台灣海底電纜首宗刑事案：中國籍船長判囚三年，庭上細節能釋除北京「灰色作戰」疑雲嗎？

近年台灣海底電纜頻遭人為破壞，被指與北京「灰色作戰」有關。台灣當局月前首次針對一艘涉案船隻「宏泰58」及船員啟動刑事調查，這宗「海纜第一案」引起國際關注。

台南地方法院6月12日對該案宣判，中國籍王姓船長因違反《電信管理法》毀壞海纜纜線，被判處三年有期徒刑。

台灣大學法律學院教授姜皇池向BBC中文表示，「宏泰58」的判決結果具有鼓勵效果，「台灣未來針對領海內可能的破壞行為，會更積極執法。」

但BBC中文記者從法庭審理過程中發現，多個疑團未能釋除，該船長否認破壞海纜是「故意」之舉，也稱對船東身分及航程一無所知。檢方也承認未查獲直接證據證明船員受中國官方指示，但後續會另外立案，調查貨輪船主的中資背景及是否涉及「國安因素」。

海纜切斷的事發經過

台南地方法院宣判後向外說明，指王姓船長有故意破壞海纜的意圖，該船電子海圖標註海纜位置，「理應對行駛海域環境有所掌握」，但仍恣意下錨，「放任貨船以未定錨狀態在該區域徘徊」致使電纜斷裂，嚴重影響政府與社會運作，遂判刑三年。

這起事件發生於今年2月25日，台灣海巡隊發現「宏泰58」在台灣南部外海下錨滯留多日。驅離該船16分鐘後，連結台灣本島與外島澎湖的國內海底電纜「台澎3號」即被通報斷裂。由於附近無其他船隻，海巡隊遂以現行犯扣留「宏泰58」及船上人員並移送調查。

「宏泰58」是登記在多哥共和國的貨輪，船舶公司則登記在馬紹爾群島，船上包含王姓船長在內八名船員均為中國籍，外界懷疑其為中資背景權宜輪（Flags of Convenience, FOCs），有危害台灣國家安全之意圖，與中國「灰色作戰」有關。

中國國台辦發言人朱鳳蓮2月底在例行記者會回應事件稱，全球每年約發生百餘起海底光纜損壞事件，是「常見海上事故」，指「灰色作戰」一說為「民進黨當局刻意渲染，企圖政治操弄」。

台南地檢署4月依台灣《電信管理法》第72條毀壞海纜相關設施罪嫌，對該船王姓中國籍船長提起公訴。

檢方起訴書指，船長「刻意」在台灣政府公告的禁錨區下錨，並駕船在海纜線上以「Z字型」移動，有勾斷海纜的「主觀犯意」。其餘七名船員則是聽令於船長，嫌疑不足不獲起訴，收容後即遣送出境。

中國籍船長：「海纜可能是我弄斷的」

BBC中文記者參與本案審理過程，王姓船長先前在準備庭和訊問皆否認毀損海纜，庭審當天則改口並提交認罪書，稱「海纜可能是我弄斷的」。

王姓船長未委任律師，他向法庭表示，當時船經台南外海，因為風浪過大難以航行，才指示船員下錨。他不知道該區為禁航區、有海底電纜經過，並稱其行為並非故意。

他表示，「毀損海纜」對其沒有好處，海巡登檢時其正在睡覺，若有犯意，「就會早點起來離開」、關掉船舶自動追蹤系統，而非留在當地。

檢方則當庭提示多項照片及文件證據，證明王姓船長「故意」毀損海纜，包含海軍公告該海域為海纜禁錨區，以及「宏泰58」船上電子海圖有清楚標示台灣海纜位置等。該海纜維修時發現的斷纜處，呈現遭外力勾斷，也與其下錨處吻合。

海巡署也書面回覆法院指，正常下錨時船隻應以錨為圓心移動，「宏泰58」卻是流錨一路拖行，有造成船隻碰撞的風險，不合常理。另外，該船在台南外海滯留近54小時，期間對海巡7次廣播均未回應，附近其他船隻能正常通訊的情況下，此舉相當可疑。

