



臺灣高等法院高雄分院新聞稿

發稿日期：107 年 8 月 7 日

發稿單位：行政庭長室

連絡人：行政庭長 蔡國卿

連絡電話：(07)5523621 轉 504 編號：107-30

【復興航空澎湖空難事件，高雄高分院上訴駁回，維持原審無罪判決】

本院 106 年度上訴字第 773 號被告荊元武、李佳峯涉犯業務過失致死案件，經合議庭審理後，於民國 107 年 8 月 7 日上午 10 時宣判，判決內容重點如下：

壹、本院判決主文：

上訴駁回。(維持第一審被告二人無罪之判決)

貳、起訴概要

一、被告荊元武於民國 103 年 7 月 21 日上午 10 時至同月 24 日 12

時馬公機場「天駒駐防」(戰鬥機進駐)期間，擔任空軍馬公基地高級值勤官，負責督導戰機值勤戰備任務時，有決定機場跑道

使用方向權限。被告李佳峯係民用航空局馬公機場管制臺管制

員，自同月 23 日 19 時起擔任塔臺機場管制席，負責提供在空航

機氣象資料及頒發飛機起降許可。

二、復興航空 GE222 班機（下稱本件班機）於同月 23 日 17 時 45 分從高雄小港飛往澎湖馬公，機上搭載 58 人（正副駕駛各 1 人、客艙組員 2 人、乘客 54 人），於 18 時 11 分 17 秒加入等待航線。而馬公機場係單一跑道不同方向，02 跑道配置有儀器降落系統 ILS（落地能見度最低限制 800 公尺），20 跑道配置有 VORT 特高頻全向導航臺（落地能見度最低限制 1600 公尺），因風向當時係使用 20 跑道。當天麥德姆颱風朝西北方向離開馬公，正副駕駛考量 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。因荊元武不熟悉民航機使用 02 及 20 跑道降落最低能見度標準及飛航管理程序規定，於 18 時 33 分 35 秒接獲申請後遲不同意。嗣 18 時 42 分 28 秒 20 跑道能見度提升至 1600 公尺，班機於 18 時 45 分請求 20 跑道 VORT 進場，19 時 1 分至 19 時 06 分馬公塔臺接管，跑道視程由 1800 公尺降至 500 公尺。李佳峯竟疏未依飛航管理程序規定告知 AWOS 跑道視程遽降訊息（19 時至 19 時 1 分跑道視程 RVR 數值由 1800 公尺降至 800 公尺），且於 19 時 03 分 39 秒許可該機落地亦未告知跑道視程已降至 600 公尺。

三、本件班機下降低於 MDA（330 呎）前，飛航組員未獲得必要目視參考，應不得繼續降落，正駕駛李義良竟操控該機下降低於 330

呎，且通過誤失進場點（MAPt）未執行誤失進場程序，維持高度約 168 至 192 呎，試圖目視尋找跑道環境，向左偏離進場航道增加下降率；副駕駛對於正駕駛員將航機下降至低於最低下降高度亦未異議或質疑，又未察覺該機偏離儀器進場航道。正駕駛於 19 時 05 分 57.8 秒時詢問副駕駛是否看到跑道？同時間在組員未依規定呼叫或相互告知，偏航穩定器被解除，飛航組員於接續 13 秒試圖尋找跑道，此時雷雨加劇，跑道視程下降至 500 公尺，該機於 19 時 06 分 11 秒，高度 72 呎、飛越誤失進場點 0.5 哩時，正副駕駛始決定重飛，2 秒後飛機碰擊 20 跑道頭東北方樹叢受損，墜毀於湖西鄉西溪村外圍住宅區，造成機上 49 人死亡（含 4 位飛航組員）、8 名乘客重傷、1 名乘客輕傷及地面居民 5 人輕傷。因此，認為荊元武有應同意而遲不同意變更跑道之過失；李佳峯未將 20 跑道之跑道視程下降資訊提供予航機，可能會影響航機是否繼續進場決定，有應提供而未提供之過失，認均涉犯刑法第 276 條第 2 項業務過失致死罪嫌（過失傷害、致重傷部分均未據告訴）。

