

彈 劾 案 文

壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

沈再添 空軍四四三聯隊少將聯隊長（任職期間九十一年二月一日至九十二年四月十六日，現任總統府少將副侍衛長）

岳修齊 空軍四四三聯隊上校副聯隊長（任職期間九十一年四月十六日至九十二年四月十六日，現任國防部空軍總部人事署上校人事官）

劉樹敏 空軍四四三聯隊基勤大隊上校大隊長（任職期間八十九年十二月一日至九十二年四月一日，現任空軍作戰司令部情報處上校副處長）

何長信 空軍四四三聯隊基勤大隊基勤中隊中校隊長（任職期間八十九年十一月十六日至九十二年四月一日，現任空軍教準部人行處中校人參官）

王 新 空軍四四三聯隊基勤大隊設施中隊中校隊長（任職期間九十一年八月一日至九十二年四月一日，現任空軍作戰司令部中校工參官）

姚家騏 空軍四四三聯隊第一通航中隊中校隊長（任職期間八十九年九月一日迄今）。

貳、案由：空軍四四三聯隊少將聯隊長沈再添、上校副聯隊長岳修齊、基勤大隊上校大隊長劉樹敏、基勤大隊基勤中隊中校隊長何長信、設施中隊中校隊長王新、通航中隊中校隊長姚家騏等六人未恪盡部隊主管監督、領導及執行之責，致台南空軍基地內警衛安全、工程督導、飛安管制與塔台航管等紀律散漫，因而發生復興航空公

司編號G四五四三班機民國九十二年三月二十一日晚間降落台南機場時撞擊停於跑道面之施工車輛，造成失事事件，嚴重損及軍民合用機場飛航安全與國軍整體形象，違失事實明確，情節重大，核已違反公務員服務法之規定，爰依法提案彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

復興航空公司編號G四五四三班機，機號B一二二六〇三，機型為空中巴士A一三二一型，於民國（下同）九十二年三月二十一日晚間由台北起飛，原班表訂於二十一時五十五分飛抵台南，惟因航空公司航機調度造成延後起飛，遲至二十二時三十四分始於台南機場東跑道三六端落地，由於跑道面未保持淨空，致與進入該跑道施作整修工程之德寶營造股份有限公司（下稱德寶營造公司）施工車輛發生撞擊，雖然機上駕駛員二人、客艙組員四人及乘客一六九員均能平安，惟已造成地面工程車全毀，車上人員三人受傷，且航空器有實質嚴重毀損情形，業經行政院飛航安全委員會依據「航空器失事及重大意外事件調查處理規則」第二條規定判定為重大失事事件，茲因台南機場為軍民合用機場，相關失事原因刻正由該委員會與軍方協同調查中，調查事實報告尚未公布。按事故直接肇因初步分析雖可歸責台南機場東跑道暨六號滑行道等整建工程承商德寶營造公司施工人員車輛擅入跑道管制區，致與降落滑行之復興航空公司編號G四五四三台北飛台南班機碰撞，惟經查；空軍四四三戰術戰鬥機聯隊（下稱空軍四四三聯隊）警衛安全、工程督導、飛安管制與塔台航管等執行職務過程輕率敷衍，基地相關主官督導訓練不

周，核有明顯嚴重之違失，茲將事實與證據臚陳於后：

一、聯隊部少將聯隊長沈再添、上校副聯隊長岳修齊違失部分：

按聯隊部主官應本於權責對於所屬部隊與配屬單位統一指揮督導，要求落實訓練考核，並嚴明紀律，惟沈、岳二人督訓不周、領導不力致生事故，其具體違失如后：

(一)依據「空軍第四四三戰術戰鬥機聯隊作業手冊」規定，基地警衛營雖非屬聯隊編制內單位，惟編配於空軍台南基地受聯隊作戰組規劃督導實施與考核，經查事故當日基地警衛崗哨勤務管制出現嚴重漏洞，致民間施工廠商人車通行無阻，如入無人之境，其具體事證如后：

