



福建金門地方檢察署新聞稿

Fuchien Kinmen District Prosecutors Office Press Release

發稿日期：113年8月16日

聯絡人：施家榮主任檢察官

電話：082-325090

金門地檢偵辦陸籍無名船舶翻覆 2 死案 偵結並為不起訴處分新聞稿

關於民國 113 年 2 月 14 日下午所發生 2 名陸籍男子溺斃案件，本署於接獲海洋委員會海巡署艦隊分署第九海巡隊（以下簡稱海巡隊）報驗前即主動分案偵辦，由施家榮主任檢察官於昨日（同年月 15 日）偵查終結，認依偵查所得證據，被告 2 人之犯罪嫌疑皆不足以起訴，故均為不起訴處分。就案情及偵辦過程簡要說明如下：

一、案情概述

本案發生於 113 年 2 月 14 日下午 1 時許，地點在金門東南方北碇島附近海域，海巡隊接獲通報並發現有 1 艘陸籍快艇（下稱本案陸籍快艇），自大陸地區水域駛入我國依據臺灣地區與大陸地區人民關係條例劃設之「禁止水域」。海巡隊巡防艇（下稱本案巡防艇）即命令本案陸籍快艇停船受檢，惟本案陸籍快艇卻加速逃逸，於逃逸過程中尚未出「禁止水域」即翻覆，該快

艇上 4 名陸籍男子經海巡隊救起送醫，其中 2 名男子（于○○、來○○，下稱 2 名死者）不幸死亡。

二、本件列為被告之對象

本件將本案巡防艇之艇長黃○○及駕駛蔡○○列為涉嫌過失致死罪之被告，係考量艇長為決策及下令者、駕駛為實際操船者。至於本案巡防艇上之其餘兩名海巡隊員則對船舶航行不具實際影響力，故未列為被告。

三、兩名死者均係溺水死亡

本件經檢察官會同法醫師及兩名死者之家屬相驗兩具遺體，並將兩具遺體均於 113 年 7 月 12 日送國立臺灣大學醫學院附設醫院進行電腦斷層掃描鑑定後，確認兩名死者均係生前落水後溺水死亡，且兩名死者之家屬對檢察官及法醫師認定死因為溺死均表示無意見。

四、本案海巡機關人員應得對本案陸籍快艇為登船檢查

1. 依據海岸巡防法第 4 條第 1 項、第 5 條、第 6 條第 1 項、第 2 項及臺灣地區與大陸地區人民關係條例第 29 條第 1 項、第 32 條等規定，大陸船舶未經許可進入臺灣地區限制或禁止水域，海巡機關人員得逕行

驅離或扣留其船舶、物品，留置其人員或為必要之防衛處置；海巡機關人員對於航行於禁止水域內之船舶認有違法之虞時，得命船舶停止航行；其抗不遵照者，得以武力令其配合，並得進行緊追、登臨。

2. 本案陸籍快艇外觀上並無船名，顯有違法。
3. 從本案巡防艇接獲通報、本案巡防艇廣播及開始追逐、到兩船發生接觸及碰撞、本案陸籍快艇翻覆等期間，本案陸籍快艇均處於金門地區之禁止水域內。
4. 本案陸籍快艇於發現本案巡防艇後，雖聽聞要求停船受檢之廣播，仍立即加速逃逸，其舉止顯有違法之虞。
5. 於113年1月5日至113年2月13日間，海巡隊多次接獲漁民陳情，指稱復國墩、北碇島海域有陸籍船舶駛入，且有漁網被偷走等犯罪發生。海巡機關人員自得將上述陳情資料，於執法過程中作為是否登船檢查之參考因素。
6. 綜上，本案陸籍快艇已違法進入禁止水域，且外觀

上因無船名而違法，復聽聞停船受檢之廣播反而有加速逃逸之異常舉動，自應認海巡機關人員依法得對其實施登船檢查。

五、並無充分證據可證明本案陸籍快艇翻覆係出於被告 2 人之過失

1. 依法實施登船檢查而發生之船舶接觸、碰撞，原則上應屬「法所容許之風險」：實務上因海面波浪不斷，船舶隨時處於晃動之狀態，並非如同陸地上一樣穩定不動，故縱使應受檢查船舶停船配合登船檢察，亦無法完全避免船舶接觸、碰撞之情形，何況是應受檢查船舶拒不配合時。從而，應認法律於容許海巡機關人員強制登船檢查之情形，已容許相當程度之船舶接觸、碰撞。且為避免發生「受檢查船舶停船配合時，可能被裁罰，甚而留置船舶、扣留人員及物品；拒不配合而逃逸者，反而不用被檢查，也沒有被留置船舶、扣留人員及物品之風險」的不合理現象，於違法船舶拒不配合時，顯然海巡機關人員仍得依法實施登船檢查。於此種情狀下，因海巡機關人員有必要以高速追逐、跳船登檢之方

