

輕航機失事偵辦心得

主任檢察官 魏豪勇



航空器從天而降的機會不多，然而我在民國 110 年、111 年接任崑組主任檢察官期間，卻連 2 年發生輕航機墜毀事件，這 2 件均是我的組員輪值外勤時發生，且 2 件事故均造成 2 人死亡，墜毀地點則分別在山上及河床，當年的承辦檢察官王雪鴻(58 期)、鄭存慈(60 期)均甫分發不久即遇到特殊且重大的外勤案件，因此我帶著檢察官調查偵辦，一次是爬山、一次是涉水，也算是非常難得的經驗，後來 112 年我改接任地組，慶幸未再發生墜機事件。

屏東不僅氣候穩定且遼闊的縣境有山、有海、有離島，一直深受國人旅遊所喜愛，因此

娛樂事業也豐富多元，地處高樹及三地門鄉交界的賽嘉地區，其場地及空域條件適合輕型飛行載具(滑翔翼、飛行傘、輕航機等)滿足人類想飛的夢想，其中位在高樹鄉的皆豪輕航機飛行場，更是為全國首座合法成立的輕航機飛行場，也是國內三大合法飛行空域之一(另二處為花東縱谷空域、彰化濁水溪畔空域)。輕航機雖有飛機之外型，然而並非民用航空法第 2 條第 24 款所稱之飛機，而是屬於該條第 20 款超輕型載具之一種，因此不管地面管制或機上裝置之要求與飛機也未盡相同，例如地面無塔台，機上亦無黑盒子，加上機身較小，若失事時一旦起火燃燒，通常主要之機身部分均燒燬嚴重，因此事故現場之證據蒐集及調查，有其困難之處，與一般飛機失事之調查略有不同(本人過去亦曾參與桃園地檢署華航大園空難、新航象神空難之偵辦)。雖然真心期待不再發生此類案件，但此類案件偵辦經驗難得，爰簡要依下列大綱分享經驗，以供參考。

- 一、分工
- 二、調查方向
- 三、其他(運安會、媒體)



輕航機示意圖



110 年失事輕航機現場圖



110 年失事輕航機空照圖



110年失事輕航機現場圖



111年失事輕航機部分機體



111年失事輕航機現場圖

一、前置作業及協調分工

輕航機墜毀後，首要面臨即是蒐證及相驗的偵查作為，一面避免重要證據遭湮滅竄改，必需即時蒐集及保全證據，另方面媒體勢必高度關注，除了對檢警有無適時執行職務放大鏡檢外，對於偵查不公開事項亦應嚴守。作法上，本人提供偵辦經驗之步驟及心得如下：

(一)救災優先：先確認是否全數罹難抑或尚有人員待搶救或災情應控制(例如造成火勢、房屋崩塌等)？如尚有搶救蒐尋獲傷者或現場有救災必要，應以救人(災)優先，於不妨害救人(災)下進行蒐證及調查，至於現場以外之搜索或取證仍應及時進行。

(二)現場封鎖：不論現場是否仍搜救中，應避免非專業人員(包含媒體)進入現場。一來避免破壞現場，將來難以還原呈現現場狀態，二來避免影響救災，徒增現場搜救困難。110 年接獲輕航機墜毀山上時間為夜間，據警方回報該處一般人難以到達，且

夜間漆黑無照明，前往蒐證難以窺得全貌且具有危險，惟當時考量附近仍有住家及山友可能經過，因此仍請里港分局將能通往事故地點之小路封鎖，以保全現場，俾利次日一早到場蒐證。另 111 年獲悉輕航機墜毀河床亦在夜間，該處雖能見度稍佳，但僅有稀疏路燈照明且當晚下雨導致溪水暴漲，為顧及安全及蒐證實益，亦請警方先封鎖現場並派員巡視，於次日一早到場蒐證。

