

談韓航客機被擊毀事件

尹慶耀

一九八三年九月一日，一架韓航客機被蘇聯擊墜，機上二六九人無一生還。這個不幸事件震驚了世界，悲憤與怒吼持久地搖撼著大半個地球！

如此蔑視國際慣例、草菅人命，在近代文明社會中是不應該有的。這件事，不僅揭穿了蘇聯的猙獰面目，也暴露了共黨的邪惡本質。除了嗜殺成性的共黨政權，誰敢做出這樣傷天害理的事？

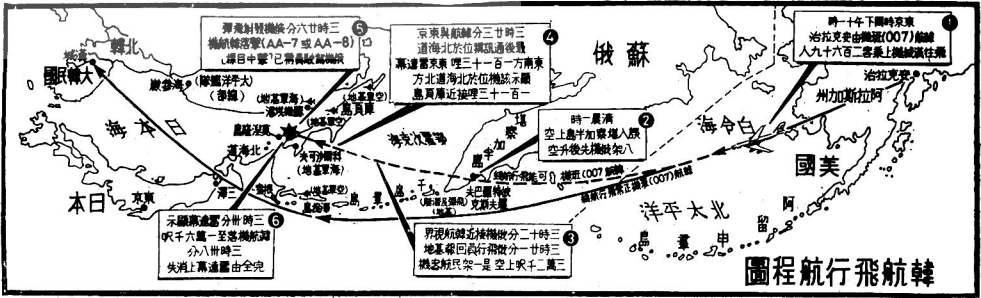
人們該問問：共黨那些動聽的言詞可信嗎？共黨那些偽裝的笑臉可靠嗎？人們也該自問：自由世界對蘇聯的制裁有效嗎？韓航事件真的已促成自由世界的覺醒了嗎？

一九八三年九月一日清晨，蘇聯戰鬥機將誤入其領空的大韓航空公司波音七四七客機擊落，機上乘客二四〇人、機員二九人全部罹難。事件經過，連日國內外報章雜誌均有詳細報導，這裏將儘可能予以簡化，而只就有關問題予以探討。

編號〇〇七的韓航客機由美國返航途中，在到達阿拉斯加州的安克拉治以前飛行正常。從安克拉治起飛後，該機駕駛曾以無線電四度向日本飛航管制員報告其位置，但均不正確，最後一次報告距該機被蘇聯戰鬥機擊落只有六分鐘（參閱附圖一）。韓航客機偏離正常航線竟達五〇〇公里，令人費解。大韓航空公司董事長趙重勳認為，可能是蘇聯發展出的新設備，誘導客機進入蘇聯領空^①，但蘇聯則一口咬定韓航客機負有間諜任務。

註① 入美聯社（一九八三年九月五日）漢城電，臺北：〔中國時報〕（同月六日）第四版。

附圖一



來源：民國七十二年九月十一日〔中央日報〕「地圖週刊」。

蘇聯駐日大使帕伏羅夫 (Vladimir Yakovlevich Pavlov) 於九月二日天明，曾被召至日本外務省說明：(一)一架不明國籍飛機，從太平洋方面侵入蘇聯領空，不理會蘇聯戰鬥機的警告，繼續向日本海方面飛行；(二)蘇聯應日本照會進行搜索的結果，發現在庫頁島附近的莫涅隆島(海馬島)海面，似有飛機「事故」形跡。

九月二日蘇聯「塔斯社」發表聲明如下：(一)八月卅一日夜至九月一日凌晨，不明飛機深入蘇聯領空；(二)侵犯飛機偏離現存國際航線五〇〇公里，向堪察加半島、鄂霍茨克海、庫頁島上空飛行達二小時以上；(三)該機違反國際法，未開導航信號燈，不回答蘇聯航空管制中心的無線電信號，也沒有試行通信聯繫的意向；(四)不明機進入蘇聯領空，蘇聯防空軍當然下令起飛攔截。蘇聯軍機會反覆使用公認的信號，試圖與侵犯飛機接觸，使其在蘇聯境內最近機場着陸。但侵犯飛機並無反應；(五)在庫頁島上空，蘇聯一架驅逐機，沿著侵犯飛機飛行路線，發射數枚曳光彈予以警告；(六)不久，侵犯機離開蘇聯領空，向日本海方面繼續飛行。約十分鐘後，該機脫離無線電監視區，不可能繼續加以觀察；(七)現在，美國及其他若干國家，就從紐約到漢城的「南朝鮮」(韓國)飛機行方不明問題，攪起極大的騷動；(八)該注意到這件事的最初報告和美國中央情報局(CIA)有關這一事實。侵犯飛機的飛行日程、飛行性格並非偶然，此後美國傳出的報導，提供了不少根據；(九)現今美國不僅已公開承認該機侵犯蘇聯領空，且可從美國有關機關在飛行時間一直注意追蹤該機等等資料中，獲得若干暗示；(十)如果這是繼續監視下的民航機通常飛行，何以眼看著該機侵犯蘇聯領空而不予制止？不