式才能順利實施登檢，故依法實施登船檢查而可能發生之船舶接觸、碰撞，原則上應屬「法所容許之風險」，而不可歸責於合法執行職務之海巡機關人員；例外於實施強制力已逾越必要程度時，方應追究海巡機關人員之責任。

2. 被告 2 人實施強制力並未逾越必要程度：本案兩船固然確實發生接觸及碰撞，然經檢視本案陸籍快艇，可見船身雖有些許刮擦痕、左舷後側欄杆往船身內側彎曲、左舷及欄杆有數處小型破損，但未見船體有嚴重變形或大面積之損壞（詳後附之照片一、二），且本案巡防艇亦僅有些微撞擊痕跡，未見船體嚴重變形或明顯破損（詳後附之照片三、四）。且本件經送鑑定後，鑑定報告中專家委員亦指出：「1、依勘察報告資料，當事人報告、訪談筆錄、調查筆錄、現場查勘等顯示，翻覆之大陸無船名快艇，其左舷磨擦擠壓（碰撞）損壞之程度，尚無發現遭惡意重力損壞之積極跡證。2、CP-1051 艇，其右舷艙、右舷僅有磨擦、掉漆、兩船油漆交換之痕跡，尚無發現遭重力損壞之積極跡證。」等情，有

113 年 7 月 2 日由中華民國海洋及水下技術協會出具之 113 年大陸快艇翻覆鑑定採購案分析報告（下稱本案鑑定分析報告）1 份在卷可參。綜上，本案兩船之船身既均未嚴重受損，本案巡防艇顯無故意衝撞之行為，故應認被告 2 人實施強制力並未逾越必要之程度。

3. 「本案陸籍快艇不具適航性」可能為翻覆之原因：

證人即生還之陸籍人民王○○於詢問及偵訊時陳稱：本案陸籍快艇是「黑船」，不能報關、不能請牌下水等語。又證人即另一名生還之陸籍人民徐○○於詢問及偵訊時陳稱：本案陸籍快艇是死者于○○的，我不知道為何沒有船名、編號等語。且經送鑑定後，本案鑑定分析報告中專家委員亦指出：「1、大陸無船名快艇為無籍船舶，船體、結構、機器、設備、穩度、許可航行區域、使用目的等，未經適航性檢查合格及註冊發證，屬於不安全船舶。2、經檢視大陸無船名快艇艙板上艙口、人孔，無水密之裝備，傾斜時船艙容易浸水，加速『不穩定平衡』而翻覆。」等情。綜上，本案陸籍快艇顯然不具適

航性，其翻覆有可能出於本身未具備適航性。

4. 「本案陸籍快艇之駕駛未具備適當航行知識及經驗」可能為翻覆之原因：證人王○○於詢問及偵訊時陳稱：船長于○○大概於 113 年 1 月取得本案陸籍快艇，在這之前于○○不會開船、沒有開過船，也沒有駕駛船舶的執照，他真正的開船經驗是從 113 年 1 月買船到案發時，開船出海經驗不到 10 次等語。又證人徐○○於詢問及偵訊時陳稱：于○○才剛買船，還不太會開船等語。且本件經送鑑定後，本案鑑定分析報告中專家委員亦指出：「大陸無船名快艇駕駛及助手無航海人員證照，海上資歷淺，駕駛之適任能力不足」等情。綜上，本案陸籍快艇之駕駛于○○顯然無適當執照，其翻覆有可能出於駕駛未具備適當航行知識及經驗。

5. 「本案陸籍快艇之危險駕駛行為」可能為翻覆之原因：證人即本案巡防艇隊員許○○、被告黃○○、蔡○○於警詢及偵訊時均陳述：本案陸籍快艇突然右滿舵，大角度地右轉，兩船才會發生碰撞等語。又經調取案發時金門縣港務處雷達航跡影像圖、海

