

彈 劾 案 文

壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

江育群 憲兵司令部 204 指揮部 355 營中校營長（任職期間：民國 96 年 8 月 1 日至 97 年 12 月 16 日，現任憲兵司令部 204 指揮部中校後勤參謀官）。

貳、案由：江育群中校身為臺南空軍基地警衛勤務最高主官，卻未經申請核准及與塔台完成通聯，擅自駕車穿越機場跑、滑道管制區，嚴重損及基地飛（地）安全與國軍主官形象，違失情節重大，爰依法提案彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

一、被彈劾人憲兵司令部 204 指揮部 355 營（下稱憲兵 355 營）即將卸任之營長江育群中校，於民國（下同）97 年 12 月 5 日上午駕駛 1.6 軍用藍色主官車，搭載即將接任營長張宏寬中校實施機場衛哨管制區域現地簡介時，既未依規定先行申請取得機場飛管單位放行之許可，亦未攜帶無線電與塔台完成通聯，更無視進入管制區之交管燈號為紅燈，即逕行開車穿越跑、滑道管制區（詳附件一，見第 1 頁），迫使一架即將進場降落之經國號戰機緊急重飛。

二、按憲兵 355 營第 2 連第 16 哨正平哨正、副哨特別守則（詳附件二，見第 2 頁至第 5 頁）第三之（四）點規定：「嚴禁人員、車輛穿越跑道。」。復查空軍 443 戰術戰鬥機聯隊（下稱空軍 443 聯隊）由於所轄臺南機場於 92 年 3 月 21 日晚間發生復興航空公司編號 GE543 號航機經塔台許可落地時，與未經核准侵入跑道工程車碰撞之嚴重飛安事件，隨即於 94 年 1 月 7 日重行研訂「跑、滑道起降區域飛行管理標準作業程序」（詳附件三，見第 6 頁至第 20 頁），依上開標準

作業程序貳、三「進入跑、滑道起降區域作業程序及注意事項」規定：(一)各單位執行場面勤務之工作車輛及人員(包含民間施工人員)，須進入管制區域(跑、滑道、起降區)執行任務單位，於進入場面前先至飛管分隊完成登記，飛管分隊值班人員以專線回報作指中心值班人員，作指中心值班人員回報科勤官，再由科勤官請示高勤官獲准後，回覆作指中心值班人員及飛管分隊值班人員，並由飛管分隊值班人員宣達：本場飛行動態、跑道使用方向、值勤時遇飛機進場之處置等相關注意事項，並填寫「宣導事項暨場面管制登記簿」；(二)飛管分隊於獲得高勤官許可進入場面後，應與塔台相互確認不影響飛行動態後，始可放行……；(三)各單位人員(含車輛駕駛)進入管制區域作業時，應攜帶無線電於飛管室現場與塔台完成通聯後，始得進入管制區域；……(七)任何未經無線電向塔台提出申請之車輛，一律禁止行經跑、滑道管制區……。查 97 年 12 月 5 日上午 11 時 41 分，被彈劾人於完成機場衛哨第 16 哨任務說明後，未循律定路線由外環巡場道路續往跑道另側第 15 哨，既未先行申請取得機場飛管單位放行之許可，亦未攜帶無線電與塔台完成通聯，甚而無視進入管制區之交管燈號為紅燈，即逕行駕車穿越跑、滑道管制區，顯與上開規定有違。

- 三、新任營長張宏寬中校於本院約詢時曾證稱：「即將卸任之江中校於車內告知，巡查至 16 哨時，即須折返，不可穿越管制區。……」(詳附件四，見第 21 頁至第 24 頁)；被彈劾人於本院約詢中亦承認：「營地共有 18 哨，其中第 7、15 及 16 哨等 3 處設置在飛航管制區，但巡查時不會穿越跑道，當天確有告知新任營長，至第 16 哨即須折返。……」(詳附件五，見

第 25 頁至第 28 頁)。由於江員駕車穿越跑、滑道管制區並無相關勤務資料及指派單，亦未依規定先行申請取得放行許可，又未配戴無線電與塔台完成通聯，復無視跑道管制區之交管燈號為紅燈，而逕行穿越跑道，肇致「跑道入侵」事件發生，雖幸飛輔室值勤人員及早發現，即刻下令已準備進場降落之經國號戰機重飛，未造成更嚴重之飛安情事，惟跑、滑道管制區淨空與飛(地)安維護本應天衣無縫，決不容任何閃失，憲兵 355 營即將卸任之營長江育群中校除個人未經申請違法駕車穿越機場跑、滑道管制區外，該營第 2 連第 16 哨亦未依規定嚴格執行侵入跑、滑道攔截動作，江員身為臺南機場地面警衛勤務最高主官，顯有嚴重違失。