讓它返回原來的正常航線？(2)美國當局，現今對蘇聯作種種污蔑中傷，當時何不與蘇聯聯絡，提供該機此次飛行的必要資料？在時間上是頗有餘裕的，但美國並未如此做；(3)美國對此一問題不斷抗議，會讓我們想起美國飛機侵犯包括遠東地區的蘇聯國境，已不是稀奇的事；(4)根據這些事實，我們不得不認為侵犯機之侵入蘇聯領空，乃是預先計劃好的行動。很明顯的，是想把民航機當作一件隱形衣，可以不受妨害地達成情報活動目的；(5)組織這次挑釁行為的人士，故意對蘇聯加以中傷，是相信這樣做可以使大家對蘇聯抱有敵意，對蘇聯的和平政策加以非難，希望國際情勢更加惡化；(6)這從美國總統雷根立即對蘇聯作無禮的中傷聲明，即可明瞭；(7)「塔斯社」經過授權聲明，蘇聯領導對於人命的損失表示遺憾之意，並對想利用這一有犯罪罪而無視其後果、致人於死的醜惡事件以達其政治目的的人們，斷然予以譴責②。

蘇聯最初的態度是狡賴、推卸責任，甚至惡意栽贓。

二

韓航客機偏離航道過遠，似乎是一個謎。不過，據九月十一日美國「華盛頓郵報」透露，使用與被擊墜的韓航客機相同的自動導航裝置（INS）的美國民航機，在五年間至少有廿一次偏離航道的事故發生，最遠的偏離四〇〇公里，這些可在美國航空總署（NASA）的資料上查明③。果如此，韓航客機偏離航道的謎，就不難解開了。又根據日本札幌的地區管制中心說，它不知道韓航客機已迷航進入蘇聯領空，因為該機已脫離民用飛航雷達的範圍。那麼，蘇聯指摘美日未對韓航機加以糾正，事關技術上有無困難，非民航系統能否這樣做，問題怕就更複雜了。

五年前即一九七八年四月廿一日，一架韓航波音七〇七客機，在飛越北極航線時，偏離航道進入蘇境，被蘇軍機迫降，並有兩人中彈死亡。其時蘇聯「事後反應」迅速，「塔斯社」也有詳細報導。但本次事件的處理，與上次大不相同，直到日本和美國把錄音帶、錄影片提交聯合國安理會，公布對該事件的監聽內容之後，蘇聯才不得不承認。九月六日蘇聯政府聲明，一架戰鬥機「圓滿達成一個地上指揮部所發阻止韓國飛機飛行的命令」。聲明說：「此種行動完全符合有關蘇聯邊界的法律④。蘇聯飛行員

註② 根據日本〔讀賣新聞〕夕刊（一九八三年九月三日）第二面譯文，文中番號亦未加更動。

註③ 轉自日本：〔朝日新聞〕（一九八三年九月十二日）第三面。

註④ 一九八二年十一月廿四日蘇聯最高蘇維埃通過「蘇聯邊界法」，一九八三年三月一日起實施。該法共六章四十條，其第卅六條規定：「邊境警備隊及防空軍，在蘇聯邊界進行警備時，……爲防止侵犯或扣留侵犯者，在不能使用其他手段時，得對陸上、水上及空中的侵入者使用武器及戰鬥裝備」。轉自日本：〔讀賣新聞〕（一九八三年九月四日）第三面。

們阻止了侵入飛機的行動，但無法知道那是一架民航機^⑤。

九月九日蘇聯國防部副部長兼總參謀長奧加可夫 (Nikolai Ogarkov) 元帥舉行記者會，承認一架蘇聯戰鬥機發射兩枚空對空飛彈，擊落韓航班機，沒有生還者。他說明射擊命令是蘇聯遠東地區防空司令所下達。他並悍然宣稱，蘇聯戰鬥機員和地面司令部的做法適當而合法，「未來如有需要，他們仍將執行他們的戰鬥任務」^⑥。

蘇聯沒有任何藉口可以擊落一架迷航而沒有武裝的民航客機，因此一口咬定那架飛機負有不尋常的間諜任務。九月十二日晚，蘇聯駐日大使帕伏羅夫還走訪日本社會黨委員長石橋政嗣，說明蘇聯空軍確認韓航班機為間諜機的理由是：(一)偏離航道五〇〇公里，在堪察加、庫頁島飛行兩小時以上，絕非偶發事件；(二)不是儀器故障，而且美軍當局承認會長時間監視韓航班機；(三)該機盡量避開容易受蘇聯地面軍事設施攻擊的地點飛行；(四)該機會與美國RC一三五機共同行動，在雷達幕上有時在一起，其後該機即向蘇聯飛行；(五)蘇聯擊墜該機，被指為非人道的行為，事實上本可以更早予以擊落，但蘇方係在警告、交換信號等萬全的努力之後，才予射擊^⑦。