1、按基地警衛營雖非屬空軍四四三聯隊編制，惟編配於空軍台南基地，受聯隊作戰組指揮以擔負台南基地整體衛哨、巡察、交通指揮、運輸安全警戒等任務。依據：九十一年五月三日空軍四四三聯隊東跑道暨六號滑行道等整建工程（下稱：東跑道等整建工程）施工協調會議紀錄（證一）各單位職責分工略以：警衛營：衛哨配合依各施工階段動線管制施工人員及機具運作及安全巡查；同會議有關協商事項分辨表（證二）第二項規定略以：夜間施工，每日由監造單位林同棧工程顧問公司於下午十七時通報台南航空站航務組決定當日是否施工，同時通知空軍作戰組，並由航站派員帶領，依規定於二十二時三十分於總值星官室配合聯隊監工辦理換證進場；九十一年四月十一日開工前協調會議紀錄結論（證三）第十五點、與同日施工前協調會議紀錄（證四）結論第十點皆重申：每日夜間施工，監造單

位應於十八時先行通知台南航空站航務組，俾決定當日是否施工，再於二十二時三十分告知進場時間。」台南機場東跑道暨六號滑行道中段等整建工程臨時公務放行申請單」(證五)規定，各營門管制哨應依名冊、日期及通行區域放行等，對夜間通報施工、辦理換證進場、公務放行之申請均有明確之規定。惟查事故當日監造單位林同棧工程顧問公司並未向台南航空站呈報承包商將於夜間進場施工，自亦未通知空軍作戰組當日承包商須進入基地管制區施工，警衛崗哨既無上級通知，亦未查證何以無航空站人員、監造單位人員或軍方管制人員陪同，即率爾准予德寶營造公司人車進入基地管制區，肇致事故之發生，實難辭違失之責。

2、復查：德寶營造公司當日進入營區進行東跑道道面裂接縫處理工程之施工人員計九員(證六)，其中陳○輝持有原核發之長期工作證可逕予通行；另有四員(杜○誠、楊○溥、游○銓、柳○龍)係依原申請核定之臨時工務放行名冊放行，剩餘四名臨時工(吳○炎、吳○忠、吳○宏、許○亮)則於總值星官室以辦理會客方式放行。惟查杜○誠於原核定之臨時工務放行名冊(同證五)之放行日期僅至九十二年二月十四日，事故當日(三月二十一日)已逾原申請放行核准期日，顯示放行之審核徒有形式，未盡確實。

3、再查：事故當日承包商施工人車由北側門崗哨進入後，其中二部車(車號DZ-7908、DZ-7336)裝有旋轉警示燈，無人帶領亦未至飛管室報到而逕行駛入跑道管制區，另一部車未裝有旋轉警示燈(車號7C-5446)，則另至基勤大隊設施中

隊工管分隊上兵王友聖之寢室接其上車並至飛管室簽到後，逕由四號滑行道進入跑道管制區，相關行車均未依律定路線行駛（證七），而車行過程如入無人之境，竟無任何警衛崗哨予以攔阻，亦有明顯嚴重之違失。

（二）另查：有關基勤業務與設施工程均受後勤組指揮督導，雖屬聯隊部幕僚性質，惟事故當日第一線負責戰士除航管塔台外，均係由義務役士兵擔任主要管制與把關之重要工作（證八），由於平時訓練不足，紀律要求不嚴，渠等對任務認識不清，安全與危機處理意識薄弱，缺乏主動積極與橫向溝通聯繫，致生此次飛安事故，其未落實勤務訓練與缺乏督導查核機制甚明。又本次復興航空公司編號G□五四三班機失事事件，造成遭撞擊之工程車全毀，車上人員一人重傷，二人輕傷，同時跑道面自距跑道頭一、八三〇公尺起至一、九四〇公尺處有大範圍航空器與工程車殘骸散落，航機左起落架側支撐斷裂及左後方機身嚴重毀損（證九），若再稍有偏移撞擊油箱則將導致爆炸起火，嚴重程度恐將不下於八十九年十月三十一日晚間十一時十七分新加坡航空公司SQ006號班機於中正國際機場起飛赴美時，造成八十三人死亡，三十九人重傷及三十二人輕傷之失事事件。本次事故雖駕駛員二人、客艙組員四人及乘客一六九員均安，惟因本次事故已造成他人受傷以及航空器實質嚴重毀損，行政院飛航安全委員會依據「航空器失事及重大意外事件調查處理規則」第二條規定判定為重大失事事件，空軍四四三聯隊未致力於防止跑道入侵事件，肇致飛航安全持續亮起紅燈，洵有違失。

