



# 臺灣屏東地方法院檢察署

## 新聞稿

發稿日期：105 年 12 月 23 日

聯絡人：主任檢察官陳韻如

聯絡電話：(08)7535211 轉 5200 編號：105122301

### 屏檢偵辦國防部戰車墜溪案偵查終結

#### 一、偵結情形

本署檢察官偵辦民國 105 年 8 月 16 日國防部陸軍第八軍團裝甲第 546 旅戰車第 2 營第 3 連戰車墜溪，致戰車內人員 4 死乙案。案經檢察官指揮警、憲偵辦，於 105 年 12 月 23 日偵查終結，認戰車駕駛即被告楊○霖就本案戰車墜溪乙案涉有過失，涉犯刑法第 276 條第 2 項業務過失致死罪嫌，依法提起公訴。

#### 二、偵查作為概述

案發後，即由本署檢察長林錦村召集主任檢察官楊婉莉、林俊傑、許嘉龍、邱文中、陳韻如開會研商，嗣決定由主任檢察官林俊傑、蔡佩容、檢察官李仲仁及檢察事務官王陳龍等組成專案小組，指揮屏東憲兵隊、屏東縣政府警察局鑑識科、刑事警察大隊、交通隊、恆春分局等單位進行偵辦，以查明事發經過及原因。全案經訊詢問 91 人次、5 次鑑定，另勘查案發現場、救援過程、就事故戰車實行動、靜態測試且拆解詳驗、重建模擬事發過程等勘驗作為共計 17 次，並進行扣押、函查等多項偵查作為，歷時約 4 月，於 105 年 12 月 23 日偵查終結。

#### 三、認定事實

楊○霖為大學機械科系畢業，且經戰車駕駛訓練合格，受指派駕駛 CM11（勇虎）型戰車參與屏東縣恆春鎮「三軍聯訓基地」之「聯勇操演」中 5 號戰車之演訓任務，並分別由吳○瑋、陳○坤、陳○逸、張○偉擔任同車之車長、安全士官、射手及裝填手。105 年 8 月 16

日上午 10 時 30 分許參與實彈預演任務結束後，楊○霖駕駛 5 號戰車搭載吳○璋 4 人自屏東縣恆春鎮網紗溪橋前之斜坡坡頂以低速檔（最高時速 16 公里）由北往南順坡而下，楊○霖行駛至該斜坡坡底時，因考量恐碰撞停在網紗溪橋上之 4 號戰車後方，旋即將戰車已往左行進方向拉回。

楊○霖因駕駛戰車行經案發地點已超過 10 次，對案發地形及路線甚為熟悉，本應注意依陸軍戰車駕駛訓練教範（國防部陸軍司令部印頒，103 年 11 月 13 日，第二版），進行彎路駕駛時須瞭解路幅、路況、與交通狀況，判斷道路彎度之曲度半徑，以掌握轉向正確位置與時機，及戰車轉向進入橫向車道時，車身應與道路方向平行，於行駛過長橋時，應靠車道中央行駛，復應注意戰車轉向幅度與油門動力大小有關，作轉時不應同時踩踏煞車致箝制油門動力，及應注意車前狀況，並隨時採取必要安全措施，如未依陸軍戰車駕駛訓練教範規定掌握轉向位置與時機，使 5 號戰車已超過可順利左轉之位置，應注意將戰車倒退重新修正轉向位置，不應率然在橋邊轉彎或原地轉向，以免造成翻落橋下的危險，且依當時情形並無不能注意之情事。

楊○霖本應倒車重新修正左轉角度 30 度方能與橋面平行，竟再踩踏油門往左偏轉欲進入網紗溪橋，又因踩踏油門左轉同時兼踩煞車，致箝制原本油門左轉之力道，造成左轉角度不足，僅以約往左偏轉 9 度進入網紗溪橋，致戰車右側履帶前端輾壓到橋面上西側第 4 座護欄，又因網紗溪橋面上護欄高度較低矮（每座護欄高約 0.12 至 0.15 公尺），使楊○霖駕駛戰車輾壓到護欄時，未能及時察覺，進而越過第 4 座護欄，接續輾壓到第 5 座護欄，同時戰車之右前端因而陷落在網紗溪橋外，此時楊○霖未立即將戰車倒退駛離護欄，卻錯誤選擇將檔位打入空檔（N 檔），採取踩踏油門往左原地轉向之方式，造成戰車右側履帶全部輾壓在網紗溪橋西側第 3、4、5 座護欄上，因戰車仍持續往左原地轉向，戰車右後方持續往外偏移，戰車右後履帶因而下傾，戰車

