

重大災難處置

一、80年白沙海域金龍號遊艇海難事故

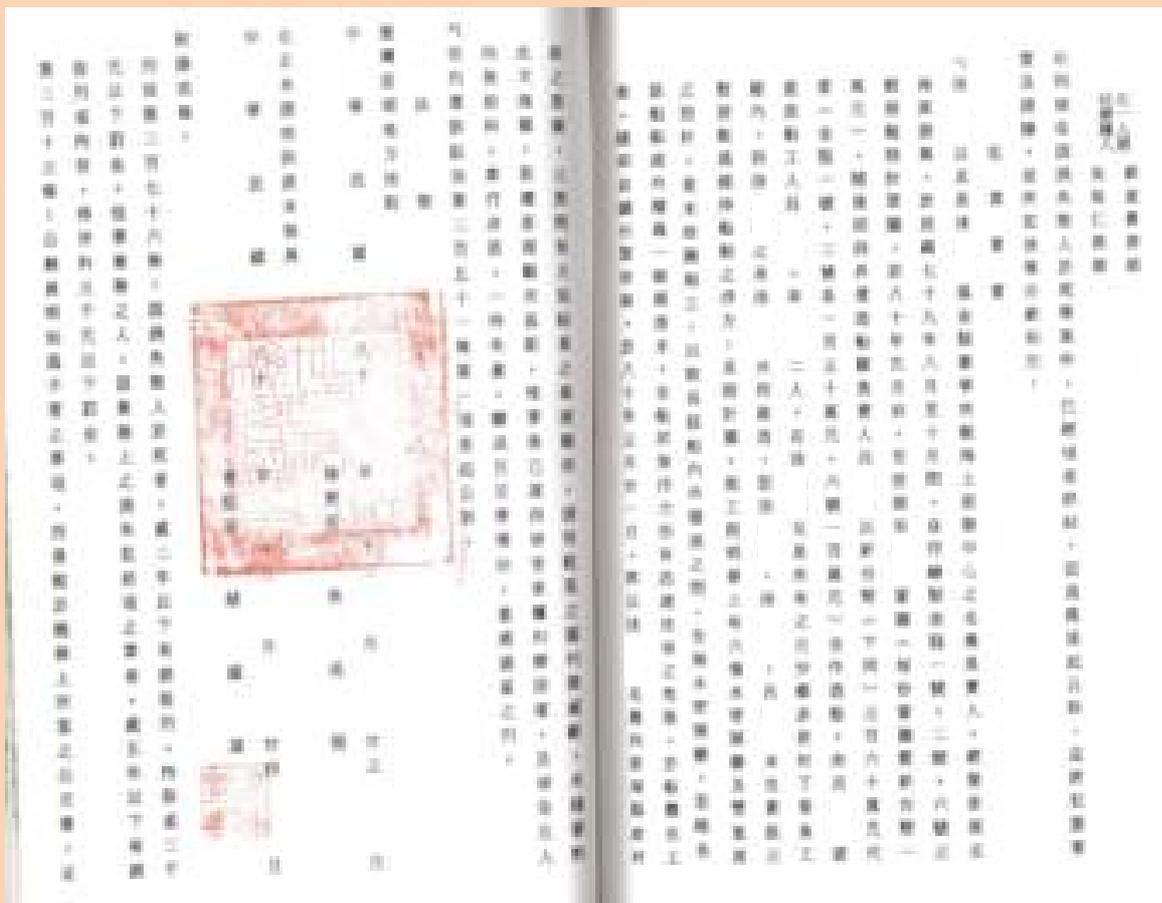
*犯罪事實：

涂○福為金龍豪華快艇海上遊樂中心之負責人，經營澎湖北海旅遊業，於民國79年8月至10月間，自行繪製金龍一號、二號、六號3艘遊艇設計草圖，80年元月初，交技師宋○棟審圖，隨後即與昇○造船廠負責人呂○治以新臺幣（下同）360萬元代價合作造船，由呂○治派遣造船工人在涂○福兄弟所有之白沙鄉赤崁村丁香魚工廠內，與涂○福之弟涂○澎共同建造。張○於80年6月間起任金龍一號遊艇船長，係從事駕駛業務之人，疏未注意該船並無搶灘結構之設計，搶灘可能造成船體磨損！於80年9月13日下午5時餘，駕駛金龍一號遊艇，載送聯盛機電公司旅遊團四十人，從白沙鄉吉貝嶼欲返回赤崁，至距離赤崁碼頭約六百公尺處，該艇因重載高速行駛，前已受損之船首右舷外層底受浪擊而破裂進水，復由於該船無水密隔艙及內層底，海水自船頭右舷破洞沖入後，迅速漫延全艙底層，並滲入客艙，導致引擎熄火，後該船進水及膝，加上遊客走避客艙後門，導致船體迅速下沉，計有張○媛等18人溺斃。

*起訴理由：

檢察官認定，被告涂○福經營澎湖北海旅遊，已能繪製船圖，被告呂○治係造船廠負責人，對遊艇之性能、結構極為了解，二人與被告涂○澎共同建造金龍一號遊艇，應注意按設計圖施工，能注意而不注意，竟省略該船安全之設計水密隔艙及雙重底，致該遊艇航行時，右舷外層底破裂進水，全船即無浮力迅速沈沒，船上遊客逃生不及而溺斃18人，彼等之行為，與該18人之死亡，有因果關係。