巡署雷達航跡影像圖，亦確認本案陸籍快艇確實有大角度右轉彎等情。綜上，本案陸籍快艇之危險駕駛行為是否才是其翻覆之原因，實非無疑。

6. 「本案陸籍快艇突然降速」係被告 2 人難以發現並即時因應之情況：本案陸籍快艇於碰撞前 6 秒，航速從 39.2 節降到 35.5 節，自降速至相撞的 6 秒間航速維持在 35.5 節，並未加速；本案陸籍快艇若未從 39.2 節降速到 35.5 節，以一節約等於 0.5 米/秒計算，減速至相撞的 6 秒間應可多向前行約 $(39.2 \text{ 節} - 35.5 \text{ 節}) / 2 * 6 \text{ 秒} = 11.1 \text{ 米}$ ，則碰撞應可避免；本案巡防艇在本案陸籍快艇降速至兩船碰撞之間僅有 6 秒反應時間，在此 6 秒間要求本案巡防艇執行操舵、倒俾之操船動作有事實困難，碰撞應無可避免；觀諸雷達回播數據顯示，海巡艇在碰撞前後，航向、航速無明顯變化，未有避撞應變作為，應屬正常反應等情，有本案鑑定分析報告「海巡艇與陸船船舶行為分析總表」、「海巡艇與陸船航向分析比較表」、「海巡艇與陸船船速比較表」各 1 份、金門縣港務處 113 年 5 月 22 日金港航字第 1130003353

號函所附雷達航跡圖回放影像光碟 1 片、海巡署雷達航跡回放影像光碟 1 片等在卷可稽。從而，本案陸籍快艇之降速行為既非客觀上所得預料，被告 2 人係因可供反應之時間過短而無從避免危害發生，則本案自難歸責於被告 2 人。

7. 依現有證據無法確認本案陸籍快艇係因被告 2 人行為而翻覆：證人即本案陸籍快艇上之王○○、徐○○均未有「翻覆是出於碰撞」之見聞，證人即本案巡防艇上之許○○、林○○則分別因注重維持己身安穩、在船艙內而未能見聞翻覆之詳細過程，且審酌證人王○○、徐○○顯然並無袒護被告 2 人動機，則是否可認定本案係兩船碰撞後立即翻覆，實屬有疑。況本件已確認案發時本案巡防艇上之錄影機及人員手機均未錄到本件案發過程，復經調閱相關紀錄確認本案巡防艇人員並未借用微型攝影機（密錄器），而查無案發過程之錄影，實難確認本案陸籍快艇翻覆係因被告 2 人之登檢行為所致。
8. 本案執法標準與海巡機關人員過往運作標準並無明顯差異：參照卷附海巡署「常用勤務執行標準作業

程序彙編」資料 1 份，海巡機關人員對於無船名、拒絕停船受檢或從事漁撈者，本得為扣留船舶、物品及留置人員之處分。又依卷附海巡隊勤務指揮中心電話紀錄、值日室電話紀錄、檢查紀錄表統計清冊、海巡署艦隊分署檢查紀錄表等資料，亦顯現海巡機關人員過往曾多次登船檢查，甚至扣留船舶、物品及留置人員。參照證人即海巡隊人員廖○○、洪○○、張○○、章○○、張XX、賴○○等多位證人之證述，海巡機關人員過往即有多次在禁止水域內依法執行登檢，甚至扣留船舶之紀錄，則被告 2 人在本案此等情況中打算登船檢查，其執法標準與海巡機關人員過往運作標準並無明顯差異，難為不利被告 2 人之認定。

