

臺灣臺北地方法院刑事判決

111年度金重訴字第14號

公 訴 人 臺灣臺北地方檢察署檢察官
被 告 郭自行

選任辯護人 莫詒文律師
張智婷律師
張靜怡律師

被 告 黃春發

選任辯護人 吳至格律師
陳奎霖律師

上列被告因偽造文書等案件，經檢察官提起公訴（107年度偵字第15286號、109年度偵字第15313號），本院判決如下：

主 文

郭自行犯附表A所示之罪，各處如附表A「主刑」欄所示之刑，應執行有期徒刑伍年陸月。附表A「沒收」欄所示犯罪所得沒收之，於全部或一部不能沒收或不宜執行沒收時，追徵其價額；附表A「沒收」欄所示署押，均沒收。

黃春發無罪。

事 實

壹、背景事實：

一、郭自行於民國85年8月5日起至91年8月6日止、自97年6月29日起至100年7月1日止，受德安投資股份有限公司（下稱德安投資公司）指派擔任德安航空股份有限公司（下稱德安航空）法人董事，並擔任董事長，又於100年8月1日受德安信股份有限公司（下稱德安信公司）指派擔任德安航空法人董事，並擔任董事長，後於101年6月25日以個人名義擔任德安航空董事長；且其於85年起擔任德安航空副總經理，自97年6月29日起擔任總經理，實際綜理德安航空營運事務，為受

01 委託執行業務之人。郭自行並為創意工程有限公司（原名新
02 創藝工程有限公司，後更名為創意工程有限公司，下稱創意
03 工程公司）登記暨實際負責人。另其於附表一所示時間，分
04 別登記持有附表一之一至一之四所示ROC Advance Limited
05 （下稱RAL公司）、Union Bright Investment Limited（下
06 稱UBI公司）、Skyline AerospaceCo.,Ltd（登記地為美國
07 德拉瓦州，註冊號碼為0000000，下稱美國SAL公司）、Skyl
08 ine AerospaceCo.,Ltd（登記地為萬那杜共和國，註冊號碼
09 為18648，下稱萬那杜SAL公司，與美國SAL公司合稱SAL公
10 司）等公司股權，且於附表一之一至一之四所示時間擔任各
11 該公司登記董事，並於UBI公司、美國SAL公司、萬那杜SAL
12 公司設立登記時起，即為該等公司實際負責人。

13 二、為強化偏遠地區之航空可及性，同時補貼補償因航線營運規
14 模小、載客量低而導致之虧損，並確保交通網絡完整性，依
15 87年2月4日訂定之大眾運輸補貼辦法（於95年9月25日廢
16 止）及95年5月12日訂定之大眾運輸事業補貼辦法規定，交
17 通部民用航空局（下稱民航局）就民用航空運輸業以運輸旅
18 客於臺灣與離島偏遠地區間、離島之間之營業因此產生之營
19 運虧損，得予以補貼。又依90年6月13日訂定之離島偏遠航
20 線營運虧損補貼計畫執行管理要點（於95年12月20日停止適
21 用，下稱離島補貼管理要點）、95年12月20日訂定之民用航
22 空運輸業離島偏遠及往來東部地區航線營運虧損補貼作業規
23 定（原名民用航空運輸業離島偏遠航線營運虧損補貼作業規
24 定，下稱離島及東部補貼作業規定）規定，民用航空運輸業
25 者應先行陳報當年度（實際上為前一年度12月至當年度11
26 月，下稱各年度之情形同）之「補貼計畫書」並檢附相關資
27 料，說明申請航線別營運虧損補貼金額，送交依離島補貼管
28 理要點或離島及東部補貼作業規定所設補貼審議委員會審
29 查，核定各受補貼航線之營運成本上限，經民航局核可後實
30 施。其後業者應於每年6月30日前申請前一年12月份至當年
31 度5月份營運虧損補貼之核銷，每年12月25日前申請當年6至
32 11月份補貼款之核銷。於業者向民航局申請核銷時均需繳交
33 「補貼計畫執行情形報告書」等相關資料，由民航局依據業

者所提出附表二所示14項成本，於102年前由民航局空運組彙整相關單位意見進行書面審查。103年後，則另委任外聘會計師一併審查，並至業者公司進行實地抽查，依據補貼審議委員會決定之上限核定營運成本，再扣除核定之營運收入，據以核算補貼金額。

三、德安航空於93年10月13日經民航局開會評選為申請籌設經營離島偏遠航線之最優申請人，承接華信航空股份有限公司（Mandarin Airlines，下稱華信航空）原經營之「臺東—蘭嶼」、「臺東—綠島」、「高雄—七美」、「高雄—望安」、「馬公—七美」等5條離島航線（下合稱離島航線）。因應上開離島航線之營運，美亞鋼管廠股份有限公司（下稱美亞公司）之從屬公司（股權結構詳附圖）Sino Regal Assets Limited（下稱SRA公司，詳附表一之五）及RAL公司於94年6月間向華信航空及立榮航空股份有限公司（下稱立榮航空）各購買2架DORNIER 228-212型航空器及零組件（國籍編號分別為B-55561、B55563、B55565及B55567，下合稱本案4架DORNIER航空器）。再由SRA公司、RAL公司與德安航空簽訂附表三編號1、2所示航空器租賃合約書，又因SRA公司於96年4月13日將所購買之2架DORNIER航空器售予RAL公司，RAL公司再與德安航空簽訂附表三編號3至5所示航空器租賃合約書，德安航空公司即以本案4架DORNIER航空器經營離島航線業務。

貳、本案犯罪事實：

一、郭自行明知其為德安航空董事及經理人，負有為公司及其股東之利益忠實執行職務之義務，然竟意圖為自己不法利益，基於行使偽造不實文書、詐欺取財及背信之犯意，自94年起各年度為下列行為（為精準敘述本案過程而就事實時間序為完整描述，然其中94年6月1日至95年6月30日所為犯行，追訴權時效已完成，檢察官未予起訴）：

（一）、航空運輸業中所稱「Power By The Hour（下稱PBH）」大抵為基於飛機實際飛行時間（小時）計費之維修支援契約，意即航空運輸業者依飛時支付固定費用，由供應商負責維修、零件支援、備用件提供等服務，是提供PBH服務之業者，實

應具備相當維修技術、確實之備料與庫存、妥善之後勤與維修鏈管理及健全之財務能力，始能履約。

(二)、然郭自行為浮編發動機維修費用以向民航局申領虧損補貼，並為避免不知情之德安航空內部人員、德安航空委託之會計師事務所及民航局相關單位察覺有異，明知美國SAL公司僅為其所控制之空殼公司，無法實際履行PBH制度之契約內容以協助德安航空規避航運風險，乃於94年6月8日，冒以「Max Bush」名義，以斯時仍未成立之美國SAL公司（94年11月2日設立登記）負責人身分與不知情且時任德安航空董事長之戴立俊簽訂附表四編號1所示「Engine Support & Maintenance Agreement」（下稱發動機維修協議），而後於97年6月30日、100年6月30日、103年6月30日，復均佯以美國SAL公司負責人身分「Roger Philips」名義，與自己（簽署「Mark Kuo」姓名）擔任董事長之德安航空簽訂附表四編號2、3所示發動機維修協議及附表四編號4所示「Amended Engine Support & Maintenance Agreement（下稱修訂版發動機維修協議）」（協議內容如附表四所示），並於附表五之一「備註欄」所示文件上佯以「Max Bush」名義代表美國SAL公司簽名，持向德安航空或TAE公司人員行使，以此製造德安航空與美國SAL公司形式上存在發動機維修協議之外觀，然實質上德安航空所使用航空器之相關維修均係由其他廠商提供服務。

(三)、其後，郭自行即以附表六之一所示美國SAL公司相關人員之不實名義，於如附表六之一所示美國SAL公司之發票（Invoice）偽簽附表六之一「Invoice簽署人」欄所示姓名，於各年度內接續持以向德安航空請求給付發動機維修費用而行使之。不知情之德安航空財會人員乃填製如附表六之一所示會計傳票，並由德安航空人員於附表六之一「匯款日期」所示時間匯款「匯款金額」欄所示金額至「收款帳戶」欄所示美國SAL公司或萬那杜SAL公司帳戶（匯款金額換算如附表六之二）。

(四)、此外，郭自行同因恐德安航空內部人員、德安航空委託會計師事務所及民航局相關單位發現關係人交易之情事，就其以

01 UBI公司販賣航材零件予德安航空時，另佯以「Brian Austi
02 n」、「Peter Johnson」等UBI公司人員名義，偽簽如附表
03 七（即起訴書附表二，並經本院更正如附表七）所示UBI公
04 司之發票（Invoice），於各年度內接續持向德安航空請求
05 給付材料費用（其餘部分不構成起訴書所載侵占等罪嫌，詳
06 後述）而行使之。

07 (五)、另郭自行自95年度起，依離島補貼管理要點及離島及東部補
08 貼作業規定，於各年度「補貼計畫書」時均檢附偽造之附表
09 四所示發動機維修協議或修訂版發動機維修協議向民航局申
10 請營運虧損補貼金額審查，而行使該不實文書，致補貼審議
11 委員誤信SAL公司維修費用均係真實，同意德安航空當年度
12 補貼上限而核定營運成本。另郭自行依離島補貼管理要點及
13 離島及東部補貼作業規定，自94年12月起至105年12月，每
14 年兩度繳交「補貼計畫執行情形報告書」等相關資料（其中
15 包含附表六之一所示美國SAL公司之不實發票）向民航局申
16 請補貼款，致民航局相關單位因而誤信相關發動機維修費之
17 全數確係德安航空經營離島偏遠航線所須支付之營運成本，
18 而分別准予撥款補貼如附表六之一「申請補貼金額」欄所示
19 金額（換算如附表六之二），足以生損害於主管機關對於德
20 安航空經營離島偏遠航線虧損撥補監督管理之正確性。

21 (六)、然因郭自行藉由不知情之戴立俊或自行雙方代表而簽立附表
22 四所示形式契約，期間內德安航空依契約每年度給付美國SA
23 L公司如附表六之一所示款項，然因美國SAL公司並無自有維
24 修能力，實際均係轉而委由第三方維修廠執行工作，而該公
25 司實際支付予第三方之維修費用估計僅推估如附表八所示，
26 是德安航空在未獲實質服務之情況下損失如附表九「背信差
27 額」欄所示款項，且該款項亦屬不得向民航局申請補貼之成
28 本費，民航局因此於各年度超額補貼如附表九「詐欺差額」
29 所示款項，郭自行即以此方式遂行其犯行。

30 參、案經臺灣臺北地方檢察署檢察官（下稱臺北地檢署）簽分暨
31 法務部調查局新北市調查處移送臺北地檢署檢察官偵查起
32 訴。

33 理 由

01 甲、有罪部分：

02 壹、程序部分：

03 一、審判範圍部分：

04 (一)、被告郭自行行為後，刑法第2條及第80條、第83條之規定，
05 業已於94年2月2日修正公布，並均自95年7月1日起施行。行
06 為後法律有變更，致發生新舊法比較適用時，應就罪刑有關
07 之一切情形，綜合比較其全部結果，而為整體適用，不能割
08 裂而分別適用有利之條文。又依刑法施行法第8條之1規定：
09 「於中華民國94年1月7日刑法修正施行前，其追訴權或行刑
10 權時效已進行而未完成者，比較修正前後之條文，適用最有
11 利於行為人之規定。」。

12 (二)、修正前刑法第80條第1項第2款及第2項關於追訴權之時效期
13 間規定：「追訴權，因左列期間內不行使而消滅：二、三年
14 以上十年未滿有期徒刑者，十年。前項期間自犯罪成立之日
15 起算。但犯罪行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日
16 起算。」；修正後刑法第80條第1項第2款及第2項規定：

17 「追訴權，因下列期間內未起訴而消滅：二、犯最重本刑為
18 三年以上十年未滿有期徒刑之罪者，二十年。前項期間自犯
19 罪成立之日起算。但犯罪行為有繼續之狀態者，自行為終了
20 之日起算。」修正前之追訴權時效期間較短，顯較有利於被
21 告郭自行。

22 (三)、修正前刑法83條之規定為：「追訴權之時效，如依法律之規
23 定，偵查、起訴或審判之程序不能開始或繼續時，停止其進
24 行。前項時效停止，自停止原因消滅之日起，與停止前已經
25 過之期間，一併計算。停止原因繼續存在之期間，如達於第
26 80條第1項各款所定期間四分之一者，其停止原因視為消
27 滅。」修正後之現行刑法第83條則規定為：「追訴權之時
28 效，因起訴而停止進行。依法應停止偵查或因犯罪行為人逃
29 匿而通緝者，亦同。前項時效之停止進行，有下列情形之一
30 者，其停止原因視為消滅：一、諭知公訴不受理判決確定，
31 或因程序上理由終結自訴確定者。二、審判程序依法律之規
32 定或因被告逃匿而通緝，不能開始或繼續，而其期間已達第
33 80條第1項各款所定期間三分之一者。三、依第1項後段規定

01 停止偵查或通緝，而其期間已達第80條第1項各款所定期間
02 三分之一者。前二項之時效，自停止原因消滅之日起，與停
03 止前已經過之期間，一併計算。」修正前刑法所定追訴權時
04 效停止原因較多，惟其停止原因視為消滅之期間較短，較之
05 修正後之規定對被告各具有利及不利之部分。

06 (四)、然依刑法第80條、第83條修正意旨觀之，關於追訴權消滅之
07 要件、時效之停止進行及其期間之計算，自應一體適用，不
08 得任意割裂，否則無法達成調整行為人時效利益及犯罪追訴
09 衡平之修法目的（最高法院104年台上字第1952號判決意旨
10 參照）。經綜合比較結果，修正前刑法第80條第1項關於追
11 訴權消滅時效期間之計算對被告郭自行顯較有利，則關於追
12 訴權時效之停止進行及其期間之計算，亦應一體適用修正前
13 刑法第83條之規定。

14 (五)、被告郭自行被訴刑法第336條第2項業務侵占、103年6月18日
15 修正前及修正後第339條第1項之詐欺取財、第216條、第215
16 條之行使業務上登載不實文書、商業會計法第71條第1款之
17 明知為不實事項而填製會計憑證或記入帳冊、違反105年12
18 月28日修正公布前洗錢防制法（下稱修正前洗錢防制法）第
19 11條第1項洗錢罪部分，最重法定刑均為5年以下有期徒刑，
20 則因被告郭自行涉罪名均係最重本刑為3年以上10年未滿有
21 期徒刑之罪，依修正前刑法第80條第1項第2款之規定，其追
22 訴權時效為10年。

23 (六)、前因不詳之人寄信至臺北地檢署告發德安航空於104年得標
24 離島航線營運乙事，而由該檢察署分案偵辦，然就94年至95
25 年間之本案相關事實，臺北地檢署檢察官係於106年11月6日
26 方向民航局調閱申請計畫書、執行報告書等文件而開始進行
27 偵查，此經本院核閱卷證無誤。從而，揆諸上開說明，就被
28 告郭自行於95年7月1日前相關犯罪行為之追訴權時效，因無
29 其他追訴權時效停止進行之法定事由，至遲應於105年6月30
30 日即已完成而消滅。

31 (七)、而因檢察官於起訴書中明載被告郭自行「94年6月至95年6月
32 部分之犯行已時效消滅」，是公訴人就此部分應未提起公
33 訴，本院自無從加以審理，先予敘明。

01 二、證據能力部分：

- 02 (一)、按被告以外之人於審判外之言詞或書面陳述，除法律有規定
03 者外，不得作為證據，刑事訴訟法第159條第1項定有明文；
04 又被告以外之人於審判外之陳述，雖不符前四條之規定，而
05 經當事人於審判程序同意作為證據，法院審酌該言詞陳述或
06 書面陳述作成時之情況，認為適當者，亦得為證據；當事
07 人、代理人或辯護人於法院調查證據時，知有第159條第1項
08 不得為證據之情形，而未於言詞辯論終結前聲明異議者，視
09 為有前項之同意，同法第159條之5規定甚明。本案據以認定
10 被告郭自行犯罪事實之證據，部分屬於傳聞證據，除被告郭
11 自行及其辯護人爭執證人Stephen Bruce Simpson（下稱Ste
12 phen）於調查局詢問時所述（見本院卷四第39頁）外，其餘
13 則均不爭執得作為證據（見本院卷三第369頁），本院審酌
14 該等傳聞證據作成之情況亦無違法或不當情事，因而認為適
15 當。是以，依照刑事訴訟法第159條之5第2項規定，本院下
16 列所引用之該等傳聞證據均具備證據能力而得作為證據。
- 17 (二)、至被告郭自行及其辯護人爭執證人Stephen Bruce Simpson
18 於調查局詢問時均無證據能力，惟本院並未採用該等陳述作
19 為認定上開各該被告有罪之證據，自毋庸贅述證據能力之有
20 無。
- 21 (三)、以下援引之非供述證據，並非違法取得，且與本件待證事實
22 具有證據關連性，均應認有證據能力。

23 貳、實體部分：

- 24 一、訊據被告郭自行就其任職於德安航空之職稱及期間，與其以
25 附表四、五所示代表人身份簽署發動機維修協議或修訂版發
26 動機維修協議及相關文件，又以附表六之一、七所示名義開
27 立附表六之一、七所示發票，另德安航空依離島補貼管理要
28 點或離島及東部補貼作業規定，檢附附表四所示契約及附表
29 六之一所示發票予民航局審核，經民航局給付附表六之一
30 「申請補貼金額」欄所示款項等情均不爭執，然矢口否認有
31 何行使偽造不實文書、詐欺及背信之犯行，辯稱：德安航空
32 所承租之本案4架DORNIER航空器因機型老舊，因此有訂定PB
33 H契約以分散維修風險之必要，相關時數之計費標準均符合

01 業界指引，且經民航局審核同意，實際由美國SAL公司送修
02 因而給付予維修廠之費用亦高於德安航空給付予美國SAL公
03 司之款項，顯見美國SAL公司確有真實履行附表四所示契
04 約，並無對德安航空背信或詐欺民航局之情事。另被告郭自
05 行使用不同名義僅係要區別年度及公司，並無刻意隱瞞民航
06 局之意，故亦無行使偽造不實文書之情事。

07 二、經查：

08 (一)、被告郭自行於85年8月5日起至91年8月6日止、自97年6月29
09 日起至100年7月1日止，受德安投資公司指派擔任德安航空
10 法人董事，並擔任董事長，又於100年8月1日受德安信公司
11 指派擔任德安航空法人董事，並擔任董事長，後於101年6月
12 25日以個人名義擔任德安航空董事長，且其於85年起擔任德
13 安航空副總經理，自97年6月29日起擔任總經理；並為創意
14 工程公司登記暨實際負責人。被告黃春發於100年末擬處分
15 其所實際掌控之德安航空及RAL公司股權，被告郭自行即先
16 行向戴立俊借款，並以創意工程公司負責人身分或其個人身
17 分於附表十所示時間，分別與附表十所示德安航空股東簽訂
18 股權轉讓協議書，並開立附表十所示支票等情，業據被告黃
19 春發、郭自行供認在案（見107年度偵字第15286號卷【下稱
20 107偵15286卷】一第191頁），並有德安航空影像查詢資
21 料、創意工程公司影像查詢資料、附表十「證據」欄所示證
22 據附卷可參（見107偵15286卷五第157至185頁、107偵15286
23 卷六第245至280頁）。