(三)協調分工：輪值外勤之檢察官於案發時要同時蒐證及相驗是不可能的，更何況可能還有其他案件陸續報驗，因此二次輕航機事故發生，我均請示檢察長後另指派一組檢察官、書記官協助相驗(含當日陸續報驗之相案)，而原輪值外勤檢察官即為該墜機案承辦檢察官，則與我前往輕航機飛行場搜索取證及訊問，以及前往墜機地點蒐證，研判探求墜機前任何可能蛛絲馬跡。

二、調查方向：

案發後組員的反應都是沒遇過這類案件（實習時也沒有），所以很慌亂不知從何下手，我除了指導他們先做好上述之前置作業及分工外，就是請他們冷靜並分析調查方向如下：

（一）人為疏失：可區分為駕駛員跟地面人員的疏失

（1）駕駛員方面，主要調查其有無相關訓練、飛行時數及歷程，本次飛航前之狀態，即有無飲酒、疲勞飛行等情事或身體健康狀況（視力、心悸之類或服藥等），如有不符資格或身體不適仍飛行，可能為肇事原因。

（2）地面人員方面，包含是否知悉駕駛員前述不適於飛行狀態，仍同意其起飛；另外，當時同意放飛之天候、能見度、風速、跑道是否適於飛行？如失事並非當日同一機或同一人第一次飛行，亦應調查前次降落後輕航機有無出現機械異狀或駕駛員有無出現不適狀態？以上均應迅速調取相關資料及訊問，如地面人員應注意當時條件不能飛行，仍同意放飛，其可能即有過失之責。

（二）天候因素：山區天氣瞬息萬變，若調查結果係應起飛後之天氣所致（如雷擊、突然濃霧等），而地面人員放飛時若天氣條件允許，則無法歸責於任何人。天候部分，除訊問地面人員及當日其他參與者、附近居民外，另可向氣象局、民航局及空軍請求提供。若有當日其他參與飛行之人，亦可作為對照組調查。

（三）機械故障：此次部分包括歷次維修、定期檢查及當日機身狀況等，因此相關書面、照片或同一機降落後有無人反映機身問題，都應詳為檢視、調查，而前述第一時間需及時蒐集保全、避免遭湮滅篡改之證物即為此類，另此部分若有維修或定期檢查不確實、前次返航後機身有異狀仍令駕

駛員起飛，又回到首揭之人為疏失，具有過失者則可能為輕航機所有人、維修人員或當時知情之地面人員。如調查結果墜機為機械故障所致，然前述維修、定檢、當日機身均已確實檢查無異狀，則亦無法歸責任何人負責。

三、其他：

（一）110 年在三地門山區輕航機墜機案件，該處為山區叢林，若能由高空俯視樹林殘跡範圍，即可知悉墜落前之飛行路徑，以及觀察有無沿途散落物或油漬等，研判是否機械異常所致等，因此當時我亦調用空拍機準備升空拍攝，嗣該處陡狹且樹叢過密，無適當地點操控及升空而未盡全功，但仍可供未來偵辦時參考。

（二）墜機事件發生後，國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）亦會派員到場調查，檢方偵辦重在個案有無應負刑事責任之人，飛安會則在通盤檢討、分析運輸安全，避免再次發生而提出改善建議，非以究責為目的，所以雙方乃平行調查，且調查結果彼此不受影響，雖然與檢方調查重點及方向未盡一致，偵辦時應注意「檢察機關妥速因應重大災害應行注意事項」第 10 點、「飛航安全調查委員會與檢察機關辦理飛航事故調查協調聯繫作業要點」之規定，於 110 年該次到場處理經驗，運安會主任調查官雖一度主張欲逕攜回殘骸、現場跡證及相關紀錄文書調查，並主張其有優先權。我現場提示前述聯繫作業要點第 5 點規定，應由檢方扣案後借其調查，該主任調查官理解後亦配合辦理，嗣於 111 年墜機事件，到場又適逢同一主任調查官，因此雙方很快就調查及取證完成相關流程。綜上，墜機之刑事調查與運安調查乃平行須互相尊重並互相配合，然而證物僅有單一性，應由檢方扣押優先，特此提醒。