又被告涂○福實際負責該中心之旅遊營業業務，被告張○係該中心所屬金龍一號遊艇之船長，對該船經常在北海無人島搶灘及停靠無護墊並有鋼筋突出之吉貝碼頭，應注意檢查其船外殼是否受損，以便維修，能注意而竟疏未查覺該船右舷底業已受損，任憑該船在波濤洶湧之北海繼續高速航行營業，致該受損處受浪沖擊而破裂進水，被告張○驚覺不是，所採應變措施不當，導致該船沈沒時，客艙內遊客18人未及逃生而溺斃，核被告呂○治、涂○福、張○所為，均係犯刑法第276條第2項之罪嫌，被告涂○澎所為，係犯刑法第276條第1項之罪嫌。被告

高○雄，職司小船之丈量、驗船、發照，對金龍一、二、六號三艘遊艇未建造水密隔艙與雙重底，理應不予發照，駁回申請，竟率爾發照釀成澎湖地區重大海難，係犯刑法第 130 條之罪嫌等提起公訴。案經法院審理判處涂○福有期徒刑 1 年 6 月、涂○澎有期徒刑 2 年、張○有有期徒刑 4 年、呂○源有期徒刑 3 年、高○雄有期徒刑 2 年確定(80 年度偵字第 415、549 號)。



圖：書類資料

二、華航五二五空難事故

* 偵辦緣由：

民國 91 年 5 月 25 日下午 15 時 8 分中華航空公司波音 747-200 型 CI-611 班機自桃園中正機場起飛，預定飛往香港，該班機表定起飛時間為下午 14 時 40 分，同日下午 16 時 25 分抵達香港，機上有乘客 206 人(3 名為嬰兒)、機組員 19 人，合計 225 人。同日下午 15 時 28 分左右，該班機在澎湖縣馬公市西北方約 10 海浬，高度 3 萬 5000 英呎飛行途中，自雷達螢幕消失，塔台管制員依程序緊急呼叫，未獲回應，乃按緊急程序通報，各相關單位立即分別成立緊急應變中心，展開失事搜尋與搶救工作，後經查在澎湖目斗嶼北方海域上空解體後墜海，機上機組人員及乘客共 225 人全部罹難，為我國境內死傷最為慘重之空難。