24 (二)、SRA公司、RAL公司原為美亞公司從屬公司，而UBI公司、美
25 國SAL公司、萬那杜SAL公司則均為被告郭自行設立，SRA公
26 司、RAL公司、UBI公司、美國SAL公司、萬那杜SAL公司分別
27 於附表一所示時間為股權移轉及董事更換，於戴立俊、張靜
28 怡、張志偉等人擔任上開公司登記負責人時，實際上各該公
29 司均由被告郭自行實際營運乙節，業據被告郭自行於調查局
30 詢問及偵查中坦承不諱（見107偵15286卷一第425頁、107偵
31 15286卷三第30至31頁），且據證人戴立俊、張靜怡、張志
32 偉於調查局詢問及偵查中證述明確（見106年度他字第8231
33 賀卷【下稱106他8231卷】三第86至90頁、第384至390頁、1

06他8231卷四第57至58頁、第62至65頁、第123至127頁、107偵15286卷四第123至131頁、107偵15286卷六第163至170頁），並有兆豐國際商業銀行股份有限公司（下稱兆豐銀行）106年8月24日兆銀松機字第1060000023號函、106年10月16日兆銀松機字第1060000030號函、107年5月31日兆銀總票據字第1070020389號函、107年8月31日兆銀總集中字第1070036148號函、110年5月18日兆銀總集中字第1100027335號函等函文檢附之兆豐銀UBI公司美金帳戶（帳號簡稱詳附件一，下同）、兆豐銀行美國SRA公司帳戶、兆豐銀行萬那杜SRA公司美金帳戶、兆豐銀行RAL公司美金帳戶開戶文件及相關資料、力誠國際管理顧問有限公司110年9月28日函及附件、鑫譽投資顧問有限公司所提供RAL公司文件、人文國際法律事務所與致和管理顧問有限公司間電子郵件等件存卷可考（見106他8231卷一第21至75頁、106他8231卷三第419至421頁、107偵15286卷二第329至401頁、107偵12586卷三第245至257頁、107偵15286卷四第135至139頁、第141至147頁、107偵15286卷五第387至428頁、107偵12586卷六第211至241）。

(三)、被告郭自行於102年4月1日與戴立俊簽訂權利轉讓協議書，雙方約定戴立俊將名下所直間或間接所有之德安航空股份權利、附表十所示德安航空股份權利、創意工程公司權利、RAL公司、Hosking Investments Limited、UBI公司、美國SAL公司之全部直接或間接持有股份權利轉讓予被告郭自行，價金共計美金360萬元；被告郭自行後於102年4月11日又與張靜怡訂定借名暨信託契約書，約定被告郭自行將其所持有上開公司權利借名登記於張靜怡名下，並由張靜怡依被告郭自行指示行使權利等情，亦有權利轉讓協議書、借名登記暨信託契約書各1紙可參（見107偵15286卷二第134頁、107偵15286卷四第60至61頁）。

(四)、德安航空於93年10月13日經民航局開會評選為申請籌設經營離島偏遠航線之最優申請人，而承接華信航空原經營之離島航線。SRA公司及RAL公司於94年6月間分別以美金243萬9,872.16元、170萬4,142.5元（依新臺幣、港元等匯率換算金額

略有不同，此處以實際匯款金額認定）向華信航空及立榮航空各購買2架DORNIER 228-212型航空器（下稱DORNIER航空器）及零組件。再由SRA公司、RAL公司與德安航空簽訂附表三編號1、2所示航空器租賃合約書，因SRA公司於96年4月13日將上開兩架DORNIER航空器以美金200萬元之價格出售予RAL公司，後由RAL公司與德安航空簽訂附表三編號3至5所示航空器租賃合約書，德安航空公司即以本案4架DORNIER航空器經營離島航線業務等節，有民航局106年9月11日空運計字第1065020726號函、107年4月24日空運計字第1075008774號函及所附德安航空經營離島航線使用航空器相關資料、114年3月24日空運計字第1140006248號函及附件、附表三「證據」欄所示航空器租賃合約書、Mayer Holdings Limited（登記地開曼群島，下稱美控公司）94年4月15日公告、94年5月6日通函、96年4月13日公告及96年5月7日公告、SRA公司與華信公司買賣意向書、兆豐銀行107年7月24日兆銀總集中字第1070029892號函所附華信航空帳戶交易明細、107年8月17日兆銀總集中字第1070034204號函所附交易傳票及華信航空帳戶交易明細、109年12月30日兆銀總集中字第1090071861號函所附水單、第一商業銀行股份有限公司（下稱第一銀行）中山分行107年5月24日一中山字第00041號函、109年11月4日一中山字第00140號函及所附RAL公司開戶資料及交易明細、匯款交易憑證等件附卷可參（見107年度警聲搜字第790號卷【下稱107警聲搜790卷】第212至235頁、106他8231卷一第121至611頁、107偵15286卷一第327至328頁、107偵15286卷二第31至37頁、第263至285頁、107偵15286卷四第561至585頁、107偵15286卷五第9至147頁、107偵15286卷美亞控股財報卷【下稱美控公司財報卷】第1至85頁、本院卷四第319至417頁、本院卷三第65至73頁、第81至135頁）。

(五)、被告郭自行以附表四所示代表人身份簽署發動機維修協議或修訂版發動機維修協議，並以附表六之一（即起訴書附表三，經本院更正如附表六之一）所示名義開立附表六之一所示美國SAL公司發票，德安航空並於附表六之一所示時間匯款至附件一編號9至12所示帳戶。而德安航空依離島補貼管

理要點或離島及東部補貼作業規定，自95年起於檢附「補貼計畫書」附表四所示契約供民航局審議委員會審查，並自94年12月起每年兩度繳交「補貼計畫執行情形報告書」，檢附含附表六之一發票等文件予民航局以核算補貼金額，並經民航局依附表六之一「申請補貼金額」欄所示款項給付款項予德安航空等情，有附表四「證據」欄所示契約、民航局106年8月3日空運計密字第1065017249號函所附104至105年德安航空補貼計畫書及執行情形報告書、106年10月17日空運計字第1065021443號函所附95至103年德安航空補貼計畫書及94至103年德安航空執行報告書、107年5月22日空運計字第1075011479號函及所附申請籌設經營離島偏遠航線須知、110年3月23日空運計字第1105006581號函及所附民航局94至105年度審查會會議紀錄、110年4月12日空運計字第1105004633號函及所附94年德安航空補貼計畫書、110年7月5日空運計字第1105015842號函及所附申請離島偏遠航線營運虧損補貼款行政程序說明、民航局公告94年度至105年度第二期核予航空公司經營離島偏遠航線營運虧損補貼款、德安航空107年8月15日德財檢字第0000000號、107年9月14日德財檢字第1070002號函及所附原始憑證及傳票、扣案之德安航空總分類帳、兆豐銀行107年5月31日兆銀總票據字第1070020389號函所附美國SAL公司兆豐銀行帳戶交易明細、兆豐銀行松山機場分行106年8月24日兆銀松機字第1060000023號函所附萬那杜SAL公司兆豐銀行美金帳戶交易明細及水單、永豐商業銀行股份有限公司（下稱永豐銀行）作業處109年10月12日作心詢字第1091006108號函及所附萬那杜SAL公司永豐銀行美金帳戶交易明細等件為證（見107警聲搜790號卷第22至28頁反面、106他8231卷一第15頁、第23至27頁、106他8231卷二第211頁及所附光碟、第215至219頁、第403頁及扣案物、107偵15286卷三第347至389頁、107偵15286卷四第141至147頁、第591至618頁、107偵15286卷五第215頁及卷附光碟、第231至341頁、107偵15286卷六第7至141頁、第293至337頁）。

三、背信部分：

01 (一)、背信行為之解釋：

02 1、就「背信」或「違背其職務／任務」之判斷，刑法學說有
03 「形式說」、「實質說」、「私法從屬性說」及「不利益
04 說」等看法。「形式說」主張應以各種明文化規範為形式上
05 之判斷，亦即以行為人之交易決策是否違反法令、章程、內
06 部規定或契約等規範以為斷，如無違反該等具體規範，即不
07 認為有「違背職務行為」。「實質說」則不以明文化之形式
08 規範為唯一依據，而應自處理事務之性質及具體狀況相互對
09 照，在個案中認定行為人之交易決策有無違反誠實信用原則
10 或逸脫常態之業務執行。「私法從屬性說」則強調「法律規
11 範秩序之一致性」，即認為倘行為人之決策在其他法律領域
12 中已被容許，則不應被評價為「違背職務行為」。「不利益
13 說」則以行為人交易決策之整體內容，觀察行為人處分財產
14 時所可能產生之財產利益及損害，依交易上專業觀點判斷，
15 如不會對本人財產利益造成實質損害者，則認為非違背任務
16 行為（參張天一，背信罪中「違背任務行為」之判斷，臺灣
17 法學雜誌，257期，103年10月，第201至209頁）。實務上則
18 認為「違背其任務」，除指受任人違背委任關係之義務外，
19 尚包括受託事務處分權限之濫用在內，如此始符合本條規範
20 受任人應誠實信用處理事務之本旨（最高法院86年度台上字
21 第3629號、82年台上字第282號判決意旨參照），亦即同時
22 包括「（對外部而言）事務處分權限之濫用」及「（對內部
23 而言）信託義務之違反」。

24 2、違背職務之刑事背信，其核心在違背受託人義務中之「忠實
25 義務」（Duty of Loyalty）：

26 以上各種說法及判斷標準，固自不同角度描述了背信所外顯
27 之行為特徵，然進一步探究「背信」或「違背其職務／任務
28 之行為」之規範核心，係行為人（公司董事或經理人）違背
29 其職務上不應為而為，或應為而不為之禁止或誠命義務。此
30 禁止或誠命義務之起源及核心本質，係由來於董事或經理人
31 受公司全體股東之委任及付託經營公司及為公司處理事務
32 時，對公司全體股東所負身為負責人之「受託人義務」（或
33 稱受任人義務，Fiduciary Duty）。而「受託人義務」之內

01 涵，依公司法第23條第1項「公司負責人應忠實執行業務並
02 盡善良管理人之注意義務」之規定，係包括忠實執行業務之
03 「忠實義務」（Duty of Loyalty），及對公司負善良管理
04 人注意之「注意義務」（Duty of Care）。換言之，「背
05 信」及「違背其職務／任務行為」之核心本質，係公司負責
06 人違反其對公司之「忠實義務」或「注意義務」。而注意義
07 務要求受任人不但應履行其職務，且應善盡履行之責任，亦
08 即，注意義務與受任人所提出之服務內容與其履行服務之品
09 質有關，著重於是否專業、有無過失等。而忠實義務，其乃
10 為解決受託人與委託人之間所產生的利益衝突所形成之法
11 理，此義務要求受託人須本於誠信執行職務，並以委託人之
12 利益為最大的考量，於利益衝突之情形中，須以受託人利益
13 為依歸，並以此為行為準則。是刑事「背信」罪之違背職務
14 行為側重者應係指公司負責人違背「受託人義務」中之「忠
15 實義務」。

16 3、忠實義務之核心係「以委託人之利益為最大考量」：

17 董事之忠誠義務（duty of loyalty）包括董事基於適當之
18 目的行使權力（duty to act for a proper purpose）、董
19 事不得限縮執行業務時所具有裁量權（duty not to fetter
20 discretion）及避免與公司利益衝突（conflict of d
21 uty and interest）。所謂利益衝突可分為與公司競爭、利
22 用公司之資訊或機會及自我交易（self dealing）等（參曾
23 宛如，「董事忠實義務於臺灣實務之實踐」，月旦民商法學
24 雜誌第29期，第150至151頁，99年9月）。又公司法、證券
25 交易法、銀行法或金融控股公司法課予公司負責人「忠實執
26 行業務」即「忠實義務」，係公司負責人受公司全體股東付
27 託而為公司代理人，本應為滿足公司最大利益而為決策，但
28 其甚可能基於自利心態，而作出以滿足己利為優先，未使公
29 司利益最大化之決策，致公司未能獲取最佳利益而受損，故
30 為消弭公司負責人與公司因利益目標分歧，致公司未能實現
31 最佳利益所產生之成本（代理成本），有必要課予公司負責
32 人必須忠實專為公司最佳利益執行業務之義務。是以，「忠
33 實義務」乃為解決受託人與委託人之間所產生的利益衝突所

01 形成之法理，此義務要求受託人須本於誠信執行職務，並以
02 委託人之利益為最大的考量，於利益衝突之情形中，須以受
03 託人利益為依歸，並以此為行為準則。

04 4、藉由「決策程序是否實質合法合規」以判斷是否違背忠實義
05 務：

06 在具體判斷上，因絕大部分商業決策，公司負責人私益與公
07 司利益多半相互牽扯糾葛、難以明確區辨，且商業決策多半
08 涉及諸多複雜因素之專業判斷，許多自素人角度觀之係屬不
09 理智之高風險行為，通常係專業經理人權衡考量各種長短期
10 商業或經濟條件後，為使公司獲取高報酬之必要合理決策，
11 是有時尚難單自商業決策之內容（如交易條件）及結果，明
12 確判別公司負責人是否專為私益而罔顧公司最佳利益，而有
13 違背忠實義務之情形；亦不能單以事後諸葛、後見之明的角
14 度，僅因決策事後以失敗作收致公司受損，即論公司負責人
15 係犧牲公司最大利益以滿足私利而違背忠實義務。另一方
16 面，公司董事或經理人在職務上所應為或不應為之重要行為
17 / 不行為義務，多半已由法律、主管機關發布命令或規則、
18 公司內部規章等定有明確規範以資遵循，且該等法令規範或
19 公司內規，原則上亦係為保障公司及全體股東最大利益，及
20 防止經管階層假專業判斷之名行徇私舞弊之實所設。是在具
21 體案件中，應能藉由以下標準，綜合判斷審究公司負責人是
22 否犧牲公司最佳利益，而有違背忠實義務之刑事背信：

23 (1)、決策程序是否實質合法合規：

24 審視公司負責人之交易決策及程序，尤其應自交易之發動、
25 核決、執行、保管、紀錄等程序觀察，是否有實質違反與該
26 決策及程序有重要關聯之法律、主管機關發布命令或規則、
27 公司章程、內部規定（如公司針對各項交易循環所制定之內
28 部控制或會計制度規範）、交易契約（經雙方依合於交易常
29 規方式訂定，詳後述）等規範。該等規範主要係為防止經管
30 階層牟取私利及保護公司及全體股東最大利益而設，倘公司
31 負責人實質違反該等規範，例如故意隱匿或不揭露利益衝突
32 關係、未實質調查、評估、審議交易風險，而有實質上違背
33 或規避公司內部控制流程或會計制度規範進行交易之情形。

應注意者，倘僅係形式上徒具交易程序之文書單據，實際上係舞弊者一手遮天獨斷決行，未經任何實質評估審核，亦不能認係實質合法合規。此與交易本身係真實或虛偽無關，即使公司與交易對手有交易真意及實質，屬真實交易，但只要係公司負責人係以實質違反公司內控或會計制度之方式進行，亦屬違背忠實義務之刑事背信。

(2)、決策程序有無違背普遍認同之交易常規：

另一方面，某些商業決策須委諸公司負責人專業裁量判斷，性質上不可能訂定鉅細靡遺之具體法令規章以供遵循。倘因此即認公司負責人在進行這些具有裁量性質之商業決策時均不會有違反「忠實義務」及「違背其職務／任務」之問題，則無異承認負責人得僅因形式上法規範之侷限或不完備而能逸脫公司法忠實義務及刑事背信罪之規範，且未能體認現今商業交易多半甚為專業複雜，有限之法令規章不可能對各種交易決策為鉅細靡遺規範之實態。是此時不應固守不完備之法規範形式，而應就個案情形，實質判斷董事或經理人決策時有無藉犧牲公司最大利益而濫用裁量權限，具體標準包括：依交易上專業觀點，其決策過程是否違背交易誠實信用原則；在業界是否存在被普遍認同或經常實踐之商業慣習、自律規範或交易常規，且其決策是否違反該商業慣習或常規，而可認為係經管階層濫用商業判斷權限、逸脫交易常態之不合理交易等。

(二)、附表四所示契約為被告郭自行所決定：

- 1、被告郭自行於調查局及偵查中自承：美國SAL公司是我本人在94年間設立的，後來才請戴立俊當登記負責人，之後到102年我再向戴立俊把美國SAL公司與其它公司一起買回來，但即使掛在戴立俊名下，公司也是我一個人在營運負責，沒有其他員工，只是紙上公司。美國SAL公司負責承作本案4架DORNIER航空器的引擎維修，之所以要透過美國SAL公司作引擎維修是為了要用PBH制度把風險轉嫁給該公司，因為本案4架DORNIER航空器的引擎不是新的，要付多少費用在維修也不清楚，所以才會簽訂此類契約，亦即德安航空使用某引擎1小時就提存1筆維修基金給美國SAL公司，之後由美國SAL公

01 司依照維修廠實際維修費用，無論金額高低，就是美國SAL
02 公司來支付維修廠這種作法算是航空界租賃飛機轉嫁維修風
03 險的慣例。但實際送修是由德安航空人員在機棚將引擎拆卸
04 之後，報關送給Tenix Aviation Pty Ltd（後合併變更為TA
05 E Aviation Pty Ltd，下稱TAE公司）維修，TAE公司會將引
06 擎拆解查看後，將須要送修的部分報價給美國SAL公司。PBH
07 契約沒有經過董事會作決議，我有代表美國SAL公司簽訂附
08 表四編號1所示契約，且附表四編號2至4所示發動機維修契
09 約之簽約雙方都是我，契約條款中每小時如何計費及引擎每
10 月最低時數都是由我設計，Penalty條款是由我決定。PBH契
11 約這種作法，德安航空之前的董事黃春發、蔣仁欽、賴粵興
12 等人都不知道。此外，美國SAL公司帳戶內的資金從設立開
13 始都是由我動用、由我實際掌控，戴立俊沒有動支過。美國
14 SAL公司的Invoice也都是由我一人製作等語明確（見106他8
15 231卷四第9至11頁、第257至259頁、107偵15286卷一第16至
16 17頁、第142頁、107偵15286卷三第30至31頁、第35頁、107
17 偵15286卷四第37至38頁、第48頁）。