- 四、空軍第 443 聯隊曾於 94 年 1 月 7 日以平武字第 0940000185 號函聯隊所屬空軍各單位暨防砲警衛司令部第 913 指揮部警衛第 8 營等，請確依「跑、滑道起降區域飛行管理標準作業程序」執行，以確保飛(地)安全。復依據國防部 94 年 3 月 22 日略畫字第 0940000358 號令頒「精進案第二階段指導綱要計畫」，自 95 年 1 月 1 日起負責臺南機場地面安全勤務之防砲警衛司令部第 913 指揮部警衛第 8 營，正式改隸為憲兵 204 指揮部 355 營，並於原駐地以原編原裝執行原任務。經查憲兵 355 營歷任營長各類移交清冊，尚無「跑、滑道起降區域飛行管理標準作業程序」項，江員於憲兵 204 指揮部懲處評審會中亦辯稱：「聯隊自警衛營移撥憲兵後，未留下任何公文及命令發佈可供參閱。」，渠於本院約詢時亦表示：「當初移交時確未看到此份公文，但之後輾轉得知這項規定。」，相關陳述雖因公文移交及檔案管理嚴重失序難以查證，惟證諸空軍 443 聯隊督察科曾對憲兵 355 營於 97

年 7 月 11 日 12 時 45 分進行飛機失事搶救(演習)時未帶手話機，自行穿越 B 滑行道及 36 右跑道之嚴重影響飛安事件開具缺點改正通知單(詳附件六，見第 29 頁)，相關改進建議及辦理情形均經被彈劾人批示在案；復按憲兵 355 營第 2 連第 16 哨正平哨正、副哨特別守則第三之(四)點規定：「嚴禁人員、車輛穿越跑道。」。故被彈劾人於初接 355 營營長時，縱未目睹前述標準作業程序之文件，然嗣已輾轉得知，並於案發當日違規之前，告知張宏寬中校：「巡查至 16 哨時，即須折返，不可穿越管制區。」，其前開辯解，縱屬不虛，亦難解應負之責。

五、另查臺南機場係屬軍民合用機場，前因駐防臺南機場之空軍 443 聯隊基地內警衛安全、工程督導、飛安管制與塔台航管等因執行職務過程輕率敷衍，相關勤務訓練不足，飛安意識淡薄以及軍紀廢弛，於 92 年 3 月 21 日晚間發生復興航空公司編號 GE543 號航機經塔台許可落地後，與未經核准逕行侵入跑道工程車碰撞之嚴重飛安事件，本院調查後，提案彈劾時任少將聯隊長沈再添等 6 人，並經公務員懲戒委員會議決：記過貳次者 3 人，記過壹次者 1 人，申誠者 2 人。復興航空公司，並依國家賠償法對空軍司令部提起訴訟，求償金額高達新台幣 5 億 5 千餘萬元並加計利息，雖因雙方對於賠償金額計算基礎猶有爭議，尚待法院審理，惟該事件已嚴重損及軍民合用機場飛航安全與國軍整體形象。本次事件雖因飛輔室即時處置得宜，幸未發生碰撞事件，惟飛(地)安不容絲毫輕忽草率，被彈劾人擅闖機場跑、滑道管制區，自屬嚴重違失。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

依據「國軍警衛勤務教範」第一章總則(詳附件七

，見第 30 頁至第 37 頁）第〇一〇〇二條之二、一般警衛勤務規定：……有關重要軍事首長、機構之安全，由憲兵編組警衛部隊擔任之……。復依第〇一〇〇五條有關衛（哨）兵之重要性規定：衛（哨）兵為軍隊之耳目，亦係單位之表徵，關係軍隊之安全與榮譽至鉅，故應瞭解權責，熟記守則，以確立執勤之基礎。再依第〇一〇〇六條有關各級主官職責亦規定，各級主官，負有衛哨勤務之全責。基此，江員身為臺南空軍基地配屬單位憲兵 355 營營長，未熟記衛哨特別守則第三之（四）點：「嚴禁人員、車輛穿越跑道。」規定，擔任臺南基地地面安全警衛勤務主官近 1 年 5 個月，況且其於約詢時答稱知道車輛不可隨意穿越管制區，竟仍違規駕車逕由滑行道穿越主跑道起降管制區，幸因飛輔室及時處置得宜，致未發生嚴重飛安事件，惟已嚴重危害基地安全與國軍主官形象。

綜上，被彈劾人違失情節重大，核與公務員服務法第一條、第五條及第七條所定，公務員應「依法律命令所定執行其職務」、「謹慎勤勉」及「執行職務應力求切實」等規定有違，並有公務員懲戒法第 2 條之應受懲戒事由，爰依憲法第 97 條第 2 項、監察法第 6 條之規定提案彈劾，移請公務員懲戒委員會審議。