蘇聯的解釋，實屬誣賴。美國不僅有偵察衛星，而且不斷努力建立電子情報網路，據美國國家安全局的說法，至少有四千二百一十座偵察站遍佈於全世界^⑧。美國何須要韓航班機去冒險？另一方面，經過兩個多小時的跟蹤，蘇聯空軍機員仍將一架民航機，誤認為RC一三五機的可能性也不大。事實上，上述帕伏羅夫解釋的第五項理由，早經證明並非事實。

三

如何來解釋韓航班機事件呢？最大可能是，韓航班機因導航系統故障，迷途誤入蘇聯領空；蘇聯遠東地區當局經過考慮後予以擊墜。

擊落一架入侵領空的飛機，勿須請示最高當局。把這件全程兩個多小時的偶發事件，牽扯上蘇聯軍方對安德洛波夫 (Yury V. Andropov) 的權力鬭爭，未免想得大遠。蘇聯遠東地區當局為什麼又做此決定呢？至少可有下述幾種理由在。

註⑤ 臺北：〔中央日報〕（一九八三年九月七日）第一版。

註⑥ 臺北：〔中華日報〕（一九八三年九月十日）第一版。

註⑦ 日本：〔讀賣新聞〕（一九八三年九月十三日）第二面。

註⑧ 臺北：〔中央日報〕（一九八三年九月四日）第五版。

第一，蘇聯遠東地區的軍力正不斷加強，新的軍事設施隨時出現，不願外人窺知；第二，近來美日、美韓相繼聯合演習，韓日關係也在改善中，日本和中共為縮短航線，彼此飛機擬直接橫越朝鮮半島上空，韓國業已應允，……這些都可刺激蘇聯遠東軍事當局原已神經質的敏感神經，使其懷疑韓航機真的負有偵察任務。又據傳蘇聯民航機確實裝有偵察設備，肩負不尋常任務，這更易引起蘇聯軍方「推己及人」的猜疑；第三，一九七八年韓航七〇七客機事件後，傳聞蘇聯當地軍事當局因未能有效阻止韓機闖入，曾受處分。今番如放走韓航七四七客機，處分決不可能下於前次；第四，擊落侵入領空飛行物，現已於法有據（參閱註④），因而下令射擊。

讓我們先來看看蘇聯遠東臨近日本地區的兵力部署（參閱附圖二、三、四）。

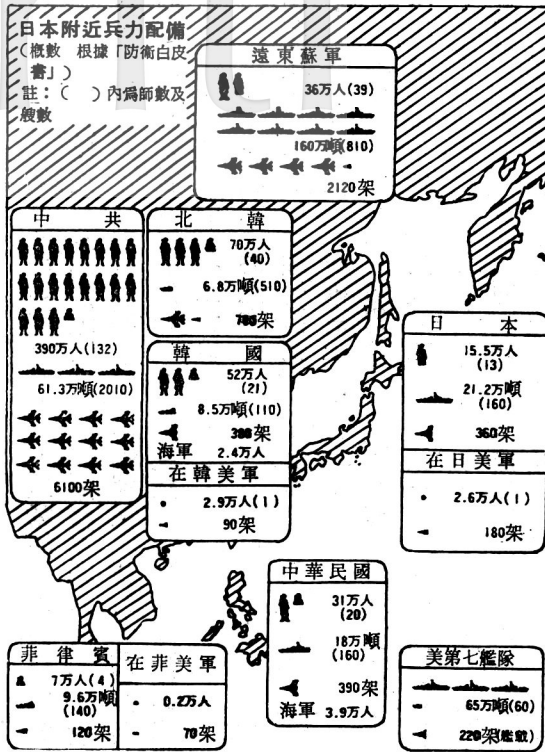
韓航客機迷航飛越的地區，正是蘇聯遠東戰略的「聖地」，當然也就成為禁區。東面從堪察加的彼得羅帕伏洛夫斯克（Petropavlovsk）到和日本北方四島中的擇捉（Etorofu）和國後（Kunashiri）相連的千島羣島線，再折往西行到庫頁島畫一條線，環繞著鄂霍茨克海的長方形中，是蘇聯有關對美戰略核戰，對印度洋、北西太平洋的海軍戰略，阻止敵方侵入沿海州的防空戰略等等、眾多的複合軍力構築所在。

現今，鄂霍茨克海駐有配備長程SLBM可直接攻擊美國本土的核子潛艇，其中很多都是戴爾塔三級（Delta III）。鄂霍茨克海域，在維持蘇聯核子體制方面，具有極高的價值。千島羣島線是蘇聯阻止從北西太平洋入侵的美國攻擊型核子潛艇的前衛線，蘇聯加強擇捉和國後兩島上的軍備，應與增強鄂霍茨克海的防衛有關。

