

籌備情形，認為華航公司所提建議遷移場所之方案為可行，同意於七月十三日(星期六)將本署在空軍馬公基地之作業，遷移至國軍澎湖醫院太平間。

三、進場相驗、採證場所遷移至國軍澎湖醫院後，至九月十五日打撈工作結束時止，計進場遺體六具(編號一七〇至一七五號)，均順利相驗、採證並送刑事警察局鑑驗，確認身分，通知家屬指認後領回。

玖、記事表之製作

重大災難事故之處理，非一朝一夕即可竣事，所涉事務龐雜，經緯萬端，亦非徒憑記憶即能無遺，為期日後查考有據，方便索引，故有製作記事表(大事誌)之必要。本署參考臺灣桃園地方法院檢察署處理八十六年二月十六日「華航 CT676-A300 班機空難事故」記事表之前例，亦於處理本件空難期間，指定專人製作記事表如附錄一。

拾、失事責任之調查

一、行政院為調查及避免航空器失事及重大意外事件，設有飛航安全委員會(下稱飛安會)，為一常設委員會；飛安會獨立行使其職權，不受任何干預。航空器失事時，飛安會應立即成立專案小組，指揮調查相關之工作。該航空器所有人、使用人及民航局應即向飛安會提供一切相關資料，並應採取救護及協助失事調查。失事現場有關機關應協助飛安會從事現場證據之搜尋、保全以及其他相關之工作。(參見民用航空法第八十四條第一項、第二項前段、第八十六條相關規定。任何國籍之航空器失事，發生於國境內者，應由飛安會負責認定、調查及鑑定原因，並得委託國外之調查機關調查。自航空器失事發生時起至調查終止，飛安會為調查之必要，應優先保管及處理航空器、其殘骸、飛航資料記錄器、座艙語音通話記錄器及其他有助於鑑定事故原因之證據。涉及檢察機關檢察官之偵查權責者，飛安會應與其協調配合行之。為整體調查作業之需要，飛安會得會同法務部等與調查作業相關之機關訂定作業協調文件。(參見「航空器失事及重大意外事件調查處理規則」第四條第一項、第五項、第十三條、第二十四條相關規定)。故有關航空器失事責任之調查及原因之鑑定，應由飛安會負責。而依我國刑事訴訟法規定，檢察官係犯罪偵查主體，上開規定尚難解為可以限制檢察官依法賦予之犯罪偵查權，故飛安會所為失事原因之調查，與檢察官之犯罪偵查權，應係併行而不悖，雙方應相互尊重對方權責，相互協調配合。就此，飛安

會與法務部共同訂定發布「行政院飛航安全委員會與檢察機關辦理航空器失事及重大意外事件應行注意事項」乙種(行政院飛航安全委員會九十一年四月二十四日九一飛安字第0四0三二號令及法務部九十一年四月三十日法令字第0九一000一八五0號令訂定發布全文十六點，自九十一年五月一日施行)，茲誌該注意事項內容於后：

[行政院飛航安全委員會與檢察機關辦理航空器失事及重大意外事件應行注意事項](#)

- 一 本注意事項依航空器失事及重大意外事件調查處理規則第二十四條訂定之。
- 二 本注意事項所稱失事調查，指航空器失事調查及重大意外事件調查。
- 三 行政院飛航安全委員會(以下簡稱飛安會)與檢察機關進行失事調查，應本平行調查之原則，尊重雙方之調查職權。
- 四 飛安會與檢察機關平時相互交換工作人員職銜名冊，隨時交換意見，並提供管轄區域及緊急連絡方法。
- 五 進行失事調查時，檢察機關應指定主任檢察官，飛安會應指定主任調查官負責聯絡事宜。
- 六 現場管制依災害防救法所定空難之中央災害防救主管機關有關法令辦理。
- 七 檢察官如需封鎖現場，其範圍與方式應與前項主管機關及飛安會協調之。
- 八 檢察官為搜索、扣押證據，與主任調查官為搜尋、移動、戒護及保全證據時，雙方應於權限範圍內互相協助。
- 九 檢察官認有可為證據之物，得扣押之；主任調查官為鑑定失事原因，就該扣押物請求檢察官提交時，檢察官無正當理由不得拒絕。
- 十 飛安會與檢察機關應相互提供有助於研判失事原因之證據資料。
- 十一 檢察機關應對飛安會提供必要之許可或協助，以利其進行失事調查。
- 十二 飛安會應對檢察機關提供必要之說明或協助，以利事實之認定。
- 十三 飛安會為進行失事調查，得就死因及相關醫學病理檢查，請求檢察機關協助進行調查。
- 十四 檢察官率同法醫或其他機關執行相驗、複驗及解剖事務時，得應主任調查官之請求提供相驗、複驗證明文書及死因鑑定報告書。

