沿海國將錯失調查時機。

肆、國際社會之回應

對於影子船隊此類權宜船舶從事犯罪行為，國際間嘗試將船舶進行識別，以提供各國執法者參考。

2020 年美國發布「打擊非法航運和逃避制裁行為指南」(Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices)²⁸。

國際海事組織 (International Maritime Organization · IMO)²⁹亦敦促成員國和所有海運業利益關係者採取行動。

²⁶ H. Ringbom, & A. Lott, *supra* note 31, pp.155-194.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ 其中對於識別「欺騙性航運行為」(Deceptive Shipping Practices) 歸納如下：1.關閉或操作船舶自動識別系統 (Automatic Identification System · AIS)。2.物理性改變船舶識別。3.偽造貨物和船舶文件。4.船對船轉駁 (Ship-to-Ship (STS) Transfers)。5.航程異常。6.假船籍或跳換船旗。7.複雜的所有權或管理模式。

²⁹ IMO 注意到影子船隊對海洋環境、人員、船舶安全產生極高風險，於 2023 年 12 月發布決議案「敦促成員國和所有相關利益者採取行動，以防止『黑暗船隊』或『影子船隊』在海事領域從事非法作業」(Urging Member States and All Relevant Stakeholders To Promote Actions to Prevent Illegal Operations in the Maritime Sector by the “Dark Fleet” or “Shadow Fleet”)，IMO 認為這些船舶在海上進行「船對船轉駁」時，透過貨物轉駁可掩蓋船舶實際原產地或目的地，藉以逃避船旗國或港口國的查緝，而船舶詐欺登記、虛假登記及相關欺騙行為，可能為非法海上販運、逃避制裁或其他非法活動提供便利溫床，而這些行為都已嚴重危害到國際海運安全及秩序，其中包含船員人身安全、海洋環境危害和潛在的刑事行為，IMO 進一步定義「黑暗船隊」或「影子船隊」是指規避制裁，逃避遵守安全或環境法規，逃避保險費用或從事其他非法行動之船舶，而其中可能包括下列行為：1.危險的操作行為，不遵守國際法規、已制訂完善的航運標準及步驟。2.故意規避船期國和港口國檢查。3.未持有足夠的責任保險或其他財務擔保。4.故意規避商業性的審查或檢查。5.公司營運未依照透明政策運營以確保船上人員福祉和安全及保護海洋環境運作。故意規避船舶監控措施，例如關閉 AIS 或遠距離識別與追蹤系統 (Long-Range Identification and Tracking of Ships · LRIT)，隱藏船舶真實身分，並且無法提出證明該行動是否係基於安全 (Safety) 或保全 (Security) 考量，IMO 建議港口國如發現有任何船舶故意採取措施避免被發現時，例如關閉 AIS 或 LRIT 傳輸，應依據港口國相關機制授權，對此類船舶進行加強檢查，並酌情通知船舶所懸掛之船旗國主管機關。另一方面除敦促公部門外，也鼓

2025 年 1 月，北約 (North Atlantic Treaty Organization) 加強各界合作，嚇阻針對海底電纜、管線等基礎設施的破壞行為³⁰。

國際社會逐步歸納出影子船隊的行為樣態，無故規避國際海事公約相關規定，如關閉船舶識別系統，躲避追蹤，則可視為異常船舶，又若其航行地點鄰近我國海底電纜或其他重要基礎設施，此時港口國或沿海國應予以警示，並開啟監控，直至異常船舶駛離。

伍、結論與建議

一、我國案例的警示

整理 2022 年至 2025 年間我國海底電纜因船舶受損案例，如下表。

時間	地點	船舶種類	船舶國籍	船名	影響
2023 年 2 月 2、8 日	臺灣馬祖外海	漁船/貨船	不明	不明	「臺馬 3 號」海纜受損，居民網路受限
2025 年 1 月 3 日	臺灣東北方海域	散貨船	喀麥隆/坦尚尼亞	SHUNXIN-39 (順興 39) / XINGSHUN39 (興順 39)	海底電纜四芯光纖受損
2025 年 2 月 25 日	臺灣海峽	散裝船	多哥共和國	Hongtai 5 (宏泰 58)	造成連接「台澎三號」海纜斷裂故障

 2022-2025 年間我國海底電纜因船舶受損案例 本研究蒐集整理。製表人：王官苒

從我國案例的涉案船舶，本文歸納出下列共通點：

- 1. 高齡船舶³¹。
- 2. 黑名單內的權宜船籍³²。

勵如海上保險業、船舶所有人等其他與海事利益攸關者，共同加強預防、發現和報告此類船隊的非法活動，IMO, Resolution A.1192(33).

