



臺灣宜蘭地方法院新聞稿

發稿日期：110年10月18日

發稿單位：刑事庭

連絡人：庭長 黃永勝

連絡電話：03-9252001#1102 編號：110-013

臺灣宜蘭地方法院108年度矚訴字第1號被告尤○仲、 柳○煌、吳○欽過失致死案件新聞稿

本院108年矚訴字第1號尤○仲等人過失致死案件，於民國110年10月18日判決，簡要說明如下：

壹、判決主文：

尤○仲犯過失致人於死罪，處有期徒刑肆年陸月。

柳○煌、吳○欽均無罪。

柳○煌、吳○欽其餘被訴業務過失重傷害及業務過失傷害（如附表四所示）部分均公訴不受理。

貳、尤○仲部分：

一、事實摘要

（一）尤○仲係交通部臺灣鐵路管理局（下稱：臺鐵局）之司機員，普悠瑪自強號列車（編組TEMU2007+TEMU2008，即本案事故列車）於民國107年10月21日在台鐵台北機務段之樹林調車場期間，已發生第1、8車主風泵（即空

壓機)強制停止之故障並持續存在，接班之尤0仲於107年10月21日於14:49:00許，以車次編號6432車次普悠瑪自強號自樹林站出發，因列車第1、8車之主風泵性能不佳，多次發生總風缸(空壓機壓縮輸出之高壓空氣係送至總風缸儲存，Main Reservoir)壓力不足，故而自動切斷動力造成抑制列車加速之情形，導致列車走走停停。

(二)尤0仲誤判列車動力切斷係因ATP系統(即列車自動防護系統)故障所致，在大溪站前約1.8公里處，違反台鐵局ATP無故障或應停用之情形不得關閉ATP系統之規定，擅自關閉ATP系統，且尤0仲關閉ATP系統後，列車隨即又發生動力自動切斷之情形，當可確認列車動力問題並非ATP系統所致，仍未依規定重新啟用ATP系統，之後於16:34:49至16:37:50停靠宜蘭站、16:43:41至16:44:51停靠羅東站時，亦均未依規定重新開啟回復ATP自動防護系統之功能。

(三)尤0仲駕駛列車嗣於16:44:52自羅東站出發，其明知ATP系統係司機員駕駛列車之輔助設備，ATP系統關閉時，司機員猶應提高注意力，留意行車沿線之號誌、號訊及標誌，並遵守行車速限，然列車自羅東站發車進入直線路

段，尤 0 仲將電門把手拉至 140 段位繼續保持，列車車速自 16:46:58 起已達 140 公里/時，其後列車維持約 139-142 公里/時之速度超速前行，同時在列車行駛期間，尤 0 仲仍持續與機車調度員、檢查員通聯討論斷路器復位跳開等問題，疏未注意列車於 16:49:20 通過設於新馬站彎道前 163 公尺處（里程 K88+910 路段）速限 85 公里之速限標誌（普悠瑪號適用之車速應低於 75 公里/時），致未啟動任何降低列車行駛速度之措施，遂以遠超過速限 75 公里/時之約 140 公里/時之速度高速駛入新馬站前曲線半徑 306 公尺彎道路段（里程 K89+073 至 K89+534），旋於 16:49:27 里程約 K89+251 處，以車速約 140 公里/時，在新馬站前出軌、翻覆，列車之第 8 車車廂車頭牽連其後 7 節車廂全數出軌、其中第 8、7、3、5 車等 4 節車廂出軌後翻覆，造成 18 名乘客因此死亡、6 名乘客則因此受有重傷害、110 名乘客受有普通傷害。

二、判決理由摘要

- (一)被告尤 0 仲誤判列車之 ATP 系統故障，於 16:17:55 列車在八堵站起 43 公里處（即大溪站前約 1.8 公里處，里程 K43+000），關閉 ATP 後，直至列車翻覆，均未重啟回復 ATP 系統功能之事實，為被告尤 0 仲所坦認，並經判讀