之右前車頭部分因右側履帶陷落而無法駛上橋面，最後戰車重心因位移至橋外，致戰車往右翻落網紗溪。

5號戰車翻覆後，楊○霖從駕駛座艙口逃出而幸免於難。然戰車砲塔座艙頂門開口抵住網紗溪底，致使砲塔座艙內之吳○瑋、陳○坤、陳○逸、張○偉無法逃生。經在場軍方人員於同日11時20分許，陸續將陳○坤、陳○逸、張○偉、吳○瑋緊急從砲塔座艙內救出，陳○坤、張○偉、陳○逸分因神經性休克及溺水窒息而死亡，吳○瑋經就醫延至同年月19日因缺氧性腦病變、多重器官衰竭死亡。

#### 四、得心證之理由：

本案綜合相關證人證詞、鑑定報告、函詢資料、本署檢察官多次勘驗、現場模擬及測試之結果，認定如下：

##### (一) 本件戰車翻覆排除煞車及其他機械故障因素：

- 1、肇事戰車於事前檢查項目均合格，無停用缺失。
- 2、肇事戰車於當日演訓過程均正常，進行3次射擊訓練，過程中有加速前行，到指定地點後減慢速度煞車停止，再進行定點射擊，均順利完成。
- 3、經本署委託鑑定單位台灣區汽車修理工業同業公會於105年8月21日以動態測試變速箱、煞車及履帶運轉等系統，鑑定結果認無明顯異常足以導致戰車翻覆之故障情形。
- 4、本署檢察官於105年11月15日會同鑑定單位再度鑑定，並拆解肇事戰車，進行肇事戰車實車動、靜態測試，鑑定結果認戰車所屬相關機械組件作用情形，無明顯異常，可排除機械故障所造成事故之因果關係。
- 5、本署檢察官於105年10月24日、同年11月17日，兩度進行煞車系統壓力測試及勘驗，拆卸肇事戰車之砲塔、引擎、油箱以檢查煞車管線，均乾燥無滲漏，接續拆解並測試變速箱左右煞車分泵，經測試左右兩側煞車分泵功能正常，無足以造成影

響煞車功能之滲油情形。

- 6、本署檢察官於 11 月 18 日現場勘驗測試該款戰車煞車壓力高低對於斜坡煞車之影響，顯示在煞車壓力僅剩 200PSI 時，仍有煞車作用。
- 7、依目擊證人證述，肇事戰車在進入橋面輾壓護欄後，履帶仍持續作動，戰車持續左轉，最後戰車與護欄平行，右半邊騰空在橋面而翻覆橋下。

(二) 被告就本件戰車翻覆事故涉有疏失：

- 1、調閱氣象觀測站之逐時氣象資料，案發前、中，雨勢非大，僅微量降水，甚至無降水，依當時天候等情形，被告並無不能注意之情況。
- 2、被告未注意進行彎路駕駛時須瞭解路幅、路況與交通狀況，判斷道路彎度之曲度半徑，以掌握轉向正確位置與時機，於超越原可左轉之角度後，未掌握轉向時機，致延滯轉彎。
- 3、被告未注意行駛過長橋時，應靠車道中央行駛，並未先倒車重新修正轉向位置。
- 4、被告未注意轉向幅度與油門動力大小有關，於作轉時不應踩踏煞車致箝制油門動力，且未注意重新修正左轉角度 30 度，以與橋面道路平行。竟於左轉時兼踩油門及煞車，箝制油門左轉力道，造成左轉角度僅 9 度，戰車右側前端輾壓到橋邊護欄。
- 5、被告未注意車前狀況，並隨時採取必要安全措施，致戰車輾壓到護欄時，未能將戰車倒退駛離。
- 6、被告如未依戰車駕駛教範靠車道中央行駛，而如駛近橋邊時，應將戰車倒退以防掉落橋下，被告竟未倒退而貿然在橋邊原地轉向，導致重心不穩而翻覆。

## 五、所犯法條

核被告所為，係犯刑法第 276 條第 2 項業務過失致死罪嫌。

## 六、求處適當之刑

承辦檢察官審酌本案被告並無前科，素行良好；被告大學畢業後，響應政府募兵政策，自願入伍從事具有高危險性之戰車駕駛工作；案發當時又適逢演訓期間，參與預演任務，被告當時身心壓力確實遠勝於一般交通事故之車輛駕駛人；且被告原本預想駕駛5號戰車下坡時，前方戰車均已過橋準備上坡，惟前方適有戰車停在橋面上而未繼續前進，被告遇此情形，因而未能採取正確應變措施，造成戰車在操作失誤下翻覆墜溪，實非被告所願；又被告與被害人陳○坤、張○偉、陳○逸、吳○瑋等人為同袍弟兄，彼此間朝夕相處已具有一定情誼，案發伊始被告甫獲救治，仍即關心詢問同車弟兄之安危，嗣後被告得知同車弟兄均意外罹難，一度因精神壓力過度，產生急性壓力癥狀而就醫，顯見本案事發經過對於被告身心已造成甚大煎熬；然考量被告犯後未能坦認犯行，及尚未與被害人家屬達成和解等情，建請法院依法量處適當之刑。