* 偵辦相驗經過：

本署洪檢察長威華知悉發生空難後，立即召集本署全體檢察官、書記官及行政人員待命，並聯繫特約、義務法醫師待命相驗及備妥相關相驗必備之物品。向臺灣高等法院檢察署吳檢察長國愛及臺灣高等法院高雄分院檢察署陳檢察長聰明報告，並請示相關應注意事宜。向海岸巡防署海洋巡防局第八海巡隊黃隊長俊瑞了解救難最新狀況，並要求隨時回報最新狀況。與澎湖縣救難指揮官即澎湖縣賴縣長峰偉建立彼此聯繫管道，以掌握救難最新狀況。與法務部法醫研究所聯絡，請求法醫師、檢驗員支援相驗。

洪檢察長帶領同仁在當日晚間 8 時 40 分進駐馬公空軍基地設置相驗處所及為民服務中心，全署總動員日夜輪值全力投入相驗工作，針對進場遺體編號照相、記錄特徵及登簿，藉由採集罹難者家屬 DNA 樣本送鑑定，調取刑事警察局存檔之指紋卡與罹難者比對，揭示特徵（及照片）供家屬指認等方式確認遺體，於詢問無誤後發給相驗屍體證明書。

本署僅有主任檢察官 1 人、檢察官 3 人，而編制法醫師 1 名又懸缺未補，面對如此重大空難，實非本署人力所能因應，在此期間承蒙法務部陳部長、謝政務次長、顏常務次長、高檢署吳檢察長、高雄高分檢陳檢察長等各級長官一再關切相驗工作進行情形，適時指示處理原則，並出面為本署協調臺北、臺南、高雄地檢署指派檢察官、書記官、法醫師、檢驗員，協助有關相驗、詢問、製作筆錄、簽發相驗屍體證明書等工作，發揮「檢

察一體」團隊精神；另法務部法醫研究所王兼所長亦指派法醫師前來協助採取 DNA 檢體及相驗工作，使相驗工作有條不紊，井然有序地以超高效率順利進行，贏得社會大眾肯定。

本署人員至同年 9 月 15 日始撤離空軍基地，期間共計核發 175 件中英文版相驗屍體證明書，另有 50 具遺體未尋獲；本署另為服務死者家屬領取相驗屍體證明書，特於臺北松山機場二樓設置臨時服務處所，派駐檢察官、書記官、法警核發中英文版證明書共 62 件。

* 認定犯罪事實及起訴理由：

為追究刑事責任及空難原因，本署檢察官吳巡龍 94 年 6 月 27 日簽分偵字案偵辦，歷經 9 個月調查，吳檢察官認有偵訊已移民美國華盛頓被告孫○○之必要，惟考量被告時值 84 歲高齡，其健康狀況恐無法返臺受訊，經與美國司法部聯邦檢察官聯繫多月後，取得美方同意，遂於民國 95 年 3 月 28 日率同書記官趙守仁進駐臺北某科技公司，於民國 95 年 3 月 29 日凌晨 2 時，美國時間 28 日上午 10 時，以跨洋網路視訊方式，偵訊位於華盛頓之被告孫○○，偵訊過程吳檢察官以英語、國語詰問，完成我國司法史上首例跨洋視訊之偵辦模式。

華航空難事件，經過相驗、勘驗、鑑定、傳喚、偵訊等嚴謹而複雜調查程序，吳檢察官於 95 年 4 月 25 日將華航前總工程師孫○○以業務過失致人於死提起公訴。理由以：孫○○於民國 69 年間擔任中華航空公司（以下簡稱「華航公司」）修護工廠總工程師室結構工程師，為從事飛機修護業務之人，該公司機型 B747-200、登記號碼 B-18255 飛機於民國 69 年 2 月 7 日在香港發生機尾觸地事件，於當日以不加壓方式飛渡返台，次日完成暫時性修理後繼續飛航任務，後於民國 69 年 5 月 23 日至 26 日期間在臺北市松山機場華航公司修護工廠完成永久性修理。孫○○為負責本件結構修理之工程師，明知依波音公司結構修理手冊規範，應將未超限之刮痕打磨平整，將超限損傷部位蒙皮移除，再加上補片，能注意而疏未注意，竟決定以直接覆蓋蒙皮方式修補，致該機刮痕日積月累，造成金屬疲勞，產生貫穿性裂痕。華航公司 CI611 定期班機（B-18255）於民國 91 年 5 月 25 日下午 3 時 7 分由桃園中正國際機場起飛，預計飛往香港赤鱗角國際機場，因貫穿性裂痕造成飛機失壓解體，於臺北時間 15 時 29 分墜於澎湖縣馬公市