在蘇聯看來，庫頁島的軍事價值也很高，因為那和確保宗谷海峽（Soya Strait）的暢通有關。海參威蘇聯太平洋艦隊的水面艦艇（主要艦艇八五艘）之大半和核子潛艇（一三五艘潛艇中半數為核子動力）二分之一，都要經過宗谷海峽進入大洋。而且，陸上補給困難的彼得羅帕伏洛夫斯克，也以那裏為海上運補線。因此，為了確保宗谷海峽的通航，蘇聯在庫頁島也佈置了相當兵力，地面上約有兩個師。九月初，蘇聯在擇捉島上配備米格二三型戰鬥機，但在庫頁島上更早就駐有米格二三和SU一五兩個飛行隊，飛機約四〇架。彼得羅帕伏洛夫斯克，駐有蘇聯遠東潛艇隊的大約一半，可在北西太平洋自由出沒。該地也駐有陸軍一個師和戰鬥機一個中隊強，形成一大軍事據點。

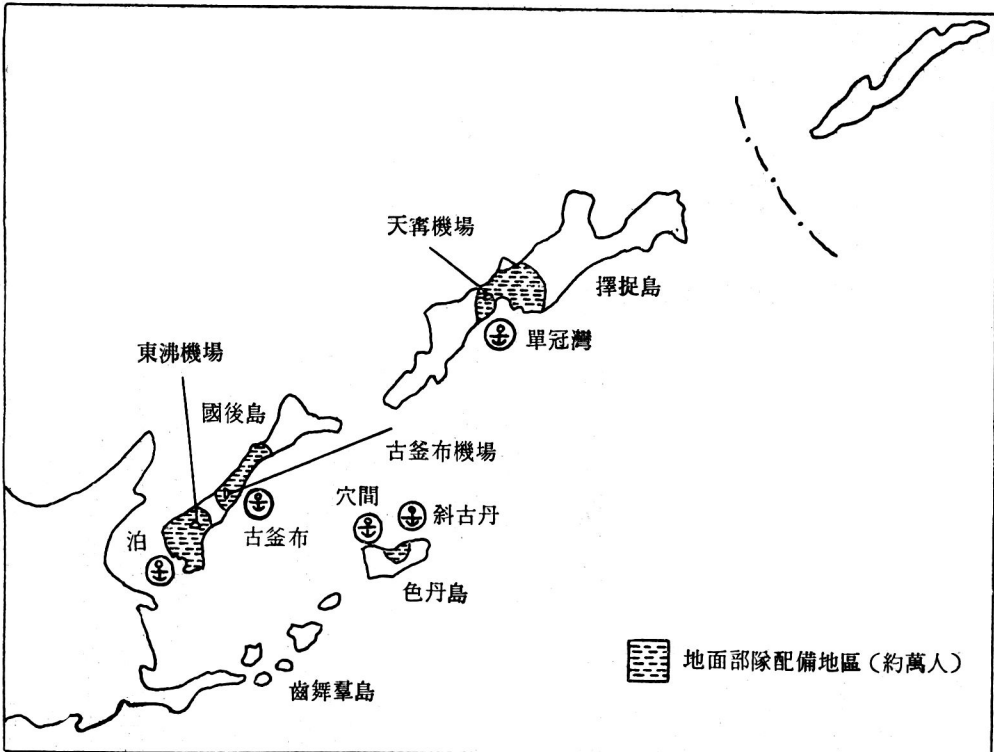
蘇聯在濱海省各基地配備有一、五〇〇多架戰鬥機和擁有無數防空飛彈的嚴密防空網。在這個軍事重鎮，配有長距離逆火式轟炸機約七〇架（半數為海軍型），可從事地面攻擊，也可執行對美國第七艦隊航空母艦的攻擊任務。地面部隊除庫頁島以外，擇捉、國後兩島也具有師級規模的部隊。又在貝加爾湖以東的遠東地區，蘇聯控制有四〇個師（三七萬人）的兵力。

具有如此強大的軍事陣容，蘇聯就常作誇耀性的示威行動。一九八二年九月有十一架逆火式機沿日本海南下，接近能登半島海域。同年九至十月間，美國海軍以航空母艦為中心在北西太平洋實施演習時，蘇聯的逆火式機即以美艦為直接目標，舉行模擬



附圖二

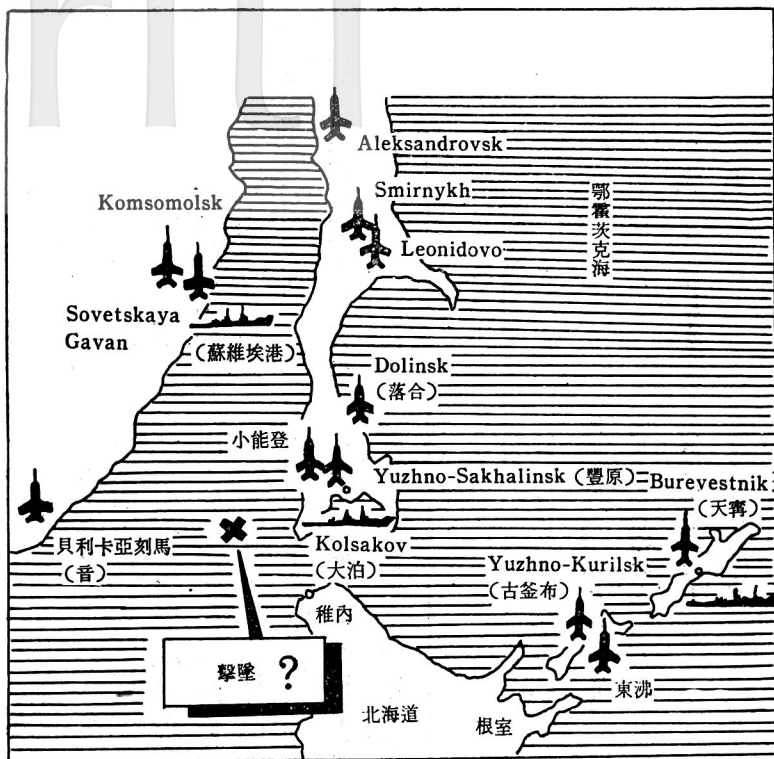
來源：“日本防衛能力、自衛隊現況的圖解與照片”，(日本：講談社1983年7月版)，21頁。



