



臺北高等行政法院新聞稿

發稿日期：107 年 1 月 17 日

發稿單位：庭長兼發言人

連絡人：許瑞助庭長

連絡電話：2833-3822 分機 518 編號：107-004

臺北高等行政法院審理原告復興航空運輸股份有限公司與被告交通部民用航空局間因民用航空法事件(106 年度訴字第 303 號)審理結果【原告敗訴】扼要說明如下：

主文：

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實概要：

原告所屬 ATR72-500 型機、GE222 航班（國籍編號 B-22810，下稱系爭班機），於民國 103 年 7 月 23 日搭載乘客，由高雄國際機場起飛，目的地為澎湖馬公機場。該班機於當日 19 時 6 分許，抵達馬公機場進場降落時，在 20 跑道頭附近之湖西鄉西溪村墜毀，造成機上乘員 48 人死亡、10 人受傷，另有地面居民 5 人受傷（下稱系爭飛航事故）。經被告調查發現系爭班機之正、副駕駛有嚴重操作疏失情事，認原告未落實飛航組員之組員資源管理訓練、標準操作程序訓練及未善盡安全管理之責，違反航空器飛航作業管理規則第 7 條第 1 項、第 20 條第 2 項、第 21 條規定，爰依民用航空法第 112 條第 2 項第 5 款規定，以 105 年 5 月 24 日標準一字第 1055009889 號函附裁處書（下稱原處分）裁處原告新臺幣（下同）300 萬元罰鍰，並立即改善。原告不服，提起訴願經決定駁回，遂向本院提起行政訴訟。

本件爭點：

被告以原告未落實飛航組員之組員資源管理訓練、標準操作程序訓練及未善盡安全管理之責，違反航空器飛航作業管理規則第 7 條第 1 項、第 20 條第 2 項、第 21 條規定，乃依民用航空法第 112 條第 2 項第 5 款規定，以原處分裁處原告 300 萬元罰鍰，並立即改善，是否合法？

理由要旨：

一、被告依據以下調查與事證，認原告未落實飛航組員之組員資源管理訓練、標準操作程序訓練及未善盡安全管理之責，依法裁罰並命立即改善，合法有據。

- (一) 飛航安全調查委員會（下稱飛安會）調查結果認為本件空難之重要因素係系爭班機正、副駕駛員未遵守標準作業程序操作及天候之突然變化。針對系爭飛航事故造成人員重大傷亡，澎湖地檢署檢察官偵查後，亦認為系爭班機正、副駕駛之前揭過失為肇事原因之一。
- (二) 飛安會另邀請法國航空器失事調查局、加拿大運輸安全委員會、美國國家運輸安全委員會、ATR 飛機公司、加拿大普惠公司、美國漢威公司、國防部及原告、被告等參與調查，綜合事實資料及分析結果，調查發現可能肇因有飛航操作及天氣因素外；另就飛航操作、航空公司安全管理、其他調查發現等方面亦列舉相關缺失，並提出改善建議。
- (三) 參照飛安會調查報告第 160 頁 2.3.1「事故航班未遵守作業程序情形」記載：「事故飛航組員遵守程序之程度，已低落至不足以確保飛航安全。開始下降前正駕駛未執行馬公機場進場提示，CVR 抄件亦顯示副駕駛員對此程序之遺漏未提出不同意見，因此喪失了原本可提供組員檢視進場風險之機會。後續下降進場過程中，亦未按照公司 SOPs 執行各項檢查表。……倘

若飛航組員照民航局或吉普生進圖實施 20 跑道 VOR 進場程序，保持於 MDA 之上，並按照頒布之誤失進場程序實施重飛，本次事故將可避免。證據顯示，事故飛航組員並未因遭遇緊急情況，迫使其必須忽略偏離各項飛航程序。」另第 157 頁 2.3.2「復興 ATR 機隊不遵守 SOPs 現象」記載：「由駕駛艙線上飛行觀察及復興航務處人員訪談結果，印證 ATR 機隊對於不遵守程序之操作具有容忍度。換言之，對於常態性之程序違規，已習以為常。事故航組員實施儀器進場時，在獲得必要目視參考前就下降低於限制高度，在過去即曾發生。如該公司實行線上安全查核(LOSA)程序，應已可辨識出公司內部習以為常的不遵守現象所發生之頻率與嚴重。」