二、基勤大隊上校大隊長劉樹敏與設施中隊中校隊長王新、基勤中隊中校隊長何長信違失部分：

依據「空軍第四四三戰術戰鬥機聯隊作業手冊」第十四章基勤大隊手冊規定，該大隊下轄基勤中隊、設施中隊與車輛中隊，任務係負責機場設施工程之維護管理、車輛勤務、一般基地勤務及飛行管理等任務。惟查以上多項任務基勤大隊相關主官均未落實執行，其具體事證如后：

(一) 設施中隊違失部分：

1、未依「國軍營內民用通訊資訊設備(器材)管理要點」之規定，擅自使用未經核准列管之私人行動電話，亦未依規定協助施工單位於基地總值星官室辦理換證。

依據東跑道等整建工程協調會會議紀錄各單位職責分工略以：基勤大隊每日應於晚上十時三十分派員至總值星官室辦理施工人員、機具之進、離場換證作業。經查事故當日台南航空站並未接獲廠商施工通報，亦未告知聯隊作戰組轉知基勤大隊設施中隊派員引導，惟設施中隊工管分隊當日輪值上兵王友聖未攜帶依「國軍營內民用通訊資訊設備(器材)管理要點」(證十)規定取得編階少將級主官核定，並報通資局列管之無線電通訊設備，而擅自使用私人自有行動電話逕與民間施工廠商進行通聯，致無法發揮控管機制。並於接獲廠商施工通知後，未向作戰組查證是否為當日核准之任務，亦未依前開規定協助施工單位於基地總值星官室辦理換證，即逕由施工單位派車至基勤大隊宿舍大樓接赴飛管室簽到，顯有違失。

2、未事先查詢當日夜間飛航活動是否結束即隨同施工廠商人車不依律定路線闖入跑道區致生事故。

查上兵王友聖赴飛管室登記時未查詢當日夜間飛航活動是否結束，致飛管室值班人員無從提醒飛航活動尚未結束。復依「機場施工安全規定」第三章機場安全規定（證十一）第九·一條：任何欲進入飛機運作區域內之車輛，必須獲得機場進場管制塔台之許可，若該車輛未配有無線電設備，應由配有無線電設備之主管機關車輛護送，並以無線電設備與塔台聯繫。空軍四四三聯隊雖認本次事故直接肇因為進入跑道施工人車未經塔台許可，亦未依律定路線逕自穿越大坪由四號滑行道進入跑道所致，惟查遭復興航空公司降落航機撞擊之車輛卻係該聯隊所屬陪同人員王友聖所乘坐之第三輛車，軍方陪同人員未依職責確認當晚跑道飛航活動是否已結束，亦未即時制止廠商駕駛脫序行為，且於車輛停入跑道後竟仍會同廠商人員下車觀看跑道縫隙，毫無危機意識，據王友聖於事件發生後接受聯隊督察室約詢時答稱（證十二）：並未看見廠商施工車輛上有無線電通訊設備，至於跑道燈未熄滅以為係檢修燈光電路開啟所致；九十二年七月一日接受本院約詢時稱渠未被告知律定路線，不曉得有律定路線云云，足見基地有關勤務訓練與飛安意識薄弱，派員帶領進出管制區與要求赴飛管室簽到以取得進入場面管制區規定僅屬敷衍行事，且各管制單位聯繫協調機制闕如，核有嚴重違失。

（二）基勤中隊違失部分：

1、飛管室已知場面飛航活動尚未結束，卻未謹守崗位專心值勤以待當日最後航機安全落地。

依前開協議規定軍方管制人員帶領承包商及監造單位人員、機具需先至飛管室簽到。飛管室人員經與塔台聯繫，確認最後一班飛機已經到（離）場後，始能進場施工。經查事故當日軍方管制人員上兵王友聖雖依空軍飛行管理勤務手冊相關規定，於進入場面前曾至飛管室辦理簽到，惟據調查，依據空軍第一通航中隊塔台管制復興五四三錄音抄件（證十三）得知：飛管室曾於二十二時二十三分〇五秒曾與塔台連絡詢問「教官你好！飛機全部落了嗎？」，塔台回覆：「還沒！」並經飛管室回覆：「好！謝謝。」，足證當時飛管室確知場面飛航活動尚未結束，自應謹慎堅守崗位落實值勤任務，以待最後航機安全落地，惟因當時值勤中之陳東麟中尉前往如廁，副值班一兵林政瑋因整理置物櫃而背對簽到簿置放台，致未查覺上兵王友聖簽到（證十四），因而未能確實掌握施工人車已擅入跑道之違規資訊，亦未能及時告知上兵王友聖場面尚有飛機將降落，有關人員執勤態度散漫，軍紀廢弛，督訓不足，實堪認定。

