高雄高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第三庭
114年度訴更一字第5號
民國115年4月16日辯論終結

原　　告　王世賢
訴訟代理人　林石猛　律師
　　張思國　律師
被　　告　內政部空中勤務總隊

代　表　人　井延淵
訴訟代理人　徐建弘　律師
　　林國強
　　林立威

上列當事人間免職事件，原告不服公務人員保障暨培訓委員會中華民國110年10月19日110公審決字第663號復審決定，經本院以110年度訴字第459號判決駁回後，原告不服，提起上訴，經最高行政法院廢棄，發回本院更審如下：

主　文

一、復審決定及原處分均撤銷。

二、訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

一、爭訟概要：

原告係被告勤務第3大隊第2隊薦任第7職等飛行員，於民國109年4月7日任AS365型NA-103號機（下稱系爭直升機）正駕駛，被告認為原告當日有怠忽職守，未遵守飛航相關規定，罔顧飛行紀律肇生重大事故，嚴重危害機組同仁生命安全，且造成被告估計約新臺幣（下同）3億2,400萬元飛機修復重大損失為由，依行為時公務人員考績法（114年11月19日修正前，下稱行為時考績法）第12條第3項第2款規定，以被告110年4月27日空勤人字第1107000274號令（下稱原處分），

核定原告專案考績1次記2大過免職，並依行為時考績法第18條但書、同法施行細則第24條第1項後段規定，免職未確定前先行停職，並自送達之次日起生效。原告不服，提起復審，遭公務人員保障暨培訓委員會（下稱保訓會）決定駁回，提起行政訴訟。嗣經本院110年度訴字第459號判決（下稱前判決）撤銷復審決定及原處分。被告不服，提起上訴，經最高行政法院112年度上字第410號判決（下稱發回判決）廢棄前判決，發回本院更為審理。

二、原告起訴主張及聲明：

(一)主張要旨：

1、原告行為並不該當「怠忽職責」，原處分事實認定有誤：

(1)關於任務提示程序未確實對所有組員進行部分：

A.被告107年9月21日頒布之「內政部空中勤務總隊AS-365N飛行機組員訓練教範」（下稱系爭教範）課目編號AT-1001分組提示與歸詢（下稱AT-1001教範）僅為原則性規定，其中表1雖有列舉各項任務提示的內容，但第八項「緊急程序」僅記載「按機型操作手冊緊急程序提示」。對照事故發生日分組任務提示錄音逐字稿，原告已宣達當日實施的科目是緊急、性能及高高度，返場時實施一期ILS進場，並說明實施時間及順序，應認已符合上開教範。

B.依證人即副駕駛彭信銘、機工長李光照證詞可知，當時因臨時更換帶飛對象、須更改派遣單而時間有限，方無法在辦公室一次性完成任務提示，而分為在辦公室並有錄音紀錄、從辦公室離開走去停機坪途中期間、在機體上到達訓練空域於實施課目之前等3次提示。在機體上第3次提示時，全體機組員均配戴耳機，皆可聽聞原告提示並知悉相關操作細節。而該課堂外提示與課堂內提示並無不同，亦經證人即前隊長劉興任114年11月3日所證述。

C.被告110年4月26日召開考績暨甄審委員會（下稱考績會）會議紀錄，固記載某出席委員轉述其電詢劉興任情形云云。然考績會未通知劉興任到場陳述俾接受提問，程序顯非適正。

尤其隊長劉興任110年7月6日填寫之案件調查書（下稱110年7月6日調查書）已載明，其對下達「於高雄國際機場實施緊急科目之訓練，每個科目都要作」之命令，較具可信性。且依證人劉興任114年11月3日證述，其於110年7月6日調查書所載「實施緊急科目之訓練，每個科目都要操作」等語，係指按照被告109年度訓練計畫；而依當日派遣單，即可按該年度訓練計畫以實機排定常年訓練每季飛行術科課目時數，且原告當日已提過會操作模擬尾旋翼失效。

(2)關於以實機操作模擬尾旋翼失效及進場風向、空速等部分：

A.被告108年10月9日頒佈之飛行員訓練手冊第8版（下稱飛行員訓練手冊）第7章第7-2-1條規定，雖規劃每3年出國模擬機輪訓1次。然自108年底或109年初起，受新冠疫情及邊境政策影響，被告停止所有國外訓練，故出國於模擬機訓練客觀不能。復依證人彭信銘之歷次證述，在事故前多位教官帶領其以實機進行執行尾旋翼失效之訓練飛行，可見以實機進行尾旋翼失效訓練，確實存在於被告之訓練實務。

B.又依證人劉興任114年11月3日到庭證述可知，事故發生當日原告係模擬「右」舵失效，原處分及國安會重大運輸事故調查報告（下稱運安會調查報告）卻誤認為模擬「左」舵失效，而錯誤援引系爭教範之課目編號AT-1023模擬尾旋翼失效（下稱AT-1023教範）關於左舵失效「風，如可能，來自右方」之要求，故事實基礎顯有違誤。

C.其次，證人劉興任雖稱除模擬右舵失效外，其他項目如左舵失效可依當下情況於實機上模擬操作云云，惟其自承並無書面依據，且坦承曾聽聞其他教官有做右舵卡死之模擬，可見AT-1023教範並非明確。實則，依被告108年8月21日空勤航字第1082000499號函（下稱被告108年8月21日函）說明一之（一）所述，允許保持距離安全裕量即可執行。從而，依AT-1023教範，模擬右舵失效之操作要領為「ZERO、ZERO」（即零高度零空速方式落地），則原告將空速遞減至零均按教範要領操作，並無違誤。

(3)至於距地面之安全裕量，每個教官執行程度均有不同，可見被告並未規定操作高度距地面多低即須改出。此外，原告於事後檢討會議中，曾建議最低操作高度不能低於10英呎，亦未獲被告採納，可見所謂安全裕量在現實操作中根本不可行。又依證人彭信銘證述，其他飛航教師曾帶飛模擬右舵卡死時，所留之距地面安全裕量為與樹一樣高。反觀原告於當日執行時，高度尚維持在20英呎，已確實設定並保持安全裕量。本件係因突遇陣風瞬襲反應不及而超出掌控致生意外，並非未設定安全裕量所致，被告認定原告未保持安全裕量云云，實屬無據。

(4)有關共勤人員同乘之違失部分，被告歷年來執行飛行訓練時，執行相關緊急程序操作時，皆有共勤人員於機上同乘之情事，此觀108年度被告所屬第3大隊第2隊任務執行報告表之內容，並經相關主管簽核即明。又事故發生當日之飛機派遣及狀況表，明確記載「高高度」和「緊急程序」等科目，以及共乘人員名單，業經各級主管審核准許。若當次訓練內容有何違誤，被告當事前糾正或暫停任務執行，故該次任務應完全合規無疑。