為瞭解失事調查中生還因素之必要，罹難者遺體應在法醫完成相驗、必要之複驗及解剖並確定可進行死因鑑定後，始可發還。

十一 檢察官與法醫對於他人或航空器上之人除進行人身鑑別外，並應注意蒐集下列資料：

一 駕駛艙內任何遺留之藥物或其他可疑物品。

二 對於事故發生時在駕駛艙之人應立即進行濫用藥物及酒精濃度檢測、生化學、藥物檢測及毒物化學檢查。

三 對於他人或航空器上之人：

(一)死亡者：應進行相驗、必要之複驗或解剖，並調取相關資料，以利死因鑑定。

(二)受傷者：應取得因該事故所致傷害接受醫療之病歷摘要。

四 對於主任調查官依失事調查之需求就特定之人或人體，進行必要之檢驗。

十二 檢察官因調查證據及犯罪情形而實施勘驗時，應注意與主任調查官失事調查之配合。

主任調查官進行研判或檢驗作業時，應儘可能避免採取妨礙司法調查之無法回復或破壞性措施。

十三 飛安會與檢察機關於進行調查程序中，發現航空器失事或重大意外事件可能發生之原因時，應即通知對方，並提供相關資料。

十四 主任調查官得依據航空器失事及重大意外事件調查處理規則第十六條、第十七條規定，獨立接受外國代表之保密承諾並指揮其協助失事調查工作，但應立即知會檢察官。

十五 飛安會及法務部舉辦各種相關訓練時，應相互邀請適當人員出席演講或講授有關課程。

十六 飛安會與檢察機關，因解釋或執行本注意事項所生之爭議，雙方應本於友好、合理且無礙失事調查之情形下協商解決。

本署處理此次空難事故，即係本於上開法令規定之精神，以相驗為主，至於失事原因之調查及原因之鑑定，本於尊重飛安會依法獨立行使職權之原則，平行調查，於法令許可範圍內，儘量給予協助及配合。

二、華航 CI-611 班機於五月二十五日下午三時二十八分二十八秒在雷達螢幕上失蹤後，同日下午五時許，即有民眾在彰化、南

投、臺中縣市等地拾獲疑似華航班機上飄落之泡棉、餐巾、入境申報單、說明書碎片等物品，不排除有人為外力介入之可能性。故飛安會於五月二十五日晚間即派有行政與法制組組長鄒志揚、工程師林沛達、調查官方粵強等人進駐空軍馬公基地體育館，要求檢驗遺體，必要時並希望解剖遺體，瞭解有無吸入二氧化碳，或有無爆裂物遺漬。檢察官督同法醫師相驗編號第一、二、四號遺體完畢，並經家屬指認確認身分無誤以後，因飛安會派駐現場人員主張遺體應予解剖，而法務部令頒之「行政院飛航安全委員會與檢察機關辦理航空器失事及重大意外事件應行注意事項」第十條第三項明定：「為瞭解失事調查中生還因素之必要，罹難者遺體應在法醫完成相驗、必要之複驗及解剖並確定可進行死因之鑑定後，始得發還。」本署檢察官認為進場之遺體均尚完整，多係下肢開放性骨折或碰撞擦傷等情形，尚無因飛機爆炸肇致之痕跡，並無解剖之必要性，且搭機罹難已屬人間至哀，非屬絕對必要，尤無再解剖遺體，徒然增添家屬悲愴哀痛之理。惟又慮及日後若因黑盒子及飛機殘骸未能尋獲，無法就各該資料進行鑑定，遺體成為唯一判定失事原因之依據時，而遺體未經解剖即發還家屬，已無法作進一步之採證，易招致誤解或責難。本署乃基於尊重飛安會之調查空難原因之需求，未即時將相驗完畢之遺體發還家屬，而協調由飛安會人員自行檢驗遺體，並自行與家屬協商是否應允解剖，本署就此並無意見。此外，本署並同意飛安會於有需要時，可向本署洽索法醫師製作之驗斷書影本參考。