東北方約 23 哩處海面，機上共載有 225 人，包括 19 名飛機組員全數罹難。故本件空難發生原因係事故飛機於民國 69 年香港發生機尾觸地，被告孫○○負責決定維修方式，未依波音結構修理手冊規範將未超限之刮痕打磨平整，將超限損傷部位蒙皮移除，再加上補片，而直接覆蓋蒙皮，日積月累，因金屬疲勞產生貫穿性裂痕，造成飛機失壓解體、機上 225 人全部罹難，被告孫○○業務過失致死犯行應可認定。

經查被告孫○○素行良好，並無前科，有刑案查註紀錄附卷可稽；其負責本件事故飛機機尾觸地修護時間為民國 69 年 5 月 23 至 26 日，至今已逾 25 年，且被告孫○○目前高齡 84 歲，已經退休多年，不可能再有修護飛機機會；本件為過失犯，被告主觀上並無惡性，兼以華航公司已與 212 位罹難者家屬達成和解，予以提起公訴，檢察官請求法院判處被告孫○○有期徒刑 2 年，緩刑 5 年。

目前本案因法院傳喚被告回國審判不易，至今尚未判決；本署為經驗傳承，特編撰「華航 525 空難事故檢察機關相驗實錄」1 冊，供日後同仁及相關機關參考，以精進處置作為（94 年度偵字第 314 號）。



圖：飛機失事現場救援情形



圖：法務部陳部長定南(中)與本署洪檢察長威華(左一)與高雄高分檢陳檢察長聰明(左二)



上圖：民國 95 年本署使用視訊訊問在美之華航空難關係人及相關新聞報導

下圖：吳檢察官巡龍現場勘驗，查機身主疲勞裂痕

三、復航七二三空難事故

* 偵辦緣由：

103年7月23日，復興航空GE-222班機於17時43分，由高雄小港機場飛往澎湖馬公，於當日19時6分與馬公航空站塔台失聯，19時8分因故失事墜毀於澎湖縣湖西鄉西溪村，並衝撞民宅9棟（西溪村104號、57-1號、5-3號、7-1號、58號、60號、106號；另2戶無門牌號碼），造成機上機組員、乘客48人罹難、10人輕、重傷，另西溪村村民5人受傷，傷亡慘重。

* 偵辦相驗經過：

本署郭檢察長珍妮在接獲通報確認發生班機墜毀事件後，除召集本署主任檢察官、檢察官、科室主管到署外，同時向高雄高分檢林檢察長玲玉報告該消息。並指示警消人員在不妨礙救援旅客之原則下，詳細拍照蒐證，以利飛安事故調查委員會日後重建事故現場及查明失事原因；並由王主任檢察官鑫健命馬公航警所向復興航空公司取得本次班機之旅客艙單，以利造冊確認旅客是否生還或罹難及連絡家屬。

抵達失事現場瞭解傷亡情形，郭檢察長珍妮並帶領王主任檢察官、何檢察官前往澎湖縣湖西鄉西溪村墜機現場旁民宅設置之前進指揮所瞭解。當時澎湖縣政府警察局顏局長德麟、澎湖縣政府、澎防部指揮官等各主官正指揮各單位在現場協助救助，現場死傷慘重，並有遺體陸續送上救護車運往菊島福園，失事飛機之黑盒子2個當時已被尋獲。郭檢察長珍妮等人與澎湖縣政府警察局顏局長共同討論及指揮警消人員進行蒐證，並請警消人員將罹難者遺體、殘骸依尋獲順序置入屍袋編號、拍照，準備進行指認、採證及相驗工作。