(5)有關手腳應保持操縱系上之違失部分，證人陳振宏已證述其於參與「108年AS-365N型機飛行員精進訓練」法國教官Alain Luden授課時，於實機進行模擬時法國教官並未將雙腳置於方向舵板等節，可見飛行教學時腳離開方向舵係為顯示尾旋翼失效之反應。而飛行員訓練手冊第2-1-8點之規定，被告並無宣導，飛行員多不知情。原告依循外籍教官教學，難認屬怠忽職責。

2、原處分認定系爭事故造成約估3億2,400萬元飛機修復重大損失，卻未提出具體資料，不該當考績法第12條第3項第2款有關「政府遭受重大損害」之要件：

(1)系爭直升機事發時之機齡約27年，依決算書折舊或法定耐用年限計算其殘值僅餘100萬元，或因其使用年限屆至而已無殘值。被告雖約估修復金額3億2,400萬元，卻未提出採購契

約資料為憑，欠缺確實證據，並非適法。況且，被告自承因超出修復經濟效益而不予修復，故該初估修復金額尚非被告所受損害。

(2)而被告主張其妥善率嚴重下降，並非實情。被告所屬第3大隊第2隊中同型之AS-365海豚機型，目前委外維修皆有達到合約妥善率（即每月驗收會議結果應達66.67%）。且被告現有UH-60黑鷹機14架，AS-365海豚機9架，事故迄今，被告並無因飛機不足而無法執行任務，常年訓練達成率皆超過100%，可見被告並未受有重大損害。

3、即便原告存有免職事由（假設語），原處分亦違反平等原則、比例原則、有利不利一體注意原則，構成裁量濫用：

(1)對比被告就類似飛航事故之處理結果可知，發生人員傷亡、機身全毀等更嚴重者，被告均未認定該等駕駛員有免職情事。本件系爭事故既無人傷亡，且與被告管理缺失有關，相較前述案例情節輕微，被告卻對原告逕為免職處分，顯無差別待遇之正當理由，已違反平等原則、行政自我拘束原則，以及有利不利一體注意原則，同時構成裁量濫用之瑕疵。

(2)又原告縱有疏失，亦僅屬飛航技術上之操作疏失，而非怠於履行法定職責，並未達重大失職。被告應依空中勤務專業人員獎懲標準表予以申誡或記過，或優先依運安會調查報告就機關內部缺失予以制度性之改善，非以最嚴厲之免職處分追究。原處分對原告服公職權利之重大限制與懲罰目的已顯失均衡，違反比例原則，構成裁量濫用，應予撤銷。

(二)聲明：復審決定及原處分均撤銷。

三、被告答辯及聲明：

(一)答辯要旨：

1、原告違反AT-1001教範及被告108年10月1日所修訂頒布之航務管理手冊第10版（下稱航務管理手冊）第8條任務提示規定：

(1)依航務管理手冊第8條及AT-1001教範規定，機長於飛行前須進行完整任務提示，並全程錄音或錄影紀錄存查。若未依飛

行計畫操作即屬違規，此有證人林廣雄之證述可稽。惟依事故當日之任務提示錄音所示，原告僅單獨向副駕駛彭信銘進行提示，且未依程序說明飛行計畫、操作要領及相關細節。依證人彭信銘、林廣雄之證述可知，原告本應事前完成完整提示，若因時間緊迫而需改動，仍可填寫勤務異動單申請調整訓練時間或日期，經核准後執行。然原告卻於步行至停機坪時及機上單方口頭告知副駕駛，以此替代事前正規任務提示程序，實無可採。

(2)且依前開任務提示錄音內容及當日飛機派遣及狀況表以觀，原定順序係先至朧祥公園實施緊急程序訓練，再轉○○市○○區執行高高度訓練，最後以機場儀器程序落地。惟原告卻直接起飛至六龜區執行高高度訓練，期間已數次模擬尾旋翼失效處置，約15時申請返場，返航中又模擬尾旋翼失效處置，約15時16分與高雄機場塔臺構聯，臨時起意申請於該機場跑道執行調速器及尾旋翼失效處置到地操作，與原提示內容顯有未合，此有運安會調查報告為據，益徵原告無視飛航計畫、違規情節確屬重大無訛。原告雖主張係受隊長劉興任指示執行緊急課目云云。然而，縱令隊長劉興任指示有訛誤，原告亦有其他多項重大違失，均與長官指示全然無涉。原告執此抗辯，洵屬推諉卸責。

2、原告違反飛行員訓練手冊附表2、附註四、共勤機關人員於緊急程序等課目不得登機同乘之規定：緊急程序訓練存在高度危險性，為避免徒增共勤人員暴露於風險中，被告從而明文嚴禁同乘。雖被告有同時排定與特搜或海巡人員協同訓練之課目及緊急程序操作訓練課目，惟該緊急程序既非實機上所真正發生，故至多僅以口述講解流程方式而使共勤人員瞭解應如何應變，此業據證人李光照、陳振宏及林廣雄到庭證述明確，復有運安會調查報告可稽。原告辯稱有組合訓練時允許共勤人員隨同進行緊急課目訓練，顯與客觀事實不符。原告竟於共勤人員尚仍同乘之際，即多次以實機進行模擬尾

旋翼失效處置操作，致共勤人員身陷與其無關之高度風險環境，違規情節應屬重大。

3、關於原告違反AT-1023教範之處置四、訓練與鑑測要求「應於模擬機實施，鑑測時除考量人員等級外並於課堂內完成提示方可於實體機上操作」規定部分：

(1)「模擬尾旋翼失效之處置」係屬高風險飛行訓練課目，故明定應於模擬機實施，僅在年度鑑測時，符合特定條件始得以實機操作。而平時飛行訓練僅以「口頭覆誦」程序操作要領，此觀被告107年3月14日空勤航字第1072000110號函文，已就相類似涉及飛安高度風險之緊急課目，重申僅得實施程序模擬而不得實機真實操作，並有證人陳振宏到庭明確證述可按。觀諸事故發生當日之飛機派遣及狀況表，備註欄雖記載訓練任務包含緊急程序，然當日任務性質並非年度鑑測，亦無課堂提示紀錄，可見該派遣單註記僅為廣義訓練類別，並非指所有緊急操作項目皆使用於實機訓練。

(2)原告雖稱實機操作為訓練常態，然證人彭信銘之證述純屬個人偶發性經驗，無法作為制度性常態之依據。況且，證人陳振宏已明確證稱，實機操作僅在一年一度鑑測時為之，平常飛行訓練僅以「口頭覆誦」程序操作要領。證人陳振宏與被告另有訟爭，絕無偏袒被告之可能。至於原告所稱「TRAINING MODE」，係指模擬單發動機失效，與模擬尾旋翼失效無關，且早已明文禁止於實機訓練時施作。是原告於平時訓練中逕行實機執行，確屬違反AT-1023教範規定，且違規情節重大無訛。

