

- 三、政府總期待兩岸經貿關係和解，將可充分化解其他國家對與我洽簽 FTA，加入「跨太平洋夥伴協定」(TPP)或東協加六機制的憂慮。政府雖不斷重申 FTA 的純經貿功能，不具有政治意涵。然而事實發展顯示，除美國等極少數國家外，大陸的反應及態度，仍然是左右我國能否加入區域整合的核心關鍵。雖然兩岸服務貿易協議已經觸及了部分的「深水區」，但相較於「兩岸共同參與區域整合」的期許，兩岸服務及貨品貿易協商畢竟沒有牽扯到其他國家或國際組織，除了談判攻防外，尚未涉及敏感的國際空間問題，因此共同參與區域整合，才會是真正的舉步維艱之時。
- 四、政府非常努力積極力求突破 FTA 障礙，降低韓國威脅，但台灣接下來能否繼續維持 FTA 洽簽動力，很大一部分取決於大陸的立場。然而若所謂「適當方式和可行途徑」，是採香港模式，甚至必須透過協商才能取得共識，在台灣內部幾乎不可能取得支持；堅持此一立場，使台灣的 FTA 後繼無力，反而會將兩岸推向曲折的小徑。現階段台灣加入區域整合的時間壓力已經很大，兩岸取得共識已經稱不上「適時」，本席期待政府在協商談判中應更重視「務實」原則，形成兩岸均可接受的可行途徑，此非但關係到台灣的經貿發展，更是直接影響兩岸關係的重要一步。

(三十四) 本院黃委員昭順，針對 1996 年空軍總部營區女童命案，日前高等法院宣判嫌犯許榮洲無罪，理由是罪證不足，特表芻議。該案重啟偵查早已時過境遷，僅憑當時本極有限的客觀證據追訴，當然捉襟見肘，難以說服法院。本席要質疑的是，國防部都承認當年刑事鑑定的結果，血印與江國慶及許榮洲的指紋皆不相符；如果此言有據，檢方何以還要起訴許榮洲？許案判決無罪的教訓是，唯有根據嚴謹蒐證取得的客觀證據，才是能將真凶繩之以法的依靠。此外，本席亦必須指出，現行檢察官的考績與升遷，在相當程度上取決於辦理重大案件，而且重要的指標是「起訴與否」？這是否也是造成濫起訴重要原因？如不必就無理由的起訴或上訴負擔內部責任，檢察官當然會寧可碰運氣也不必考慮理由明顯不足的起訴或上訴有何後果，如此不是既浪費國家司法資源，也折磨被告！更大的遺憾則像江國慶案或許榮洲案一樣，可能冤枉了無辜，卻沒有辦法找到真正的罪犯繩之以法，還社會公道！鑑此，如何從行政考評的制度調整全面整體檢討，有效建立檢警調體系養成科學辦案習慣的制度誘因，才是避免濫訴解決問題的不二法門，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、17 年前謝姓女童在空軍作戰司令部遭性侵命案，軍方冤殺江國慶後，其後被檢方認為「真凶」的許榮洲昨天二審改判無罪。全案陷入今天無頭公案的地步，不能不說是當年草率辦案所致。殺人是何等的重罪，尤其姦殺一位 5 歲女童，更是何等的殘酷、冷血。也正因為是極重的罪，辦案尤須謹慎，稍一疏忽，便可能冤錯，使真凶逍遙法外。可嘆的是，當初軍方為求迅速破案，只重績效的草率辦案，不僅害死年輕士兵，也錯失偵查良機；俟十多年後證實江國慶遭冤殺，再回頭重啟調查，要從殘破的跡證中尋獲真凶談何容易？
- 二、要還原案發事實，首重細密的偵查，當初軍檢一味求快，辦案走岔了路，就像「蝴蝶效應」，初始條件下的微小變化，卻能帶動長期巨大的連鎖反應，想再回頭，已是事倍功半。而真正答案，可能永遠只在風中。此次檢方起訴許榮洲，是連最關鍵的證據，即沾有女童血跡與嫌犯指紋的犯罪現場木條都已無蹤，也缺乏指紋鑑定報告。法院合議庭特別指出，無法採信事後使用推論做為鑑定方法，認定血跡掌紋與被告相符，加上被告又有智能方面的問題，所為之自白相互矛盾過多，難以採信，因證據不足判決無罪。
- 三、許案判決無罪的教訓是科學辦案，根據嚴謹搜證取得的客觀證據，才是最後能將真凶繩之以法的依靠。法務部必須在政策心態上調整，才能真正扭轉過去不依靠客觀證據辦案的錯誤習性，更不能只以要求起訴為能事，必須改弦易轍才能徹底改變積習，提高起訴的定罪率。
- 四、現有制度檢察官的考績與升遷，在相當程度上取決於辦理重大案件，而且重要的指標是起訴與否。問題就出在這裡，檢察官起訴有無道理，都受到肯定；不起訴即使有道理也不能得到相同的評價。就拿許案來看，假如最後是無罪確定，且不去說國家要不要提供冤獄賠償，但問原來起訴及上訴的辦案人員，會被追究內部行政責任或受到一定的檢討嗎？恐怕答案是否定的！那如此又怎能確保檢方會用不起訴的方法來督促警調人員依照科學方法以及客觀證據辦案呢？又怎麼防止同樣的情況於未來又再發生呢？在內部考績升遷制度上，若未納入無理由的起訴或上訴應受負面之考評乃至應該負擔行政責任的辦法，期待刑事訴訟、特別是重大刑案將會普遍提升科學辦案的品質，恐怕會是緣木求魚。

(三十五) 本院黃委員昭順，針對日前台灣高鐵無預警宣布全線停駛，延宕 5 個小時才恢復正常發車，籲請政府有關單位重視。102 年 4 月 25 日清晨高鐵台中到彰化間發現號誌訊號異常狀況，直至 11：30 分才恢復全線正常通車。高鐵通車 6 年，現已肩負台灣西部主要的大眾運輸責任。高鐵此次全面停駛，據悉實非必要。狀況發生時為凌晨 5：04 分，距發車仍有一個半小時，但相關單位竟然捨重新開機不用，試圖找出訊號異常原因並修復，致全線停駛。爰此，本席要求有關單位需即刻