因本署於第一時間即指示警消人員將遺體、殘骸依尋獲順序置入屍袋編號、拍照（1式2份），於「菊島福園」依序排列，並將1張照片置於屍袋上，另1張照片則公布於罹難者家屬休息處供初步指認，故罹難者家屬在休息處依照片進行初步指認後，即由專責警力依順序引導至遺體排列處，會同檢察官、書記官及法醫就外觀、容貌、髮型、身體特徵、穿戴之衣褲、鞋子、佩掛之皮包、飾物及口袋內之私人物品等等進行確認及相驗，本署於夜間23時47分協助家屬完成第1位罹難者之指認，並製作筆錄，並由

馬公分局承辦人員負責遺體發交家屬之工作，總計於 103 年 7 月 24 日凌晨 2 時 45 分前，完成 14 位罹難者之指認、相驗及偵訊工作。

由於本署僅有陳法醫師熾晴一人，為迅速辦理相驗，本署檢察長漏夜電請本轄榮譽鄭法醫師鴻藝、陳法醫師世傑 2 人協助相驗，臺灣高等法院檢察署王檢察長亦指示高雄地檢署蔡檢察長瑞宗指派高雄地檢署葛主任檢察官光輝率領 6 名檢察官、6 名書記官及 3 名秦法醫師永泰、蘇法醫師文祺、彭法醫師梓鉸於 7 月 24 日抵達澎湖協助相驗，法務部法醫研究所則指派 2 位潘法醫師至信、曾法醫師柏元於 7 月 24 日前來支援，另刑事警察局鑑識中心程主任曉桂率領之 20 名鑑識人員於 7 月 24 日前來協助，在分組後依程序陪同家屬分頭進行指認、相驗及偵訊工作，並採集罹難者遺體、殘骸與當日在場（「菊島福園」）家屬之 DNA 檢體，以利確認罹難者之正確身分及殘骸究屬何人所有。在各單位協力之下，於 26 日晚間 9 時 45 分許，開立最後一份（第 48 份）相驗屍體證明書，圓滿完成所有相驗及遺體認領程序。

* 認定犯罪事實及起訴理由：

荊○○原係空軍某單位上校政戰主任於民國 103 年 7 月 23 日戰鬥機進駐馬公機場之「天駒駐防」期間，擔任空軍馬公基地之高級值勤官（下稱高勤官），有權決定馬公航空站跑道使用方向；李○○於同日 19 時起至翌日 7 時止，擔任民用航空局馬公航空站塔臺（下稱馬公塔臺）管制席，負責提供在空航機氣象資料及頒發飛機起降許可；李○○及江○○分別為復興航空股份有限公司（下稱復興航空公司）定期載客班機 GE222 之正、副駕駛員。彼等均為從事業務之人。馬公航空站具備單一跑道，兩端分別朝向北北東及南南西方向，名稱分別為 02 及 20 跑道。02 跑道配置有儀器降落系統（instrument landing system, ILS，有距離、方向及下滑角導引），落地能見度最低限制為 800 公尺。20 跑道配置有 VOR（距離及方向導引儀器）非精確進場系統，落地能見度最低限制為 1600 公尺，故當時 02 跑道之降落輔助設備較 20 跑道為佳（復興航空澎湖空難發生後，20 跑道已裝設 ILS）。

復興航空公司 GE222 班機於 103 年 7 月 23 日 17 時 45 分自高雄國際機場起飛，目的地為馬公機場，機上有正駕駛員李○○，副駕駛員江○○、

艙組員 2 人、乘客 54 人。當日麥德姆 (Matmo) 颱風約位於馬公航空站北北西方 142 哩處朝西北方向離開馬公，陸上颱風警報於 17 時 40 分解除，惟當時氣候極不穩定，雷雨當空及滯留，馬公航空站當時係使用 20 跑道。GE222 班機於同日 18 時 11 分 17 秒由馬公航空站航管以雷達引導並加入等待航線，當時馬公航空站之能見度報告為 800 公尺，包含該機在內，計有 4 架航機於等待航線中等待馬公航空站 20 跑道之進場許可。