台南地檢署承辦檢察官徐書翰向BBC中文表示，船長不知道海底電纜確切位置，「才需要不停的、以Z字型方式移動。」

一艘「船東不明」的老舊貨輪

法院認定王姓船長的答辯難以採信外，「宏泰58號」這艘船也隨著調查，出現更多未解的問題。

檢察官徐書翰解釋，事發至今三個月，船東始終未出面處理，船長亦有意隱瞞其資訊；該船遭扣押時並未載貨，船長對於航線及貨品內容也都含糊其詞。

記者在庭審中獲悉，王姓船長來自中國山東省，為初中學歷，過去跑漁船為主。他在法庭稱不認識船東，僅以衛星電話聯繫。案發前一個月，該船曾前往高雄港維修，原定到基隆港或馬祖東引載貨，但皆不確定能否進港，「船的運作老闆說得算，我只是為他打工。」

「宏泰58號」船是多哥共和國籍，公司登記在馬紹爾群島，實際擁有者不明。

國際公約規範每艘船只能有單一國籍，喪失或轉換國籍都要填報資料。??這些轉成他國國籍、船上掛著他國國旗的船隻，長久以來被稱為「權宜船」（Flags of Convenience, FOCs），船東透過將船登記在法規寬鬆、稅費低的國家，降低經營成本及規避安全監管。

該船使用多個船名，也被認為遊走灰色地帶。除了海巡登檢時，船名依船東要求塗改成的「宏泰168」，另有「金龍389」、「善美7號」等名稱。

徐書翰補充指，這艘船過去一年僅有一次載貨紀錄，且船體老舊，鏽蝕情況嚴重，適航性有疑慮。

「但他們還是駕著那艘船在台灣海峽一直遊蕩。」

海纜被稱為台灣「數位生命線」

海纜全稱為海底通訊電纜，把包覆著絕緣材質的導線鋪設於海底，用於傳輸電報、電話訊號。近年各國資料傳輸需求大增，海纜承載全球約九成的網絡數據流量。

台灣目前有10條國內海纜與14條國際海纜，約99%網路頻寬都仰賴這些「數位生命線」。

台灣數位發展部次長闕河鳴向BBC中文表示，若聯外海纜大規模斷纜斷網，將嚴重影響社會運作。如今民眾生活依賴網路，有通訊聯繫、行動支付、上網看影片等日常需求，企業跟國家機構運作也與網路緊密扣連。

2023年2月，連接台灣本島和馬祖的「台馬二號」和「台馬三號」海底電纜，一週內二度遭中國船隻損壞，導致馬祖網路中斷約50天成為「數位孤島」，約1.3萬名居民僅能靠頻寬不足的微波系統維持部分需求。

闕河鳴表示，近年人為意外造成海纜受損的情況有增加趨勢，其中不乏難以認定為中資背景的權宜船所致，當局不排除與北京「灰色作戰」干擾行動有關。

「有學者提到，第三次世界大戰會從切斷海纜開始，我相信這滿符合真實情況，以數發部的立場，我們就是把關鍵基礎設置的通報應變做好。」

海纜毀損是否北京「灰色作戰」？

今年初，台灣國家安全局曾表示，海纜遭毀損已成為「境外敵對勢力」對台灰色地帶威脅的新型態樣，近3年台灣周邊海纜發生斷纜，每年平均約7至8次；其中人為因素造成的斷纜比例增加，高達八成。

審計部中央政府總決算審核報告指，2019年至2023年間，台灣國內海纜發生外力破壞或推擠受損案件共有36件，年平均故障約7件，2023年則發生12件。

台灣今年也已發生二起海纜遭損壞的事件，除了「宏泰58」，一月初另一艘喀麥隆籍貨輪「順興39號」（SHUNXIN 39）也在台灣基隆東北方向海域，拖錨損壞連接台灣的國際海底電纜。該船為香港公司所有，公司登記人則是中國大陸籍。英國《金融時報》報道，其航線途經多條海底電纜，疑為中國灰色地帶作戰，試探各國底線，也測試對台資訊封鎖等。

