

調 查 報 告

壹、案由：交通部民用航空局所聘用之飛安評鑑檢查員納編於所屬飛航服務總臺，執行該局法定職掌；又其執行公權力之檢查情形及預算管理，是否符合相關法令規定？皆有深入瞭解之必要乙案。

貳、調查意見：

本案係據本院民國（下同）101年巡察桃園地區交通建設發現，交通部民用航空局（下稱民航局）所聘用之航空安全檢查員（下稱航安檢查員）卻納編於所屬飛航服務總臺（下稱總臺），執行該局法定職掌；又其執行公權力之檢查情形及預算管理，是否符合相關法令規定？皆有深入瞭解之必要，爰予立案調查。案經交通部暨所屬民航局、行政院人事行政總處及主計總處函復在案，本院並於102年10月22日約詢交通部次長陳○○、民航局局長沈○、人事總處組編人力處處長懷○及主計總處基金預算處處長楊○○等相關主管人員，以釐清案情。案經調查完竣，茲列述調查意見如次：

一、交通部長期任由民航局占用所屬飛航服務總臺預算員額，聘用航安檢查員執行民航局標準組之業務事項，且未依規定評鑑所屬機關人力之工作狀況及員額合理數；對長期辦理業務，亦未檢討如屬經常性業務亦應由編制員工辦理，顯有違失。

（一）依交通部民用航空局組織條例第二條規定：「交通部民用航空局掌理下列事項…十、航空器及其各項裝備、零組件之設計、製造、維修、組裝過程與其產品及航空器製造廠、維修廠、所之檢定、驗證事項。」交通部民用航空局辦事細則第七條規定：「飛航標準組職掌如下：…二、航空器及航空器材標

準之研訂與適航檢定給證事項。…四、航空器製造廠、維修廠、所設立標準之研訂與設備之檢定給證事項。…七、飛航及機務之查核事項。…十四、適航驗證業務之委託及督導事項…。」交通部民用航空局飛航服務總臺組織條例第二條規定：「交通部民用航空局飛航服務總臺掌理下列事項：一、國內外飛航情報資料之蒐集、整理、編輯與飛航公告之發布及飛航諮詢之服務事項。二、臺北飛航情報區內航空器之飛航管制及出入飛航情報區之查核管制事項。三、航空器飛航動態及國內外航空通訊之傳遞業務事項。…五、飛航服務系統之規劃、設計、管理、監控、維護及研究改進事項。六、飛航情報、飛航管制、航空通訊及航空氣象業務之規劃及研究發展事項。七、飛航服務設備之建立與改善計畫及各項技術資料之研究處理事項…。」由上開組織條例及法定職掌可知，民航局標準組職掌係以適航檢定給證及飛航與機務查核為主，而總臺職掌則以飛航情報服務及飛航管制為主，兩者之職掌顯然不同。

- (二)查 83 年 4 月華航名古屋空難後，美國聯邦航空總署質疑我國飛安監理能力，於同年 8 月派員來臺瞭解民航局對航空公司航、機務與飛安督導是否符合國際民航公約規定。故民航局於 85 年間報奉行政院專案核准擴充飛安檢查人力 32 人，其中 17 人屬民航局職員預算員額，另 15 人以約聘方式列於民航局所屬總臺名下，以民航作業基金經費支應；另於 89 年 8 月 7 日再獲行政院核准增加職員預算員額飛安人力 16 人，納入民航局預算員額；在前「財團法人適航驗證中心」無法自給自足之情況下，乃推動民航局組織內建置適航驗證專業能力與人

力，嗣於 94 年 5 月 24 獲交通部同意增配置聘用員額 12 人，於總臺年度相關預算經費支應。故為執行飛安監理業務，共計增加 33 名預算員額（民航局預算員額）及 27 員聘用人員（總臺年度相關預算經費）。然由「交通部民用航空局飛航服務總臺約聘人員清冊」所列業務內容（如飛航作業、適航驗證、機務查核及飛航測試等），核與交通部民用航空局辦事細則第七條規定之飛航標準組法定職掌雷同，顯見由總臺之約聘員額，卻因任務需要而實際執行民航局飛航標準組法定職務。