附圖三 「北方領土」(前日屬)蘇聯軍事配備

來源：日本〔讀賣新聞〕(1983.9.2.) 第九面。

附圖四 庫頁島周圍蘇聯海、空軍基地



來源：日本：〔讀賣新聞〕（1983.9.2）

攻擊訓練⑩。

一九八三年三月，美國國防部情報局刊出的「蘇聯軍力」報告，也指出蘇聯在堪察加半島及庫頁島地區大幅增強軍力，因為蘇聯在鄂霍次克海為戴爾塔級導向飛彈潛艇提供可靠的隱匿處所。韓航機事件爆發後，五角大廈專家認為蘇聯視堪察加半島及庫頁島為特別敏感戰略地區的一部分，對飛進該地區的任何人都患有偏執狂⑩。

另據美國專欄作家沙費爾在「紐約時報」撰文稱，韓機迷航進入的地區，蘇聯正準備作「重要飛彈試射（一說為反飛彈的飛彈）」，美RC-135型間諜偵察機起飛，就是為了在蘇聯領空外的地點觀察試射情況。韓機偏離航道進入該地區，試射準備工作即行停止，美機也飛返基地⑩。若果此說屬實，我們就更有理由推測蘇聯擊落韓航機是它那神經質的、偏執狂的「安全感」作怪，這當然不是說它這樣做就真像它自己說的是「正當防衛」，沒有人會認為擊落無武裝而有二六九條人命的民航客機的「防衛」行為是「正當」的！

四

蘇聯已承認兇兇，兇手也公開亮了相。但是它會懲兇、道歉、賠償嗎？這可能性很小。

根據日本「時事通信社」的報導，擊墜韓航客機的蘇聯軍機駕駛員是一位有十三年飛行經驗的老手，其姓氏、階級不詳

註⑩ 關於蘇聯軍力部署，請參閱日本：〔讀賣新聞〕（一九八三年九月二日）第九面。

註⑪ 臺北：〔中華日報〕（一九八三年九月三日）第八版。
臺北：〔中央日報〕（一九八三年九月九日）第五版。

，僅知其生於西伯利亞，在北高加索一間航空學校學習，曾於莫斯科軍區防空軍服役二年。除此之外，十三年來他一直在遠東飛行，對庫頁島上空就像自家庭院一樣熟悉。九月一日，受其女兒就讀學校教師之託，預定到該校作「和平授業」，講述人類如何來保護地球^②。然而，在講演之前，他却幹出一次違反「和平」的勾當！

蘇聯大概不會懲處他，一則那樣等於自認理屈；再則，蘇聯的神經質的安全感，會使它寧可放縱屬下「防衛過當」，也不會讓他們在「防衛」問題上越趨不前。相關的，既不懲兇，當然也就不會道歉。

一九五五年保加利亞擊墜以色列客機，曾經正式道歉，並對死難者遺族予以補償；一九七三年以色列擊落利比亞客機，也會道歉，並支付三〇〇萬美元賠償。一九七八年韓航七〇七客機在莫曼斯克被蘇聯軍機迫降，蘇聯反向生存旅客要求一〇萬美元救助費，韓國拒絕支付。依此作風判斷，蘇聯本次將拒絕賠償。

對於如此頑強甚至是蠻橫無禮的蘇共政權，自由世界的反應當然應該是強硬的，事實上的確也有若干制裁行動。美國國會以及日本參眾兩院都通過對蘇譴責案，北約國家及日本有限期中止與蘇聯的民航關係（參閱附表一）：

註② △時事通訊社（一九八三年九月十三日）根據同日蘇聯（紅星報）所作報導，刊日本：〔讀賣新聞〕（九月十四日）第五面。

附表一 日本及北約國家對蘇實施民航制裁措施的態度（日本外務省調查）

國名	措 施	內 容	各國班次	蘇聯班次
日 本	九月十五日起停航二週	繼續一九八一年起的停航措施	四	八※
美 國	九月六日起停航六〇天		〇	二
加 拿 大	九月十五日起停航二週		〇	二
英 國	九月十五日起停航二週		四	五
西 德	九月十五日起停航二週		九	一
比 利 時	九月十五日起停航二週		〇	二
盧 森 堡	九月十五日起停航二週		〇	一
荷 蘭	就九月十五日起停航二週事在檢討中		三	三
義 大 利	就九月十五日起停航二週事在檢討中		一	六