18 2、證人戴立俊於調查局詢問及偵查中證稱：當初黃春發因為有
19 意要處分集團下虧損的德安航空，所以找我去擔任總經理，
20 但我其實就是幫忙出資，但沒有實際負責公司營運，公司實
21 際上都是由當時擔任副總經理的郭自行負責，我沒有實際核
22 准過任何業務文件，只是依照郭自行的建議在文件上簽名。
23 我記得郭自行有拿一些境外公司設立的文件給我簽名，但實
24 際公司的名稱我不太記得。我完全不知道有關德安航空與美
25 國SAL公司維修引擎的相關事情，這是被告郭自行的操作，
26 因為我當初很支持郭自行，所以他拿文件給我簽名我就簽等
27 語（見106他8231卷三第78頁、106他8231卷四第65頁、107
28 偵15286卷一第425至426頁）。

29 3、證人連紀誠於偵查及本院審理中證稱：我聽郭自行說美國SA
30 L有取得TAE公司在亞洲地區維修引擎的代理權，因為TAE公
31 司不從事舊型飛機的引擎維修，所以德安航空就跟美國SAL
32 公司合作，請美國SAL公司維修德安航空的飛機引擎，德安
33 航空每月會計算飛機的飛行時數，再乘上每小時的維修費

01 用，按民航局補貼款給付後再匯款給SAL公司。郭自行跟我
02 說這是航空業的常態，但我沒有去作相關了解。因為我們要
03 向民航局申請虧損補貼，但我們在報計畫時，還不能知道當
04 年會壞掉幾顆引擎，所以只能先用預估的方式，如果報計畫
05 時只有報二顆，但後來卻壞掉了四顆，多壞的那二顆就無法
06 去請領虧損補貼款，所以我們就會用這種方式來先報計畫去
07 推算，以及後來請款，我覺得這種方式非常適合用來作為申
08 請補貼作業。我實際上不知道SAL公司到底支出多少錢給TAE
09 公司，也不知道SAL公司的負責人是郭自行，我不知道「Max
10 Bush」為何人，我也沒有查核過美國SAL公司的風險承擔能
11 力等語（106他8231卷四第86至90頁、本院卷五第12頁、第4
12 1至43頁）。

13 4、證人林世偉即德安航空採購中心副組長於調查局詢問時證
14 稱：本案4架DORNIER航空器發動機的維修都是由TAE公司提
15 供維修服務。德安公司送修航空器發動機時，一樣是由機務
16 處現場維修人員填立請購單，發動機要先由臺東的機廠以貨
17 運方式送到桃園機場，再空運至澳洲的TAE公司，由TAE公司
18 拆檢發動機後報價給我，我再上簽呈給郭自行，郭自行同意
19 後我再通知TAE公司開始進行維修，TAE公司在維修完畢時會
20 以電子郵件方式通知郭自行或我付款，我只需把電子郵件轉
21 給郭自行及夏浩力即可，付款程序我沒有經手，也不了解付
22 款程序。待TAE公司收到維修款後才會將發動機以空運方式
23 送回桃園機場，再由我安排貨運公司將發動機送回臺東的機
24 廠，TAE公司會同時以電子郵件方式寄發票的電子檔給郭自
25 行或我，我同樣將該發票的電子檔轉給郭自行即可。我不瞭
26 解為何德安公司向TAE公司報修發動機，TAE公司回傳之報價
27 單卻是報價給SAL公司，且署名是要給郭自行的。我的認知
28 是德安公司皆是將發動機送給TAE公司維修等語（見106他82
29 31卷三第334至338頁）。

30 5、證人即德安航空經理夏浩力於本院審理中證稱：如果德安航
31 空的發動機須要維修，是由德安航空直接與廠商聯繫，也是
32 由德安航空運送到維修廠商，我沒有參與PBH合約的相關過
33 程所以也不清楚等語（見本院卷五第245至246頁）。

01 6、綜據上情可徵，就附表四所示發動機維修契約之訂定及內
02 容，均為被告郭自行一人決定，公司人員均未參與。

03 (三)、PBH制度之說明：

04 1、依台北市航空運輸商業同業公會112年6月28日函文說明略
05 以：「航空運輸行業中有關『Power By The Hour』（即PB
06 H）契約之定義為由服務供應商提供航空公司營運所需之航
07 材，相關費用則以飛機飛時收費之服務。其基本內容應包括
08 統包服務之起迄日、適用對象、服務內容及計價費率等。航
09 空運輸行業於何情形會簽訂PBH契約採個案判斷，經公司內
10 部評估（自行備料與PBH之比較）後，如認PBH效易較佳，在
11 進行廠商遴選與後續協商議約，此並無一定常規，基本上依
12 各公司之經營策略為之，有些航空公司在新機引進時會進行
13 評估」等語（見本院卷三第249頁），基此，是否採用PBH制
14 度，本應由航空公司綜合考量各種情事，自主判斷。

15 2、又被告郭自行及辯護人就PBH制度之說明及相關文獻可徵
16 （見本院卷一第453至474頁），PBH制度係指航空公司無須
17 按次支付引擎或零組件之維修費用，而改採每飛行小時計
18 價，由供應商提供全責維修服務。此一制度理論上應具有下
19 列優點：(1)、PBH制度將原由航空公司承擔之維修風險，轉
20 由供應商負責，得避免突發性高額維修支出；(2)、以飛時定
21 額收費模式，將不可預測之大修費用平均化，利於預算編列
22 與財務規劃；(3)、供應商應於引擎送修期間提供支援引擎，
23 可有效減少停場時間，提升航班準點率與穩定性；(4)、因供
24 應商收入與飛行時數掛鉤，故將積極維持品質與效率，以延
25 長引擎壽命、減少返修；(5)、航空公司無須另設採購、比價
26 與零件管理機制，由供應商統一辦理維修排程、零件供應、
27 報關及文件管理等作業。是以，PBH制度之核心價值，即在
28 於風險移轉與成本穩定。

29 3、然揆諸前揭說明，PBH契約之實質價值，在於供應商是否具
30 備「服務提供能力」與「風險吸收能力」。故提供PBH服務
31 之業者，應當具備適當之維修技術能力、穩定之備料與庫存
32 管理系統、完備之維修鏈整合能力，並具有充足財務實力以
33 因應突發性維修支出。倘若供應商僅為如美國SAL公司此類

01 境外紙上公司，並無足以因應重大維修費用之財務資源，則
02 如日後發生高額維修費用，該紙上公司無力支付，勢必仍須
03 由德安航空或第三人代為付款始能執行維修作業，此觀諸附
04 表十一編號2、3所示維修款項實際係由德安航空或戴立俊匯
05 付TAE公司即明，是此種安排實未將風險移轉予航空運輸業
06 者以外之PBH服務廠商，而與PBH制度之設計初衷相違。

07 4、且美國SAL公司既無實質營運，實際亦不具備提供維修技術
08 或備援引擎之能力，若第三方維修廠商發生排程延遲、零件
09 短缺或其他履約爭議，美國SAL公司並無能力、設備或其它
10 資源予以處理，甚若美國SAL公司與維修廠間發生糾紛，導
11 致德安航空之發動機被拒修或遭扣留，德安航空與第三方維
12 修廠亦無直接法律關係可為主張，就此將面臨高度法律風
13 險。而觀諸附表四編號1維修契約第2.1條約定：美國SAL公
14 司同意提供兩具Garrett TPE331-5引擎給德安航空作為「支
15 援引擎」（見107偵15286卷三第145至157頁），然於95年
16 間，被告郭自行自承德安航空因原有10具發動機時常故障，
17 而須由美國SAL公司先行向第三方租用發動機後，美國SAL公
18 司再將發動機轉租予德安航空，德安航空並因此另行支付租
19 金等情（見本院卷四第81頁），並有附表六之一編號19、2
20 6、34所示傳票為證。如此更可彰顯SAL公司於德安航空航空
21 器發動機壞損時，無自有之發動機可供調度，亦無備援庫
22 存，致使德安航空為取得航空器所需發動機，尚須由美國SA
23 L公司另向第三方租用後轉租予德安航空，德安航空並因此
24 需額外負擔承租發動機之租金等成本。此種安排不僅未達成
25 PBH制度所謂「風險由供應商吸收、保障航空公司營運穩
26 定」之設計目的，反而使德安航空於已支付PBH服務之對價
27 外，仍須另行支出其他費用以維持機隊運作。再揆諸德安航
28 空內部人員上開證述，本案4架DORNIER航空器之維修服務聯
29 繫作業，均由德安航空人員實際負責，尤有甚者，附表五之
30 二所示TAE公司報價資料中，TAE公司亦多次直接向德安航空
31 為發動機維修費用之報價（詳附表五之二「備註」欄所
32 載），更可徵美國SAL公司僅為形式契約對象，而不具實質
33 履約能力。

01 5、此外，據附表四所示契約內容，締約雙方就美國SAL未即時
02 提供備援引擎、發生維修延遲、品質不良等情形，亦未約定
03 任何罰則，導致該等履約風險完全由德安航空自行承擔。

04 6、末考以證人連紀誠於偵查及本院審理中均證稱：使用PBH制
05 度非常適合用來申請虧損補貼，因為我們在報計畫的時候可
06 以先去預估金額等語（見106他8231卷四第86至90頁、本院
07 卷五第12頁、第41至43頁），益見被告郭自行以紙上公司簽
08 訂PBH契約之目的，毋寧係要以此方式按年度向民航局申請
09 虧損補貼，而未考慮美國SAL公司之實際履約能力。

10 7、綜上可知，美國SAL公司在本案PBH契約中，實則僅為收取費
11 用之形式主體，既無風險承擔能力，亦未提供PBH服務保障
12 至明。

13 8、至被告郭自行辯稱係因TAE公司等多家維修廠認為風險過高
14 不願與德安航空簽訂PBH契約，因此德安航空方與美國SAL公
15 司訂約，並以TAE公司107年11月11日函文為證（見本院卷二
16 第215至217頁），然查：

17 (1)、TAE公司上開函文固載明：「TAE set up an agent's agree
18 ment with Skyline to be representative in region and
19 to engage with the local businesses such as Daily A
20 ir on our TAE's behalf. Skyline brought Daily Air to
21 TAE to see if a mutually agreeable Power by the Hour
22 could be set up between Daily and TAE. After full re
23 view o f the Mandarin and Daily Air fleet reliabilit
24 y TAE determined that the risk of managing such a p
25 rogram for Daily Air was above our risk appetite mod
26 el at the time and elected not to offer a program
27 （翻譯略以：TAE公司與美國SAL公司簽訂代理協議，授權其
28 作為TAE公司在當地區域之代表，並代表TAE公司與當地企業
29 （如德安航空）進行接洽。美國SAL公司將德安航空引介至T
30 AE公司，探詢雙方是否能就「Power by the Hour（PBH）」
31 制度達成一項雙方可接受的合作協議。在對華信航空與德安
32 航空的機隊可靠性進行完整評估後，TAE公司認為為德安航
33 空管理此類計畫所涉及的風險，已超出當時TAE公司可接受

的風險模型，因此決定不提供此類PBH方案）」等語，此有上開函文1紙可參（見本院卷二第215至217頁），然縱令TAE公司不願承作PBH計畫，亦無從推導德安航空與美國SAL公司訂約之合理性。

(2)、尤有甚者，TAE公司係具備相當能力及設備之維修廠商，卻明確評估此案風險高於其風險容忍模型而拒絕承接，則僅為空殼公司之美國SAL公司於無自有維修設施、技術人力、儲備資金之情況，緣何反能承擔此高度風險？就此恰可彰顯德安航空與美國SAL公司所訂PBH契約徒具形式而已。

(四)、本案實際支出維修費用之估算：

1、依附表五之二、十一所示扣案之TAE公司發動機報修紀錄可徵，於起訴書所載本案時間內（95年7月1日至105年10月31日），計有68次報修資料；另自卷附德安航空關務資訊需求單（見107偵15286卷三第17頁、第213頁至225頁），自97年2月1日至105年10月31日間（卷內無早於此前之資料），德安航空將發動機送往TAE公司維修之次數共計64次（詳附表十二），從而，被告郭自行辯稱德安航空於94年起多次將發動機送往澳洲TAE公司維修乙事，應屬有據。

2、然因被告郭自行及辯護人就美國SAL公司實際支付予第三方維修廠之費用未提出完整資料以為說明，是本院僅得綜合扣案之發動機維修採購單、德安航空關務資訊需求單等證據估算如下：

(1)、經本院比對美國SAL公司、萬那杜SAL公司匯款予TAE公司之維修費用與附表五之二、十一所示發動機報修紀錄後，僅得勾稽附表五之二編號1、4、50、51所示款項，是航空器發動機是否均於報價後確實送修，因卷內缺乏完整資料，自難單以報價資料認定發動機送修之實際次數。

(2)、衡酌本院未扣得全數發動機維修相關資料，且德安航空關務資訊需求單之統計日期起自97年2月1日，而無95年7月1日起至97年1月31日間之統計，是本院依據關務資訊需求單，以年別區分向TAE公司報修次數如下表：

	97年	98年	99年	100年	101年	102年	103年	104年	105年	合計
次數	5	8	11	7	7	9	8	7	2	64

於扣掉105年極端值後，97年至104年報關送修共計62次，平均每年8次，以此估算，各年度之送修次數應可推估至少為8次。

(3)、從而，就97年至105年10月31日間之維修次數，以可認定有實際送修情事之德安航空關務資訊需求單為基準，就95至96年之送修次數，依有利被告之原則，以TAE公司發動機報修紀錄及本院上開推估值高者為認定，是95年至105年10月31日各年度送修次數即如附表十三。

(4)、至被告郭自行辯稱尚有將航空器交付其它維修廠進行維修，然觀諸附表十二德安航空關務資訊需求單，就買方為「Honeywell Aerospace」部分，尚無從自報關貨物名稱認定與本案發動機有關，而予以採計至維修次數之認定。

(5)、另衡酌卷附資料僅存附表十四所示美國SAL公司、萬那杜SAL公司匯款予TAE公司之維修費用，於102年9月2日至105年10月25日間匯款予TAE公司共17次，合計美金1,570,658.48元，又德安航空及戴立俊曾於94年間為美國SAL公司代墊附表十一編號2、3所示維修費用合計美金259,500元。從而，以上開實際送修並給付予TAE公司之款項美金1,830,158.48元（計算式： $1,570,658.48 + 259,500 = 1,830,158.48$ ）計算，平均每次維修費用約為美金96,324.13元（計算式： $1,830,158.48 \div 19 = 96,324.13$ ），而揆諸被告郭自行所提出TAE公司收費標準，就Hot Section Inspection Flat Rate（熱段檢查固定費率）計費標準為美金7萬元（見本院卷三第239頁），上開估算之維修費用應未悖離TAE公司實際收費，且屬有利於被告。衡酌於無相關匯款資料之95年下半年至102年9月1日間，德安航空確有將航空器發動機送修之情形，已如前述，是以本院前開估算維修次數及金額，並採對被告郭自行有利之認定，應認SAL公司實際給付之維修款項如附表八。

(6)、至被告郭自行及辯護人雖有提出附表五、十一所示TAE公司報價單，然因無相關匯款證明，無從以此認定美國SAL公司實際匯款予TAE公司之正確金額，本院亦無從據以推估維修金額，併此指明。

01 (五)、綜上各情可徵，被告郭自行獨自決定德安航空與其所掌控之
02 美國SAL公司簽訂附表四所示發動機維修契約，於此已存有
03 自我交易之利益衝突。而因美國SAL公司僅為不具任何資
04 產、技術及設備之紙上公司，且於附表四所示契約中，對美
05 國SAL公司倘無法履約乙事之罰則，亦付之闕如，實已造成
06 德安航空無法迅速確實進行航空器維修之風險。而倘德安航
07 空直接向TAE公司給付維修費用，實則僅須支付附表八所示
08 款項，然以所稱PBH制度而為付款，卻須給付高達附表六之
09 二所示金額，使德安航空因此自95年下半年至105年間溢付
10 附表九「背信金額」欄所示款項予SAL公司。是被告郭自行
11 未經任何公司決策程序而逕為雙方代理之訂約，且始終無法
12 說明與美國SAL公司簽訂附表四所示契約究竟有何實益，及
13 支出高額服務費之合理性，並因此對德安航空造成實質財產
14 損害，自屬違背對德安航空忠實義務之背信行為。

15 四、詐欺部分：

16 (一)、虧損補貼之說明：

17 1、依87年2月4日訂定之大眾運輸補貼辦法（已於95年9月25日
18 廢止）及95年5月12日訂定之大眾運輸事業補貼辦法規定，
19 與90年6月13日訂定之離島補貼管理要點（於95年12月20日
20 停止適用）、95年12月20日訂定之離島及東部補貼作業規定
21 等法規規定，就民用航空運輸業以運輸旅客於臺灣與離島偏
22 遠地區間、離島之間之營業因此產生之營運虧損，民用航空
23 運輸業者應先行檢附當年度（實際上為前一年度12月至當年
24 度11月，是本院下稱96年度即係95年12月至96年11月，以此
25 類推）之「補貼計畫書」並檢附相關資料，說明申請航線別
26 營運虧損補貼金額，送交依離島補貼管理要點或離島及東部
27 補貼作業規定所設補貼審議委員會審查，核定各受補貼航線
28 之營運成本上限，經民航局核可後實施。其後業者應於每年
29 6月30日前申請前一年12月份至當年度5月份營運虧損補貼之
30 核銷，每年12月25日前申請當年6至11月份補貼款之核銷。
31 於業者向民航局申請核銷時均需繳交「補貼計畫執行情形報
32 告書」等相關資料，由民航局依據業者所提出附表二所示14
33 項成本，於94年起至102年間由民航局空運組彙整相關單位

意見進行書面審查。103年後，則另委任外聘會計師一併審查，並至業者公司進行實地抽查，並依據補貼審議委員會決定之上限來核定營運成本，再扣除核定之營運收入，據以核算補貼金額。

- 2、又民航局前就辦理離島航線營運虧損補貼說明略以：「1、揆諸「發展大眾運輸條例」（下稱「大眾運輸條例」）第10條之立法理由，對於偏遠、離島或特殊服務性之路（航）線之大眾運輸事業，規定主管機關得於考量財政能力後，視需要對其資本投資與營運虧損進行補貼。…2、循此，為鼓勵業者投入偏遠、離島或特殊航線旅客運送之公共利益，『大眾運輸事業補貼辦法』（下稱「補貼辦法」）即為經母法即依大眾運輸條例第10條之授權，就業者經營偏遠、離島或特殊航線之營業虧損部分予以補貼之具體規範，其中第2條第1項即明定主管機關對於經營偏遠、離島或特殊航線之大眾運輸事業之資本設備投資及營運虧損，得予以補貼。…5、循此，本局係以業者申請營運虧損補貼時所提出之14項成本（詳附表二所示），扣除支出項目與補貼目的不符或與憑證不符之金額，並依規定核定其營運成本後，再扣除本局依規定核定業者之營運收入，據以核算補貼金額。是業者須因實際支出導致營運虧損並提出申請，本局以其申請數額為上限，在該範圍內辦理實際營運虧損補貼。如經結算後該年度並無實際虧損者，則不予補貼。」、「1、本局於歷來針對民航業者申請補貼款查核時，受限於查核能力與相關法規授權之查核範圍，並無從就民用航空運輸業者交易對象之背景、資金來源或實際控制權人部分為查核，故先前進行查核時，並未發現有業者為確保營運離島偏遠航線之獲利，與控制之紙上公司訂立契約，依契約內容所得請領補貼款之額度，於扣除境外公司實際成本或支出費用後，留有剩餘補貼款作為業者之營運利潤之情形，合先敘明。…3、惟本局若查知業者以虛偽不實之方式將未實際提供服務之實質控制公司之營運利潤列為成本費用，即不符合前揭大眾運輸條例第10條第2項之規定，亦與上開補貼辦法之精神不相符合，本局於審查時自會將此部分之金額於營運成本項下刪除後，再