2、飛管室未能有效掌握地面跑道入侵狀態，即時協助塔台因應。

飛管人員於飛管室與塔台間通報完成，確認最後一班飛機已經到、離場後，軍方管制人員始能帶領進入施工路線，軍民雙方於歷次協調會議中均有律定，縱承包商施工人員車輛未經帶領即擅自進入場面管制區，飛管室亦應即時告知塔台

轉知相關起降中之航機迅速因應，以阻止事故之發生，惟飛管室相關人員欠缺狀況警覺與危機意識，未能謹慎迅即反應通知塔台，肇致嚴重飛安事故，顯有違失。

三、通航中隊中校隊長姚家騏違失部分：

(一)塔台在未確認跑道區淨空狀態下即發給落地許可致生事故。

經查復興航空公司G□五四三班機因班機調度原因延誤至二十二時二分始自台北松山機場起飛；依據「台南航空站使用空軍台南基地協議書」（證十五）第八條第三及第五項之規定，航機於飛航中及實際飛航時間均受塔台管制，故飛航中實際到場時間及管制均為軍方負責之台南塔台權責。按當日五四三班機於進場中將超過二十二時三十分落地，塔台在未確認跑道區淨空狀態下即發給落地許可，顯有違失。

(二)塔台謂因夜間視線不明無法察覺跑道上異物活動，核屬推諉宥過之辭。

依據「台南機場東跑道暨六號滑行道中段整建工程特定條款」（證十六）規定：任何進入飛機運作區之車輛須以無線電對講機與塔台連絡同意通行後，方得通行，不得任意橫越及行駛於現有跑道、滑行道、停機坪及管制區。本案縱然承包商施工車輛人員未經許可擅入跑道區，且部分車輛未依規定裝設標誌與閃光燈，惟依據飛航管制程序（證十七）第三之一之三節使用跑道之權責規定「機場管制席（塔台）對使用跑道上的活動負有主要責任並需管制跑道的使用」，雖據辯稱當日夜間地面管制席未曾接獲任何人員或車輛以無線電申請進入跑道施工，且當時地面管制席與機場管制席目視場面及跑道並未發現任何異狀，惟查：塔台與跑道間距離甚近，縱

因遭撞擊之車輛未依規定裝設標誌與閃光燈，仍尚有之前已進入之另兩部配備警示燈之施工車輛進入跑道管制區可資觀察，塔台值班人員亦配置有望遠鏡，依當日能見度謂無法察覺跑道上之異物活動，核屬推諉宥過之辭，仍難辭其咎。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

一、空軍四四三聯隊少將聯隊長沈再添、上校副聯隊長岳修齊部分：

依據「空軍第四四三戰術戰鬥機聯隊作業手冊」第二章編組與職掌摘要第〇二〇〇四條規定，聯隊長之主要職掌包括：(1)依據空軍總司令部頒發之權責劃分表，處理聯隊業務，並督導其實施；(2)對所屬部隊及配屬單位統一指揮，並督導其業務。(3)培養聯隊士氣，整飭聯隊軍紀與保持聯隊有形及無形戰力等項。副聯隊長之主要職掌則包括：(1)襄助聯隊長處理聯隊業務。(2)聯隊長缺席時，代理其職務。沈、岳二人身為該聯隊正、副主官，尤應殫精竭慮、恪遵職守、謹慎勤勉領導部隊強化紀律，鼓舞士氣以提昇戰力。惟由九十二年三月二十一日復興航空公司編號G□五四三班機降落台南機場東跑道時撞擊施工車輛失事事件觀之，基地警衛崗哨勤務管制出現嚴重漏洞，致民間施工廠商人車通行無阻，如入無人之境；設施中隊陪同施工官兵未依「國軍營內民用通訊資訊設備(器材)管理要點」使用無線電設備，而擅自使用未經核准列管之私人行動電話與民間廠商通聯，亦未依規定協助施工單位於基地總值星官室落實辦理換證，復未查詢當日夜間飛航活動是否結束即隨同施工廠商人車未依律定路線闖入跑道區致生事故；飛管室值班人員已知場面飛航活動尚未結束，卻未謹守崗位專心