挪威	丹麥	葡萄牙	法國	希臘	西班牙	土耳其	冰島
就九月十五日起停航一週事在檢討中	就九月十五日起停航一週事在檢討中	就九月十五日起停航一週事在檢討中	未採停航措施	未採停航措施	未採停航措施	未採停航措施	支持停航措施
四	四	〇	六	〇	一	〇	〇
五	三	二	八	二	二	四	〇

※此外尚有貨機一班

來源：日本：〔讀賣新聞〕（一九八三、九、十三）第三面。

右表所示係日本外務省九月十二日調查的結果。不過，「美聯社」十六日的華盛頓電訊，據美國國務院說，蘇聯與非共國家間的空中交通，約有一半受到十五日生效的停航兩週的影響。除法國、土耳其及希臘外，其餘北大西洋公約組織國家遵守這項禁令，日本、瑞士、澳洲及紐西蘭也採同樣措施，它們約佔全世界民航交通量的百分之六十。兩週期間，蘇聯與非共國家預定的一五六次班機中，百分之八十將予取消^⑭。法國雖未對蘇聯採制裁行動，但從九月十六日起，巴黎空中食物運送協會拒絕為飛往莫斯科的班機運送食物^⑮。同一天，國際民航組織在蒙特婁會議中，以二六票對兩票，通過西方所提議案，要求對韓國客機遭擊毀事件進行立場超然的調查。民航機駕駛員有的不顧其政府態度，拒絕駕機進入蘇境，法航駛蘇班機因此而於九月廿、廿一日停航^⑯。

此外，葛羅米柯預定九月六日訪法之行被迫延期。蘇聯外交部高級官員預定同月七至九日訪泰，也被泰國取消。預定九月中旬訪英的蘇聯外交部第一副部長科爾年柯（G. M. Kornienko）的行程也被延遲。至於要求蘇聯賠償以及示威抗議的消息此起

註^⑭ 臺北：〔中華日報〕（一九八三年九月十七日）第七版。

註^⑮ 臺北：〔聯合報〕（一九八三年九月十八日）第四版。

註^⑯ 日本：〔讀賣新聞〕（一九八三年九月廿一日）第五面。

彼落。甚至日本總評（總工會）也停止了與蘇聯的交流。

五

蘇聯對韓航機事件處理手法拙劣，雖然咬定那是間諜機，但遲了六天才承認它擊落一架韓機，使它的說詞無法取信於人。九月七日凌晨，蘇聯的「消息社」(Agentsvo Pechati Novosti APN) 評論員承認蘇聯沒有掌握到確實證據^⑮。但蘇聯空軍元帥吉爾薩諾夫在九月廿日的「真理報」上發表長文，指稱韓航〇〇七班機與美國の間諜有連絡^⑯。而「真理報」總編輯阿芳那歇夫(V. G. Afanac'jev)則先於十八日與英國國家廣播公司(BBC)會見時，聲稱那件事可能是蘇聯軍方根據不正確的情報犯了錯誤，並表示自己對此也不十分滿意^⑰。同月廿一日，蘇聯官員林尼克也對英國國家廣播公司承認擊落韓航機是一項錯誤。不過，他仍指該機是從事間諜飛行^⑱。前後說法頗難一致。

蘇聯不僅不肯認錯，而且嚴厲抨擊美國，指稱美國應爲此一事件負責。葛羅米柯因美國拒其乘民航機入境而取消出席第卅八屆聯大。這本來是他害怕在聯大遭遇四面楚歌的困境，但蘇聯的其他代表却就此事指控美國，致遭美代表怒斥，指蘇聯如感覺在紐約所待遇欠佳，「儘可考慮把他們自己」及聯合國總部撤離美國領土^⑲。蘇聯之所以如此蠻橫，是它判斷自由世界的制裁，對它並無實質的傷害。這是可能的嗎？

無庸諱言，蘇聯在宣傳上打了一次大敗仗，其所受攻擊甚至可能超過它當年進軍阿富汗。雷根的對蘇強硬政策，中曾根康弘的增強防衛力量計劃，無形中獲得助益。美國一九八四年度總額一、八八〇億美元國防預算案的通過，與此不無關係。而日本社會黨的「非武裝中立論」，顯得更不合時宜。這些，都對蘇聯沒有好處。不過，對於蘇聯所受實質傷害，却也不宜估計太高。

九月五日，韓國外長李範錫對外國記者談稱：韓國政府不會採取四日韓國國會中所提「封鎖大韓海峽，攻擊蘇聯船舶」的強硬政策，因爲韓國力量不足，不能單獨採取報復行動。他對於韓國對共黨國家開放政策的改變，也表示「慎重」^⑳。有一個時期