TCMS（列車控制與監控系統）紀錄資料確認無訛。

(二)依據檢察官於107年11月2日在宜蘭地檢署數位採證室勘驗事故列車之行車速率表、TCMS紀錄，參以107年10月21日16:49:20事故列車進入新馬站之監視器畫面、事故列車行車紀錄影像（列車前方及列車後方）畫面等證據，足認事故列車確因超速駛入彎道，旋於新馬站前出軌翻覆。另本案經國家運輸安全委員會利用事故列車內持續記錄車速之「列車控制系統TCMS」、「傾斜控制系統TC/MC」、「列車自動防護系統ATP」等3種紀錄器設備，以車速紀錄套疊之方式確認車速；逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心，則依據本案事故車輛行車紀錄器，以影像分格之技術取出最接近事故時之畫面，以車頭、車尾分別通行目標物之時間佐以行駛距離演算事故列車之速度；鑑定結果均確認被告尤0仲在事故發生時之車速超過140公里，並已超過傾覆之臨界速度，而造成列車翻覆。

(三)被告尤0仲誤以為ATP系統故障，自行將ATP系統關閉，使事故列車失去ATP系統之自動防護控制車速之功能，又疏未注意限制速度，以約140公里之時速超速行駛，導致列車進入彎道後隨即出軌翻覆，造成18名乘客因此

死亡、6名乘客則因此受有重傷害、110名乘客受有普通傷害，被告尤○仲超速行駛之過失與本案事故列車發生多人死傷之結果，具有相當因果關係，被告過失犯行，堪以認定。

(四)量刑說明

被告為臺灣鐵路管理局之司機員，於從事鐵路駕駛業務時，應負高度之注意程度，以避免高乘載交通運輸工具搭乘旅客之生命、身體及財產遭遇不可預測之危險，竟因前述嚴重疏失，造成18位被害人死亡，共116位被害人受有(重)傷害(另有傷者未提出告訴)。往生被害人家屬遭受家庭成員驟然離世，椎心之痛與遺憾永難平復與彌補，受傷之被害人則承受身心痛苦與折磨，被告犯罪所生之損害實屬重大，又犯後否認犯行，未見悔意，犯後態度不佳，兼衡被告尤○仲之智識程度、家庭生活、品行素行等一切情狀，量處有期徒刑4年6月。

參、柳○煌、吳○欽部分

一、理由摘要

(一)公訴意旨起訴被告柳○煌(時任臺鐵局機務處副處長)疏未將「ATP遠端監視系統」列入檢驗測試程序，致普悠瑪電聯車(包括本案事故列車)於檢驗測試程序中，未

察知「ATP 遠端監視系統」未作動即投入營運，而有過失，然被告柳 0 煌雖主持「傾斜式電聯車 136 輛購案」技術資料總檢討會議，其既已依照規定召集相關技術人員進行審查會議審查，復經認證公司認證程序無誤，惟因製造商住友公司、日車公司所提供之文件有疏漏，而未將「ATP 遠端監視系統」列入檢查、測試項目，尚難逕認為被告柳 0 煌之過失。

(二)公訴意旨起訴被告吳 0 欽(時任臺鐵局綜合調度所所長)

自普悠瑪電聯車自檢驗與驗收，迄投入營運以來，均疏未察知「ATP 遠端監視系統」未作動，而有過失，然被告吳 0 欽於普悠瑪電聯車採購案所負責之部分，僅係於列車試運轉階段負責調配車輛行車調度，並未參與「整備測試」，自難認其有未察知 ATP 遠端監視系統未作動之過失。

(三)「ATP 系統」為列車之自動防護之輔助駕駛設備，而「ATP 遠端監視系統」屬行車調度無線電話系統，其功能是在有司機員關閉 ATP 系統時，通知綜合調度所方式之一，應屬通訊系統設備，尚不可將「ATP 遠端監視系統」之功能與輔助駕駛之列車自動防護系統「ATP 系統」等同視之或混為一談，從而，被告尤 0 仲關閉「ATP 系統」，確實

造成列車失去自動強制列車減速及煞車等防護功能，是以，本案列車係因司機恣意關閉 ATP 系統，復超速行駛，嚴重違反列車運轉之操作程序，致列車出軌翻覆、乘客死傷之結果，此與柳 0 煌、吳 0 欽之行為，顯無相當因果關係存在。綜上，自難認被告柳 0 煌、吳 0 欽需負本件公訴意旨所述之過失致人於死等罪之責。

肆、合議庭成員：審判長鄭貽馨、陪席法官游欣怡、受命法官楊心希。