予核算補貼金額。」，此有民航局108年3月14日空運計字第1085005554號函1份可參（見107偵15286卷四第173至182頁）。

3、且證人李坤章於本院審理中證稱：我前受民航局委託審核虧損撥補。離島偏遠航線的虧損補貼，主要是依據大眾運輸條例所列營運虧損做補貼，在審查時，因為它主要是針對虧損補貼，因此我們會著重在虧損事實的認定，確認成本費用發生的真實性。在民航局程序上前面會有預算計劃的審查，核定後，就作為當年度核實補貼的上限，根據上限才會去做後續實質發生與否的審查，所以會分為兩段。所以第一段的部分比較是屬於框列預算，進行合理性審查，第二段是真實的虧損補貼的審查。根據相關法律規定，必須要是虧損才会有補貼，業者不能將利潤計入申請補貼的成本裡等語（見本院卷四第288至289頁）。

4、從而，民航局就離島航線之補貼僅針對實際支出且造成營運虧損者，如航空運輸業者將未實際提供服務之關係企業所獲利潤須列為成本，民航局自應將該部分自補貼額中扣除。

(二)、查，被告郭自行以上開與紙上公司美國SAL公司訂定形式PBH契約之方式，以發動機維修費用為名義，不實增列德安航空之「直接修護費用」此項成本，再持以向民航局申請虧損補貼，使民航局因此給付附表六之一「申請補貼金額」欄所示款項給付款項予德安航空，然因德安航空實際就發動機維修所支出之成本僅為如附表八所示款項，是就附表九「詐欺金額」欄所示差額，自均屬被告郭自行為第三人德安航空詐得之款項。

(三)、至被告郭自行辯稱：附表六之一「申請補貼金額」欄所示撥付款項均經民航局為實質審查，民航局並未陷於錯誤而給付款項云云。然查：

1、民航局前以函文表示略以：本局先前審查時，受限於查核能力與相關法規授權之查核範圍，並無從就民用航空運輸業者交易對象之背景、資金來源或實際控制權人部分為查核，因此並無SAL公司為郭自行實質控制公司之相關事證。如查知SAL公司為德安航空實質控制公司，且以不實單據作為支付成

01 本證明，於審查時自會將該部分金額自營運成本項下刪除等
02 語（見107偵15286卷四第173至182頁）。

03 2、證人李坤章於本院審理中證稱：我們在審查時沒有發現這些
04 境外公司是德安航空所控制，如果我們知道這件事，裡面有
05 隱藏利潤，當然不會核准虧損撥補。我當初也有跟德安航空
06 財務長連紀誠確認，但是他沒有跟我說SAL公司跟德安航空
07 是關係人等語（見本院卷四第293至294頁），核與證人連紀
08 誠於本院審理中證稱：我沒有去詢問關於SAL公司等境外公
09 司的背景，也不知道這些公司是德安航空的關係人等語（見
10 本院卷五第43頁）相符。

11 3、從而，因民航局僅係就德安航空所提出相關文件及憑證進行
12 核對，被告郭自行除未能詳實說明美國SAL公司僅為境外公
13 司且無實際履行PBH計畫之能力，甚且被告刻意以「Max Bus
14 h」、「Roger Phillips」等人名義而使德安航空及民航局
15 相關人員均無從知悉美國SAL公司與其之關係（詳後述），
16 民航局因此就德安航空存有若干「虧損」之重要事項有所誤
17 認，因而交付補貼款。基此，民航局審核程序恰為被告郭自
18 行施用詐術遂行其目的之一環，自無從以相關補貼經民航局
19 審核而認民航局並未陷於錯誤。

20 五、行使偽造不實文書部分：

21 (一)、按「姓名權」為人格權之一種，人之姓名為其人格之表現，
22 除可展現自己之獨特性，並與他人作出區別，屬憲法第22條
23 保障之範圍（參照司法院釋字第399號解釋意旨）。其積極
24 意義在於彰顯個人之個別性；在消極方面則在避免遭他人冒
25 名侵害及惡意揭露，均應受法律之保護（例如民法第19條、
26 性侵害犯罪防治法第13條、證人保護法第15條、組織犯罪防
27 制條例第12條、兒童及少年福利與權益保障法第69條、家庭
28 暴力防治法第50條之1、性騷擾防治法第12條、姓名條例、
29 個人資料保護法及刑法之偽造文書罪章之相關規定等）。關
30 於狹義之「姓名」定義，僅指姓名條例第1條第1項所稱以戶
31 籍登記之本名，屬強制姓名規定；而作為法律保護客體之姓
32 名則應作廣義解釋，即包含個人之字、號、筆名、藝名、雅
33 號、別名、偏名、乳名、簡稱等，故凡在社會交易及生活上

具有識別性功能之稱呼，均應納入姓名權保護之範圍，旨在
使用姓名時，不受他人爭執、否認，或被不當使用、揭露，
而發生同一性及歸屬上之混淆，或侵害個人之隱私。除法律
上基於防禦功能有特別規定（例如姓名條例第6條至第8條，
人民依法令之行為、執照證件、財產登記等應用本名，未使
用者無效或不予登記）外，原無為任何法律或事實上之行為
均應使用本名為必要，祇須能證明其主體之同一性，得以辨
別表示為某特定人之姓名即足，只有在無法避免姓名相同之
重複性時，或尚須查驗所配發之身分證統一號碼，以資區
別。惟行為人倘非出於善意，係為逃避法律追緝或基於不法
目的而使用本名以外之稱呼為特定法律行為，致所生之法律
效果，足以影響國家任務執行、交易安全或法律秩序維持
時，即不為法規範所能容忍（例如姓名條例第15條第1項第1
款規定，經通緝即不得申請改姓、改名或更改姓名等），自
不能以其使用本名以外之稱呼，已行之有年，且為社會上多
數人或其交易之相對人所知，足以證明其主體同一性，即以
此為由而規避所應負之刑事責任（最高法院111年度台上字
第1230號、111年度台上字第1232號判決意旨參照）。

(二)、經查，被告郭自行於附表四所示契約上以美國SAL公司代表
人「Max Bush」名義簽署契約；附表五之一所示報價單及採
購單上以美國SAL公司代表人「Max Bush」名義簽名確認；
於附表六之一「Invoice」欄以美國SAL公司代表人身分使用
「Max Bush」、「Roger Phillips」名義開立該公司發票；
另於附表七「Invoice」欄以UBI公司代表人身分使用「Bria
n Austin」、「Peter Johnson」開立該公司發票等情，有
上開附表證據欄所示證據及本院扣案物可徵。

(三)、被告供述及證人證述：

1、被告郭自行於調查局詢問及本院訊問中供稱：美國SAL公
司、UBI公司的Invoice都是由我一人製作，我當初在附表四
契約上簽「Max Bush」是便宜行事，簽「Roger Phillips」
是取巧疏忽等情（107聲羈194卷二第426至427頁、106他823
1卷四第257頁、107偵15286卷三第31頁），是被告郭自行於
本院中辯稱是因為管理方便才使用不同名稱簽名云云，顯有

01 可議。

02 2、證人連紀誠於本院審理中證稱：我不知道「Max Bush」為何
03 人，郭自行一般使用的英文姓名就是「Mark Kuo」等語（本
04 院卷五第44頁）；證人林世偉於調查局詢問時證稱：我不認
05 識也沒聽過「Roger Phillips」這個人，郭自行的英文名字
06 是「Mark」等語（106他8231卷三第336至337頁）；證人夏
07 浩力於本院審理中證稱：我有看過郭自行簽「Max Bush」的
08 名字，但我不知道他為什麼要使用這個名字，我沒聽過「Ro
09 ger Phillips」等語（見本院卷五第247頁）；證人即德安
10 航空採購人員劉靜如於調查局詢問時證稱：郭自行的英文名
11 字是「Mark Kuo」等語（見107偵15286卷一第330頁）；證
12 人李坤章於本院審理中證稱：於審核過程中，我不知道「Ma
13 x Bush」、「Roger Phillips」、「Brian Austin」、「Pe
14 ter Johnson」就是被告郭自行等語（見本院卷四第297至30
15 0頁）。

16 3、綜上各情可知，「Max Bush」、「Roger Phillips」、「Br
17 ian Austin」、「Peter Johnson」等名義，實際上並非被
18 告郭自行所慣常使用，且與美國SAL公司、UBI公司進行交易
19 往來之德安航空員工及民航局審核人員對此均無所悉。就此
20 而論，已可徵他人無從實辨別被告郭自行與SAL公司代表人
21 「Max Bush」、「Roger Phillips」，及UBI公司代表人「B
22 rian Austin」、「Peter Johnson」之同一性。

23 (四)、至被告郭自行雖辯稱係為管理方便而自喜歡的航空雜誌中得
24 到靈感簽屬不同名義，並無偽造文書之意云云，然查：

25 1、私文書在形式上可充作製作名義人所為固著於其上意思或觀
26 念表示之證據（形式證據機能），並在實質上對於人已從事
27 社會生活交往之重要事實或法律關係發揮證明作用（實質證
28 明效果），關乎個人於社會交往及法律權義歸屬之穩固與安
29 全，進而產生公眾之信賴，故偽造私文書或行使偽造私文書
30 罪，除保護私文書製作名義人，以及文書行使相對人之個人
31 法益外，更著重保護文書之公共信用。

32 2、被告郭自行於使用上開姓名簽署文件時，未曾向往來對象為
33 任何說明，致使交易相對人無從辨識其實際身分，就此實已

喪失姓名作為法律主體識別功能之基本作用。尤有甚者，被告郭自行實際控制美國SAL公司及UBI公司，處於可能發生利益衝突之地位時，尤應揭示自身身份與利害關係，避免產生人格個體同一性識別混淆之風險。詎其刻意於上開公司與德安航空公司簽署契約或為相關交易時，未使用其本名或常用之英文姓名「Mark Kuo」，反簽署無人知悉之其它英文名稱，亦可彰顯其係恐他人察覺關係人交易之情事，刻意使他人誤認與德安航空交易之對象與其個人無關，就此顯然係基於不法之目的而為之。

3、從而，被告郭自行於附表四所示契約上以美國SAL公司代表人「Max Bush」、「Roger Phillips」身分簽署姓名，並於附表四所示年度持向民航局行使；於附表五之二所示採購單、報價單上以美國SAL公司代表人「Max Bush」簽署姓名，持向德安航空及TAE公司行使；於附表六之一所示美國SAL公司「Invoice」欄以美國SAL公司代表人簽署「Max Bush」、「Roger Phillips」、於附表七所示「Invoice」欄以UBI公司代表人身分簽署「Brian Austin」、「Peter Johnson」，持向德安航空財會人員行使，使他人無從辨別被告郭自行與上開人士之同一性關係，足以生損害於民航局審核虧損撥補文件之正確性及德安航空之交易安全，均應屬偽造文書之行為。

六、綜上所述，被告郭自行前揭所辯均不可採。本案事證明確，應予依法論科。

七、論罪科刑之法律適用：

(一)、新舊法比較：

1、被告郭自行為如附表A編號1至8所示行為後（均在103年6月18日之前），刑法第339條、第342條規定業於103年6月18日修正公布，並自同月20日生效施行，修正前刑法第339條第1項規定：「意圖為自己或第三人不法之所有，以詐術使人將本人或第三人之物交付者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科一千元以下罰金。」，修正後刑法第339條第1項則規定：「意圖為自己或第三人不法之所有，以詐術使人將本人或第三人之物交付者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併

科五十萬元以下罰金。」；另修正前刑法第342條第1項規定：「為他人處理事務，意圖為自己或第三人不法之利益，或損害本人之利益，而為違背其任務之行為，致生損害於本人之財產或其他利益者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科一千元以下罰金。」，修正後刑法第342條第1項則規定：「為他人處理事務，意圖為自己或第三人不法之利益，或損害本人之利益，而為違背其任務之行為，致生損害於本人之財產或其他利益者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科五十萬元以下罰金。」，經比較新舊法結果，修正後刑法第339條第1項、第342條第1項規定並未更動詐欺取財罪及背信罪之構成要件及得科處之法定刑種類，僅將得科或併科之罰金刑上限提高為新臺幣50萬元，是修正前之規定較有利於被告，揆諸前揭刑法第2條第1項前段之規定，被告郭自行如附表A編號1至8所示犯行即應適用103年6月18日修正前刑法第339條第1項、第342條第1項規定論處。

2、又按犯罪之實行，學理上有接續犯、繼續犯、集合犯、吸收犯、結合犯等實質上一罪之分類，因均僅給予一罪之刑罰評價，故其行為之時間認定，當自著手之初，持續至行為終了，並延伸至結果發生為止，倘上揭犯罪時間適逢法律修正，跨越新、舊法，而其中部分作為，或結果發生，已在新法施行之後，應即適用新規定，不生依刑法第2條比較新、舊法而為有利適用之問題（最高法院112年度台上字第3860號判決意旨參照）。被告郭自行於各年度所為之犯行，應分別論以接續犯（詳後述），其於103年度犯罪期間橫跨上開詐欺取財罪及背信罪修正生效、施行之前後，就此均應逕適用103年6月18日修正公布刑法第339條第1項、第342條第1項規定，而無「比較新舊法」問題。

(二)、核被告郭自行與紙上公司簽署形式上PBH契約並按月給付款項之行為，就附表A編號1至8部分，係犯修正前刑法第342條第1項背信罪，附表A編號9至11係犯刑法第342條第1項背信罪；就以不實成本向民航局申請附表六之一所示虧損撥補部分，就附表A編號1至8部分，係犯修正前刑法第339條第1項詐欺取財罪，附表A編號9至11係犯刑法第339條第1項詐欺取

財罪；就於附表四所示契約上以美國SAL公司代表人「Max Bush」、「Roger Phillips」身分簽署姓名，並於附表四所示年度持向民航局行使；於附表五之一所示採購單、報價單上以美國SAL公司代表人「Max Bush」簽署姓名，於附表五之一所示時間持向德安航空及TAE公司行使；於附表六之一所示美國SAL公司「Invoice」欄以美國SAL公司代表人簽署「Max Bush」、「Roger Phillips」、於附表七所示「Invoice」欄以UBI公司代表人身分簽署「Brian Austin」、「Peter Johnson」，按附表六之一、七所示時間持向德安航空行使之行為，均係犯刑法第216條、第210條行使偽造私文書罪。被告郭自行偽造上開人員署押之行為，係偽造私文書之部分行為，又偽造私文書復持以行使，偽造私文書之低度行為為高度之行使行為所吸收，均不另論罪。

(三)、變更起訴法條：

1、行使偽造私文書部分：

(1)、按基於控訴原則，法院審理之對象，以檢察官起訴之被告及犯罪事實為限，且在不妨害事實同一之範圍內，得自由認定事實，適用法律，倘法院審理結果所認定之事實，與起訴之基本社會事實同一，僅係論罪法條有異，自得逕行變更起訴法條，無須就起訴之罪名說明不另為無罪之諭知。又法院踐行罪名告知義務，應隨時、但至遲應於審判期日前踐行再告知之程序，使被告能知悉而充分行使其防禦權，避免突襲性裁判，而確保其權益。倘被告對於被訴事實已知所防禦或已提出防禦，或事實審法院於審判過程中已就被告所犯罪名，應變更罪名之構成要件事實為實質之調查者，對被告防禦權之行使即無所妨礙（最高法院114年度台上字第56號判決意旨參照）。

(2)、經查，檢察官就被告郭自行簽署「Max Bush」、「Roger Phillips」、「Brian Austin」、「Peter Johnson」於文件及發票上之行為，原依刑法第216條、第215條之行使業務上登載不實文書、商業會計法第71條第1款之明知為不實事項而填製會計憑證或記入帳冊罪提起公訴，雖本院就此部分未告知被告郭自行係犯刑法第216條、第210條之行使偽造私文

書罪，然此部分事實業經本院於111年11月2日、111年11月16日準備程序命被告郭自行就其行為表示意見（見本院卷二第268頁、第278頁），被告郭自行辯護人亦以言詞及書狀具體答辯（見本院卷二第432至439頁、本院卷七第223頁、第386頁），是其就此事實，已充分加以防禦，尚無虞軼出其防禦權之範圍，爰就此部分變更起訴法條如上。

2、背信部分：

(1)、又按刑事訴訟法第300條所定科刑之判決，得就起訴之犯罪事實，變更檢察官所引應適用之法條，係指法院於不妨害起訴事實同一之範圍內，仍得自由認定事實及適用法律而言。至事實是否同一，應視檢察官請求確定其具有侵害性之基本社會事實是否同一，或兼顧訴之目的及侵害性行為內容是否同一而定。即以經檢察官擇為訴訟客體之社會事實關係為準。而不論是刑法第335條之普通侵占罪或第336條第2項之業務侵占罪，其與背信罪皆係以與被害人之內部信賴關係為前提，因違背該信賴關係而侵害被害人財產之犯罪。惟侵占罪係以取得個別財產為其本質，而背信罪則為侵害整體財產之犯罪。侵占罪之持有他人之物的原因，限於有「委託信賴關係」之情況（本院52年台上字第1418號刑事判決先例參照），故侵占罪成立時，雖其行為合於背信罪之構成要件，亦當論以侵占罪，而不應論以背信罪。則不論是刑法第335條或第336條第2項侵占罪之概念，均隱含在背信罪的觀念之內，如檢察官起訴之基本社會事實同一，法院自得就起訴背信之犯罪事實，變更檢察官所引侵占罪之法條（最高法院112年度台上字第2077號判決意旨參照）。

(2)、公訴意旨雖認被告郭自行使德安航空自銀行帳戶匯款至SAL公司帳戶之行為涉犯第336條第2項業務侵占罪嫌。然刑法上所謂侵占罪，以被侵占之物先有法律或契約上之原因在其持有中者為限，否則不能成立侵占罪。又侵占罪，係以侵占自己持有他人之物為要件，所謂他人之物，乃指有形之動產、不動產而言，並不包括無形之權利在內，單純之權利不得為侵占之客體（最高法院52年台上字第1418號、71年台上字第2304號判決意旨參照）。而刑法上之持有，重在對物之事實