日前，美國印太司令部司令帕帕羅（Samuel Paparo）於國會聽證會回應質詢，指中國屢次破壞台灣周邊海底電纜，雖非軍事攻擊行為，卻可能由民間代理人或非正規部隊執行，目的在於削弱台灣通訊基礎，擾亂區域穩定。

海洋大學法政學院教授江雅綺告訴BBC中文，全球目前近450條海纜，一年發生約50到100件海纜損害事件，換算全球一條海纜每年約發生0.1到0.2次損害。但台馬海纜年平均損害高達5.1次，為全球平均的25到50倍，明顯不符常態。

江雅綺分析，帕帕羅強調這類事件背後是有「意圖」的成分，並不像船隻主張的意外或「不小心」，「高頻率的海纜事故都是意外或不小心？很難不聯想後面有國家的意圖，系統性在做這件事。」

她指出，破壞海纜被視為「灰色作戰」侵擾行動，其不到武裝戰爭衝突手段，而是透過權宜輪「不小心」下錨把海纜勾斷，手段低成本，卻造成劇烈衝擊，台灣當局要強化執法人力、耗時調查及修繕海纜，「資源不對稱，也難以阻絕。」

除了台海，近年歐洲波羅的海地區也發生多起海底電纜遭破壞事件。2024年11月，中國籍貨輪「伊鵬3號」涉嫌故意下錨拖行，切斷連接芬蘭與德國、瑞典與立陶宛的兩條海底電纜。12月底，運輸俄羅斯原油的油輪「鷹S號」則疑似截斷芬蘭至愛沙尼亞的電纜，船長等三名船員遭起訴。

歐盟最高外交首長卡拉斯（Kaja Kallas）表示，俄羅斯對烏克蘭發動戰爭以來，歐洲海纜遭破壞案件數量增加，形容是「蓄意且步調一致的」、弱化歐洲基礎設施的聯合行動，俄羅斯負有責任。

這也讓「宏泰58」成為國際關注的案件，檢察官徐書翰向BBC中文表示，尚未查獲直接證據證明船員受中國官方指示，船長手機及通聯紀錄未發現與中國黨政軍有關訊息，「目前只能認定船長有意毀壞，但是否受中國指示沒有多做認定。」

他解釋，雖然無法判定船長有損害國安意圖，檢方仍求處重刑。毀損海纜影響台灣國家安全，中華電信損失估計1880萬元，修復需長達數月，由台灣國民全體承擔。

目前法院對王姓船長求處三年刑，徐書翰認為「這確實可以嚇阻再有類似情形發生」，至於船公司的中資背景及是否涉案，台南地檢署則已分案持續調查。

法律能嚇阻「故意」毀損海纜行為？

「宏泰58」是台灣第一起針對毀損海纜刑事調查的案件，當局成功扣留涉案船隻及船上人員，被認為是保護電信基礎建設的一大進展。

自2023年馬祖斷纜事件後，台灣修正《電信管理法》，將海纜保護擴大至海纜登陸站連接纜線、國內海纜機房及與其連接纜線。毀壞海纜可處一年以上、七年以下有期徒刑，最高罰款新台幣1000萬元，過失勾斷海纜的罰則就提高到200萬元以下。

《電信管理法》72條另設有「國安條款」，意圖危害國家安全或社會安定者加重處罰，處三年以上十年以下有期徒刑，最高罰款新台幣5000萬元。

該法修正前，毀損海纜僅涉《民法》損害賠償，由建置及維護海纜的中華電信向毀損者求償，數位發展部向BBC表示，成功案例僅一例。

科技民主與社會研究中心（DSET）海外研究員陳大楨告訴BBC中文，雖然本次起訴未涉及電信管理法第72條第２項，但台灣對於海纜保護在這次判決跨出了第一步，該判決也將對國際社會具有參考價值，他另表示該案後續應由國安單位進一步釐清「宏泰58」是否有外部勢力介入，或是由相關主管機關重新審視台灣海纜被破壞的可能其他樣態。

