

定，臺灣臺北地方法院檢察署（下稱臺北地檢署）於接獲判決確定通知當日即完成分案，並於 3 月 29 日依「入出國及移民法」第 6 條第 1 項第 1 款函請內政部移民署管制羅君出境，同時聯繫臺北市調查處、新北市調查處及新北市政府警察局新店分局等，針對羅君行蹤及相關情資加強查訪及蒐集，確保執行程序；其間除調閱羅君相關住居所及桃園國際機場周邊監視器畫面過濾，並同時調閱其親近幹部之電話通聯紀錄，調查可能藏匿處所外，新店分局亦多次前往羅家查訪，惟均無所獲。臺北地檢署於同年 3 月 30 日訂定執行日期（同年 4 月 24 日上午 10 時），並發出執行通知，惟羅君並未到場，執行檢察官隨即於 4 月 24 日簽發拘票共 22 張，命警前往拘提；同年 4 月 25 日上午執行拘提期間屆滿，因仍未拘獲，遂認定其已逃匿，故於同日下午依法發布通緝，並登載於內政部警政署「查捕逃犯系統」，由各警察機關加強查緝。內政部警政署將持續要求轄區警察機關加強蒐報相關情資，依據兩岸共同打擊犯罪合作機制，提供大陸公安單位加強協緝，儘速遣返歸案。

- 二、按「刑事訴訟法」第 469 條明定，受死刑、徒刑或拘役之諭知，而未經羈押者，檢察官於執行時，應傳喚之；傳喚不到者，應行拘提。前項受刑人得依第 76 條第 1 款及第 2 款之規定，逕行拘提，及依第 84 條規定通緝之。是依該法之規定，賦予檢察官刑罰執行前之強制處分權僅能先依法傳喚，傳喚不到者，始能拘提；抑或有同法第 76 條第 1 款無一定之住所或居所者、及第 2 款逃亡或有事實足認為有逃亡之虞者所規定之情形，方能逕行拘提，拘提不到時依法通緝，並無其他強制處分權可供行使。
- 三、鑑於受判決人於執行前之觀察及動態掌握，實為監控人民之行動，涉及其自由及隱私權，受判決人既未開始執行，對於判決未訂之事項，其基本權利之保障不應有所差別，若欲予以規範限制，應符合法律保留原則，惟該項執行經檢視現行規範並無法源依據。又目前監控之作為係依據法務部訂定之「防範刑事案件被告逃匿聯繫作業要點」規定，就被監控人無隱私或秘密合理期待之行為，進行動態掌握，然「隱私或秘密合理期待」內涵難以明確定義，且受監控人拒絕接受脫離跟監時，司法警察亦無從進行任何強制作為，故目前檢察機關就確保受刑人執行部分，僅得就不侵犯人權之「無隱私或秘密合理期待之行為或生活情形，進行必要之動態掌握」。本案臺北地檢署及各相關司法警察機關對於羅君之監控與執行，已在現行法律層面許可之範圍內盡最大努力，目前尚查無相關執行人員有任何失職之處。
- 四、針對防止重要罪犯判刑確定後逃匿問題，本年 5 月 16 日司法院會銜行政院將「刑事訴訟法」第 456 條、第 469 條修正草案函請貴院審議。上開修正草案增訂裁判確定後，檢察官於必要時，得於裁判法院送達卷宗前執行，以及增訂經判決諭知死刑、無期徒刑或 2 年以上有期徒刑確定者，檢察官得逕行拘提，並得限制出境或限制出海之規定。至「通訊保障及監察法」方面，法務部將研議於該法中納入對經法院判處一定刑期確定者，得對其進行通訊監察之可行性。

（一六四）行政院函送吳委員秉叡就雪山隧道事故處理等相關問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 5 月 28 日院臺專字第 1010032738 號)

(立法院函 編號：8-1-12-898)

吳委員對雪山隧道事故處理等相關問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、本部高速公路局（以下簡稱高公局）業於 101 年 5 月 16 日，邀集專家學者及相關單位召開專家學者座談會討論，期經由意見交流及討論，作為雪山隧道管理規範之參考。高公局正綜整與會者意見，研擬建議方案循行政程序辦理。至提高隧道內景觀變化方面，高公局已持續增加隧道牆面彩繪塗裝路段，以改善環境單調問題。
- 二、用路人行駛雪山隧道遇有火災狀況逃生時，因採順向排煙，人員應立即往逆行車方向逃生，以遠離黑煙，也可經由逃生指示標誌，迅速進入人行或車行連絡隧道內待援，利用連絡隧道緊急電話與行控中心聯繫，並聽其指揮。有關隧道內設備損壞，民眾無法得知逃生方向問題，高公局業持續透過各種管道加強宣導。大客車部分，更將宣導單請公會及業者分送每位駕駛，及要求每輛通過雪山隧道之大客車播放宣導短片，司機並應協助及引導乘客疏散。本次事故大部分民眾透過導引或自行採逆行車方向逃生並於橫坑等待救援，可見平時雪山隧道行車安全宣導已發揮效果。惟仍有部分用路人逃生方向錯誤致遭濃煙嗆傷，為加強用路人辨識逃生指示標誌，高公局將再檢討相關設置宣導用路人逃生方式。
- 三、排煙部分：
  - (一)查雪山隧道通風、排煙設施係參考隧道形式、空氣品質標準、車流量、車輛排煙資料、車速、緊急狀況及隧道坡度等資料為分析條件，設計條件係依據國際道路協會（PIARC）建議規範，經參酌各國公路隧道設施研究比較後，依其研究成果及「公路隧道安全設施準則」設置，其運轉模式分正常運轉、塞車運轉、緊急運轉、停電運轉及維修運轉等，依各種模式自動啟動適當之風機模式，以利人員逃生及執行緊急救援措施。另隧道內車行及人行連絡道及導坑之通風設施，所需之空氣係由洞口機房之送風機，經由導坑及隧道底部之管線廊道供應，並與主隧道通風系統分開獨立送風；避難聯絡道內持續不斷有空氣供應並使之保持正壓，事故時隧道內產生的煙不致滲入避難連絡道內。
  - (二)本次事故發現有煙滲入部分，研判應肇因於用路人未依指示採逆行車方向逃生，且於煙進入連絡隧道後，未能立即關閉逃生門，導致煙進入，未來，將加強宣導用路人應變方式，並針對此次事件之經驗，再檢視各項設備（逃生門密閉狀況、自動關閉、送風系統等），確認完善運作。
- 四、有關民眾疏散計畫、現場狀況掌握、緊急指揮架構等問題：行政院核定之雪山隧道「國道 5 號雪山隧道公路事故暨整體防救災應變計畫」，已提供一適當應變作為的處置模式，本次事件即依據該應變計畫之標準作業程序執行。為防範類似事件再次發生，除全面檢視隧道設施外，更參攷此次事故相關檢討報告，持續對長隧道安全議題進行檢討分析，納入設置及改善作為。

(一六五) 行政院函送黃委員昭順就健全長期照護制度問題所提質詢之書