上支配關係，而存戶與金融機構間係屬民法上消費寄託關係，依民法第602條第1項準用同法第474條之規定，存戶將現金款項存入其在金融機構內所申設之帳戶後，該現金款項之所有權即因而移轉於金融機構，並與金融機構內其他現金資產混同，存戶對金融機構僅係取得與其存入金額同等款項之返還請求權，故存戶對於其帳戶內之款項並不具有事實上之持有支配關係（見臺灣高等法院暨所屬法院102年法律座談會刑事類提案第14號研討結果暨審查意見）。然依前揭說明，德安航空帳戶內款項事實上仍由該銀行所持有、支配，是被告郭自行既非德安航空帳戶內款項之持有人，自無從侵占此部分財物。檢察官之主張，既與刑法侵占罪之客觀構成要件不合，自不能認被告郭自行成立侵占罪。惟因起訴之社會基本事實相同，復此部犯行應適用背信罪，本院於審理中已為諭知（見本院卷四第196頁），並就法律適用給予被告郭自行及辯護人辯論之機會，已保障被告之防禦權，爰依法變更起訴法條。

(四)、罪數部分：

- 1、被告郭自行係以附表A所示各年度為單位向民航局申請補貼款之上限，而後分次請領核銷款項，就此自應以年度為區別，就各該年度中被告郭自行所為背信、詐欺取財及行使偽造私文書之行為，於該年度所為數次舉動，均認係為實現同一取得虧損補助款並匯入其所持用之境外公司帳戶之目的，而宜各認定為接續犯之單一法律行為，各均論以一罪。
- 2、再按刑法上一行為而觸犯數罪名之想像競合犯，其存在之目的，在於避免對於同一不法要素予以過度評價，則自然意義之數行為，得否評價為法律概念之一行為，應就客觀構成要件行為之重合情形、主觀意思活動之內容、所侵害之法益與行為間之關連性等要素，視個案情節依社會通念加以判斷。如具有行為局部之同一性，或其行為著手實行階段可認為同一者，而認與一行為觸犯數罪名之要件相侔，則得依想像競合犯論擬（最高法院106年度台上字第39號判決意旨參照）。被告郭自行於附表A所示各年度係基於單一決意，以行使偽造私文書之方式，為違背德安航空職務之行為，並遂

01 行其詐欺民航局之犯行，其行為有同一目的且行為重合之情
02 形，堪認其係以一行為同時觸犯刑法第216條、第210條之行
03 使偽造私文書罪、同法第339條第1項詐欺取財罪及同法第34
04 2條第1項背信罪，核屬想像競合犯，應依刑法第55條之規
05 定，從較重之行使偽造私文書罪處斷。

06 3、被告郭自行就所犯附表A編號1至11所示各罪，犯意各別，行
07 為互殊，應予分論併罰。

08 (五)、公訴人雖未就附表五之一所示行使偽造私文書犯行於起訴書
09 犯罪事實欄中敘明，惟該部分與已敘及之行使偽造私文書行
10 為，有接續犯之一罪關係，為起訴效力所及，本院自得併與
11 審理。

12 (六)、爰以行為人之責任為基礎，審酌被告郭自行身為德安航空負
13 責人，主掌公司重大決策，但竟罔顧德安航空權益，背棄身
14 為董事及經理人所負善良管理人義務，非但不為公司之最佳
15 利益行事，反圖謀自己利益，違反義務之程度甚為重大，造
16 成德安航空嚴重損害，暨破壞金融秩序；另其明知離島航線
17 經營不易，政府乃補貼補償因航線營運虧損之美意，虛列不
18 實成本支出，不僅損及國家財政，亦破壞主管機關對航空業
19 營運成本審查與核發撥補機制之正當性與公信力，於犯後亦
20 未能反思己過，態度不佳，實不宜輕縱。惟念其於本案行為
21 前無任何案件科刑及執行紀錄，此有臺灣高等法院被告前案
22 紀錄表1份附卷可參，素行尚可，兼衡其自述之智識程度及
23 生活狀況（見本院卷七第180頁），暨其犯罪動機、目的、
24 手段等一切情狀，分別量處如主文所示之刑，並定應其應執
25 行之刑。

26 八、沒收：

27 (一)、查被告郭自行於附表A編號1至10行為後，刑法關於沒收之規
28 定，業於105年7月1日修正施行；而同於該日修正施行之刑
29 法第2條第2項規定：「沒收、非拘束人身自由之保安處分適
30 用裁判時之法律」，是其沒收，直接依裁判時之法律，毋庸
31 比較新舊法，合先敘明。

32 (二)、按為避免被告因犯罪而坐享犯罪所得，顯失公平正義，而無
33 法預防犯罪，且為遏阻犯罪誘因，並落實「任何人都不得保

有犯罪所得」之普世基本法律原則，刑法第38條之1明文規範犯罪利得之沒收，期澈底剝奪不法利得，以杜絕犯罪誘因。惟由於國家剝奪犯罪所得之結果，可能影響被害人權益，基於利得沒收本質為準不當得利之衡平措施，應將犯罪所得返還被害人，為優先保障被害人因犯罪所生之求償權，並避免國家與民爭利，刑法第38條之1第5項規定：「犯罪所得已實際合法發還被害人者，不予宣告沒收或追徵」，以不法利得實際合法發還被害人，作為封鎖沒收或追徵之條件，此亦能避免被告一方面遭國家剝奪不法利得，另一方面須償還被害人而受雙重負擔之不利結果。反之，倘利得未實際合法發還被害人，縱被害人放棄求償，法院仍應為沒收之宣告，藉以避免修法前不法利得既不發還被害人，亦未經法院宣告沒收，而使犯罪行為人繼續保有不法利得之不合理現象（最高法院113年度台上字第1074號判決意旨參照）。

(三)、犯罪所得部分：

- 1、經查，被告郭自行自承SAL公司帳戶為其所實際支配等情，已如前述，基此，附表六之一、六之二所示德安航空給付予SAL公司之款項，雖先行匯入各該SAL公司帳戶，然究諸實質，相關案款終歸被告郭自行所持用，是本案德安航空所溢付之維修款項，即均屬被告郭自行之犯罪所得。
- 2、又SAL公司實際僅支付附表八所示款項而為維修等情，亦如前所述，是就德安航空給付予SAL公司之款項，扣除附表八所示金額，即為被告郭自行因背信行為所取得之犯罪所得（詳附表九「背信差額」欄所示）。至被告郭自行雖辯稱其有將相關款項作為德安航空營運所使用，然就此部分未提出相關事證以實其說，自應就差額之全部，予以沒收，併依刑法第38條之1第3項之規定，宣告於一部不能沒收或不宜執行沒收時，追徵其價額。
- 3、此外，德安航空於附表六之二所示時間給付上開款項予SAL公司，民航局則於附表六之一所示時間撥付虧損款項予德安航空以填補德安航空對美國SAL公司之支出，就此綜合以觀，尚難認德安航空仍保有被告郭自行詐得之撥補款項，蓋全數款項實質均已為SAL公司所取得，就此應無再行對德安

01 航空諭知沒收之必要，併此指明。

02 4、檢察官雖指稱本案就已逾追訴權時效部分，亦聲請沒收云
03 云：

04 (1)、按刑法第38條第2項、第3項之物、第38條之1第1項、第2項
05 之犯罪所得，因事實上或法律上原因未能追訴犯罪行為人之
06 犯罪或判決有罪者，得單獨宣告沒收，同法第40條第3項定
07 有明文。其立法意旨，乃因沒收已非從刑，而具獨立性之法
08 律效果，為排除事實上或法律上原因之追訴處罰障礙，對於
09 因事實上或法律上原因未能追訴犯罪行為人之犯罪或判決有
10 罪者，例如犯罪行為人因死亡、曾經判決確定、欠缺責任能
11 力等事由受不起訴處分或不受理、免訴、無罪判決者；或因
12 罹患疾病不能到庭而停止審判者及受有罪判決之免刑判決
13 者，仍可單獨宣告沒收。而對於犯罪行為人逃避刑事訴追而
14 遭通緝時，依逃犯失權法則，不論犯罪行為人在國內或國
15 外，法院亦得不待其到庭逕為沒收與否之裁判。又對物沒收
16 之「客體程序」，亦可附隨於已開啟之「主體程序」，然於
17 法院為不受理、免訴或無罪判決時，尚可認依檢察官起訴書
18 之記載，或檢察官於言詞辯論終結前，已口頭或書面提出沒
19 收之聲請，基於訴訟經濟原則，仍應肯認主、客體程序之轉
20 換，即法院得於為上述不受理、免訴或無罪判決時，並為單
21 獨宣告沒收之諭知。此與刑事訴訟法第455條之34規定：

22 「單獨宣告沒收由檢察官聲請違法行為地、沒收財產所在地
23 或其財產所有人之住所、居所或所在地之法院裁定之。」係
24 真正客體程序（對物訴訟）之單獨宣告沒收，尚屬有別。至
25 於同法第309條第1款規定：「有罪之判決書，應於主文內載
26 明所犯之罪，並分別情形，記載諭知之主刑、從刑、刑之免
27 除或沒收。」乃有罪判決書就個案情形應記載事項之規定，
28 與前述判決不受理、免訴、無罪而於判決中為單獨宣告沒收
29 之諭知，並不互斥（最高法院111年度台上字第1772號判決
30 意旨參照）。

31 (2)、經查，因檢察官就被告郭自行於94年6月至95年6月30日止之
32 行為認已逾追訴權時效而未予起訴，是本院就此部分無從進
33 行審理並為判決，另檢察官就此部分行為亦未另為不起訴處

分，是揆諸上開說明，本院實無從於本案程序中就此單獨為沒收之諭知，併此指明。

(四)、其餘部分：

- 1、按被告用以詐欺取財之偽造、變造等書類，既已交付於被害人收受，則該物非屬被告所有，除偽造書類上偽造之印文、署押，應依刑法第219條予以沒收外，即不得再對各該書類諭知沒收（最高法院43年台上字第747號判決意旨參照）。
- 2、本案如附表四、五之一、六之一、七所示偽造之私文書，均已交付德安航空或TAE公司收受，不能認係被告郭自行所有，自不得宣告沒收。
- 3、另附表四、五之一、六之一、七所示被告郭自行偽造之「Max Bush」、「Roger Phillips」、「Brian Austin」及「Peter Johnson」等署押，則均應依刑法第219條規定，予以宣告沒收。
- 4、另本案扣案物，雖部分為被告郭自行所有（見本院卷一第167至168頁），然縱與本案相關連部分，亦僅屬證據資料，均無足證明為被告郭自行犯本案犯行所用、預備之物或犯罪所生之物，復均非屬違禁物，爰不予宣告沒收。

乙、無罪（被告黃春發）及不另為無罪（被告郭自行）諭知部分：

壹、公訴意旨略以：

一、被告黃春發、郭自行共犯部分：

(一)、被告郭自行於上述時間擔任前揭德安航空、創意工程公司、RAL公司、UBI公司、美國SAL公司及萬那杜SAL公司之職位。黃春發於86年9月9日起，受德安投資指派擔任德安航空法人董事長，又自88年7月13日起至101年6月7日，陸續受德安開發、德安投資、德安信公司指派擔任德安航空法人董事，期間均係德安航空實際負責人，並於94年至100年12月間，透過其擔任負責人之美亞公司直接或間接控制SRA公司及RAL公司（美亞公司及該公司直接或間接控制之公司，以下合稱美亞集團），均為從事業務之人。

(二)、被告郭自行與黃春發共同虛設SRA、RAL公司佯裝境外航空器租賃商，藉此隱匿集團自有航空器之事實，而以虛偽交易及

01 不實憑證佯裝德安航空向SRA、RAL公司租賃飛機，不實虛增
02 德安航空「租金費用」，將德安航空資產美金1,313萬4,23
03 6.82元（如扣除購機及耗材款則為美金899萬222.16元）侵
04 占入己，並使德安航空以此不實虛增之「租金費用」向民航
05 局詐領虧損補貼款4億2,257萬8,185元（如扣除購機及耗材
06 款為2億9,243萬5,152元）：

07 1、郭自行於93年10月，以德安航空名義取得離島偏遠航線最優
08 申請人後，即需取得航空器始能營運。惟依民航局上揭補貼
09 規定，僅有附表二所示14項成本能申請補貼，且必須係真實
10 交易所發生之成本費用才能申請補貼，不得透過與實質關係
11 人之虛偽交易虛增成本、掩藏利潤。其中，若採「購機」方
12 式，僅能就實際購機成本依合約年限逐年攤提「折舊費用」
13 申請補貼；如係借款購機，則僅得申報合理範圍內之利息費
14 用。反之，如業者以關係人子公司購機後再將飛機租予本公
15 司，並將該子公司所提列之折舊費用加計利潤後包裝為「租
16 金」，則該「租金費用」即因實質上雙方公司根本沒有「承
17 租飛機」之真意及經濟實質而屬虛偽交易，自不得申領補
18 貼，否則即違反「補貼應以真實交易發生之虧損為準」、
19 「不得以虛偽交易虛增成本、暗藏利潤而申請補貼」之相關
20 規定。

21 2、被告郭自行於93年10月，先以向民航局申請補貼款及獎勵金
22 為誘因，試圖說服被告黃春發再行投資購買航空器。原本黃
23 春發已表明不願意再對德安航空注資，亦不願買進其他航空
24 器，尤以德安航空倘若自主購機並登記為航空器所有權人，
25 依民航局虧損補貼標案合約期限10年為基準，德安航空僅能
26 以購機總成本為上限，分十年攤提為「折舊費用」並據以申
27 請虧損補貼，加以前述離島偏遠航線營運虧損補貼金額之規
28 範下，顯將無利可圖，黃春發身為德安航空負責人及大股
29 東，初時即對郭自行表示拒絕。惟郭自行為說服黃春發承接
30 離島虧損航線之業務，萌生出航線虧損補貼應可透過集團虛
31 設境外紙上公司購機，再假造德安航空向境外紙上公司虛偽
32 承租飛機之方式，隱匿集團自主購機及實質自有航空器之事
33 實，並虛增、暗藏「利潤」於虛偽之「租金費用」中，藉此

可向民航局申請全部租金費用之虧損補貼，而將「利潤」暗藏於境外紙上公司之犯罪計畫，並具體提出：由美亞集團出資購買航空器，並登記由境外紙上公司所有，再由境外紙上公司形式上「出租」給德安航空，德安航空支付之租金全額均向民航局申請虧損補貼而來，並保證美亞集團年收益率達10%，購機成本在3年內攤還完畢之財務方案；嗣經黃春發評估及試算後認為3年即可回本，第4年後飛機具有殘值，且爾後租金均屬獲利應值投資，遂同意郭自行之前述投資方案。2人謀議既定，黃春發即以其擔任負責人之美亞公司孫公司SRA公司，及透過美亞公司轉投資之美亞控股公司於94年2月10日所購入之RAL公司，分別出資美金243萬9,872.16元、美金170萬4,142.5元，總計美金414萬4,014.66元（依當時憑證對應記載總計即1億3,014萬3,033元），向華信航空及立榮航空各購買2架DORNIER航空器及零組件，再簽訂附表三所示租賃契約，而將前揭約定「分3年期本利攤還、年收益率10%」之利潤，均隱藏於SRA公司及RAL公司，藉此形塑德安航空在外觀上係透過常規交易及談判議價之方式，向境外法人SRA公司、RAL公司承租上開4架航空器作為經營離島偏遠航線使用。郭自行及黃春發並向民航局補貼審議委員會委員隱匿前揭德安航空與SRA、RAL公司均屬同一美亞集團之關係人公司，美亞集團及德安航空實際上僅發生購機成本，德安航空與SRA、RAL公司間實際上並無租賃交易等事實，導致民航局辦理審查，以及德安航空委任會計師查核時，均誤以為德安航空確係向國外出租航空器業者透過常規議價而承租航空器，而准予依該租金數額申報補貼。

- 3、被告郭自行、黃春發共同意圖為自己或第三人不法之所有，基於侵占、明知為不實事項而填製會計憑證或記入帳冊、掩飾、隱匿自己重大犯罪所得財物之洗錢之犯意聯絡，自94年6月起，每年按月製作如附表十五（即起訴書附表一，並經本院更正如附表十五）編號1至102所示不實之SRA公司、RAL公司租金發票，佯以直接自供應商SRA公司、RAL公司取得發票，而轉交不知情之德安航空財會人員行使，以SRA公司、RAL公司名義向德安航空請款（金額詳附表十五），並於附表

十五所示94年6月至100年11月期間，將附表十五編號21至102所示不實之SRA公司、RAL公司租金發票交由不知情之蔣仁欽於發票上公司負責人欄位簽名，而於94年6月至100年11月間，使德安航空不知情之會計主管連紀誠及其所屬會計人員持前開SRA公司、RAL公司不實租金發票製作會計傳票，並依指示將如附表十五編號1至105所示貨款，先後匯至黃春發、郭自行為掩飾、隱匿犯罪所得，並妨礙日後司法機關偵查而開立之SRA公司兆豐銀行美金帳戶及RAL公司第一銀行帳戶，或匯至美控公司銀行帳戶，致生損害於德安航空帳簿記載之正確性，黃春發、郭自行以此方式將如附表十五編號1至105所示美金792萬8,473.16元之款項予以侵占入己，並於年底製作德安航空年度財報送會計師查核及送請民航局核轉交通部備查，俾使民航局憑以相信當年度支出及虧損補貼申請數額之情況大致相符。黃春發、郭自行取得前開侵占之犯罪所得後，於95年9月1日、97年12月11日銷戶時，自SRA公司兆豐銀行美金帳戶分別匯款美金548萬2,470元、44萬8,431.98元至美亞公司銀行帳戶，金額總計為美金5,930萬901.98元。

- 4、被告郭自行、黃春發共同意圖為自己或第三人不法之所有，基於詐欺、行使業務上登載不實文書之犯意聯絡，自94年取得本件標案起，即藉由前揭德安航空與SRA公司及RAL公司間之虛偽交易，持SRA公司及RAL公司不實租金憑證向民航局申請補貼款，致民航局誤信德安航空確係向國外出租航空器業者透過常規議價而承租，而核准補貼。尤其，黃春發及郭自行於94年間自主購機成本（即購機及耗材款）為美金414萬4,014.66元（當時憑證對應記載1億3,014萬3,033元），本應依民航局標案合約期限10年為基準，僅得以購機總成本為上限分10年攤提為「折舊費用」並據以申請虧損補貼，惟渠等藉由虛設境外紙上公司及虛偽交易，截至97年11月即已達成當初設定「分3年期本利攤還、年收益率10%」予SRA公司及RAL公司之結果，亦即斯時累計已申領取得租金補貼總額已大於購機及耗材款，而97年12月後「租金」將均屬「淨利」，竟為持續詐取補貼款，自始至終均延用原航空器租賃