值勤以待當日最後航機安全落地，復未能協助掌握地面跑道入侵狀態，協助塔台即時因應；塔台在未確認跑道區淨空狀態下即率爾頒發落地許可，復以難以察覺跑道上異物活動推諉宥過。沈再添雖因三月二十二日二十三日原排定休假，事故當日晚間已離開營區，而由岳修齊擔任高勤官並代理其職務，惟上開重重違失應非偶發事件，顯屬渠等領導統御不力，監督不周，及未能落實各級勤務訓練與督導查核機制，並確實要求所屬遵照相關作業程序執勤所致，且因此發生嚴重影響飛航安全及國軍聲譽之事故，實難辭疏失之責。

綜上所述，經核沈再添、岳修齊二人有違公務員服務法第一條：「公務員應遵守誓言，忠心努力，依法律命令所定執行其職務。」第七條：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延」等規定。

二、空軍四四三聯隊基勤大隊上校大隊長劉樹敏、基勤大隊基勤中隊中校隊長何長信、設施中隊中校隊長王新部分：

依據「空軍第四四三戰術戰鬥機聯隊作業手冊」第十四章基勤大隊作業手冊第一二〇〇三條規定，基勤大隊下轄有基勤、設施、車輛三個中隊，基勤中隊下轄飛管分隊，飛管室於事故當日原已知場面飛航活動尚未結束，惟值班人員卻未謹守崗位專心值勤以待當日最後航機安全落地，因而亦未能充分掌握施工人車已擅入跑道之違規資訊，確實查明地面跑道入侵狀態，以協助塔台因應，即時阻止事故之發生，飛管室相關人員明顯欠缺狀況警覺與危機意識，肇致嚴重飛安事故；又設施中隊長之職掌包括：

有關基地各項工程之規劃及優先次序之執行與督導機場、場面道路及營房之搶修並兼理大隊工程幕僚業務等項。惟設施中隊（工管分隊）派赴陪同施工廠商進入基地之義務役上兵，未依「國軍營內民用通訊資訊設備（器材）管理要點」之規定使用行動電話，亦未依規定協助施工單位於基地總值星官室辦理換證，逕由施工單位派車至基勤大隊宿舍大樓接赴飛管室報到時亦未查詢當日夜間飛航活動是否結束，即隨同施工廠商人車未依律定路線闖入跑道區，派員帶領進出管制區過程亦敷衍行事，足見基地有關勤務訓練顯有不足，飛安意識淡薄以及軍紀廢弛，其大隊長劉樹敏、中隊長何長信、王新等平時監督不周，領導不力，應負違失之責，亦堪認定。

綜上所述，經核劉樹敏、何長信、王新等三人所為，顯已違反公務員服務法第一條：「公務員應遵守誓言，忠心努力，依法律命令所定執行其職務。」第七條：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延」等規定。

三、通航中隊中隊長姚家騏部分：

按事故當日空軍四四三聯隊通航中隊負責之台南機場塔台在未確認跑道區淨空狀態下即率爾頒發復興航空公司G□五四三班機落地許可致生事故，復推諉因遭撞擊之車輛未依規定裝設標誌與閃光燈，致無法察覺跑道上之異物活動，惟依據飛航管制程序第三之一之三節使用跑道之權責規定「機場管制席（塔台）對使用跑道上的活動負有主要責任並需管制跑道的使用。」足見塔台值班人員訓練未落實，危機處理與緊急應變能力不足，其主管監督不周，領導不力，應負違失之責。

綜上所述，經核姚家騏顯已違反公務員服務法第一條：「公務員應遵守誓言，忠心努力，依法律命令所定執行其職務。」第七條：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延」等規定。

據上論結，被付彈劾人沈再添、岳修齊、劉樹敏、何長信、王新、姚家騏等六人未恪盡部隊主管監督、領導及執行之責，致台南空軍基地內警衛安全、工程督導、飛安管制與塔台航管等紀律散漫，違反公務員服務法第一條、第七條等規定，爰依憲法第九十七條第二項及監察法第六條之規定提案彈劾，移請司法院公務員懲戒委員會審議。