³⁰ 北約面對近期波羅的海地區能源與通訊電纜屢遭破壞事件，宣布啟動代號「波羅的海哨兵」(Baltic Sentry) 任務，派遣軍艦、海上巡邏機包含無人機在內的技術裝備至該區域，整合各盟國監控資源，透過新成立「關鍵海底基礎設施網路」(Critical Undersea Infrastructure Network) 加強各界合作，保護水下設施，嚇阻針對海底電纜、管線等基礎設施的破壞行為 NATO website, Jan 14, 2025, https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_232122.htm, Accessed Aug 20, 2025.

³¹ 查詢坦尚尼亞籍「興順 39」(XINGSHUN39) 及多哥籍「宏泰 58」(Hongtai 58)，兩船皆為 2006 年建造，船齡接近二十年。

³² 參考東京諒解備忘錄 (Tokyo MoU) 和巴黎諒解備忘錄 (Paris MoU) 2024 年港口國管制年報，可發現喀麥隆籍、坦尚尼亞籍、多哥籍皆列入兩個區域的黑名單，這些船旗國船舶扣留率約 28%，地區平均約 3.71%，顯見船旗國疏於管理，船舶無法達到國際海事公約各項要求，且非僅單獨一艘船舶，而是整體船旗國表現都不佳。

3. 皆主張為下錨意外事件³³。

再將我國事件船舶樣貌對比「影子船隊」樣態，可發現有多處雷同，高齡船舶、權宜船籍，惟依現有資料尚無法判斷是否為影子船隊，但對我國而言，已足以構成警鐘，搖響吾人思考由權宜船制度所衍伸的管轄權與責任追訴之困境。

二、建議

綜觀庫克群島籍油輪「鷹 S」造成芬蘭海底電纜毀損案，海底電纜遭破壞恐已非單純的航行事故，進一步顯示「影子船隊」與權宜船制度交織對現行規則的困境。這些船舶多為高齡船舶，懸掛黑名單船旗國與跳轉船旗的特徵，船旗國監管流於形式，一旦事件發生於領海外，沿海國難以及時展開調查，卻面臨舉證與管轄權等多重限制，錯失蒐證契機。

因此，建議於我國領海區域內，對於海底電纜等關鍵基礎設施持續強化即時通報，目前已有船舶黑名單機制³⁴，然而由於此種船舶可採取船籍跳旗方式，快速變換身分或恐具有多重身分，產生核實之難度，因此名單需持續更新，並建議與區域周邊國家協同合作，防堵黑名單船舶流竄，進行非法行為。

對於在領海外案件，首先，透過保存可疑船舶 AIS 航跡、雷達回波資料、GPS 船位等客觀資料，以彌補船旗國怠惰不作為行為；其二，與鋪設國際海底電纜國家合作，說明我國對海底電纜安全重視，藉以推動國際社會關注，進一步產生合作。在歐盟出版的《海洋混合威脅手冊》(Handbook on Maritime Hybrid Threats)中亦提出沿海國需建立多國跨部門合作機制，才能有效回應灰色地帶與混合威脅³⁵。

本文建議我國應持續強化船舶黑名單與即時監控機制，積極推動國際合作，以爭取在混合威脅樣態下，對海底電纜保護賦予更多的調查權限，方能有效因應影子船隊與權宜船所帶來的新興挑戰，守護國家安全。

³³ 所有船舶皆主張係因為天氣不佳，導致流錨 (Dragging Anchor)，船錨在海底拖行影響海底電纜，非故意行為。然而 Bueger 等人研究報告指出，海底電纜最簡易的就是將民用船舶武器化，使用簡易切割裝置 (Improvised Cutting Devices)，例如船錨或疏浚設備，此類攻擊不需要複雜技術能力，且船舶可以隱藏在普通海上交通中，因此易於實施。該報告也認為，防止此類攻擊的主要方式是透過對民用海上活動進行監控，並識別異常行為 C. Bueger, T. Liebetrau, & J. Franken, "Security Threats to Undersea Communications Cables and Infrastructure—consequences for the EU", Report for SEDE Committee of the European Parliament, PE702, 557, pp. 29-30 欲判斷事故是否為船舶流錨造成，需綜合判斷相關資料，例如事件期間天氣及水文資料、船舶機械狀況、船舶航跡、航程紀錄器 (Voyage Data Recorder, VDR) 等多項客觀資料評估。