01 合約內容，以相同之租金，於附表十五所示編號1至105期間
02 之每年5、6月及12月間，以SRA公司、RAL公司出具之租金發
03 票向民航局詐領補貼款，自94年6月至101年2月止，共申請
04 如附表十五編號1至105所示補貼款，總計共同向民航局詐取
05 補貼款金額高達2億5,238萬756元。

06 (三)、因認被告黃春發、郭自行共犯刑法第336條第2項業務侵占、
07 103年6月18日修正前第339條第1項之詐欺取財、第216條、
08 第215條之行使業務上登載不實文書、商業會計法第71條第1
09 款之明知為不實事項而填製會計憑證或記入帳冊、修正前洗
10 錢防制法第11條第1項洗錢等罪嫌。

11 二、被告郭自行部分：

12 (一)、被告郭自行以RAL公司佯裝境外航空器租賃商，藉此隱匿集
13 團自有航空器之事實，而以虛偽交易及不實憑證佯裝德安航
14 空向RAL公司租賃飛機，不實虛增德安航空「租金費用」，
15 侵占入己，並使德安航空以此不實虛增之「租金費用」向民
16 航局詐領虧損補貼款：

17 1、嗣於100年8月間，本案4架DORNIER航空器將屆使用年限，購
18 機及耗材成本均早已回收，黃春發慮及飛安事故責任重大，
19 不欲繼續經營德安航空，計畫處分德安航空經營權及RAL公
20 司股權。然郭自行認為德安航空獨占離島偏遠航線經營權，
21 RAL公司既可繼續佯裝國外出租航空器業者以相同租金持續
22 出租4架DORNIER航空器予德安航空，乃於100年12月間，先
23 以美金100萬元購入RAL公司全部股權，再於101年3月間，以
24 創意工程之名義，向黃春發以每股4元之價格，購入德安航
25 空股份，惟約定101年1至2月之租金仍由美控公司收取。嗣
26 郭自行簽約並實質接手RAL公司後，亦以附表五之一所示人
27 員擔任公司負責人，使外界無從查悉其為實質負責人。

28 2、郭自行取得德安航空及RAL公司經營權後，意圖為自己或第
29 三人不法之所有，基於侵占、明知為不實事項而填製會計憑
30 證或記入帳冊、掩飾、隱匿自己重大犯罪所得財物之洗錢之
31 犯意，復自100年12月起，每年按月製作如附表十五編號103
32 至177所示不實之RAL公司租金發票，佯以直接自供應商RAL
33 公司取得發票，而轉交不知情之德安航空財會人員行使，以

01 RAL公司名義向德安航空請款，並於附表十五所示100年12月
02 至101年12月、102年1月至104年11月期間，分別將附表十五
03 編號103至115所示不實之RAL公司租金發票交由不知情之戴
04 立俊於發票上RAL公司負責人欄位簽名，或經不知情之張靜
05 怡授權，由郭自行於附表十五編號116至150所示不實之RAL
06 公司租金發票上RAL公司負責人欄位簽署張靜怡之英文名
07 字，惟104年12月後僅列示收款帳戶未署名，而於100年12月
08 至107年2月間，使德安航空不知情之會計主管連紀誠及其所
09 屬會計人員持前開RAL公司不實租金發票製作會計傳票，並
10 依指示將如附表一編號106至168所示貨款，先後匯至郭自行
11 為掩飾、隱匿犯罪所得，並妨礙日後司法機關偵查，附件一
12 編號3、4所示RAL公司兆豐銀行美金帳戶、RAL公司台中商業
13 銀行股份有限公司（下稱台中銀行）帳戶，致生損害於德安
14 航空帳簿記載之正確性，郭自行以此方式將如附表十五編號
15 106至168所示美金520萬5,763.66元之款項予以侵占入己，
16 並於年底製作德安航空年度財報送會計師查核及送請民航局
17 核轉交通部備查，俾使民航局憑以相信當年度支出及虧損補
18 貼申請數額之情況大致相符。郭自行取得前開侵占之犯罪所
19 得後，於105年11月30日、12月12日，自RAL公司兆豐銀美金
20 帳戶分別匯款美金1萬2,558.87元、30萬元至附件一編號5郭
21 自行兆豐銀行帳戶，金額總計美金31萬2,558.87元。再於10
22 5年2月19日至12月9日，自RAL公司兆豐銀美金帳戶陸續匯款
23 總計美金271萬元至附件一編號6所示Aqua Global Limited
24 （登記地塞席爾共和國，設立日期為105年1月26日，註冊號
25 碼為178545，下稱AGL公司）兆豐銀行帳戶。

- 26 3、郭自行意圖為自己或第三人不法之所有，基於詐欺、行使業
27 務上登載不實文書之犯意，承前揭相同手法，先於每年初提
28 交內含前揭德安航空向RAL公司承租飛機不實合約之德安航
29 空「補貼計畫書」送民航局審查，故意隱匿德安航空與RAL
30 公司均係其所有，航空器租賃契約係虛偽交易，經濟實質上
31 德安航空根本沒有發生所謂「租金費用」之事實，致補貼審
32 議委員誤信德安航空確有實際發生此「租金費用」支出，而
33 同意德安航空當年度補貼上限總額及匡列補貼預算。郭自行

見取得核准額度，再於附表十五編號106至177期間之每年6月及12月間，指示不知情之德安航空人員持該等不實租金發票，持向民航局以「折舊費用」及「租金費用」名義申請如附表十五編號106至177所示補貼款，致民航局負責核銷之相關人員及外聘會計師，於各該年上半年度、下半年度審查時，先後誤信該租金確係德安航空經營離島偏遠航線所須支付之營運成本，而分別准予撥款補貼，足以生損害於主管機關對於德安航空經營離島偏遠航線虧損撥補監督管理之正確性。郭自行自101年初完全接手德安航空及RAL公司以後浮報租金支出部分，截至107年2月止，總計向民航局詐取補貼款金額1億7,019萬7,429元。

- 4、因認被告郭自行上開行為涉犯刑法第336條第2項業務侵占、103年6月18日修正前及修正後第339條第1項之詐欺取財、第216條、第215條之行使業務上登載不實文書、商業會計法第71條第1款之明知為不實事項而填製會計憑證或記入帳冊、修正前洗錢防制法第11條第1項洗錢罪等罪嫌。

(二)、郭自行虛設UBI公司佯裝航材零件供應商，以不實「零件銷售」發票向德安航空請款，以侵占德安航空資產美金251萬3,847.92元，並使德安航空以該不實「零件費用」支出向民航局詐領虧損補貼款7,788萬9,994元

- 1、郭自行明知SRA公司、RAL公司於94年間向華信航空及立榮航空各購買2架DORNIER航空器及零組件，並於同年間將上開4架航空器出租並交接給德安航空時，除華信航空及立榮航空列帳移交給RAL公司及SRA公司之航材零件外，尚有一批內容、數量不詳，且為4架航空器專用之未列帳可用零件，竟刻意隱瞞未告知德安航空實際負責人黃春發及時任董事長賴粵興，並指派不知情之德安航空員工，將該批零件均搬入德安航空倉庫內，並委由張靜怡（另經臺北地檢署檢察官為不起訴處分）另行設立UBI公司用以充當該批零件之所有人，而將該批零件據為己有（此部分侵占行為追訴權時效已消滅）。後郭自行於附表一之二所示時間委請戴立俊（另經臺北地檢署檢察官為不起訴處分）、張靜怡、張志偉擔任掛名負責人。

2、郭自行為利用前揭零件擴大個人不法資產，意圖為自己不法之所有，基於侵占、明知為不實事項而填製會計憑證或記入帳冊、掩飾、隱匿自己重大犯罪所得財物之洗錢犯意，於94年6月至104年11月間，每年度均按月依4架航空器領用前揭零件之數量，自行任意決定零件銷售價格製作清單，並且為隱匿UBI公司係其所掌控，開立如附表七（即起訴書附表二）所示不實之UBI公司「零件銷售」發票（Invoice），佯以德安航空直接向供應商UBI公司購買零件而發生「零件費用」支出，發票則轉交不知情之德安航空財會人員，以向德安航空請款（各年度金額詳附表七），使德安航空不知情之會計主管連紀誠及其所屬會計人員持之製作如附表七所示會計傳票，依指示將如附表七所示貨款先後匯至郭自行為掩飾、隱匿犯罪所得，並妨礙日後司法機關偵查所開設附件一編號7、8所示UBI公司永豐銀行香港帳戶、UBI公司兆豐銀行美金帳戶，致生損害於德安航空帳簿記載之正確性，郭自行以此方式將如附表七所示款項予以掏空侵占入己，並於年底製作年度財報送會計師查核及送請民航局核轉交通部備查，俾使民航局憑以相信當年度支出及虧損補貼申請數額之情況大致相符。郭自行取得前開侵占之犯罪所得後，於95年1月24日、96年2月6日，自UBI公司永豐銀行香港帳戶分別匯款美金7萬4,959.89元、美金11萬9,960.63元至郭自行個人帳戶。復於99年10月至105年2月，陸續自UBI公司兆豐銀行美金帳戶匯款至郭自行兆豐銀行48432帳戶，金額總計美金51萬1,576.45元。再於105年2月19日，自UBI公司兆豐銀行美金帳戶匯款美金68萬元至AGL公司兆豐銀行帳戶。

3、郭自行另意圖為自己不法之所有，基於詐欺、行使業務上登載不實文書之犯意，先於每年初提交不實「零件銷售」數據等資料之德安航空「補貼計畫書」送民航局審查，致補貼審議委員誤信零件費用係屬真實而同意德安航空當年度補貼上限總額及匡列補貼預算。郭自行取得核准額度後，再於附表七所示期間之每年5、6月及12月間，指示不知情之德安航空人員以該等不實發票或彙整後4架DORNIER航空器之各機耗用明細表，持向民航局以「直接修護費用——一般消耗及附件器

材修理」、「直接修護費用—螺旋槳翻修」等名義申請如附表七所示補貼款，致民航局負責核銷之相關人員及外聘會計師，於各該年上半年度、下半年度審查時，先後誤信該等零件確係德安航空經營離島偏遠航線所須支付之營運成本，而分別准予撥款補貼，足以生損害於主管機關對於德安航空經營離島偏遠航線虧損撥補監督管理之正確性。

4、因認被告郭自行上開行為涉犯刑法第336條第2項業務侵占、103年6月18日修正前及修正後第339條第1項之詐欺取財、修正前洗錢防制法第11條第1項洗錢罪等罪嫌（起訴刑法第216條、第215條之行使業務上登載不實文書、商業會計法第71條第1款之明知為不實事項而填製會計憑證或記入帳冊部分，業經本院變更起訴法條為刑法第216條、第210條之行使偽造私文書罪，並認定如上）。

(三)、郭自行以SRA、RAL公司重複開立、申報不實顧問服務費方式，製造德安航空發生不實鉅額「修護費用」支出，向民航局詐領虧損補貼款1,102萬6,528元

1、郭自行基於行使業務上登載不實文書之犯意，明知紐西蘭籍Stephen自92年起，即與德安航空簽立僱傭契約擔任維修顧問，主要就「直升機」提供技術諮詢，依僱傭契約係由德安航空給付薪資報酬。惟於94年德安航空取得離島偏遠航線經營權後，前揭維修顧問僱傭契約並無改變，Stephen仍主要就「直升機」提供技術諮詢，而依約仍應由德安航空以給付薪資報酬之方式辦理，縱Stephen偶爾就本案4架DORNIER航空器維修提供諮詢，仍應由德安航空以給付薪資報酬之方式辦理，且於申請補貼時由民航局按其對於「直升機」和「本案4架航空器」之服務比例審核，不能全額申領；詎郭自行為圖全額申領，於94年12月間起，不再採取德安航空給付薪資報酬之方式，而改以SRA公司、RAL公司與德安航空所簽訂航空器租賃合約書內亦有外籍技師規定為由，佯稱Stephen係SRA公司、RAL公司派駐德安航空之外籍技師且係擔任本案4架航空器之維修顧問，而於94年12月至100年11月間，按月將德安航空實際支付予Stephen之薪資及差費等金額之資料，改以SRA公司或RAL公司等紙上公司之名義，開立如附表

十六（即起訴書附表四，並經本院更正如附表十六）編號1至69所示之不實顧問服務費發票（Invoice）；又自100年12月間取得RAL公司經營權後，承前基於行使業務上登載不實文書之犯意及手法，於100年12月至105年11月間，以自己掌控之RAL公司名義，按月將德安航空實際支付予Stephen之薪資及差費等金額之資料，改以RAL公司名義，開立如附表十六編號70至129所示顧問服務費發票（Invoice）。郭自行並且均指示不知情之德安航空人員，將前揭不實顧問服務費發票均持向民航局，以「間接修護費用」或「直接修護費用—直接人工」名義申請補貼款而行使之，藉以掩飾SRA、RAL公司係紙上公司無法提供專業技師，以及Stephen實際任職於德安航空及主要提供「直升機」技術諮詢顧問服務等事實，足以生損害於主管機關對於德安航空經營離島偏遠航線虧損撥補監督管理之正確性。

2、郭自行於98年間起，就顧問服務費涉嫌重複申報詐領部分：郭自行除以前揭SRA、RAL公司之不實發票申領補助款外，自98年間起，認為透過重複申報德安航空外籍顧問費將可擴大詐領虧損補貼款，乃意圖為自己不法之所有，基於詐欺之犯意，於每年初提交內含RAL公司提供德安航空外籍專業技師不實合約之德安航空「補貼計畫書」送民航局審查，故意隱匿RAL公司係紙上公司無法提供專業技師，及Stephen實際任職於德安航空之事實，致補貼審議委員會委員誤信RAL公司顧問費係屬真實，而同意德安航空當年度補貼上限總額及匡列補貼預算。郭自行取得核准額度後，即自98年12月至105年11月間，除提交RAL公司之不實發票外，另提交Stephen之各類所得扣繳暨免扣繳憑單或各月份之「直接修護費用—內部人工薪資明細表」，而將德安航空確有支付之「Stephen薪資、差費」金額，以提供不同憑證方式，重覆作為本案4架航空器修護費用向民航局進行核銷。郭自行以前揭方式，將德安航空確有支付之「Stephen薪資、差費」金額，先由RAL公司開立如附表十六編號46至129所示不實之顧問服務費發票交給德安航空，由德安航空持向民航局以「間接修護費用」或「直接修護費用—直接人工」名義申請補貼款。再指

示不知情之德安航空人員，持Stephen之各類所得扣繳暨免扣繳憑單或各月份之「直接修護費用—內部人工薪資明細表」，按月以附表十六編號46至129所示「外國技師薪資」或「外聘技師」名義，重覆向民航局申報「直接修護費用—直接人工」支出，使民航局負責核銷之相關人員及外聘會計師，於各該年上半年度、下半年度審查時，先後誤信顧問服務費支出及外國技師薪資均係德安航空經營離島偏遠航線所須支付之營運成本，而分別准予撥款補貼，足以生損害於主管機關對於德安航空經營離島偏遠航線虧損撥補監督管理之正確性。

3、因認被告郭自行上開行為涉犯刑法第336條第2項業務侵占、103年6月18日修正前及修正後第339條第1項之詐欺取財、第216條、第215條之行使業務上登載不實文書、商業會計法第71條第1款之明知為不實事項而填製會計憑證或記入帳冊、修正前洗錢防制法第11條第1項洗錢罪等罪嫌。

(五)、被告郭自行另為掩飾、隱匿犯罪所得，並妨礙日後司法機關之偵查，以美國SAL公司或萬那杜SAL公司名義所開設附表六之一所示美國SAL公司EFG銀行新加坡帳戶、美國SAL公司兆豐銀行帳戶、萬那杜SAL公司兆豐銀行美金帳戶、萬那杜SAL公司永豐銀行帳戶，郭自行以此方式將如起訴書附表三所示美金1,097萬1,336.64元（即匯款總額美金1,254萬1,995.12元扣除SAL公司實際支付給TAE公司157萬658.48元）之款項予以掏空，其後於96年9月11日，再自美國SAL公司EFG銀行新加坡帳戶匯款美金19萬9,976元至郭自行個人帳戶，復於103年11月4日結清美國SAL公司兆豐銀行帳戶，並匯款美金65萬3,168.04元至UBI公司兆豐銀行美金帳戶，再於同年月11日，自UBI公司兆豐銀行美金帳戶匯款美金60萬元至萬那杜SAL公司兆豐銀行美金帳戶。末於105年2月19日、12月12日，自萬那杜SAL公司兆豐銀行美金帳戶分別匯款美金70萬元、84萬元至AGL公司兆豐銀行帳戶。因認此部分行為涉犯修正前洗錢防制法第11條第1項洗錢罪等語。

貳、按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實；不能證明被告犯罪或其行為不罰者，應諭知無罪之判決，刑事

01 訴訟法第154條第2項、第301條第1項，分別定有明文；次按
02 認定不利於被告之事實，須依積極證據，苟積極證據不足為
03 不利於被告事實之認定時，即應為有利被告之認定，更不必
04 有何有利之證據；再按刑事訴訟法第161條第1項規定檢察官
05 就被告犯罪事實，應負舉證責任，並指出證明之方法。因
06 此，檢察官對於起訴之犯罪事實，應負提出證據及說服之實
07 質舉證責任。倘其所提出之證據，不足為被告有罪之積極證
08 明，或其指出證明之方法，無從說服法院以形成被告有罪之
09 心證，基於無罪推定之原則，自應為被告無罪判決之諭知；
10 而告訴人之告訴，係以使被告受刑事訴追為目的，是其陳述
11 是否與事實相符，仍應調查其他證據以資審認。

12 參、公訴人認被告郭自行涉有上開罪嫌，無非係以被告郭自行、
13 黃春發之供述；證人戴立俊、張靜怡、張志偉、賴粵興、蔣
14 仁欽、連紀誠、郁小娃、林世偉、夏浩力、Stephen、賴永
15 祥、湯人龍、曹常珠、劉靜如、姚勝雄、李坤璋之證述及附
16 件二所示證據，為其論據。

17 肆、訊據被告黃春發固不否認其為美亞公司負責人，且前曾擔任
18 德安航空負責人，SRA公司、RAL公司均為美亞公司之從屬公
19 司，且該二公司曾與德安航空簽訂航空器租賃契約，德安航
20 空並給付附表十五所示費用予上開公司，另民航局亦曾給付
21 附表十五所示款項予德安航空而為虧損撥補等情；被告郭自
22 行就其任職德安航空之職位及期間，與其102年4月1日後為R
23 AL公司、UBI公司及美國SAL公司實際負責人，德安航空曾給
24 付附表七、十五、十六所示費用予附表所示公司，另民航局
25 亦曾因虧損撥補而給付附表七、十五、十六所示款項予德安
26 航空等情，然均矢口否認有何上開犯行，分別辯稱：

27 一、被告黃春發部分：被告黃春發雖於上述期間擔任美亞公司及
28 德安航空之負責人，然該二公司間並非關係人，亦無任何法
29 令規定或契約義務得要求被告黃春發應以美亞公司子公司購
30 機成本出租飛機予德安航空，且就SRA公司、RAL公司與美亞
31 公司之關係，及該二公司向華信公司、立榮公司購得本案4
32 架DORNIER航空器，暨與該二公司與德安航空簽訂租賃契約
33 並收取租金等情，均經美亞公司揭露於相關財務報告，另被