4、原告違反被告106年2月10日空勤航字第1062000048號函（下稱106年2月10日函）、108年8月21日函、飛行員訓練手冊第2-1-8點「操作緊急課目時，飛航教師手腳應保持操縱系上……」及AT-1023教範之處置三、動作分析（一）滯空時尾旋翼失效等規定：

(1)無論係原告或證人陳振宏、林廣雄所參與飛行員術科精進訓練中之模擬尾旋翼失效課程，係由被帶飛者之學員（即位於

右坐之正駕駛）進行模擬操作、雙腳離開舵板體驗狀況；而法國教官Alain Luden則係擔任帶飛者（即位於左坐之教官席）角色，由其設定方向舵行程，且其手腳全程均輕握或緊靠於操縱系旁邊，以便隨時立即接手操作，避免肇生飛安事故，有法官教官Alain Luden授課影片及其譯文為憑。本件原告係擔任帶飛者，其引述法國教官課程內容卻混淆學員與教官角色，洵非可採。且上述規定要求教官手腳須置於操縱系上，係為隨時接手、修正異常，以確保飛安，業據證人彭信銘、陳振宏及林廣雄證述綦詳。

(2)觀諸運安會調查報告所載，系爭直升機於事故當日15時29分10秒自航線進場，至15時30分48秒止多次嘗試落地未果，期間彭副駕駛提醒重飛，然原告未同意該建議，且於15時30分50秒該機開始失控，又因原告未將雙腳置於方向操控舵板，無法修正飛機姿態，致該機主旋翼觸地側翻。原告明知操作規範，仍自行進行高風險課目且未依程序操作，於執行課目過程中未將雙腳置於方向操控舵板上，致未能即時修正航機右偏而釀成失控墜毀，其違規操作情節核屬重大應可堪認。

5、原告違反AS-365N2型機原廠飛行技令（下稱原廠飛行技令）「空速應維持45-55浬」及AT-1023教範之處置三、動作分析：（二）飛行中尾旋翼失效「……如果落地速度可接受：……淺平進場、指示空速＞60節，不得＜40節，否則可能無法重飛……」等規定：

(1)運安會調查報告已載明，原告是在模擬右舵失效的情形，且前述AT-1023教範之規定，未有左右舵之區分，係按照當下所發生的狀況處置。而原告最大的違失在於順風進場。因AS-365N型機於主旋翼轉動，會導致機鼻向左偏轉，因此在操作尾旋翼失效時，須仰賴右側來風推動機身以保持穩定，因此AT-1023教範規定進場時「風，如可能，來自右方」。依運安會調查報告所載，原告於1526時向塔臺報告將於機場跑道執行模擬尾旋翼失效課目時，塔臺告知當時風向為310度、風速為8浬/時，表示當時來風係從左後方所吹，此一風

向將加劇機鼻偏轉並增加操控難度。原告本可申請變更跑道改採逆風進場，卻仍執意操作而順風進場，核其違規情節應屬重大無疑。且原告於事後之飛安精進會議中，亦自承其從未有在尾側風中操作尾旋翼失效之經驗。運安會報告並指出，原告在接獲順風資訊時，完全未未與副駕駛討論於順風進場之潛在風險、因應方式或放棄執行之標準，足證其警覺嚴重不足。

(2)其次，前揭關於進場空速之限制，係為避免航機因空速過低而產生無法重飛之情形，且無論操作左舵或右舵失效都應遵守。然依運安會調查報告所載，原告執行該緊急課目之過程中將空速由28節一路持續遞減至0，遠低於所要求之標準速度，致系爭直升機喪失重飛能力而失事，違規操作情節實屬重大。原告雖主張其係操作右舵失效，並依照AT-1023教範採用「zero, zero」方式云云，惟無論模擬右舵或左舵失效，進場落地時並不一定採用「zero, zero」方式，仍須視當下情境而定。

6、原告違反被告106年2月10日函、108年8月21日函有關設定距地面之安全裕量規定：原告於106年2月19、21、26、27日及同年3月6日所進行之飛行任務提示宣導紀錄，皆有針對上揭函文內容再予強調並為宣導，足徵其明知不得過度接近地面。惟依運安會調查報告所示，原告於執行時之高度竟由50呎持續降低至20呎（即距地僅約6公尺），顯未保持一定高度之安全裕量，致系爭直升機異常時無法挽回而失事，核其違規操作狀況甚屬嚴重。

7、原告行為該當「致政府遭受重大損害，有確實證據者」：依運安會調查報告所示，系爭直升機於事故明顯之損壞部分包含主旋翼全毀、機身向左翻覆、前機身左側磨損、左駕駛艙門脫落、左水平安定面折斷及尾桁末段等，且毀損情況嚴重。而原廠授權維護廠商空中巴士直升機東南亞有限公司（下稱空巴公司）提供之初估修復報價約3億2,400萬元，因超出修復經濟效益已形同報廢。系爭直升機毀損前為全功能

現役妥善飛機，事故後僅餘2架執行勤務。若以該駐地妥善可派遣機數66.67%計算，原可派遣機數為730架/年（每年365天*3架*66.67%），實已造成被告救災資源匱乏（每年減少243架/年），確屬影響救災勤務飛機派遣之實質重大損害。原告雖主張應計算折舊，然折舊與損害係屬不同概念，且本件並非向原告請求民事損害賠償。

8、被告堅持航空安全無可妥協，本件原告明知相關教範、公文及訓練計畫對緊急課目之相關限制，仍逕行加做高風險緊急程序，終至發生重大飛安事故。原告事後再以個人操作方式、主觀理解或既往慣例而為爭辯，均不足以否定其違反明文規定、未依訓練計畫執行之核心事實。原告怠忽飛行紀律，已嚴重違反被告飛航規定且危害機組同仁生命安全，並造成飛機毀損，被告為課責原告不應作為而作為及應作為而不作為，核予一次記2大過免職處分，洵屬適法有據。

(二)聲明：原告之訴駁回。

四、爭點：

(一)原告是否該當考績法第12條第3項第2款「怠忽職責，致政府遭受重大損害，有確實證據者」之要件？

(二)被告依考績法第12條第1項、第3項規定為一次記二大過，免職之原處分，是否適法？

五、本院之判斷：

(一)前提事實：

如爭訟概要欄所示之事實，有原告簡歷表（前審卷1第243頁）、運安會調查報告（前審卷1第119至209頁）、原處分（前審卷1第213至214頁）、復審決定（前審卷1第217至226頁）、前判決（本院卷第23至60頁）、發回判決（本院卷第15至21頁）等附卷可稽，應堪認定。