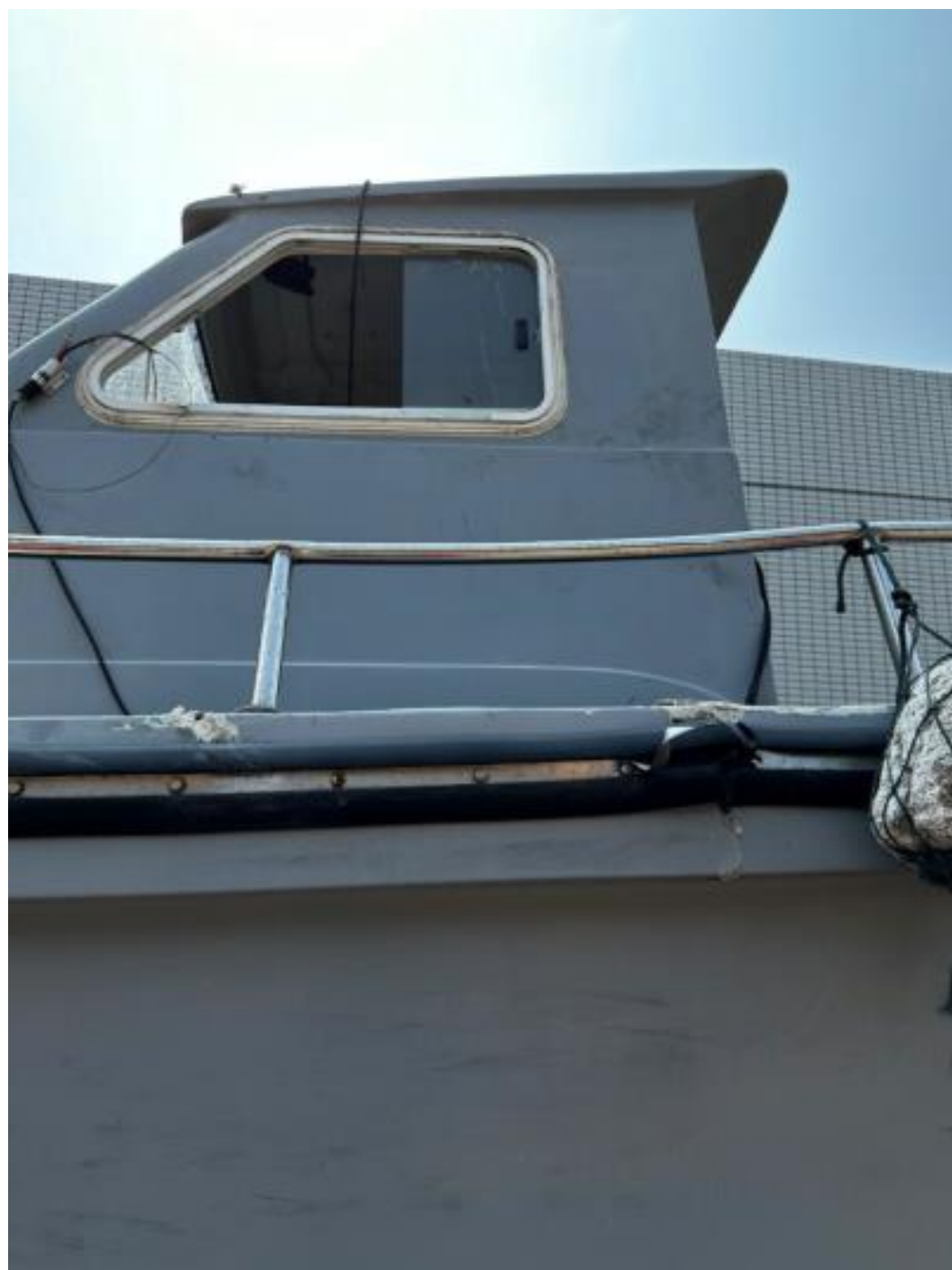
9. 案發當時附近作業漁民未目睹案發過程：依據雷達影像資料，發現案發時有「隆基號」、「金祥利 88 號」等兩艘漁船在附近海域作業。然依照「隆基號」船長蘇○○、船員林○○、船員張○○及「金祥利 88 號」之駕駛黃○○、船員黃XX、船員張○○等人之證述，均未發現被告 2 人有何過失行為。

六、綜上所述，本案被告 2 人依海巡署相關執法規範實施強制力並未逾越必要程度，且不能確認「兩船碰撞」是否即為本案陸籍快艇翻覆之原因，故並無充分證據可證明本案陸籍快艇翻覆係出於被告 2 人之過失，根據「罪證有疑，利於被告」之證據法則，即不得遽為不利被告 2 人之認定，本案既查無充分證據可認被告 2 人有何過失行為，故本署檢察官依法為不起訴之處分。

相關照片



照片一：陸籍快艇雖有碰撞痕跡，但未見船體有嚴重變形或大面積之損壞。



照片二：陸籍快艇左船舷破裂處與疑似碰觸點，但未見船體有嚴重變形或大面積之損壞。



照片三：本案巡防艇僅有些微碰撞痕跡。



照片四：本案巡防艇疑似碰觸點。