01 告黃春發簽名於上之相關契約均經送交民航局核准，是被告
02 黃春發實無任何詐欺民航局之情事。又SRA公司、RAL公司與
03 德安航空約定之租金價格係參考華信航空與立榮航空之租金
04 價格，SRA公司、RAL公司購買飛機予以出租本已承擔發生航
05 空事故之重大風險，另所得相關租金亦均經匯入相關公司帳
06 戶，被告黃春發實無任何侵占或洗錢之犯行。

07 二、被告郭自行部分：

08 (一)、航空運輸業者以承租飛機之方式營運係全球通例，德安航空
09 向SRA公司、RAL公司承租飛機均經揭露於財務報告，且為民
10 航局所知悉並為實質審查，租金均係參考華信航空與立榮航
11 空之租賃契約，是被告郭自行實無詐欺民航局並侵占租金款
12 項之情形，且相關金流均明確匯入公司帳戶，被告郭自行亦
13 無洗錢情事。

14 (二)、於SRA公司向華信航空購買航空器時，因有廢棄待整理之料
15 件遺留於棚廠，未予登帳，時任UBI公司負責人之戴立俊當
16 時以UBI公司取得該等物料。嗣因德安航空有零件需求而向U
17 BI公司購買，相關定價均為市場行情價，買賣交易均係真實
18 發生，被告郭自行並無侵占價金款項，且因有發生此項成本
19 支出，因而向民航局申請虧損補助亦非詐欺行為。

20 (三)、Stephen自94年起為SRA公司、RAL公司提供維修顧問服務，
21 此係基於附表三租賃契約之約定，此外，因其亦係德安航空
22 員工，因而有領取薪資。上開顧問費用及薪資均如實支付予
23 Stephen，德安航空因此向民航局申請補助均有所據，並無
24 以虛偽不實發票重複申請而詐欺民航局之情事。

25 (四)、美國SAL公司實際履行PBH契約，所收取之款項並非不法所
26 得，被告郭自行亦無隱匿金流之情形等語。

27 伍、經查：

28 一、附表十五租用飛機相關部分：

29 (一)、被告黃春發於86年9月9日起至88年6月28日，受德安投資公
30 司指派擔任德安航空法人董事，並擔任董事長，又自88年6
31 月29日起至100年6月28日間，陸續受德安開發公司、德安投
32 資公司指派擔任德安航空法人董事。另黃春發自93年6月23
33 日起迄今擔任美亞公司董事長，且美亞公司為SRA公司及RAL

01 公司之控制公司等情，為被告黃春發所是認（見本院卷二第
02 11頁），並有德安航空影像查詢資料、美亞公司集團組織圖
03 等件附卷可參（見107偵15286卷五第157至185頁、本院卷一
04 第295頁），至被告郭自行任職德安航空職務及期間，已如
05 前述。

06 (二)、SRA公司及RAL公司前向華信航空及立榮航空各購買2架DORNI
07 ER航空器及零組件，再與德安航空簽訂附表三航空器租賃合
08 約書等節，亦如前述。

09 (三)、SRA公司自94年6月起至96年5月止，RAL公司自94年6月起至1
10 07年2月止，按月製作如附表十五所示SRA公司、RAL公司租
11 金發票，德安航空財會人員交附表十五「Invoice簽署人」
12 欄所示主管簽名後，持前開SRA公司、RAL公司租金發票製作
13 會計傳票，並依附表十五「匯款日期」所示時間匯入「匯款
14 金額」欄所示金額至「收款帳戶」欄所示帳戶；又德安航空
15 於附表十五所示期間，以SRA公司或RAL公司出具之租金發票
16 向民航局請領補貼款，共申請如附表十五所示補貼款等情，
17 有民航局106年8月3日空運計密字第1065017249號函所附104
18 至105年德安航空補貼計畫書及執行情形報告書、106年10月
19 17日空運計字第1065021443號函所附95至103年德安航空補
20 貼計畫書及94至103年德安航空執行報告書、SRA公司及RAL
21 公司發票、SRA公司兆豐銀行美金帳戶交易明細、RAL公司第
22 一銀行帳戶交易明細等件在卷可按（見106他8231卷一第15
23 頁、106他8231卷二第211頁及卷附光碟、107警聲搜790卷第
24 95至211頁、107偵15286卷三第121至144頁、107偵15286卷
25 四第561至581頁、107偵15286卷五第71至72頁、109偵15313
26 卷第83至96頁），是此部分事實亦堪認定。

27 (四)、檢察官雖指稱德安航空應以購機方式取得航空器，然查：

28 1、依大眾運輸補貼辦法、大眾運輸事業補貼辦法規定、離島補
29 貼管理要點及離島及東部補貼作業規定，未限定申請虧損補
30 貼之航空運輸業者需要自主購機始得申請補貼，蓋補貼原則
31 係以每年度所核定之金額為上限，並就營運實際支出之虧損
32 為補貼。相關補貼項目包括附表二所示14項成本，惟須檢具
33 相關憑證並經審查認定，是就離島航線虧損補貼之重點毋寧

01 是成本是否實際發生，至航空運輸業者係以購機或租機以為
02 營運，則非所問。

03 2、因德安航空自有資金不足，被告郭自行乃陳報相關計畫後經
04 黃春發拍板決定以第三人公司（即本案SRA公司、RAL公司）
05 購買本案4架DORNIER航空器，此事經美控公司董事會同意簽
06 訂約，並於94年4月15日公告揭露上開訊息等情，業據證人
07 賴粵興於調查局詢問及偵查中證稱：當時郭自行當時有來找
08 我說他已經擬定好一個買飛機跟收租金的計劃，並接洽買賣
09 飛機的事情，洽詢完後向黃春發報告德安航空沒有資金，黃
10 春發當時有問我美控公司有沒有購買飛機的錢，才安排有現
11 金部位的美控公司去處理資金的事情，我當時是美控公司的
12 理事主席，黃春發請我處理購機並租賃給德安航空的事情，
13 以業界的立場我們會特別成立一家公司來處理租賃，以區隔
14 原來的本業，所以就成立了RAL公司。租金行情是郭自行模
15 擬評估後提供給黃春發，有參考立榮航空跟華信航空的租
16 金，我站在美控公司立場試算報酬率，可以接受。德安航空
17 之前有虧損，飛機也可能會失事，有很高的風險，所以需要
18 一定的報酬率。此事我有在董事會和股東會上報告，美控公
19 司董事會及股東會都有同意並通過等語（見107偵15286卷一
20 第277至278頁、第282至283頁、第376頁、107偵15286卷二
21 第17至18頁）；證人蔣仁欽於調查局詢問及偵查中證稱：當
22 時賴粵興有跟我說德安航空沒有資金可以購買飛機，黃春發
23 就在董事會開會前跟其他董事說，美控公司有一筆資金可以
24 運用，就由美亞公司集團下的公司出資購買飛機，再租給德
25 安航空，最後就決定是用SRA公司、RAL公司來購買飛機。就
26 RAL公司購買飛機乙事，都有經過美控公司董事會，購買飛
27 機有出具鑑價報告，也有在香港公告。因為我當時是RAL公
28 司負責人，所以我有簽名在附表三編號2至5契約上，但實際
29 上我沒有參與任何購買飛機的相關事宜。至於出租的租金計
30 算，我們當時是用合約年限來試算，是依據郭自行提供的資
31 料讓我們在董事會上討論等語（見107偵15286卷一第239至2
32 41頁、第392頁、第400頁）；證人戴立俊於偵查中證稱：買
33 飛機花大錢的事情，是由黃春發決定，因為德安航空沒有錢

01 買飛機，是由黃春發的集團出錢。簽訂租約的事情應該是郭
02 自行去接洽，因為黃春發不會去管這些細節（見106他8231
03 卷四第56頁、第60至61頁），核與被告黃春發、郭自行於調
04 查局詢問及偵查中之供述大抵相符（見106他8231卷四第253
05 至255頁、107偵15286卷一第13至15頁、第192至195頁、107
06 偵15286卷二第44頁、107偵15286卷四第37至38頁、第53
07 頁），並有美控公司94年4月15日公告、94年5月6日通函等
08 件在卷可參（見美控公司財報卷第3至38頁）。

09 3、查諸德安航空於93年每股淨值僅約2.13元，有德安航空93年
10 度財務報告可參（見107偵15286卷六第379至394頁），顯見
11 該公司累積虧損嚴重。而本案4架DORNIER航空器於94年時業
12 已停產（見本院卷一第365頁），是否得以作為有效擔保
13 品，亦有可議。從而，依德安航空當時之資產狀況，金融機
14 構放貸意願與額度恐均受限，德安航空是否得依檢察官所稱
15 以向金融機構借貸之方式自主購機，實有疑慮。

16 4、再查，截至93年12月31日，德安航空累積虧損已達390,594
17 仟元，約為實收資本額400,000仟元之97.6%，股東權益幾
18 乎虧損殆盡。觀諸93年度德安航空財務報表，公司營運資金
19 主要依賴董事黃春發、戴立俊、郭自行等人以股東往來方式
20 支應，其中黃春發個人之無息借款金額即高達53,212仟元，
21 戴立俊之個人無息借款金額亦達11,800仟元（見107偵15286
22 卷六第392頁），此與證人戴立俊於調查局詢問及偵查中證
23 稱：我進入德安航空後，就陸續有用股東往來的科目借錢給
24 德安航空作為營運資金，這些錢都沒有收利息，後來才有陸
25 續還錢。德安航空沒有用自己名義去買飛機，是因為公司沒
26 有錢。德安航空後續營運還是需要很多錢，我也沒辦法一直
27 支應等語相符（見106他8231卷三第79頁、106他8231卷四第
28 55頁、第60至62頁）；又證人賴粵興於調查局詢問及偵查中
29 證稱：德安航空經營多年，一直處於入不敷出營運虧損的狀
30 態，還連三年掉了三架飛機，當時基本上已經快賠完資本額
31 了，黃春發用股東往來投入很多錢，投入的錢也都快虧完
32 了。又因德安航空本身資金不足，因此透過美控公司及北雅
33 公司向華信航空和立榮航空購買飛機等語（見107偵15286卷

一第274頁、第277頁、第290頁、第373至376頁、107偵15286卷二第17頁）；另證人蔣仁欽於偵查中證稱：賴粵興有跟我說德安航空沒有錢，所以也無法用增資或是股東借貸的方式自己購買飛機來營運等語（見107偵15286卷一第400頁），均顯示德安航空資產有限。而若德安航空擬自行購置航空器，勢必需要再行投入高額資金，然以當時公司體質與資金來源觀察，難期既有股東仍有出資之意願，且因股東無出資之法律義務，亦不得將購機資金之籌措責任歸責於渠等身上，並於渠等未出資時即認行為違法或不當。

5、另檢察官指稱德安航空亦得以股東增資方式購機，再按以逐年折舊之方式每年申報補貼成本。然此一折舊補貼機制，實質上相當於股東需先行出資全額購機款，並由公司分年無息回收補貼金額。然對股東而言，等同承擔長期資金壓力而無合理投資報酬，難認符合一般股東之投資原則。蓋股東對公司之出資原以獲利為目的，實無從期待股東無償長期支應營運資本。且參酌德安航空於93年每股淨值僅約2.13元，已如前述，且證人賴粵興於調查局詢問時亦證稱：德安航空一直處於虧錢狀態，發展性不足等語明確（見107偵15286卷一第279頁）。於此情形，被告黃春發於107年7月23日調查中陳稱：德安航空公司是非公開發行公司，辦理現金增資只能以股票票值10元辦理，股東或者其他投資人如果參與增資，每股帳面虧損立刻呈現8元，所以根本不可能會有投資人願意參與增資等情（見107偵15286卷一第205頁），難認無據。

6、此外，華信航空於經營離島航線時，亦向立榮航空租賃航空器而為使用等情，業據證人韓牧西於本院審理中證稱：租飛機根據我的經驗是非常普遍的情況，華信航空經營離島航線時，我記得是有兩架DORNIER是自有的，從國華航空手上接下來，另外有兩架是從立榮航空租來的等語（見本院卷五第330至331頁）；證人連紀誠於本院審理中證稱：華信航空經營離島航線時，其中兩架DORNIER飛機是跟立榮航空承租等情（見本院卷五第10頁），並有立榮航空93年年報為證（見本院卷四第69頁）；且民航局105年10月14日公告由德安航空取得10年之離島航線經營資格（見107偵15286卷六第291

頁），而德安航空所使用之航空器DHC6-400型機仍係向第三人CAVU Aviation Finance LLC.（下稱CAVU公司）承租而非自購（見106他8231卷一第155至303頁），益徵以租用航空器之方式經營航空運輸業務，實屬業界常態。

(五)、租賃契約合理性之認定：

1、經查，民航局就相關申請虧損補貼時，並未限定凡屬關係人交易者即不予補貼等情，業據證人李坤章於本院審理中證稱：關係人交易並非審查虧損撥補之重點，重點在於是否有實質之營運虧損等語在案（見本院卷四第314頁），且就此節民航局亦曾回函表示：民航局於受理申請時，發現有疑似關係人交易時，將先請航空公司就其合理性與必要性為說明後，由補貼審查會開會議決等語，有民航局108年3月14日空運計字第1085005554號函1紙存卷可參（見107偵15286卷四第173至182頁）。

2、查德安航空簽訂附表三航空器租賃合約書，而就出廠序號8234、8235航空器每月美金26,000元之價格、就出廠序號8224、8215航空器以每月美金23,000元之價格向SRA公司、RAL公司承租航空器等情，有附表三「證據」欄所示契約可按。而觀諸立榮航空93年財務報告，立榮航空與中租迪和公司簽有DORNIER D0228-212租機合約，租賃標的為兩台航空器，租賃期間自93年6月11日至97年6月11日，預計94至97年每年應付租金1,830萬4,000元、1,777萬元、1,723萬6,000元、4,909萬8,000元（見本院卷四第69頁）。以94年至97年6月11日之租金合計1億240萬8,000元，平均一年約為2,925萬9,000元（計算式：102,408,000÷3.5年=29,259,000），是此租金金額已高於附表三所示租金款項。再者，華信航空於93年度向民航局93年度離島偏遠航線之補貼計畫書時，亦係以每月每架80萬元之租機費用計算項目成本，此有民航局114年2月21日空運計字第1140004067號函1紙附卷可憑（見本院卷四第183頁），另衡以德安航空所使用之本案4架DORNIER航空器陸續屆齡汰換，105年2月德安航空與CAVU公司租用4架DHC6-400型航空器繼續經營離島航線，月租金為美金165,000元（見106他8231卷一第182頁），平均每架航空器每月

租金為美金41,250元（計算式：165,000÷4＝41,250）。是
綜上各情，尚難認定附表三所示租金業已全然悖離航空器租
金之市價而致生德安航空之損害。

3、至檢察官雖指稱航空器租金並未按年份逐年調降，顯不合理
等情。然查，觀諸德安航空於93年度向民航局陳報籌售經營
離島偏遠航線營運規劃資料建議書可知，使用特殊用途機型
之考量應包含用途稀缺性、營運適配性、替代機型供需等因
素，是其租賃價格自非僅取決於機齡。又證人李坤章於本院
審理中亦證稱：因為本案機型就只有德安航空在用，其他航
空公司都沒有使用，沒有比較基礎去判斷這樣的租金是否合
理等語（見本院卷四第314頁）。從而，因檢察官就此部分
主張既未能提出相關資料佐證德安航空向SRA公司、RAL公司
租用本案4架DORNIER航空器之價格高於同時期之市價，即難
以僅以租金未調整而認為租賃價格不合理。

4、檢察官另指稱：本案依民航局標案合約期限為10年，僅得以
購機總成本為上限分10年攤提為「折舊費用」並據以申請虧
損補貼，然依本案租金之設定，截至97年11月已申領取得租
金補貼總額已大於購機及耗材款，其餘款項顯係詐領等情。
然查：

(1)、依民航局114年3月24日空運計字第1140006248號函明載略
以：德安航空籌設經營離島偏遠航線非以簽訂契約方式辦
理，本局與該公司並未就籌設經營離島航線申請案簽訂行政
契約，本局前開「申請籌設經營離島偏遠航線須知」亦未限
制業者之經營年限，僅揭示更換經營業者時機為「原經營業
者提供之服務品質、經營效率不佳，且無改善計畫，經民航
局『國籍民用航空運輸業者營運與服務評鑑委員會』於年度
憑架評定為不合格時」等情，有該函文1份可按（見本院卷
四第319至320頁），是檢察官所稱應以10年攤提折舊成本等
節，恐有誤解。

(2)、又參諸證人韓牧西於本院審理中證稱：80年左右DORNIER航
空器被引進臺灣，當時是永興航空用於經營離島航線，但在
蘭嶼失事連連，損失許多飛機。後來臺灣航空也引進DORNIE
R航空器，所以臺灣前前後後大概有10架DORNIER航空器，但

01 最其中許多損失，有些報廢，最後只剩4架。當時飛蘭嶼跟
02 綠島在國際再保險的名聲很不好，因為損率非常不好。後來
03 華信航空接收了DORNIER航空器來飛蘭嶼跟綠島，華信航空
04 跟立榮航空其實經營的很辛苦，他們是巴不得把這塊離島航
05 空的業務移出去，只是當時要盡經營離島航線的社會責任，
06 以換取民航局之後評分國際航線時有加分效果等語綦詳（見
07 本院卷五第335至336頁）。基此，因離島航線飛航條件特
08 殊，機型選擇受限，航空器毀損與報廢風險高，即便大型航
09 空公司如華信航空或立榮航空，在既有規模與補貼支持下仍
10 難以持續營運，遑論要求財務體質薄弱之德安航空須自行購
11 機而承擔自行購置航空器之高度風險。

12 (3)、綜上各情，購買飛機需一次性支出大量資金，且對公司流動
13 資金形成長期壓力，對財務狀況不佳之德安航空而言，本已
14 窒礙難行。且特殊型號之停產飛機市場流通性有疑，殘值波
15 動性高，如購買航空器，恐因諸多因素而無法於日後以合理
16 價格脫手，而對公司產生變現風險。再參諸航空器為高價值
17 且高風險之資產，倘航空公司自購航空器，相關毀損即等同
18 公司資產立即減損，實將直接影響公司淨值與資本結構。另
19 因離島航線經營期間不確定，租機亦可避免未攤提完折舊即
20 提前終止營運所造成無法申請成本費用補貼之損失。基此，
21 檢察官所稱因截至97年11月德安航空申領取得租金補貼總額
22 已大於購機及耗材款即非合理云云，應係忽略購機所生之潛
23 藏風險。