(二)應適用之法令：

1、行為時考績法

(1)第12條：「（第1項）各機關辦理公務人員平時考核及專案考績，分別依左列規定：……二、專案考績，於有重大功過

時行之；其獎懲依左列規定：……（二）1次記2大過者，免職。……（第3項）非有左列情形之一者，不得為1次記2大過處分：……二、執行國家政策不力，或怠忽職責，或洩漏職務上之機密，致政府遭受重大損害，有確實證據者。……。」

(2)第18條但書：「但考績應予免職人員，自確定之日起執行；未確定前，應先行停職。」

2、行為時考績法施行細則第24條第1項後段：「所稱未確定前，應先行停職，指受考人自收受1次記2大過專案考績免職令、考列丁等免職令之次日起，停止其職務。」

(三)行為時考績法第12條第3項第2款所謂「怠忽職責」係指政府設官分職，各有職司，不應有怠忽失職之行為；然若是從事其職務權限範圍內行為，卻未遵守法令程序致生損害，應屬違法失職行為。又於專案考績以公務員為一次記兩大過免職者，因已涉及公務員身分之變更，上開條文所稱「有確實證據」者，即指有關「怠忽職責」事實之證明度，應至無合理可疑之真實確信程度，始謂符合該條款之規定。又公務人員之平時考核、專案考績、獎懲，具高度屬人性，且經考績會初核後，尚須報請機關首長覆核，涉及機關長官之領導統御權限，是行政法院受理此類行政爭訟事件，對於考績會所為之判斷，固應予以適度之尊重，而對其判斷採取較低密度之審查，惟如考績會對於被告所屬飛行駕駛人員之獎懲決定，有判斷出於錯誤之事實認定或不完全資訊、或有與事物無關之考量，顯然違反平等原則及違反一般公認之價值判斷標準，而有判斷濫用者，行政法院即應予以審查，並依法撤銷相關獎懲決定。

(四)原處分下列認定原告「怠忽職責」部分並無違誤：

1、任務提示內容未提及返場時預計執行尾旋翼失效之緊急程序訓練，亦未提及討論與訓練課目執行有關之細節及程序：

(1)依航務管理手冊第8條「飛行任務組員職責」規定：「航空器單機飛行，……各組員職責如下：……機長一、任務、訓

練或檢核時，飛航教師或檢定機師在駕駛座時為當然之機長……。二、負責對任務機組員及共勤人員實施分組任務提示及飛行後任務歸詢並錄音存查。三、自受領任務至任務完成期間，機長對影響任務與訓練安全之各種風險因素應予評估與作為，並具最後決定權。……。」第43條「飛航準備」第7、8點規定任務提示包括「每日任務提示」及「分組任務提示」，亦即：「七、每日任務提示會議，應由勤務隊主管或代理人主持，其內容包括：（一）任務提示重點：1、就前日勤務進行檢討，並提出策進作為。2、明確提報當日備勤機人員、機號與任務（含訓練）機人員、機號、實施時間、任務區或往返航路，以及各項勤務注意重點。八、飛行前分組任務提示：應由機長或領隊做任務提示並錄音存查，其內容包括（一）任務種類：如滅火、搜救、傷患運送、警政、海巡、巡邏、專機、物資補給、環保。（二）天氣報告（副駕駛報告）：天氣放行標準、本場天氣、目標天氣、航路天氣、預報天氣。（三）機務狀況（機工長報告）：飛機時間、導航裝備、自動飛操、油量、週檢時間、通信裝備、載重及重心等限制事項。（四）人員編組：正駕駛、副駕駛、機工長、共勤人員、搭乘人員。（五）執行概要：如目視、儀器、特種目視、飛行主要航路、備用航路、高度、備降場、目標識別、障礙物、限航區域等。（六）應勤裝備：（機工長報告）如吊掛、吊籃、吊環、擔架、森林穿越器、信號彈、水袋、無線電等。（七）通信聯絡地面聯絡頻率、代號（呼號）、任務聯絡人。（八）緊急程序按各機型操作手冊緊急程序提示。（九）安全規定針對任務機長提示任務風險以及安全應注意事項（飛航公告、飛航通報、飛安公告）。（十）對時規定行動時間。（十一）注意事項搭乘人員緊急裝備（救生背心、救生艇）使用說明依該次任務種類為重點。」（前審卷1第159-160頁）。上揭規定目的要求「機長」於飛行前須進行完整任務提示，且須全程錄音或錄影記錄存查，目的乃使全體機組人員均得清楚瞭解所欲執行

之課目內容及可能面臨之風險為何，並使飛行員遵守飛行計畫進行操作，且透過提示將欲操作之科目程序、要領、易犯錯誤及安全考量等之解說及討論，提升訓練效益及避免因操作之失誤可能衍生飛航安全之風險，以保障機組人員生命安全並促進飛行任務完滿達成。

(2)查系爭事故當日之任務提示內容係先至朧祥公園實施緊急程序訓練，再轉○○市○○區執行高高度訓練後，以機場儀器程序落地。然實際操演卻是直接起飛至○○市○○區執行高高度訓練，期間模擬尾旋翼失效處置數次，約15時申請返場，返航中又模擬尾旋翼失效處置，約15時16分與高雄機場塔臺構聯，臨時起意申請於該機場跑道執行調速器及尾旋翼失效處置到地操作。兩相對照，原任務提示內容未提及返場時預計執行尾旋翼失效之緊急程序訓練，亦未提及討論與訓練課目執行有關之細節及程序；且依當日任務提示錄音內容（復審卷2第439頁），僅「單獨」由副駕駛彭信銘進行提示，且該提示未針對飛行計畫與操作項目依程序、步驟及要領等原則說明，更未就人員派遣、預計飛航時間、執行之課目等細節及程序為研討，顯與上開規定不符。此外，運安會調查報告指出：「……依據訪談及任務提示錄音資料，該次飛航之任務提示內容包括人員派遣、預計飛航時間、執行之課目等。其中有關訓練之課目包括緊急程序/高高度訓練/返場時執行儀器落地等課目，並未提及返場時預計執行尾旋翼失效之緊急程序訓練，亦未提報及討論與訓練課目執行有關之細節及程序。」等語（前審卷1第181頁），足認原告身為飛航教師及機長實際執行之訓練航程、訓練內容，均與原提示內容未合。

2、原告帶飛操作緊急課目應為之任務及操作要領程序未確實踐行：

(1)被告航務管理手冊第8條「飛行任務組員職責」規定，要求機長於飛行前須對任務機組員及共勤人員實施分組任務提示，且須全程錄音或錄影記錄存查，目的乃使全體機組人員

均得清楚瞭解所欲執行之課目內容及可能面臨之風險為何，並使飛行員遵守飛行計畫進行操作，且透過提示將欲操作之科目程序、要領、易犯錯誤及安全考量等之解說及討論，提升訓練效益及避免因操作之失誤可能衍生飛航安全之風險，以保障機組人員生命安全並促進飛行任務完滿達成。