註⑮ 日本：〔讀賣新聞〕夕刊（一九八三年九月八日）第二面。

註⑯ 日本：〔讀賣新聞〕夕刊（一九八三年九月廿日）第二面。

註⑰ 日本：〔朝日新聞〕夕刊（一九八三年九月十九日）第二面。

註⑱ 臺北：〔中華日報〕（一九八三年九月廿三日）第一版。

註⑲ 臺北：〔聯合報〕（一九八三年九月廿一日）第一版。

註⑳ 日本：〔朝日新聞〕（一九八三年九月六日）第七面。

傳說韓國角力選手廿八名，仍將如期參加九月廿二日起在基輔舉行的國際角力冠軍賽，蘇聯駐東京大使館於九月十四日已爲韓國選手簽發了入境簽證²²。不過，韓國選手後來取消蘇聯之行。可是，九月廿日韓國國會議長蔡汝植在國會中說，十月初在漢城舉行的世界國會議員聯盟（P.C.）大會，韓方已對包括蘇聯在內的九十七國發出邀請函²³。惟蘇聯已聲明不出席，東歐國家也有杯葛的跡象。

美國對蘇聯嚴詞譴責，但行動也異常謹慎。韓航事件不影響美蘇的穀物協定，美國仍然出售糧食給蘇聯，十月一日以降，將先運出小麥五〇萬噸、玉米四〇萬噸。馬德里的歐洲安全會議、日內瓦的美蘇中距離核武談判（N.F.）如期舉行。安德洛波夫仍然要將英、法核武計算在內²⁴。倒是美國自己打算修改立場，限制能夠攜帶傳統炸彈和核子彈的美國轟炸機，削減瞄準蘇聯領土的潘興二型和巡弋飛彈，對蘇聯作出讓步²⁵。

日本政府這次對蘇聯的強硬表現，獲得美國讚許，美國參議院且通過致謝決議。不過，日本財界最初對韓航機事件採取「靜觀」態度²⁶。農業水產相金子還耽心這事件會影響日蘇之間的漁業交涉²⁷。外相安倍晉太郎原擬和葛羅米柯在聯合國會談，葛某取消紐約之行後，透過其駐日大使館，聲稱將另覓機會與安倍晉太郎會談²⁸。

截至九月五日爲止，全世界已有五十三國政府譴責蘇聯暴行，此後更續有增加。但英國首相柴契爾夫人指摘西方反應「不夠」²⁹。她的話並非無的放矢，連教宗也延緩了訪問韓國之行，理由是爲了避免刺激蘇聯³⁰。

這些證明當今世界，國際關係複雜，決策者不能不慎重將事。因此，過大的評斷韓航機事件對蘇聯的傷害，是不很妥當的。然而，過分放縱共黨政權，又豈能稱爲得計？

當前的國際政治行情，對蘇聯不利，它正等待這場風暴的過去，希望世人會對韓航機事件漸漸淡忘。另一方面，則努力達成

註²² A.P.I.V.電，臺北：英文（中國日報）（一九八三年九月十五日）第三面。

註²³ 日本：〔朝日新聞〕（一九八三年九月廿一日）第七面。

註²⁴ 日本：〔讀賣新聞〕（一九八三年九月廿一日）第五面。

註²⁵ 臺北：〔聯合報〕（一九八三年九月廿三日）第四版。

註²⁶ 日本：〔朝日新聞〕（一九八三年九月三日）第九面。

註²⁷ 日本：〔朝日新聞〕（一九八三年九月八日）第九面。

註²⁸ 日本：〔讀賣新聞〕（一九八三年九月廿日）第二面。

註²⁹ 臺北：〔聯合報〕（一九八三年九月十九日）第六版。

註³⁰ 日本：〔讀賣新聞〕夕刊（一九八三年九月十九日）第二面。

「東方」的團結，安德洛波夫預定十月間訪問保加利亞，即爲此項行動的一環。

共黨國家對韓航機事件的反應，是應該一提的。在亞洲，我們沒有看到北韓有什麼表現，儘管有那麼多韓國同胞無辜犧牲，但直到九月廿三日它才有報導。至於越南，河內電臺於九月六日發表的評論是：「飛機侵犯領空是美國事前策劃的有計劃的行動」，並指責「美國想把這次事件擴大成爲嚴重的國際問題」^②。它是完全支持蘇聯的。在東歐，九月三日，波蘭、保加利亞、東德引用「塔斯社」責難美國的聲明，對西方大肆攻擊。十三日，聯合國安理會對韓航機事件表示遺憾的議案，遭蘇聯否決，波蘭也投反對票。十六日，國際民航組織（ICAO）特別理事會，通過要求對該事件查明真相的決議案，捷克和蘇聯都投反對票。