24 5、此外，德安航空公司於94年4月6日已將華信航空與SRA公司
25 之售機合約及附表三編號1所示租賃契約，及立榮航空與RAL
26 公司之售機合約及附表三編號2所示租賃契約送交民航局審
27 議，而就華信航空與SRA公司之售機合約上與附表三編號1所
28 示租賃契約，均經被告黃春發以SRA公司董事身分簽署姓
29 名，其後亦經民航局於94年4月18日同意備查，有德安航空9
30 4年4月6日德企（94）字第940239號函、交通部民用航空局9
31 4年4月18日標準一字第09400093720號函及上開契約等件在
32 卷可參（見107偵15286卷一第321頁、本院卷一第315頁、第
33 425至429頁）。又依美亞公司94年財務報告亦如實揭露控制

01 公司SRA公司、RAL公司分別向華信航空及立榮航空購買航空
02 設備，與該二公司出租航空設備而向德安航空收取租金之情
03 形（見本院卷一第308至309頁）。基此，被告等人實未就航
04 空器所有權來源與租金支付對象加以隱匿，亦未刻意掩飾相
05 關企業資產狀態或租賃安排之規劃，反已完成必要之報備與
06 揭露程序，實難認有何詐欺民航局之情形可言。

07 (六)、綜上所述，依檢察官所舉事證，尚難認定被告黃春發、郭自
08 行就簽訂附表三所示租賃契約並向民航申請補助之行為，具
09 有不法意圖，亦難認此舉已造成德安航空之損害；復無從認
10 定附表三所示租賃契約係非真實存在之形式契約，且附表十
11 五所示發票均屬不實；且基於上情，SRA公司、RAL公司因租
12 賃關係所獲取之租金，核非不法所得。據此，自無從以業務
13 侵占罪（或本院諭知之背信罪）、詐欺罪、行使業務上登載
14 不實文書、明知為不實事項而填製會計憑證或記入帳冊及一
15 般洗錢罪相繩。

16 二、附表七購買物料部分：

17 (一)、經查，SRA公司及RAL公司向華信航空及立榮航空各購買2架D
18 ORNIER航空器及零組件時，華信航空另交付一批未列帳物
19 料，時由UBI公司取得。又郭自行於附表七所示期間，分別
20 在發票上UBI公司負責人欄位簽立「Invoice簽署人」欄所示
21 姓名，開立如附表二所示之UBI公司「零件銷售」發票而表
22 示德安航空向供應商UBI公司購買零件而發生「零件費用」
23 支出。德安航空財會人員則製作如附表七所示會計傳票，並
24 依附表七「匯款日期」所示時間匯款「匯款金額」欄所示金
25 額至「收款帳戶」欄所示帳戶。另德安航空每年初提交含
26 「零件銷售」數據等資料之德安航空「補貼計畫書」送民航
27 局審查，經補貼審議委員同意德安航空當年度補貼上限總額
28 及匡列補貼預算。再每半年度以附表七所示發票或彙整後4
29 架航空器之各機耗用明細表向民航局請領補貼款，共申請如
30 附表七所示補貼款等情，為被告郭自行所不爭執（見本院卷
31 四第30至31頁），並有附表七所示扣案傳票、德安航空帳
32 冊、上開民航局函覆補貼計畫書與執行情形報告書、兆豐銀
33 行106年12月27日兆銀總票據字第1060057344號函所附UBI公

01 司兆豐銀行美金帳戶交易明細、外匯支出明細表為證（見10
02 7偵15286卷三第199頁至第209頁、第467至486頁、107偵152
03 86卷三第239至241頁、第391至398頁），此部分事實，首堪
04 認定。

05 (二)、然查，因本案4架DORNIER航空器之買賣關係存在於SRA公司
06 與華信航空，及立榮航空與RAL公司間，而就德安航空與SRA
07 公司、RAL公司簽訂之附表三所示租賃契約中，亦未見約定
08 相關物料移轉予德安航空之契約內容，則就上開未於買賣契
09 約中約定之物料權利，實難認歸屬於德安航空所有（檢察官
10 就此部分事實，亦認被告郭自行侵占行為之追訴權時效已完
11 成而未予訴追）。

12 (三)、侵占罪之成立，以擅自處分自己持有他人所有物，或變更持
13 有之意為所有之意，而逕為所有人之行為，為其構成要件，
14 雖行為之外形各有不同，要必具有不法所有之意思，方與侵
15 占罪之構成要件相符。因附表七所示物料，揆諸上開說明，
16 尚難認定屬德安航空所有，是被告郭自行以UBI公司出售物
17 料之行為，自難認係侵占自己持有之公司資產。又附表七所
18 示款項雖經德安航空匯至UBI公司相關帳戶，然因德安航空
19 帳戶內款項事實上係由各該銀行所持有、支配，而被告郭自
20 行既非德安航空帳戶內款項之持有人，自無從侵占此部分財
21 物，亦如前述。

22 (四)、又證人李坤章於本院審理中證稱：德安航空的確有跟UBI公
23 司採購相關耗材，我們就針對文件上採購金額去核定成本。
24 我們就各機耗用明細表會去抽查實際上耗用的存貨，就耗材
25 的提領單去抽查原始憑證等語（見本院卷四第294頁、第313
26 頁），而揆諸就附表七所示物料之購買，業經德安航空所委
27 任之會計師事務所、民航局相關單位及委外會計師查核無
28 務，此有德安航空歷年財務報告及執行情形報告書可考（10
29 7警聲搜790卷第236至292頁、106他8231卷二第221至397
30 頁、107偵15286卷四第227至288頁），是依檢察官所舉證
31 據，尚難認定使本院得以認定附表七所示買賣耗材之行為均
32 不存在，或就交易價格偏離於市場行情。

33 (五)、從而，因離島航線營運補貼係基於航空運輸業者實際發生之

01 成本支出及其所附的憑證進行查核後給付。檢察官既未能舉
02 證證明附表七所示交易均屬虛偽，或支出金額顯高於市價，
03 即難認有何向民航局詐領虧損補助之情事可言。

04 (六)、未查，附表七所示款項既非犯罪所得，自與洗錢防制法構成
05 要件不合，即不能認定被告郭自行涉犯此部分罪行。

06 三、附表十六顧問費用部分：

07 (一)、Stephen所收取之相關費用，德安航空依年度將費用列於下
08 列會計科目：

09 1、94年6月至96年11月列於間接修護費用—顧問服務費（Consu
10 ltant Service，C/S）。

11 2、97年6月至98年11月列於直接修護費用—直接人工—顧問服
12 務費（Consultant Service，C/S）。

13 3、98年12月至99年11月分別列於：

14 (1)、直接修護費用—直接人工—外國技師薪資

15 (2)、直接修護費用—直接人工—顧問費（Consultant Service，
16 C/S）。

17 4、99年12月至105年11月分別列於：

18 (1)、直接修護費用—直接人工—人事費用、

19 (2)、直接修護費用—直接人工—顧問費（Consultant Service，
20 C/S）等情，業據本院查核扣案物無訛（扣押物A-18-1、A-1
21 8-2、A-18-3）。

22 (二)、又德安航空於附表十六所示期間，就附表十六編號1至45所
23 示部分，以「間接修護費用」或「直接修護費用—直接人
24 工」名義向民航局申請顧問費補貼款，另於附表十六編號46
25 至129所示期間，以「直接修護費用—直接人工」向民航局
26 申請附表十六「顧問費」欄所示款項，另以「直接修護費用
27 —外國技師薪資」或「直接修護費用—外聘技師」名義，向
28 民航局請領附表十六「薪資」欄所示款項，而民航局負責核
29 銷之相關人員及外聘會計師，於各該年上半年度、下半年度
30 審查時，就附表十六所示申請准予撥款補貼等情，有附表十
31 六所示扣案傳票、德安航空帳冊、前揭民航局函覆補貼計畫
32 書與執行情形報告書、SRA公司及RAL公司發票、Stephen各
33 類所得扣繳暨免扣繳憑單等件可考（107警聲搜790卷第95至

211頁、106他8231卷三第369至375頁、107偵15286卷三第121至144頁、109偵15313卷第35至143頁、第255至270頁）。

(三)、查諸Stephen於94年度起擔任SRA公司、RAL公司指派顧問，後於98年12月起同時任職德安航空並支領薪水等情，業據證人連紀誠於本院審理中證稱：Stephen除了是德安航空公司職員，同時也是SRA公司、RAL公司指派的顧問，就是依附表三租賃契約約定應該由SRA公司、RAL公司提供的顧問。Stephen一開始在94年初時，還不是德安航空的員工，就是一個偶爾來維修的技師。我們在94年取得離島航線經營權後，租機合約上有要求說要設置顧問，因為Stephen有多年在那邊的專長，所以我們就推薦Stephen可以來做這個顧問的工作，所以那時候他就成為RAL公司的顧問。到了德安航空比較成熟之後，大概98年間因為我們發現Stephen維修技術對德安航空的員工帶來非常多的成長，對飛安的掌握非常有幫助，所以那時候我們也希望Stephen成為德安航空的員工，實際參與到維修工作，就請他也擔任德安航空的員工。就他的工作內容，如果是租機公司的顧問，就如同合約裡面提到的，他要協助飛機於試航狀況，也是監督我們德安航空有沒有依照法規及原廠的紀令定時去做每個時間必須要做的維修，相關維護工作有無落實。擔任德安航空員工的方面就是協助我們在維護多尼爾飛機上面的實際維護工作。所以他一開始只是顧問，後來才變成兼具兩種身分。他的薪資結構因此包含租機公司的顧問費用跟德安航空的薪水，每個月固定給付的是薪資，但在租機公司顧問費部分，因為他有時候會預借薪水，有時候會有交通費、食宿跟零用金，所以每個月看起來可能給付金額不同，但這些款項都有實際交給Stephen，我都有實際單據可以提出。就顧問費的部分德安航空付給Stephen後，RAL公司會給我們發票，因為依附表三所示契約德安航空同意給付RAL公司的顧問費用。就給付給他的租機公司顧問費和德安航空薪資，都有向民航局申請虧損補貼等語（見本院卷五第18至20頁），且有連紀誠所提出附表十七所示文件可參；另證人夏浩力於本院審理中證稱：德安航空公司有一位外籍人士叫做Stephen。Stephen有處理多尼

01 爾飛機相關顧問諮詢，他給予很大的幫助。他主要負責協助
02 機務部技術面指導，機務部有航空器維修或翻修的問題，就
03 會請Stephen幫忙協助或諮詢。我曾經代領轉交部分旅宿零
04 用金給Stephen，因為Stephen是在機場棚廠裡面，我是在外
05 面跟財務比較近，他怕他下班出來以後，財務也下班了，所
06 以請我領完後再轉交給給他等語（見本院卷四第243至244
07 頁），並有夏浩力轉交Stephen之付款簽收表等件為證（見
08 本院卷三第295至299頁），是此部分事實，應可採信。

09 (四)、至檢察官雖稱因SRA公司、RAL公司係紙上公司無法提供顧問
10 服務，是附表十六所示顧問服務費發票均屬不實等情。惟
11 查：

12 1、依附表三所示契約內容，僅表示SRA公司及RAL公司應提供德
13 安航空顧問服務，德安航空並應以附表三所示金額為上限給
14 付顧問服務之費用（包含薪資補貼、保險、退休金、醫療給
15 付等），另應給付顧問因業務需要來臺所必要產生之食宿交
16 通等費用等情，然就相關顧問是否限於德安航空公司以外之
17 人，並無相關約定。且觀諸德安航空93年籌設經營離島偏遠
18 航線營運規劃資料服務建議書中，亦明載：「另目前任職本
19 公司的外籍修護顧問Stephen先生，有意願兼任Do-228機修
20 護顧問」等語（見本院卷一第373頁），而亦無相關事證可
21 徵民航局就此節亦加以反對。從而，縱令SRA公司、RAL公司
22 均為紙上公司，然觀諸上開證人證述，Stephen既有以SRA公
23 司、RAL公司顧問之身分提供服務，即難認SRA公司、RAL公
24 司所開立之發票有何不實情況可言。

25 2、至證人Stephen於調查局詢問時雖證稱：我與SRA公司沒有任何
26 關係，我不曾收過SRA公司、RAL公司的錢等語（見106他8
27 231卷三第365頁），然觀諸證人Stephen係紐西蘭籍人士，
28 然於調查局製作筆錄時調查局人員並未委請翻譯到場，此經
29 本院調閱調查局詢問光碟查核無訛，則就筆錄所載內容是否
30 真實傳達其所述真意，已屬有疑，自難僅以調查筆錄認定其
31 與德安航空之法律關係。且證人Stephen於調查局詢問時亦
32 證稱：被告郭自行有告訴過我，我為SRA公司工作等語（見1
33 06他8231卷三第365頁），又觀諸附表三所示契約內容即

01 知，顧問費用係由德安航空所支付，而證人蔣仁欽於調查局
02 詢問時亦證稱：針對RAL公司顧問服務費部分，當初該公司
03 應該是委託德安航空找人擔任顧問，德安航空就顧問費用原
04 本應該要向RAL公司請款，但這部分款項沒有實際入RAL公司
05 帳戶，RAL公司是委託德安航空代付顧問費等語在案（見107
06 偵15286卷三第57頁），證人連紀誠於本院審理中同證稱：
07 就顧問費的部分是德安航空付給Stephen後，RAL公司會給我
08 們發票，因為依附表三所示契約德安航空同意給付RAL公司
09 的顧問費用等語（見本院卷五第35頁），是證人Stephen縱
10 未直接自SRA公司、RAL公司收取款項，然此係基於德安航空
11 與該二公司間契約之安排，尚難遽認其非SRA公司、RAL公司
12 委託之顧問。

13 (五)、又檢察官雖以Stephen於調查局詢問時之證述認定僅受僱於
14 德安航空，過去每年薪資大約紐西蘭幣9萬元，後來年薪大
15 約紐西蘭幣13萬2,000元，是就逾上開薪資部分均未實際給
16 付予Stephen等情。然查：

17 1、參諸附表十七所示證人連紀誠所提供德安航空總分類帳、薪
18 資表、匯款水單、財政部臺北國稅局薪資所得扣繳額繳款
19 書、顧問服務費計算單、付款簽收表等件（見本院卷五第57
20 至283頁）及本院調閱之Stephen顧問費零用金受款帳戶交易
21 明細（見本院卷五第349至392頁）可徵，德安航空給付予St
22 ephen之費用包含附表十七之一所示德安航空薪資及附表十
23 七之二所示顧問費用，而顧問費用包含薪資、機票、零用
24 金、差旅雜費及扣繳稅之加總，是Stephen於調查局詢問所
25 稱「薪資」所指究竟為何，實非無疑。再參諸附表十七之三
26 可徵，就附表十七之一所示德安航空薪資及附表十七之二顧
27 問費用中「薪資」之加總，於100年8月後大體均為每月紐西
28 蘭幣1萬1,000元，以此換算即為Stephen前開所述年薪紐西
29 蘭幣13萬2,000元（計算式： $11,000 \times 12 = 132,000$ ）。基
30 此，Stephen於調查局陳稱之所得，實包含顧問費及任職德
31 安航空薪水之加總，就此尚無從解為Stephen僅支領顧問費
32 用或德安航空薪水。

33 (六)、從而，因附表十六所示費用均經給付予證人Stephen，而其

01 所從事之工作同時包含擔任航空器顧問及德安航空內部維修
02 人員，就此實際支出之成本申請虧損補助，應認非屬詐欺民
03 航局不實撥款自明。

04 四、附表六所示款項洗錢相關部分：

05 (一)、按洗錢防制法於105年12月28日修正公布，並於000年0月00
06 日生效施行，此部分已如前述。而因於修法前，實務多認洗
07 錢行為之防制，旨在打擊犯罪，促進金流之透明，防止洗錢
08 者利用洗錢活動掩飾或隱匿特定犯罪所得財物或利益，妨礙
09 犯罪之追查及打擊。是修正前洗錢防制法第11條第1項之洗
10 錢罪，依同法第2條之規定，應以行為人有為逃避或妨礙所
11 犯重大犯罪之追查或處罰之犯意及行為，始克相當。因之，
12 是否為洗錢行為，自應就犯罪全部過程加以觀察，不僅須行
13 為人客觀上有掩飾或隱匿重大犯罪所得之財物或財產上利益
14 之具體作為，主觀上更須具有掩飾或隱匿其犯罪所得或變得
15 之財產或財產上利益與犯罪之關聯性，使其來源形式上合法
16 化之犯罪意思，始克相當。若非先有犯罪所得或利益，再加
17 以掩飾或隱匿，而係取得犯罪所得或利益之犯罪手段，或並
18 未合法化犯罪所得或利益之來源，而能一目了然來源之不法
19 性，或作直接使用或消費之處分行為，自非洗錢防制法所規
20 範之洗錢行為。

21 (二)、經查，附表六之一所示款項雖自德安航空匯入附表六之一所
22 示各該SAL公司帳戶，然此實屬被告郭自行以上開不實PBH制
23 度而為背信罪之結果，被告郭自行並未藉其他行為使存入SA
24 L公司帳戶之款項建立、轉換為合法來源之外觀，亦未以其
25 他手段改變該款項之本質，是此應僅係被告郭自行為確保犯
26 罪所得俾利其後續使用處分所為之行為。亦即檢警毋寧仍可
27 透過該帳戶之相關交易明細得知犯罪所得之去向，並未產生
28 金流斷點，妨礙金融秩序，故與修正前洗錢防制法第11條第
29 1項洗錢罪規範之行為要件有間。

30 五、綜上所述，因被告黃春發、郭自行就上述所為，尚難以刑法
31 第336條第2項業務侵占、修正前第339條第1項之詐欺取財、
32 第216條、第215條之行使業務上登載不實文書、商業會計法
33 第71條第1款之明知為不實事項而填製會計憑證或記入帳

冊、修正洗錢防制法第11條第1項之一般洗錢罪相繩，是依
前述說明，基於無罪推定原則，即應為被告有利之認定，而
為被告黃春發無罪之諭知，以昭審慎；另就檢察官主張此部
分如構成犯罪，與被告郭自行前揭經本院論罪部分有想像競
合之裁判上一罪關係，故就被告郭自行不另為無罪判決。

據上論斷，應依刑事訴訟法第299條第1項前段、第300條、第301
條第1項，判決如主文。

本案經檢察官林達提起公訴並到庭執行職務。

中 華 民 國 114 年 7 月 28 日
刑事第十六庭 審判長法官 胡宗淦
法官 程欣儀
法官 林幸怡

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，並應
敘述具體理由；其未敘述上訴理由者，應於上訴期間屆滿後20日
內向本院補提理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿
逕送上級法院」。

書記官 黃仕杰

中 華 民 國 114 年 7 月 29 日
附錄論罪科刑法條全文：

中華民國刑法第 216 條

行使第二百一十條至第二百一十五條之文書者，依偽造、變造文
書或登載不實事項或使登載不實事項之規定處斷。

中華民國刑法第 210 條

偽造、變造私文書，足以生損害於公眾或他人者，處五年以下有期徒
刑。