(2)原告未於飛行前進行完整任務提示，並全程錄音或錄影記錄存查，已如前述。且依系爭事故當日擔任系爭直升機之副駕駛彭信銘、系爭直升機機工長李光照前審及本院證述可知（前審卷2第164至172、183、184頁；本院卷第174、181至183頁），證人彭信銘證稱：第3次任務提示是在六龜高空，其與原告、李光照帶飛行頭盔，裡面有耳機、麥克風，其他共勤人員是戴耳機，不過機內通話所有人都可以聽得到等語；證人李光照證稱：因為時間比較趕，又臨時改科目，彭信銘在電話中有告知我等以下要做什麼科目，要先準備飛機。而原告在前往停機坪途中及訓練空域即高空時有執行任務提示，在前往停機坪途中因為其與原告、彭信銘三人同行所以都有聽見；在空中客艙內，則是透過耳機聽到原告提示任務項目，大家都聽得到，自己就知道該做什麼準備（例如抓緊、把自己固定好）等語。在任務提示錄音中，僅有副駕駛彭信銘之口述，原告於系爭事故當日與帶飛學員彭信銘由辦公室離開要走去停機坪飛機作檢查途中及訓練空域，雖有為任務提示，但礙於時間較趕，未能在飛行前未逐項提示帶飛授課內容，且從上開證人所述可知，原告、李光照、彭信銘三人可能聽得到，但共勤人員則不一定能清楚聽到。足見「從辦公室離開要走去停機坪的途中」及「訓練空域中」都不是進行任務提示的適當場合，原告未能在飛行前，於適當場合確保其餘任務機組員及共勤人員均能明瞭將欲執行何項課目、執行內容及可能面臨的風險等情，即與上開航務管理手冊之規定不符。況如因任務變更而致原規劃之訓練時間出現緊迫情事，亦可透過填寫勤務異動單方式，向被告申請延

長訓練時間或變更訓練日期，原告卻便宜行事未切實踐行任務提示，自有違失可指。

3、共勤人員不得登機同乘執行尾旋翼失效訓練：

(1)依飛行員訓練手冊中附表2、附註四有共勤機關（海巡署、警政署、消防署、林務局)人員於「性能、緊急程序、儀器」等課目不得登機同乘之規定（前審卷1第233至237頁）。該規定目的乃因緊急程序之訓練或執行均存在高度危險性，為避免徒增共勤人員暴露於風險之中，故不允許登機同乘。

(2)經查，在系爭事故日之任務執行報告表中（前審卷1第65頁），系爭直升機內除3名機組員外，尚有2名共勤機關人員（特搜人員：張明傑、王勝宏），於該次執行如尾旋翼失效之緊急操作程序課目時在場（於系爭直升機後艙中）。運安會調查報告亦指出：「……依據該次飛航之任務紀錄，機上除3名機組員外，尚有2名共勤機關人員……。」等語（前審卷1第183頁），原告顯已違反上開飛航規定，自可認定。

(3)至原告雖以被告勤務第3大隊第2隊於實務上排定與特搜或海巡人員協同訓練之課目及緊急程序操作訓練課目時，皆有登機同乘之情事，並提出各次任務執行報告表（前審卷2第199至217頁）供查，主張於共勤人員在機時，執行緊急程序之模擬並非罕見云云。然查，共勤人員實際執行任務時，可能遭遇尾旋翼失效之情形，故協同訓練時配合緊急程序之實施，多以口述講解流程程序模擬之方式使共勤人員瞭解應如何應變，並無使共勤人員實機共乘操演尾旋翼失效，此業據證人李光照、陳振宏及林廣雄到庭證述明確（前審卷2第186至187頁、卷3第131至133、145至146頁）。而證人即機工長李光照亦稱其到高雄後，印象中高高度訓練或緊急訓練時未將特搜隊一起帶上實機（前審卷2第186至187頁）。是以，原告明知將執行緊急程序課目訓練，仍允許共勤人員登機共乘，違反飛行訓練手冊規定，自屬明確。原告之主張，並不足採。

4、操作緊急課目未將雙腳置於方向操控舵板上：

(1)飛行員訓練手冊第2-1-8規定：「操作緊急課目時，飛航教師手腳應保持操縱系上，俾利航空器產生不正常姿態時能立即改出。」（前審卷1第237頁）因此項攸關飛安之操作規範，被告亦曾另以106年2月10日函、108年8月21日函（前審卷2第261、263頁）再為提醒、提示。此外，AT-1023教範之處置三、動作分析：（一）滯空時尾旋翼失效：「……基於相同的理由，如非絕對必要，緩衝著陸時集體桿的使用要盡可能柔和……」（本院卷第81頁）等規定在案。

(2)查運安會依據事故時拍攝之影片、GPS記錄之資料及該機型資深駕駛員之口述對比後，系爭直升機於事故當時應係執行右舵配置之飛行中尾旋翼失效緊急程序，然原告於進場過程中，全程未將雙腳置於舵板上，並於系爭直升機減速至滯空階段時，頻繁且過量操作集體桿，致系爭直升機持續右偏，且水平姿態改變未能有效改正，造成主旋翼打擊道面失控致生系爭事故。此外，被告因系爭飛安事故於109年4月20日召開之強化飛安訪視「飛安精進會」會議中，原告自述：「……執行科目前未提示副駕駛『什麼狀況下可以接手飛行改出』之提示。」等語（前審卷2第75頁），亦可證原告確未遵守相關飛行限制規定，即未全程將手腳置於操縱系上，導致系爭直升機出現狀況時，無從及時改出而肇生飛安事故。

5、有關尾旋翼操作在風來自左方，仍將空速低於40節及未設定距地面之安全裕量等而著陸至飛機翻覆等違失：

(1)按AT-1023教範之處置三、動作分析：（二）飛行中尾旋翼失效：「……如果落地速度可接受：風，如可能，來自右方、淺平進場、指示空速＞60節，不得＜40節，否則可能無法重飛……」規定部分（本院卷第81至82頁）：

A.進場前塔臺回報之天氣觀測資料：依運安會調查系爭事故之發生經過可知，原告於1526時向塔臺報告將於機場跑道執行模擬尾旋翼失效課目時，塔臺回答同意並告知當時風向為31

0度、風速為8浬/時（前審卷1第135頁），則風向為310度即表示當時來風係從左後方所吹（見被告出示附圖2，前審卷2第235頁），此時若仍操作模擬尾旋翼失效課目，將增加空速及高度之控制難度外，亦會加劇機鼻向左偏轉之趨勢，從而完全不利於航機之操控。