依飛航管理程序規定 (air traffic management procedures, ATMP) 第 3 章，第 3-5-1 節規定，如果使用跑道被認為不適合起降，飛航組員可能會請求使用另一跑道，如果情況允許應依其許可。復興航空 GE222 班機正、副駕駛討論後，考量 02 跑道進場能見度及尾風落地等限制因素，於 18 時 29 分 50 秒請求雷達引導 02 跑道 ILS 進場。高勤官荊○○並不熟悉民航機使用 02 及 20 跑道降落之最低能見度標準，且應注意當時氣候處於極不穩定之狀態，軍方氣象人員已發佈危險天氣迄同日 19 時 40 分止，能見度可能於降落過程因大雷雨因素瞬間遽降，與 02 跑道相較，使用 20 跑道降落的客觀上將提高降落失敗及發生空難之風險，荊○○應依上揭規定儘快許可使用 02 跑道降落，而依當時天候及航情狀況，並無不許可之正當事由，竟遲不許可。民用航空局高雄近場管制塔臺 (簡稱高雄近場臺) 李姓督導獲報後，於同日 18 時 37 分 42 秒起至 18 時 49 分 32 秒止以電話與高勤官荊○○協調長達 12 分鐘，荊○○猶不許可使用 02 跑道降落。迄空軍第七基地天氣中心於 18 時 40 分測量後特別傳報能見度提升至 1600 公尺，高雄近場臺於 18 時 42 分 28 秒廣播 20 跑道之能見度提升至 1600 公尺，復興航空 GE222 飛航組員因滯空盤旋已久，雖預見於降落過程能見度可能遽降，使用 20 跑道降落的客觀上將提高降落失敗及導致空難之風險，惟荊○○遲不同意使用 02 跑道，飛航組員不得已於同日 18 時 45 分，請求 20 跑道進場。同日 19 時 1 分至 6 分，馬公塔臺接管復興航空 GE222 班機，於此極短暫之 6 分鐘內，跑道視程因雷雨加劇因素由 1800 公尺遽降至 500 公尺。

機場管制席李○○於同日 19 時 03 分 39 秒許可該機落地，本應注意依「飛航管理程序」(ATMP) 第 2 章第 8 節 2-8-2 規定，提供該航機跑道視程，該資訊極可能會影響機組員是否繼續降落之決定，竟疏未注意，未告知機組員跑道視程已降至 600 公尺。李○○及江○○正、副駕駛員本應注意 20

跑道 VOR 進場之最低下降高度 (minimum descent altitude, MDA) 為 330 呎(約 100 公尺)，於該機下降低於 330 呎前，飛航組員若未獲得辨識跑道環境所需之目視參考，應不得繼續降落而須重飛，並應注意於通過 20 跑道誤失進場點 (距跑道頭約 2000 公尺處) 之前，駕駛員若未能目視及辨識跑道，應立即執行誤失進場程序，竟疏未注意，該機於同日 19 時 05 分 25.7 秒通過 344 呎接近最低下降高度，竟未立即重飛仍繼續下降，於同日 19 時 5 分 44 秒，下降通過 219 呎，正駕駛員李○○解除自動駕駛，同日 19 時 5 分 51 秒，航機到達誤失進場點，高度 176 呎，李○○及江○○正副駕駛員未執行誤失進場程序，於同日 19 時 6 分 11 秒，高度 72 呎、飛越誤失進場點 0.5 哩猶無法目視跑道環境時始決定重飛，同時呼叫「go around」，兩具發動機之油門桿被推向前，兩秒後，該機碰擊 20 跑道頭東北方約 850 公尺處之樹叢，隨後墜毀於最初撞擊區東南方約 200 公尺處之澎湖縣湖西鄉西溪村外圍住宅區。該機共搭載 58 名人員，包含飛航組員正、副駕駛 2 名、客艙組員 2 名及乘客 54 名，其中 4 名組員及 45 名乘客計 49 人不幸罹難，8 名乘客重傷，1 名乘客輕傷，另地面居民有 5 人輕傷 (過失傷害等部分均未據告訴)。