中共對這件事的態度如何呢？事發當天即九月一日，中共未予報導。二日晨一時後，「新華社」轉述了韓國文化公報部部長的發言，不加評論。同一天，中共「外交部」新聞發言人對該事件聲稱感到震驚並表示遺憾。中共常駐聯合國代表凌青於同一天在安理會也作了同樣表示。三日，「新華社」掲載「塔斯社」聲明不加評論，等於替蘇聯宣傳。香港「文匯報」發表題爲「譴責蘇聯的野蠻行徑」的社論。四日，「人民日報」在一篇發自華盛頓的報導中說，蘇聯擊落韓航客機，「是一項無法忍耐的行爲」。又說：「蘇聯設法掩飾事實，只會對國際憤怒的火焰火上加油」。同一天，第三次「中（共）日部長級會議」在北平舉行，席間日本外相安倍晉太郎就韓航機抨擊蘇聯，中共「外交部」長吳學謙僅表示遺憾^③。六日，中共「副總理」萬里會見日本「朝日新聞」東京本社總編輯中江利忠，聲稱蘇聯擊落韓航客機是「霸權主義」的表現，應予強烈反對^④。七日，中共「外交部新聞司」司長齊懷遠表示，中共不會譴責和制裁蘇聯。十三日，聯合國安理會對韓航機被擊毀表示「深爲遺憾」的議案，遭蘇聯否決。當時投票情形是十五個理事國中，九票贊成，兩票反對，而中共、辛巴威、尼加拉瓜和蓋亞那棄權。凌青在投票前表示，中共關注民航飛行的安全，中共代表團同意一些代表團提出對此事展開調查的建議。但「鑒於此事在一些特定方面存在嚴重爭論，當決議草案投票表決時，中國代表團將棄權」^⑤。十六日，中共「外交部」發言人答記者問時，重申凌青在安理會的立場，聲言這一事件關係到今後如何維護保障國際民航安全公認的準則，對死難人員家屬的賠償問題，中共贊成對事件的事實進行調查^⑥。同一天，中共「民用航空局」局長沈圖，率團赴加拿大蒙特婁出席國際民用航空組織第廿四屆大會。該次理事會議通過一項決議，要求就有關韓航客機被蘇聯擊落的事實真相和技術問題儘快進行調查。表決時參加投票的三十一國，廿六國贊成，兩國反對，中

註① 八時事社V曼谷（一九八三年九月七日）電，香港：「文匯報」（九月八日）第三版。

註② 日本：「朝日新聞」（一九八三年九月五日）第一面。

註③ 日本：「讀賣新聞」（一九八三年九月七日）第五面。

註④ 香港：「文匯報」（一九八三年九月十四日）第二版。

註⑤ 香港：「文匯報」（一九八三年九月十七日）第二版。

共、阿爾及利亞和印度棄權。「新華社」報導了會議經過和若干國家代表的主張，以及中共在國際民航組織理事會的代表王泰五在會議投票後的表示。王泰五說，中共代表團對擊落民航班機事件感到震驚和遺憾。這一事件粗暴地違反了保證國際民航安全的普遍準則。中共贊成對這一事件進行調查。不過，他繼續說明中共棄權的理由是：鑒於對這一事件的某些方面有嚴重爭執，並考慮到有關這次事件的事實還不十分清楚^{②6}，所以中共棄權。

起初，若干美國人士認為，中共會在韓航機事件上投票支持美國，結果是錯了。因此，美國國務院曾緊急召見中共駐美「大使」章文晉，對中共在聯合國安全理事會中譴責蘇聯擊落韓航班機決議案棄權，強烈表示不滿，並要求章文晉將美國不悅之意，轉達中共政權^{②7}。

在較早一些，沈圖曾於九月四日致電韓航公司董事長趙重助，聲言譴責蘇聯暴行並對死者表示弔唁之意^{②8}。此舉可能引起若干猜測。不過，九月廿日韓國體育會即已透露，廿二日在漢城舉行的亞洲奧林匹克理事會（OCA）會議，其中副會長陳先（中共代表）將不出席^{②9}。這顯示中共對韓政策不變。從彭真於九月五日率團前往平壤參加北韓建國三十五週年慶典一事看來，它的注意力仍在平壤。

韓航機事件給我們的啟示是：在若干問題上，中共的言詞有時不妨迎合西方的胃口，但一臨到關鍵性的決定關頭，它必然謹守著它那共黨政權的立場和自我利益第一的原則，如果能利用他人的矛盾獲利，它會趨之若鶩。韓航機事件或許會使美蘇緊張關係持續一個時期，自由世界切不可使中共成爲這個事件的唯一獲益者！

對於蘇聯明顯的暴行，不過是加以譴責和調查，中共都要棄權。要是面臨更重大的關係到國家命運的事件，須要在自由世界與蘇聯之間作一抉擇時，中共會靠得住地站在自由世界一邊嗎？

註^{②6} 〔新華社〕蒙特婁（一九八三年九月十六日——當地時間）電。

註^{②7} 臺北：〔聯合報〕（一九八三年九月廿三日）第一版。

註^{②8} 日本：〔朝日新聞〕夕刊（一九八三年九月五日）第二面。

註^{②9} 日本：〔朝日新聞〕（一九八三年九月廿一日）第七面。