B. 進場時天氣資料：又依運安會調查報告可知：「事故機進場時段之風向介於220-320度之間，風速最大到達約15浬/時，風向之變化約為100度，風速之變化則介於5-15浬/時之間。依據該型機飛航手冊之內容，如此之風向風速變化，當時正位於該型機滯空側風臨界限制範圍之內，最大風速為15浬/時，可能某種程度影響航機相關進場操作及滯空之穩定性及飛航組員之工作負荷，但並未超過該型機之側風限制範圍。」（前審卷1第188頁）故而依據系爭直升機之操作限制，系爭事故當日，原告駕駛系爭直升機進入高雄機場及滯空期間之風向風速，仍在系爭直升機之側風限制範圍內。

C. 次依運安會於調查報告中記載：「……原告於接獲該項順風資訊時，並未與副駕駛相互確認及討論於順風狀況下進場並執行此課目之影響及潛在風險，例如順風進場之操作特性、操作限制、因應之操作方式、放棄執行該課目之程序及標準等，致使該機於不利於該型機之左側順風狀態下，執行尾旋翼失效之緊急程序課目，因未充分準備及討論執行該課目之細節及潛在風險而發生事故。上述分析顯示，原告未對執行該課目前所獲之順風資訊，進行必要之評估及準備，顯示正駕駛對執行本課目應有之狀況警覺不足。」等語（前審卷1第182至183頁）。

D. 綜合上開運安會調查記錄可知，有關尾旋翼失效於順風之情況下，固非不能操作，然若直升機當時正位於該型機滯空側風臨界限制範圍之內時，更應評估其風險及就操作限制、因應方式及放棄執行改出之時機與副駕駛討論及評估，然原告並未踐履上開程序，而仍操作，自有違失。

(2)違反原廠飛行技令「空速應維持45-55浬」（前審卷2第253頁）及AT-1023教範之處置三、動作分析：（二）飛行中尾旋翼失效：「……指示空速＞60節，不得＜40節……」之規定（本院卷第81、82頁）：

A.前揭規定目的，是為避免航機因空速過低而產生無法重飛之情形。經查，運安會調查系爭事故之發生經過為：「……準備由正駕駛示範操作模擬尾旋翼失效之課目。於1529:30時，該機通過跑道頭，高度約50呎，繼續沿跑道飛航並下降至距道面約20呎，速度約為60浬/時；1530時，該機開始建立右偏角度，於1530:15時到達約30度之右偏角機頭向右並沿跑道前行，前進姿態穩定，速度減少至約28浬/時。至1530:48時止該機保持約20度至40度之右偏角、保持距地約20呎之高度沿跑道方向前行，速度開始繼續減少至約16浬/時。1530:54時航機右偏角度加大至約40度，呈滯空狀態，速度已遞減至0……。」（前審卷1第136頁），可知原告身為飛航教師且熟稔相關規範，竟於執行該緊急課目之過程中將空速由28節一路持續遞減至0，顯已遠低於所要求之標準速度，最後導致系爭直升機在無空速之狀態下因面臨無法重飛而失事，此從副駕駛彭信銘於飛安會調查報告之訪談摘要：「……第二個航線做尾旋翼失效，由教官（即原告）做示範，五邊拉很長。因為本型機主旋翼是右轉，所以加馬力時，機頭會向左邊甩。進場時我們建立機頭向右跟跑道成30度夾角，教官要示範如何調整馬力跟速度可以讓機頭慢慢擺正，對正跑道中心線，所以5邊很長。進來的時候高度沒有太高用很淺平的角度進場，把飛機yaw damper解除，讓它偏一邊進來，過程中機頭一直沒有辦法擺正，教官說有受到尾風跟側風的影響，機頭一直沒有辦法調整過來。我提醒機長，如果飛機沒辦法停下來或擺正時，至少要先滯空擺下來全停之後，再重飛，才剛講完沒多久，就感覺整個人甩180度（原本航向是120度），然後主旋翼打地。」(前審卷1第176頁)，亦可證明原告於操作尾旋翼失效，未保持空速(或滯

空)至失去改出、重飛之機會而墜地，核其操作確有違上開飛行規範，亦堪認定。

(3)違反被告106年2月10日函、108年8月21日函文有關「操作模擬緊急落地課目時，飛航教師應設定距地面之安全裕量，避免飛機過度接近地面，肇生飛機受損情事發生」部分：

查原告於106年2月19、21、26、27日及同年3月6日所進行之飛行任務提示宣導紀錄，皆有針對上揭函文內容再予強調並為宣導（前審卷2第265至274頁），足徵原告對於模擬尾旋翼失效處置課目不得將航機操作到地乙事乃清楚明知。惟原告於執行系爭課目時之高度竟由50呎持續降低至20呎（即距地僅約6公尺），顯已未保持一定高度之安全裕量，另參酌上開副駕駛彭信銘於運安會之訪談摘要(前審卷1第176至177頁)亦可證因原告於操作尾旋翼失效，未保持相當高度之安全裕量，致系爭直升機於姿態不正常時即因高度過低而無從改出重飛，並因此失事，核其有違失，亦堪認定。至於原告主張系爭教範適用於N3機型，不是N1/2機型等語，然經被告合理說明：系爭教範如未特別標註，即適用於AS-365N通用之機型等語（本院卷第146頁），且與證人劉興任、彭信銘證述相符（本院卷第164、177、178頁），原告主張，應無可採。

(五)原處分認定原告有下列「怠忽職責」之違失行為，認定事實尚有違誤：

1、原告操作任務提示所無之「尾旋翼失效」緊急程序課目部分，係基於上級長官即隊長劉興任所發命令：

(1)按被告「飛行員訓練手冊（第8版）」附表2、附註三（一）規定：「模擬緊急操作程序課目包括：各種發動機失效操作（含A類操作）、尾旋翼失效、液壓系統失效。」次按行為時公務員服務法第2條規定：「長官就其監督範圍以內所發命令，屬官有服從之義務。但屬官對於長官所發命令，如有意見，得隨時陳述。」據此公務員就長官下達之命令，除有

不屬於長官監督範圍內事務或長官命令構成刑事法律之違反等顯然違法者外，下屬均有服從上級長官所發命令之義務。

(2)被告原第3大隊第2隊隊長劉興任於110年7月6日填寫之系爭調查書中表示，於109年4月7日12時系爭直升機起飛前，「有」向系爭直升機組員（在場人員包括原告、彭信銘、李光照）下達「於高雄國際機場實施緊急科目之訓練，每個科目都要操作等語」之要求（前審卷1第297頁）。又相關模擬緊急操作程序課目包括有「尾旋翼失效」，亦如上揭飛行員訓練手冊規定在案。證人劉興任於本院亦具結證稱：於起飛前（約中午12時）確實有向機組員下達「於高雄國際機場實施緊急科目之訓練，每個科目都要操作」的指示，而模擬緊急操作程序課目包括「2、模擬尾旋翼失效」。原告在當天也有向其提及會操作「模擬尾旋翼失效」此一課目。而下達該指示的真意是只要有時間就申請把課目做完，時間來得及可以示範做。因為模擬尾旋翼失效的課目在模擬機上看不出來、會delay，所以要示範給他們看等語（本院卷第157、161頁）。足見原告上級長官即證人劉興任係要求有時間的話就要將「模擬尾旋翼失效」課目於當日操作完成，原告操作「模擬尾旋翼失效」課目係基於上級長官所發命令之行為。原處分未完整考量此部分事實，自無從作成合法之判斷。被告主張於110年4月26日召開考績會審議時，考績委員曾轉述電洽劉興任說明當天之指示情形，劉興任表示該次指示僅係平時一般之任務提示，且須合於飛行規定下操作等語。而有關模擬尾旋翼失效之課目，僅得於年度之「鑑測」時，方得以實機進行，平時飛行訓練僅以「口頭覆誦」程序操作要領等情，乃考績委員之轉述，與證人劉興任所填寫之系爭調查書內容及到庭所證不符，應無可採。