他也強調，縱使台灣《電信管理法》修正後，實務上執法依然存在挑戰，海纜遭截斷需透過業者回報，原則上無法由現場海巡船舶立即確認；縱使海巡發現可疑船隻在海纜附近徘徊，也難以確認海纜是否遭到破壞。即使海纜被通報受損，海象問題、船隻距離以及通報流程無法避免的「時間差」等因素，都會構成執法單位扣押嫌疑船隻的挑戰。

今年初基隆外海疑似破壞海纜的「順興39」，也是《電信管理法》修法後的案例，當時海巡因海象不佳未能登檢，該船離開台灣海域後，迄今船隻與人員都未到案。基隆地檢署向BBC中文表示，案件仍在偵查中，未來不排除發布通緝。

台灣大學法律學院教授姜皇池指出，「宏泰58」及近幾起案件因為都發生在台灣領海，當局有司法管轄權，若事發於經濟海域或公海，則涉及更複雜的國際法問題及挑戰。

他解釋，領海之外只由船旗國或行為人本國追訴，沿岸國沒有執法管轄權，若船沒有進港、船長不主動配合調查，便無法處理；權宜輪登記在監管寬鬆的國家，也難以追究責任。海底電纜的重要性日增，已與《海洋法公約》立法的1980年代有所不同，國際目前有放寬管轄權規範的討論。

姜皇池也強調，外籍船可主張無害通過台灣水域，但「宏泰58」長期在台灣領海「空載」、行跡可疑，「不安全的次級船也容易造成擱淺、船禍和污染等」，當局應更積極登檢查訪，若不符合無害通過也應驅離。

專家倡仿效紐澳設「海纜保護區」

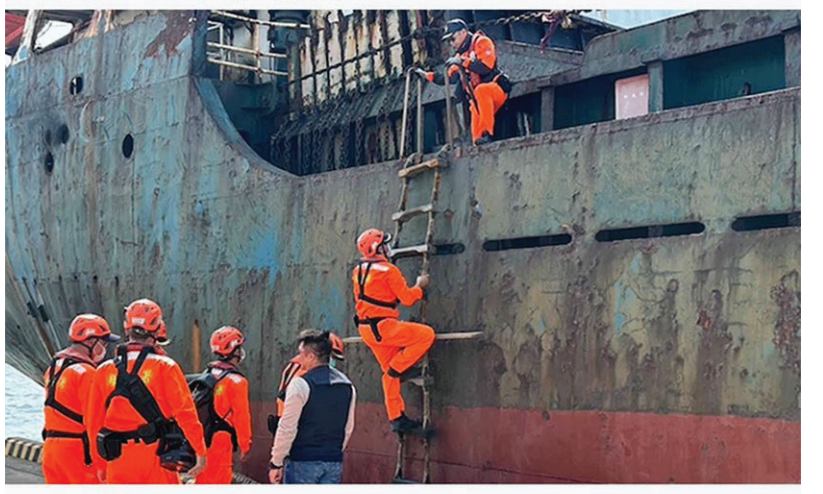
數位發展部次長闕河鳴表示，台灣當局正實施多項措施加強通訊韌性，中華電信正在興建第三條台馬四號海纜，並新增一條台澎金海纜，預計2026年陸續完工；其也規劃低軌衛星支援及強化離島微波建設，緊急應變斷纜或其他緊急災害的通訊需求。

台灣海洋委員會主委管碧玲日前表示，針對海纜斷裂事故，海巡單位列有「黑名單」並以威脅度分級，掌握並監控52艘特定船隻；其也與屏東地方檢察署成立台灣第一個「海纜安全聯防地區應變平台」，強化檢、警、調查、通訊業者及各主管機關間的合作。