* 偵查結果：

承辦檢察官偵查終結，認被告即正駕駛李○○等 4 人就本件空難之發生均涉有業務上過失，且其等過失行為與本件空難之發生具有因果關係，均涉犯刑法第 276 條第 2 項之業務過失致人於死罪嫌，檢察官依法對被告荆○○及李○○提起公訴。正、副駕駛員被告李○○及江○○於本件空難失事中不幸罹難當場死亡，依法為不起訴處分。起訴部分經一審法院判決被告無罪，檢察官不服提起上訴，現由臺灣高等法院高雄分院審理中。本署為經驗傳承，特編撰「復興航空 723 澎湖空難事故檢察機關相驗實錄」1 冊，供日後同仁及相關機關參考，以精進處置作為(104 年度偵字第 337 號、105 年度偵字第 163 號)。

復興航空GE222空難 檢察官起訴機場兩名官員

檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武 還不許可班機改降有儀降設備跑道 應負過失責任

【記者高維志報導】復興航空GE222班機空難的慘劇發生後，澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

飛安會指正副駕駛 屢屢不遵守標準作業程序

調查報告：主駕駛未獲得所需之目視參考，就操控該機下降最低下降高度是失事主因

【記者高維志報導】復興航空GE222班機空難，澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

處同樣雷雨的立榮班機 也曾要求換跑道未獲回應

立榮駕駛：換跑道請求未獲准 第一次降落飛到510英尺看不到跑道 請求重飛

【記者高維志報導】復興航空GE222班機空難，澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。



澎湖地檢署

澎湖復興空難 2公務員遭起訴

澎湖空難偵結 復興航空全力配合調查

【記者高維志報導】澎湖復興航空GE222班機空難，澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

澎湖地檢署檢察官起訴了兩名機場官員。檢察官認定空軍馬基高勤官刑元武，還不許可班機改降有儀降設備跑道，應負過失責任。

圖：相關新聞報導

四、海研 5 號沈船案件

*案情：

財團法人國家實驗研究院所屬「海研五號」研究船，因遭遇「黃蜂」颱風引發之惡劣海象，而於 103 年 10 月 10 日晚上在澎湖東方海域「外淺石」觸礁沈沒，致國立臺灣海洋大學領隊許○傑教授、佐理工程師林○君落海溺水死亡案件，經本署檢察官即時完成相驗後，認定死者係因溺水窒息而死亡。

*偵辦作為：

檢察官指派潛水人員潛入已沈沒之「海研五號」內打撈航程記錄器（VDR），並會同各機關拆封與下載電磁紀錄結果，取得碰撞地點之座標並還原事故發生前後駕駛艙內之完整對話，且勘驗潛水人員拍攝「海研五號」之水下現況影像結果，發現船底龍骨附近有破洞多處、螺旋槳葉折斷。另多次偵訊船長黃○發、大副林○威、二副、三副、探測長、水手與研究團隊之資訊、儀器操作等人員，釐清該次執行研究計畫航程之細節、途中遭遇惡劣海象而決定變更航程之前因後果，並查明觸礁當時所處位置與船上人員之處置應變作為。

*偵結情形：

檢察官認定觸礁當時，係因當值之大副未仔細判斷航路上之障礙物，也未適時測定船位、修正航向遠離澎湖外圍海域，船長也未注意監督大副致未能使「海研五號」沿所劃定之航線返回安平，致「海研五號」船底在水深不足的情況下，觸礁沈沒致生傷亡，全案已於 106 年 2 月 24 日偵查終結，依刑法第 276 條第 2 項業務過失致人於死罪向法院提起公訴（103 年度偵字第 630 號）。



圖：船隻觸礁及沉沒照片