2、AT-1023教範雖要求尾旋翼失效課目應於模擬機實施，但被告訓練實務上卻各行其是，管理上顯有缺失，應一併納入原告違失行為情節輕重之評價，原處分認定事實，尚有違誤：

(1)經查，AT-1023教範處置四、訓練與鑑測要求：「本科目訓練應於模擬機實施，鑑測時除考量人員等級外並於課堂內完成提示方可於實體機上操作。」（本院卷第83頁）。然而，關於上開教範處置應如何執行，被告所屬人員即證人陳振宏證稱：平常練習時不會拔斷電器、腳踩在舵上，並且用口頭背誦程序的方式練習；只有在一年一度的鑑測時，才會在實機，於跑道上、沒有在高空，拔斷電器模擬，且腳離開舵等語（前審卷3第130、131頁）；編寫該教範之證人劉興任於本院證稱：其編寫真意是原則上訓練應在模擬機上實施，但考量年度鑑測時，會考量飛行員等級，於課堂內實施提示後可以在實體機操作，也就是操作前會先口述再實體機上引導，亦即鑑測時會考量如果是教官會執行實體機操作。原則上在模擬機實施，但有條件的情況下可以實體機操作模擬尾旋翼失效，且只能做尾旋翼失效前半部分（左舵失效），但用zero, zero方式右舵失效不行。右舵失效我最多到口述，考試是我考的，所有機型的檢定機師（主考官）是我，我不會考右舵卡死，我不會把自己置於這麼危險的情形。實機上操作飛機總要稍微偏移一下，才知道是尾旋翼失效並且控制他的方向，之後用口述。我是說把課目做完，不能增加危險性，只能做到可控的，依照動作模擬，例如做尾旋翼失效只能做到向右偏扭，接下去就不能再執行，只能口述。不會真的失效再改正。不過這部分限制並沒有具體書面依據。我也有聽說其他教官在帶飛時有做右舵卡死。尾旋翼失效以實機模擬操作不可能全部在1小時內做完，會依人員、機場環境、天氣看來不來得及做完，但前提我會把課目全部講完，知道會遇到什麼狀況。實機操作方式就是將方向盤微微偏移，讓飛行員有個感覺等語（本院卷第159、160、162、165至171頁）。證人即事故當天副駕駛彭信銘於本院證稱：AT-1023教範寫的很模糊，沒有明確的寫是哪些可以做。而至少在107年1月1日至事故發生前沒看過公文說不能以實機模擬尾旋翼失效。在事故前，不是在年度鑑測時，前大隊長兼隊

長及其他3位飛航教師，都曾在實體機上帶飛過左、右舵卡死的模擬尾旋翼失效。就我的認知，上述實機操作符合規定，因為教範上沒說不能做。這個科目到底能不能用實體機做，很模糊，但考試又要考，這真的很矛盾。左舵卡死的空速大概50-60哩，右舵卡死是就是zero, zero、做到滯空，而距離地面的安全裕量是做到跟旁邊的樹一樣高等語（本院卷第172至174、178頁）。至於被告航勤組組長即訴訟代理人林立威則陳稱：教範上所寫的淺平進場，就是飛機準備要進場的速度，像我們開車要煞車會放慢速度，速度就是指示空速大於60節，不得小於40節，否則無法重飛，原告使用zero, zero進場的方式，就是使用右舵失效，右航失效要求的標準是零空速、零高度，但這是有條件的。所以的確做的很好是可以在zero, zero下完成落地，但卻沒有等語（本院卷第232頁）。被告副總隊長即訴訟代理人林國強陳稱：鑑測時的實機操作是先口試，詢問備考人是否瞭解操作程序，完成後，考官認為操作可以，做下一步的任務提示，提示完會說相關操作的安全高度，之後再做實體機考核，實體機操作是在空中等語（本院卷第326頁）。

(2)從前揭證詞可知，原告事故當時是在執行右舵失效緊急程序，此與運安會調查報告認定相符（前審卷1第184頁），被告110年4月26日懲處會議亦依此對原告行為進行評價，認為「原告忽視天氣狀況，更未評估可能風險，毫無飛行安全警覺」，並無原告主張被告誤認當時在執行左舵失效的情況，原告此部分主張應無可採。其次，被告飛行員訓練手冊模擬緊急程序課目裡包含尾旋翼失效（本院卷第89頁）、附表一附註三「模擬緊急操作」（本院卷第92頁），依證人劉興任到庭證稱：模擬緊急操作指的是以實機邊模擬邊口述，尾旋翼失效課目要依照AT-1023教範操作（即如其上述左舵失效可以模擬，右舵失效則用口述）等語（本院卷第167、168頁）。佐以證人彭信銘之證述可知，被告訓練實務上存在有用實機模擬尾旋翼失效之情形，個別訓練方式也有不同，證