管碧玲也指，今年兩起斷纜案都以國安層級處理，台灣為民主法治國家，考量罪刑法定原則、犯罪樣態明確化、講究證據等，執法人員如何面對「看不到的灰色襲擾動機」仍是挑戰。

專家則指出，《電信管理法》雖無法解決所有問題，「至少是解決問題的一步」，台灣未來可效澳洲紐西蘭設置海底電纜保護區（submarine cable protection zones）並訂定專法，規範海纜的鋪設和維護，也能涵蓋目前無法適用《電信管理法》、不具有電信功能的海底輸電電纜，提供完善的法源依據。(BBC)

「宏泰58」案件時間軸



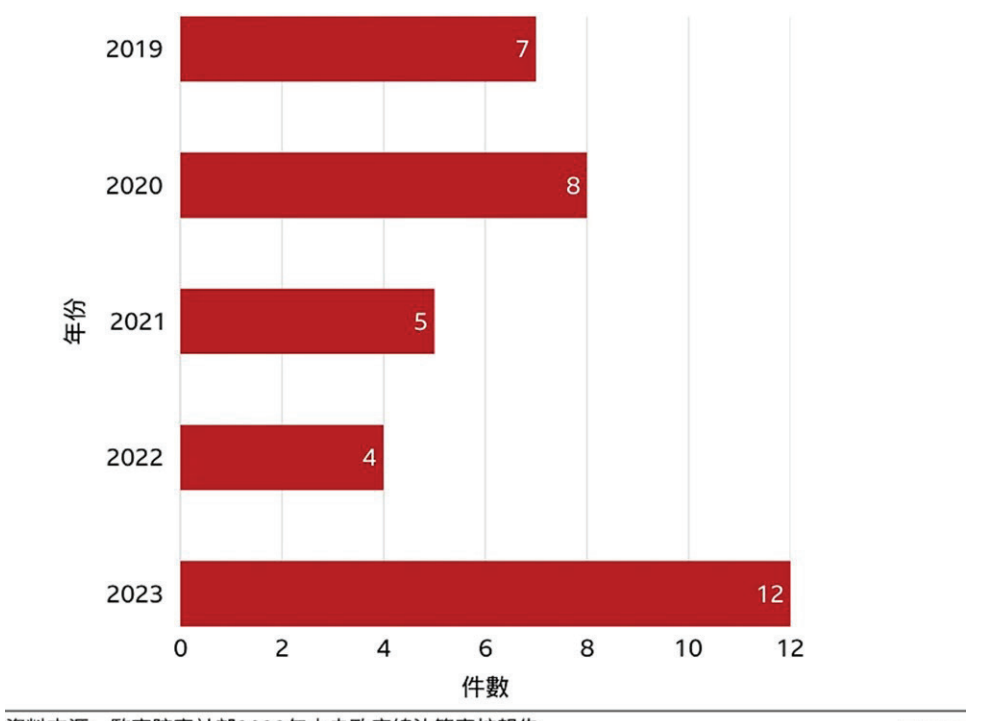
2月22日 19:10	海巡隊發現「宏泰58」在台南外海、台澎第三海纜線北方0.5浬附近滯留
2月25日 02:30	海巡隊廣播通知「宏泰58」入禁航區7次未果，抵達台南外海發現「宏泰58」下錨，實施廣播驅離
2月25日 03:08	「宏泰58」航離
2月25日 03:24	海巡隊接獲中華電信通報，海纜疑似遭外力破壞
2月25日 12:15	海巡隊將「宏泰58」押返台灣，中國籍船長及船員接受調查

圖片來源：台灣海巡署 BBC

「宏泰58」勾斷台灣最南端國內海纜

來源：TeleGeography・Mapbox BBC

台灣近年國內海纜受損案件數



資料來源：監察院審計部2023年中央政府總決算審核報告 BBC