參、判決摘要：

- 一、依據空軍氣象觀測紀錄：103 年 7 月 23 日 18 時 30 分天候狀況係風向 200 度、風速 14 哩、最大陣風 24 哩，18 時 40 分風向 190 度、風速 13 哩、最大陣風 24 哩；20 跑道為逆風，02 跑道

係順風。本件班機於 18 時 29 分請求 02 跑道 ILS 進場，荊元武於 18 時 33 分許知悉有航機申請 02 跑道降落時，該跑道係順風降落、風速高於 5 哩，考量 02 跑道係下坡，降落所需跑道長度較長、順風、風速遠大於 5 哩，且因颱風過境下雨跑道潮濕，倘准以 02 跑道降落，將增加衝出跑道或遭側風吹移而失事等危險，並危及戰備任務。又 02 跑道雖有 ILS 系統及 MALSR 燈光引導設備，惟 20 跑道輔助降落及燈光系統設置亦符合安全降落標準。故難認被告荊元武未同意開放 02 跑道有過失。且其後 20 跑道已符合安全降落標準，班機並獲得降落許可下，顯難認荊元武未同意開放 02 跑道與本件班機失事有何相當因果關係。

二、馬公機場 VOR 20 跑道進場程序為非精準進場程序，最低進場限度係依據能見度，而非 RVR；本件班機自 19 時 01 分許與塔臺連繫至 19 時 10 分止，氣象報文能見度皆無改變，李佳峯於班機最後進場階段時，既已將天氣中心觀測之最新天氣資訊（能見度）提供給飛航組員，綜合檢察官所舉卷內證據、民航局函覆意見及 20 跑道進場航圖等事證，尚難認定其有提供自動氣象觀測系統（AWOS）的跑道視程數值（RVR）之義務。且實際上 AWOS 跑道視程與天氣中心提供天氣報文能見度確有不同；又當日馬公塔臺臺長基於安全考量，請同仁提供航機訊息以天氣中心所報為據，李佳峯於 19 時許接班後，依臺長指示，未另提供跑道視程（因

天氣中心 19 時之天氣報文無跑道視程)，並未違反塔臺內部作業流程；且航機組員並未主動向塔臺詢問 RVR 資訊；又李佳峯自當日 19 時許上管制席位至航機約 19 時 6 分許失事，於此約 6 分鐘內，另需管制在跑道準備起飛遠東班機等業務，亦未發現有工作怠惰情形。故難認李佳峯未主動提供 RVR 數值，即有刑法上之過失。

三、又縱認李佳峯有提供上開訊息義務；然依本件飛航事故調查報告所載，本件班機於下降低於 MDA（即最低下降高度）前（330 呎），正駕駛未獲得必要目視參考，仍將該航機下降低於 330 呎；且通過誤失進場點（MAPt）後，飛航組員卻維持高度約 168 至 192 呎間花費約 13 秒試圖目視尋找跑道，未依已頒布之飛航程序於通過誤失進場點或在此之前執行誤失進場程序，最終飛航組員未及時察覺並改正該機危險之飛行路徑，於該機高度 72 呎、飛越誤失進場點 0.5 哩時，始決定重飛，致無法避免飛機撞擊地障。另指出：正駕駛員接著蓄意降低飛機高度至低於 MDA 限制。如果進場時能夠按照儀器程序，不低於 MDA 限制直到確認獲得目視參考，則可控飛行撞地風險將大為降低；倘若飛航組員遵照 20 跑道 VOR 進場程序，高度保持於 MDA 上，並按誤失進場程序實施重飛，本次事故將可避免等語。足徵本件班機失事，係因駕駛員蓄意違反規定所致。再者，本件班機滯空當時，正駕駛精

神並非良好，且駕駛員於最後降落階段已感知機場天候實況，可自行決定是否降落。惟依證據顯示，本件駕駛員之飛行習慣，在發生依規定應重飛情形，確有可能選擇繼續進場。故本件檢察官所舉證據，並無法證明李佳峯未提供 RVR 資訊，確定會影響駕駛員繼續進場決定，兩者並未具有相當因果關聯性。

四、結論：本件檢察官所舉之證據及論斷，尚未能證明被告二人犯業務過失致人於死罪，均維持第一審無罪之判決。

肆、合議庭成員：

審判長林水城、陪席法官鍾宗霖、受命法官唐照明。