

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部。

貳、案由：交通部民用航空局提供臺北飛航情報區飛航管制服務，最近3年陸續發生違規事件，於99年即發生14件航管違規案件，究其肇因為未依規定作業、判斷錯誤等人為疏失而導致危害飛安情事，核有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

- 一、交通部民用航空局（下稱民航局）所屬飛航服務總臺（下稱總臺）負責飛航於臺北飛航情報區（TAIPEI FIR）內之國內外軍民航空器，提供一切有關飛航之綜合性服務，以確保臺北飛航情報區之飛航安全及空運便利。其中飛航管制服務指為防止航空器間、航空器與障礙物間於航空站跑、滑道滑行時之碰撞及加速飛航流量並保持有序飛航所提供之服務。由上開航管之執掌可知，其為航空器之安全與效率為其重要權責。
- 二、查99年初至同年11月20日止，經民航局完成調查並確認為航管違規案件共計有14件，經檢討疏失不外是未按規定作業、低於最低隔離、跑道入侵等人為因素所造成之飛安事件。其中較為嚴重之疏失如下：3月6日日本航空班機於高雄國際機場落地時，機場管制席因未按規定作業，忘記開啟進場及跑道上之燈光，導致班機無法即時落地；7月2日桃園國際機場塔臺要求俄籍貨機於跑道外等待，地面席因該機駕駛濃厚口音及後續長榮班機呼叫，未發覺俄籍貨機覆誦有誤。當時機場席已許可新加坡航空班機起飛，卻發現俄籍貨機正穿越跑道，造成跑道入侵之飛安事件；9月11日中華航空班機駕駛員表示於桃園國際航空站

上空進場中，兩位管制員數度同時發話，導致無線電溝通困難，於儀器天氣中以低高度引導航機有安全之虞，而造成低於最低隔離之疏失；11月4日長榮航空班機 EVA652 於桃園國際機場東北角貨運機坪滑出，地面管制席指示於跑道外等待，隨後地面管制席欲指示同公司另一架班機 EVA612 繼續於滑行道滑行，卻口誤為 EVA652 繼續滑行道滑行並於 N6 滑行道前等待，同時間機場管制席已頒發中華航空班機自 05 跑道起飛許可，當時發現 EVA652 正通過中華航空班機準備起飛的跑道末端，因疏失造成跑道入侵之飛安事件。由上開調查結果，顯見其肇因係為未依規定作業、判斷錯誤等人為疏失而導致危害飛安情事，且民航局於 97 至 99 年間陸續發生 16、10 及 14 件飛安航管事件。

- 三、以 2008 至 2010 年發生於臺北飛航情報區之航管案件進行分析，因航管作業疏失造成跑道入侵計有 2 件(均發生在 2010 年)，以 2008 至 2010 年截至 10 月份之航行量 1,002,387 架次計算，每十萬架次發生之跑道入侵機率約為 0.2 次。查美國空中交通管理局 (ATO) 公布美國「跑道入侵」次數，以 2008 年 (臺灣非會員國，僅能取得該年資料) 為例，一共發生 1,009 件跑道入侵案件，其中屬航管違規共計 164 件，就每十萬次起降來看，其發生機率約為 0.28 次。另 NAV CANADA 為加拿大民用航空飛航服務之提供者，其提供「跑道入侵」及「隔離不足」資料，作為航管服務之安全指標。在跑道入侵次數中，加拿大自 2006 年起有紀錄之跑道入侵次數約在 300 至 350 件之間，其中發生原因歸咎於航管服務年平均約在 30 件，就每十萬次起降來看，約為 0.5 次。臺灣發生「跑道入侵」之比率低於美國或加拿大公布之數值，卻集中於 2010

年發生。至於在隔離不足部分，NAV CANADA 以 2006 年截至 2010 年 6 月底之資料統計，每十萬架次之隔離不足次數平均約為 0.69 次。臺北飛航情報區因航管作業而產生低於標準隔離事件，自 2006 年至 2010 年 6 月止，以每十萬架次計算，發生機率約為 0.79 次，略高於加拿大之數值。由上開數據顯示，我國因航管作業疏失造成跑道入侵或低於最低隔離之比率，約為一般國際水準範圍，惟卻集中於 2010 年發生跑道入侵事件，且低於最低隔離之比率亦高於加拿大之數值。

四、詢據民航局，依國際間對飛航管制案件之處理方式，一般以給予加強訓練、增進航管知識等改進人員管制技能之建議措施；另總臺亦採記點方式，依累計達一定點數或視案件影響之嚴重程度決議給予行政處分。詢據總臺，自 93 年起，對於人員之處理視其案件之嚴重度採記點方式，給予管制員警惕。如案件情形嚴重或 1 年內再度發生管制案件則採累計點數方式給予行政處分。因採此記點方式，低於最低隔離之管制案件由 92 年之 21 件至 99 年底已降為 9 件（已完成案件調查者）。另對不適任管制員之淘汰，則依據「航空人員檢定給證管理規則」，管制員若有技能不符合規定，經重新檢定仍無法達到規定之要求，或於提供飛航服務時，發生空中接近、低於最低隔離或未依規定作業，經民航局認定不適任航管工作，依法可以強制其繳銷檢定證。另總臺亦訂有「交通部民用航空局飛航服務總臺飛航管制人員調任非飛航管制工作實施要點」，可以將不適任之航管人員調離管制工作，93 年至今有 8 員管制員轉任非管制業務。

五、綜上，民航局提供臺北飛航情報區飛航管制服務，最近 3 年陸續發生多起違規事件，於 99 年間即發生 14

件航管違規案件，究其肇因係為未依規定作業、判斷錯誤等人為疏失而導致危害飛安情事，雖我國航管作業疏失造成跑道入侵或低於最低隔離之比率，約為一般國際範圍內，惟跑道入侵事件卻集中於 2010 年發生，且低於最低隔離之比率亦高於加拿大之數值，由飛安事故一旦發生所造成之傷害相當慘重，不容有任何閃失，故其航管作業仍有提升改進之必要。

綜上所述，民航局提供臺北飛航情報區飛航管制服務，最近3年陸續發生多起違規事件，於99年間即發生14件航管違規案件，究其肇因係為未依規定作業、判斷錯誤等人為疏失而導致危害飛安情事，由飛安事故一旦發生所造成之傷害相當慘重，不容有任何閃失，故其航管作業履生人為疏失，核有失當，爰依監察法第24條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。