(三)次查「中央政府機關員額管理辦法」（下稱員額管理辦法）第十二條第一項規定：「二級以下機關於年度中須調整預算員額配置時，由該二級機關就所掌理業務消長情形及實際需要，於原配置各該人力類型預算員額額度內核定。」即二級機關得於行政院核定聘用預算員額總數額度內，審酌所屬機關業務消長、人力運用等情形，調整所屬機關間聘用預算員額以應其他機關業務需要。惟受限於各三級機關仍須依「行政院暨所屬各級機關聘用人員注意事項」第一條規定，應以不超過該機關（民航局）預算員額百分之五原則。故依法交通部得調整所屬機關間聘用預算員額以應其他機關業務需要，然對民航局又有預算員額百分之五原則之限制，顯已不符需求。

(四)又據同管理辦法第十五條規定：「二級機關（下稱評鑑機關）對所屬機關之員額評鑑，依下列方式辦理：…二、二級機關每兩年應評鑑所屬機關人力之工作狀況及員額總數合理性，並應著重機關整體策略與未來業務發展狀況之配合程度。」故交通部應對民航局之員額進行評鑑及對航安檢查員員額進

行檢討。然交通部於101年5月至民航局就業務發展及機關整體策略辦理全面性評鑑，惟未單就航安檢查員部分辦理評鑑；嗣據同管理辦法第二十三條規定：「各機關聘用人員及約僱人員之管理及進用，應確實依下列原則辦理：…二、對於長期以聘用人員及約僱人員辦理之業務，應檢討其續聘僱之必要性，如屬經常性業務者，應由編制內職員辦理…。」然交通部對此長期以聘用人員及約僱人員辦理之飛安監理業務，卻未對航安檢查員進行員額檢討，及由編制內職員辦理之評估。

(五)據民航局陳稱，上述約聘人員依飛航安全監理工作所需，由民航局飛航標準組依職缺擬訂招聘計畫，採一年一聘方式聘用，並依錄取人員之學、經歷及專長核定薪點，其經費係由民航作業基金年度預算用人費項下支應。因現階段我國正積極推動加入國際民航組織（ICAO），其對各國航空安全檢查人力之配置極為重視，並列為重要審查項目，對於各類航空安全檢查人力之維持，應為我國與國際民航接軌之重要條件。為飛航安全監理制度持續穩定發展及監理效能，民航局認同飛安監理人員應回歸至民航局之正式職員員額，將配合民航局組織法修正情形，逐步陳請行政院人事行政總處同意調整為民航局正式職員員額。

(六)綜上，交通部任由民航局長期聘用航安檢查員，因飛安監理之任務需要，占用所屬總臺預算員額，致約聘人員所列業務內容，核與交通部民用航空局辦事細則第七條規定之飛航標準組法定職掌雷同，且未依規定對民航局之員額進行所屬機關人力評鑑及對航安檢查員員額評鑑結果進行檢討，嗣對長期以聘用人員及約僱人員辦理之飛安監理業務，亦未