三、嗣後遺體陸續進場，並經完成相驗、採證、指認及詢問家屬程序以後，猶未將遺體發還家屬，致家屬漸感不耐，而飛安會協商家屬解剖罹難者遺體之事又無進展，本署向飛安會人員要求儘速處理。至五月二十六日中午以後，飛安會代表鄒志揚組長始陸續通知本署將已經確認並無複驗、解剖必要之遺體發還家屬，同時商請本署於該班飛機機長易清豐、副機長謝亞雄、飛航機械員趙盛國等三人之遺體尋獲後，予以解剖，其餘即不堅持必須解剖。

四、飛安會為表示對本署之尊重，依據「行政院飛航安全委員會與檢察機關辦理航空器失事及重大意外事件應行注意事項」第十四點之規定，於五月二十八日十三時出具該會執行長戎凱名義之便函予本署，內容如下：「行政院飛航安全委員會調查民國九十一年五月二十五日中華航空公司 CI-611 班機於澎湖外海失事事件，依航空器失事及重大意外事件調查處理規則，辦理外國代表協助調查事宜。名單如下，均已完成保密承諾，並在本會主任調查官指揮下進行。此致 臺灣澎湖地方法院檢

察署檢察長。」並附名單如附表：

NTSB	FAA	Boeing	Pratt & Whitney
美國國家運輸安全委員會 (航空器製造國授權代表)	美國聯邦航空總署 (航空器製造國技術顧問)	美國波音公司 (航空器製造國技術顧問)	美國惠普公司 (航空器製造國技術顧問)
(美國民航失事調查機關)	(美國民航主管機關)	(航空器製造商)	(發動機製造商)
1. Greg Phillips	1. Eric West	1. Simon Lie	1. Dwight Johnson
2. Dave Kirchgessner	2. Robert Drake	2. Kevin Dean	
3. Kevin M. Pudwill		3. Bradley S. Angel	
4. Robert L. Swain		4. Steve Chisholm	

五、八十七年一月二十一日修正公布之民用航空法第八十五條第二項：「航空器失事調查報告如發現有違反本法之規定者，除依本法規定處罰外，其涉有其他刑責者，並應移送司法機關偵辦」之規定，已經於九十年修法時刪除，現行民用航空法第八十四條規定：「飛安會對航空器失事及重大意外事件從事之認定、調查及鑑定原因，旨在避免失事之再發生，不以處分或追究責任為目的。」航空器失事及重大意外事件調查處理準則第十三條亦明定，自航空器失事時起至調查終止，航空器之殘骸、飛航資料記錄器、座艙語音通話記錄器及其他有助於鑑定事故原因之證據，飛安會為調查之必要，應優先保管。嗣因關係本件空難事故原因鑑定之重要證物即「座艙語音通話記錄器」(Cockpit Voice Recorder, 簡稱 CVR) 及「飛航資料記錄器」(Flight Data Recorder, 簡稱 FDR) 以上二者均俗稱「黑盒子」，先後於六月十八日上午九時五十分及六月十九日上午七時三十分打撈上岸，並於六月十九日送往台北飛安會鑑定。本署乃於九十一年六月二十日以澎檢威公字第二〇九三號函飛安會，請該會於上開二個黑盒子判讀完成以後，惠送判讀結果一份予本署，另並請於本件航空器失事調查完成以後，惠予提供「航空器失事調查報告」一份予本署。本署將俟接獲飛安會有關本件空難之失事調查報告之後，再就有無應負刑責之人進行瞭解。