³⁴ K. Hille & H. Ko, "Taiwan blacklist Chinese-owned 'shadow fleet' ships", Financial Times, Jan 27, 2025, https://www.ft.com/content/bb6b6a16-bbeb-4b04-9445-7f47fc78663b?fbclid=IwY2xjawMWB4hleHRuA2FlbQlxMQBicmlkETFnODIEUm5BV25vRXVzZjY5AR5YOrDSVvV3vjdsn4fOvSWnuMROLHMSIHrJOnwFmvYPAonnqZ8RK2sfJ_u0nw_aem_HcGMq2oo-gbwrmxEvOq2_w, Accessed Aug 23, 2025.

³⁵ J. Savolainen, T. Gill, V. Schatz, and G. Giannoulis, "Handbook on Maritime Hybrid Threats: 15 Scenarios and Legal Scans", Hybrid CoE, (2023), p.68.

陸、最高檢察署法學研究中心補充意見³⁶

最高檢察署法學研究中心按：「芬蘭檢察署副檢察長 Jukka Rappe 於 2025 年 8 月 25 日法院開庭時表示，芬蘭擁有管轄權，是因為起訴所指對關鍵通訊和能源基礎設施的威脅發生在芬蘭境內，儘管損害發生在芬蘭領海之外³⁷」。另外，依芬蘭刑法（The Criminal Code of Finland）第 34 章第 3 條規定，加重毀損財物罪（Aggravated Criminal Mischief）：「①若刑事毀損或刑事交通毀損行為有以下情形時，認係加重毀損罪，應判處有期徒刑 2 年至 10 年：(1)行為導致多人生命或健康遭受嚴重危害(2)因迫在眉睫之危險程度與危險持續時間過長或範圍過廣，或基於其他原因，導致重要社會功能遭受極嚴重之危害(3)於戰爭或其他緊急狀態期間發生②前項之未遂犯罰之。」，依芬蘭刑法第 38 章第 6 條規定，加重干擾通訊罪（Aggravated Interference with Communications）：「①在干擾通訊行為中，若有下列情形時，認係加重干擾通訊罪，且應判處有期徒刑 4 月至 5 年(368/2015)：(1)行為人係利用其於《電信法》所指機構；有線傳輸法（307/1987）所指有線電視業者或公共廣播機構之職務地位，或其他特殊信賴地位，實施犯罪(2)該行為阻礙或干擾為保護人命而發出的求救訊號或其他電信、無線電傳輸(3)該犯罪行為係透過使用第 34 章第 9a 條第 1 款 a 目所述之裝置、電腦程式或程式指令集，或該條 b 目所述之密碼、存取代碼或其他相類似資訊，作為影響大量資訊系統之犯罪活動之一部分而實施（368/2015）(4)該犯罪行為係作為第 6 章第 5 條第 2 項所述組織犯罪集團犯罪活動之一部分而實施（564/2015）(5)該犯罪行為造成特別重大傷害或經濟損失（368/2015）(6)該罪行是針對裝置、資訊系統或通訊系統所為，其毀損將危及能源供應、公共醫療、國防、司法行政或其他同等重要之社會功能時，（368/2015）②前項之未遂犯罰之。（540/2007）《有線傳輸法》已由《電視與廣播法》744/1998 取代」³⁸。

³⁶ 本段補充意見由最高檢察署邱耀德檢察官撰述。

³⁷ <https://www.helsinkitimes.fi/finland/finland-news/domestic/27758-eagle-s-crew-on-trial-over-undersea-cable-damage.html#:~:text=Prosecutors%20clarified%20that%20they%20do,before%20deciding%20on%20the%20charges>. Accessed Sep 1, 2025.

³⁸ <https://www.finlex.fi/api/media/statute-foreign-language-translation/689270/mainPdf/main.pdf?timestamp=1889-12-18T22%3A20%3A11.000Z> Accessed Sep 1, 2025.

最高檢察署 8 月份月刊重點內容，聚焦本期核心議題，結合法治專業與數位科技，
114 年 9 月 6 日同步透過 AI 主播對談形式播出，帶來嶄新聆聽體驗，邀請您一同收聽！！
（完整資訊請以月刊所載為準）