對飛安檢查如屬經常性業務，應進行檢討由編制員工辦理，皆有違失。

二、民航局依法執行各項飛安查核作業，對於航安檢查員之選任、訓練、執勤、考核迄無明確規範，允應建立周詳機制，以利公權力之執行及飛安之確保。

(一)據民用航空法第九條規定：「航空產品與其各項裝備及零組件之設計、製造，應向民航局申請檢定，檢定合格者，發給相關證書…依前條領有登記證書之航空器，其所有人或使用人，應向民航局申請適航檢定；檢定合格者，發給適航證書…。」同法第四十條第一及二項規定：「領有航空器適航證書之航空器，…檢查員或機長認為不適航時，亦同。民航局應派員或委託機關、團體指派合格人員檢查航空器所有人或使用人之機務作業，航空器所有人或使用人不得規避、妨礙或拒絕；如航空器之維護狀況不合於適航安全條件者，應制止其飛航，並廢止其適航證書。」同法第四十一條之一第三項規定：「民航局應派員檢查航空器所有人或使用人之航務作業，航空器所有人或使用人不得規避、妨礙或拒絕；檢查結果發現有缺失者，應通知航空器所有人或使用人限期改善…。」航空器適航檢定維修管理規則第十九條規定：「領有適航證書之航空器，其所有人或使用人應對航空器為妥善之維修，並應於飛航前確遵規定施行檢查，保持其適航安全條件。航空器有下列情事之一者，為不合於適航安全條件：一、經民航局或委託之機關、團體檢查認定不符合原檢定時之適航標準者…航空器之維護狀況不合於適航安全條件者，航空器所有人或使用人應停止該航空器之飛航。違反前項規定者，由民航局依民用航空法廢止其適航證書。」由上開法令可知

，航安檢查員係依法執行各項檢查作業，攸關航空器飛航之准駁及各項飛安之確保，惟該部除訂有「交通部民用航空局飛航測試及各類查核作業鐘點費支給表」外，對於航安檢查員之選任、訓練、執勤、考核竟無明確規範。

(二)又查航空器檢查委託辦法第二條規定：「為保持航空器適航安全條件，民用航空局得委託有關機關團體施行定期及臨時檢查。」同辦法第四條規定：「經民用航空局委託航空器檢查之機關或團體，由其執行檢查之負責人指定合格之技術人員擔任檢查工作，其技術人員應具備下列條件：一、檢查航空器及其發動機、螺旋槳、空用電子、儀器、系統、機件及應用裝備、安全設備等修護之適航狀況者，應領有民用航空局檢定合格之有效地面機械員檢定證書，並具有受檢項目五年以上之技術工作經驗。二、檢查航空器及其發動機、螺旋槳、空用電子、儀器、系統、機件及應用裝備、安全設備等設計製造之適航狀況者，應經航空工程技師考試及格或具有大專航空工程或相關科系畢業以上學歷，並具有受檢項目五年以上之技術工作經驗。三、擔任航空器製造之適航試飛者，應具有民用航空局檢定合格之有效駕駛員證書，並具有五年及三千小時以上之飛航經歷，且對所擔任試飛同類型之航空器有兩年及一千小時以上之飛航經驗。」由上開民航局委託有關機關團體施行定期及臨時檢查之技術人員條件資格可知，其需具備之學、經歷及資格條件，尚稱明確嚴謹。

(三)然依交通部民用航空局飛航測試及各類查核作業鐘點費支給表規定，各類檢查員只須完成查核專業訓練課程、在職訓練，經考驗合格頒發飛航查核證

，始為合格人員，並訂定資格條件如下：航務檢查員、機務/空用電子檢查員、危險物品檢查員及客艙安全檢查員等 4 類資格條件，其中主任航務檢查員應具有下列條件之一：（一）具飛航年資十年以上及飛航總時間二、五 0 0 小時以上者。（二）擔任助理航務檢查員三年以上者。助理航務檢查員應具有七年飛航年資及一、五 0 0 小時以上飛航總時間。機務/空用電子檢查之資格條件：主任機務/空用電子檢查員應具有下列條件之一：（一）相關學經歷七年以上者。（二）擔任助理機務/空用電子檢查員三年以上者。助理機務/控用電子檢查員應具有五年以上相關學經歷。由上開各類查核作業鐘點費支給表規定之航安檢查員資格可知，除航務檢查員訂有飛航年資及飛航總時間之資格外，其餘各類檢查員都以相關學、經歷為資格限定，且未具有相關國家證照資格或各類檢定合格證書。

（四）綜上，民航局依法執行各項飛安檢查作業，攸關航空器飛航之准駁及各項飛安之確保，惟對各類航安檢查員之選任、訓練、執勤、考核竟無明確規範，允應建立周詳機制，以利公權力之執行及飛安之確保。