人陳振宏是平時口頭背誦，鑑測時以實機在跑道上模擬；被告副總隊長即訴訟代理人林國強則稱鑑測實機會在空中操作；證人劉興任平時訓練允許實機在空中模擬左舵失效，右舵失效只用口述；有的教官則是連右舵失效也會用實機在空中模擬。故上開教範雖要求：「本科目訓練應於模擬機實施，鑑測時除考量人員等級外並於課堂內完成提示方可於實體機上操作。」但具體落實層面，上級長官對於要如何訓練方能維持飛行員之素質，有專業評估判斷之空間，仍要視個別訓練時，上級長官之指示而定，尤其鑑測時既然有可能用實機在空中進行操作，則平時是否要以實機模擬，方能符合鑑測需求，自也屬於上級長官判斷評估維持飛行員素質之權責範圍。被告是空中勤務總隊，負責救災、救難、救護、運輸及觀測偵巡等重大任務，如依上開教範要求只能在模擬機實施，當時也只能在馬來西亞進行模擬機訓練（前審卷1第139頁），原告雖於108年6月23日至29日赴馬來西亞原廠模擬機訓練中心接受模擬機訓練，其中亦含有尾旋翼失效之訓練課目（前審卷1第187頁），但考量原告發生前開事故的時間，從馬來西亞返國已9個多月，是否要以實機訓練、重新溫習尾旋翼失效課目，應尊重原告上級長官的專業評估判斷，如前所述，原告依隊長即證人劉興任指示「在時間允許的情況下把課目做完（包括「尾旋翼失效」在內）」，原告固然未能完全遵守上開指示，在時間已經受到壓縮的情況下，在執行過程有前述諸多違失，但訓練是要確保飛行員的素質，被告內部既然存在不合於上開教範之訓練實務，原告縱有與上開教範不符、以實機模擬尾旋翼失效之行為，但實務訓練上既然有用實機模擬尾旋翼失效的需求，也是年度鑑測的項目，相較於口頭背誦、停在跑道上模擬，實機模擬尾旋翼失效對於提升飛行員的素質、應變緊急狀況也有幫助，被告上開教範卻要求只能在模擬機實施，又沒有切實執行的管理措施，導致訓練實務上各行其是，沒有一致的作法，也減弱飛行員遵守上開教範的認識，被告督導飛行員訓練模擬

尾旋翼失效課目方面，管理上顯有缺失，在評價原告違失行為時，應將被告之管理缺失一併納入考量，不能一味卸責給訓練出事的原告。佐以運安會調查報告之改善建議中，亦建議被告加強飛航組員對尾旋翼失效之特性瞭解、檢視相關訓練程序之完整性，並遵守相關操作程序及規定。律定執行訓練課目之詳細提示程序，以利飛航組員遵循。檢視飛航組員訓練及考核機制（含模擬機訓練）之完整性，訂定明確之緊急程序訓練週期，以落實訓練之成效。考量及規劃於疫情嚴峻期間，機組人員無法至馬來西亞進行模擬機訓練之替代方案。落實以實務為導向之座艙資源管理（CRM）訓練，以持續精進CRM之訓練。檢視安全管理之風險評估作為及查核機制之完整性，以促進飛航安全等情（前審卷1第191頁），益徵被告在督導飛行員訓練模擬尾旋翼失效課目方面，管理上顯有缺失。至於被告107年3月14日空勤航字第1072000110號函（下稱107年3月14日函，前審卷2第251、252頁）僅是就「『模擬單引擎失效』課目，僅實施程序模擬，不得收回或關斷手油門及使用『TRAINING MODE』功能；相關課目請各勤務隊運用模擬機實施訓練。……各型機執行各項任務或訓練，請確按『程序、步驟、要領』實施，並落實座艙資源管理（CRM），以杜絕類案再生。」作成函示；被告108年8月21日函（本院卷第97頁），更是表明「有關常年訓練緊急科目操作規定，尚待研議」，重申「飛行員操作緊急課目時，飛航教師手腳應保持操縱系上……；另操作模擬緊急落地課目時，飛航教師應設定距離地面之安全裕量，避免飛機過度接近地面，肇生飛機受損情事發生及107年3月14日函文內容。」經核並未明確禁止以實機操作模擬尾旋翼失效課目，反而證明了「常年訓練緊急科目操作規定，尚待研議」，證人彭信銘所述教範與實際運作不一致之情形，信而有徵。自不能以一紙公文泛泛要求按「程序、步驟、要領」實施即可卸免被告對於模擬尾旋翼失效訓練應切實管理的責任。

(六)綜上，原告肇生本件重大事故，系爭直升機肇事時之殘值約409萬1,667元，估計修復費用約3億2,400萬元，使被告可派遣機數減少，影響救災資源（本院卷第269、270頁）。原處分認定原告有「任務提示內容未提及返場時預計執行尾旋翼失效之緊急程序訓練，亦未提及討論與訓練課目執行有關之細節及程序」、「原告帶飛操作緊急課目應為之任務及操作要領程序未確實踐行」、「共勤人員不得登機同乘執行尾旋翼失效訓練」、「操作緊急課目未將雙腳置於方向操控舵板上」及「其他有關尾旋翼操作在風來自左方，仍將空速低於40節及未設定距地面之安全裕量等而著陸至飛機翻覆」等違失行為部分，並無違誤。AT-1023教範雖要求平時以模擬機訓練，惟被告訓練實務上存在以實機操作模擬尾旋翼失效之情形，減弱飛行員遵守教範之認識，自無法僅以原告用實機操作模擬尾旋翼失效就認定違失情節嚴重；且原告之所以操作模擬尾旋翼失效訓練，是基於上級長官所發命令，雖然原告未能完全遵守上開指示，在時間已經受到壓縮的情況下，仍然進行操作，但原處分未完整考量此部分事實，也沒有將被告督導飛行員訓練模擬尾旋翼失效課目方面，管理上顯有缺失一併納入考量，自無從作成合法之判斷。被告考績會作成決議之基礎事實已變動，原告違失情節應較原處分所認定者為輕。則被告110年4月26日110年度第4次考績會決議就照提報內容通過，核予原告一次記二大過免職之處分之決議，顯有出於錯誤之事實認定，被告就原告「怠忽職責」之各項違失行為是否均屬「有確實之證明」為正確之評量，存有疑義，被告仍依該決議而為原處分，即有瑕疵，應予撤銷，復審決定未予糾正，亦有未合。原告提起撤銷訴訟，為有理由，應予准許。本院自應將復審決定及原處分均予撤銷，由被告另為適法之處分，以維法制。

六、綜上所述，被告作成之原處分有前述判斷係出於錯誤事實認定之情形，難謂適法，復審決定未予糾正，顯有未合，原告訴請撤銷，為有理由，應予准許。又本件乃有關公務員之懲

處決定，基於權力分立原則，本院無從逕為判斷，應由被告查明後另為適法之處分，尤其應注意比例原則。至於兩造其餘攻擊防禦方法及所提訴訟資料，經本院斟酌後認與判決結果不生影響，爰不一一論述。

七、結論：原告之訴有理由。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　5　　月　　7　　日

審判長法官　林　彥　君

法官　邱　美　英

法官　黃　奕　超

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院高等行政訴訟庭提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附繕本）。

三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，逕以裁定駁回。

四、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書（行政訴訟法第49條之1第1項第3款）。但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人（同條第3項、第4項）。

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所需要件
(一)符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1.上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備法官、檢察官、律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2.稅務行政事件，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備會計師資格者。 3.專利行政事件，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備專利師資格或依法得為

	專利代理人者。
(二)非律師具有右列情形之一，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	1.上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。 2.稅務行政事件，具備會計師資格者。 3.專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4.上訴人為公法人、中央或地方機關、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。
是否符合(一)、(二)之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出(二)所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　　華　　民　　國　　115　　年　　5　　月　　7　　日

書記官　李　佳　芮