(四) 系爭班機於 103 年 7 月 23 日失事後，被告於同年 8 月 11 日對原告執行深度檢查；復於同年 8 月 14 日至 30 日對原告前開缺失執行專案檢查，亦發現原告有安全管理系統、飛航操作品質保證系統、駕駛員訓練考驗標準、駕駛員年度訓練與考驗、非精確進場程序、組員資源管理及組員疲勞管理等 7 大項 14 小項缺失。該等缺失均與飛航安全及飛航作業管制有關，足見原告未負飛航安全及飛航作業管制之責任，確實違反航空器飛航作業管理規則相關規定。

二、原告主張飛行本身高度依賴飛航人員之經驗及臨場判斷，為飛航人員之獨立作為，於遭遇緊急狀況下更係如此，實非原告所得干預，自不能歸責原告，是否可採？

1. 飛行具有高度風險性，不容絲毫失誤，航空業者因此運用標準作業程序作為飛航組員操作航機時依循之基本架構。藉由程序提供之準則，以確保飛航組員之操作係於可預測、一致及安全的模式下進行。
2. 原告上述缺失，與本件飛航事故有重大關聯。系爭班機

駕駛員有嚴重操作上疏失，與原告未落實飛航組員之組員資源管理訓練、標準操作程序訓練及未善盡安全管理之責，有因果關連性存在。因此，原告上揭主張，並非可採。

三、結論：原告未落實飛航組員之組員資源管理訓練、標準操作程序訓練及未善盡安全管理之責，被告審酌原告上開義務之違反，違規情節重大，造成多人傷亡，致罹難者家屬痛失至親，傷者治療復健過程漫長痛苦，亦重創我國民航安全形象，影響重大，依民用航空法第112條第2項第5款規定裁罰300萬元，並立即改善，核屬適法。原告之訴為無理由。

宣判日期：中華民國107年1月17日

合議庭成員：審判長法官林玫君、法官吳俊瑩、法官侯志融
(本件得上訴)

【附錄】

民用航空法【民國103年1月29日修正公布】

第112條第2項第5款規定：

航空器所有人、使用人、民用航空運輸業……有下列情事之一者，得予以警告或處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰，並命其限期改善，屆期未改善者，得按次處罰；情節重大者，民航局得報請交通部核准後，停止其營業之一部或全部或廢止其許可：五、違反依第四十一條之一第二項所定規則有關航空器飛航作業、飛航準備、航空器性能操作限制、航空器儀表、裝備與文件、航空器通信與航行裝備、航空器維護、飛航組員作業、駕駛員資格限制、簽派員、手冊表格與紀錄、客艙組員或保安之規定。

航空器飛航作業管理規則

第1條：

本規則依民用航空法（以下簡稱本法）第四十一條之一第二項規定訂定之。

第7條第1項：

航空器使用人或其指定之代理人，應負飛航安全及飛航作業管制之責任。

第20條：

航空器使用人應依有關之法規及程序訂定航務手冊或其他相關之手冊，報請民航局核准後，作為所有航空人員之工作指導，並適時修訂之。

航空器使用人及其所屬航空人員應依前項手冊之各項規定實施所負之職責，並不得逾越之。

第21條：

航空器使用人應訂定各類飛航作業相關人員訓練計畫，報請民航局核准後實施。

前項訓練計畫應包括組員資源管理訓練，以確保其所有人員瞭解其個別職責，及在飛航作業中各類人員職責間相互之關係。

航空器使用人應建立系統，以保存完整之訓練紀錄供民航局檢查。