三、民航局辦理航安檢查員支領查核作業鐘點費事宜，報經行政院核定「支給表」，以加發鐘點費彌補支給報酬不足，雖尚有據，惟近 3 年航安檢查員約 70 餘人支領鐘點費，每年高達 5,780 萬元，其支領人員包含該局標準組各類人員及約聘僱人員，其支領資格與審核亟待建立嚴謹機制，允應檢討改善。

（一）據行政院 93 年 7 月 27 日核定「交通部民用航空局飛航測試及各類查核作業鐘點費支給表」，航安檢查員可支領查核作業鐘點費規定如次：（一）支領查

核鐘點費每小時金額：1. 飛航測試：飛航測試駕駛，新臺幣（下同）1,685 元；飛航作業，1,250 元；飛航測試助理，435 元。2. 飛航檢查：1,560 元。3. 機務/空用電子檢查：590 元。3. 危險物品/客艙安全檢查：590 元。又每月支給查核鐘點費時數規定：1. 飛航測試駕駛、飛航作業每月最高可報支 83 小時鐘點費，飛航測試助理每月最高可報支 60 小時鐘點費。2. 航務、機務/空用電子檢查作業，主任檢查員 83 小時、助理檢查員 79 小時。3. 客艙安全檢查員及空運組危險物品檢查員，每月最高可報 79 小時。上開鐘點費交由執行人支領，以實際執行時數支領。可支領人員包含組長、副組長、專門委員、科長、技正、技士、工務員、科員及技佐等民航局標準組各類職員。詢據民航局查復：最近 3 年上述各類人員以執行航務檢查員所支領查核鐘點費為最高，最高每人每年約達 140 餘萬元鐘點費，其次為機務檢查員所支領查核鐘點費，最高每人每年約達 60 餘萬元鐘點費，客艙安全檢查員所支領查核鐘點費，最高每人每年約達 50 餘萬元鐘點費。據稱，上開鐘點費係由民航作業基金支應，每月約計 480 萬元，每年達 5,780 萬元，每人每月約 6.4 萬/月。然上開支領金額已逾約聘僱人員之薪資本俸（介於 62,972 元~45,533 元之間），且於公務時間執行法定執掌，雖報經行政院核定「支給表」，尚稱有據，惟近 3 年航安檢查員約 70 餘人支領鐘點費，每年高達 5,780 萬元，其支領人員包含該局標準組各類人員及約聘僱人員，其支領資格與審核亟待建立嚴謹機制。

(二)據民航局陳稱，航空安全檢查員係負責航務與機務之查核，事涉飛航安全專業，難以自國家考試制度

中進用具相當資歷人才。目前國內符合資格及經驗之人才缺乏，且多服務於航空公司，月薪高達 20 至 40 萬元，故航空安全檢查員之進用，需具有相近之薪資條件，始可吸納該類人員報考之意願，惟綜觀現行國家考試各類科薪資與之差距甚大，故現況係以公開招聘、考試合格後聘用，其中航務檢查員多以航空公司即將退休為主及軍方退役機師為輔，並於訓練考核及格後任用；另其他航安檢查員，係考量具公務員資格之資淺檢查員升遷並可留用於此專業體系之內，其它未具備各類檢查員資格之公務職稱人員，不得支領查核作業鐘點費。

(三)綜上，民航局辦理航安檢查員支領查核作業鐘點費事宜，以業界實際所得差距過大為由，採加發鐘點費方式彌補支給報酬不足情事，然於公務時段執行法定職掌，雖報經行政院核定「支給表」，以加發鐘點費彌補支給報酬不足，尚稱有據，惟近 3 年航安檢查員約 70 餘人支領鐘點費，每年高達 5,780 萬元，其支領人員包含該局標準組各類人員及約聘僱人員，其支領資格與審核亟待建立嚴謹機制，允應檢討改善。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，提案糾正交通部。
- 二、調查意見二及三，送請交通部督促民航局確實檢討見復。
- 三、調查意見三，送請審計部依法針對支領之程序、資格、時數（段）及額度查核妥處。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會會議處理。

調查委員：林鉅銀

中 華 民 國 102 年 12 月 25 日