

100 年 11 月 8 日

桃園機場管制區及航空器遭手無寸鐵婦人闖入事件 —監委程仁宏、洪昭男、楊美鈴 提案糾正交通部及內政部警政署

監察院交通、內政委員會聯席會議通過監察委員程仁宏、洪昭男、楊美鈴調查：1 名婦女於 100 年 7 月 7 日穿越桃園機場管制區，駕駛扶梯車闖入滑行道，並進入位於停機坪之華航機艙休息，主管機關對機場安全管制是否確實查核？把關措施是否完善？有無人為疏失之調查報告，及對交通部、內政部警政署涉有疏失之糾正案。

案經交通部暨所屬民航局、內政部警政署航空警察局、桃園國際機場股份有限公司等函復說明，並經履勘及約詢上開機關主管人員，發現以下兩大違失：

一、桃園機場保安執行單位怠忽安全維護，漠視圍籬（牆）、地勤車輛、空橋門禁及航機保護等重要環節漏洞百出，不堪手無寸鐵婦人擅闖。警政署未監督航警局落實機場保安管理職責；交通部暨民航局未善盡航空保安督核檢測，均有怠失。

本次事件乃機場保安執行單位未落實保安措施所致，具體違失如下：

(一)機場界圍圍籬（牆）之阻絕及防護效能不足：

李姓婦女係由航空科學館對面斜坡攀爬樹幹，徒手翻越界圍鐵網圍籬後，循圍籬與空心磚牆間隙潛入管制區，足徵界圍圍籬（牆）無法有效阻卻非經授權者擅入。另查，民航局早於 100 年 3 月底執行桃園機場年度保安查核時，即已明確指出「部分圍籬被植物攀附，無法目視是否完整，易形成非經授權人員進入機場管制區之藏身處」等界圍缺失，桃園機場公司卻延宕 3 個多月遲不改善，迨本次事件發生後，始於 10 天內倉促完成圍籬周邊樹木修剪。

桃園機場公司未依規定，提供並維護界圍圍籬（牆）有效阻絕及防護功能，確有怠失；航警局未依法落實查核、檢查及測試機場界圍保安措施與安全維護作業，亦難辭其咎。

(二)機坪未執行任務車輛之安全管控鬆散：

李女供稱從缺口進入機坪後，看見扶梯車沒鎖且在駕駛座上方遮陽板找到鑰匙，就直接啟動開往 D5 機坪等語，足徵機場地勤業者並未落實管控機坪作業車輛，恣留鑰匙於車內且車門未上鎖。另查，民航局及航警局早於 98 年度查核時，即發現機坪未執行任務車輛鑰匙放置車內且車門未鎖之情形，遂修正桃園機場保安計畫，增列「並防止未經授權人員使用」等字句，然卻未本於職責加強後續查核、檢查及測試頻率，致失督飭改正、防範未然機先，誠有可議。

(三)空橋工作梯無防制由機坪潛入之門禁裝置：

李女係由銜接華航客機空橋外側之工作梯直接登入機艙，桃園機場公司坦承，空橋為該公司所提供之服務設備，門禁管制亦由其負責；事發當時空橋活動端之電子管制門鎖僅設於內側，外側（機坪側）則無門鎖管制，顯有未當。桃園機場公司怠忽機場保安職責，疏未查知空橋外側工作梯門禁管制缺失，致生危害航空保安事件；民航局及航警局歷來派員查核、檢查、測試或評估桃園機場航空保安措施及相關業務時，未能及早發現並責飭改正，亦有疏失。

(四)無人作業之航空器未落實關閉艙門之規範要求：

是日華航由曼谷飛返臺北班機，21 時 41 分降落桃園機場後，拖往 D5 機坪銜接空橋並進行清潔維護作業，翌（7）日凌晨，桃勤及華夏公司人員完成工作後陸續離開，華航機務人員於 2 時 23 分完成作業最後離開時，卻未依程序通報 MOC（維修管制中心）關閉機門，致李女隨後於 3 時 31 分得由空橋輕易潛入機艙，該公司顯未督促所屬落實「航空器未執行飛航任務且無人於其內部作業時，應關閉艙門」等規範要求；民航局未善盡查核、檢查、測試或評估民用航空運輸業航空保安措施之能事，亦難辭其咎。

二、桃園機場既有輔助保安控制措施，尚存 CCTV 保安監控效能不足、航警局巡邏勤務安排不當、跑道及滑行道之保安權責推諉不清、未曾實施擅闖界圍保安演習等諸多闕漏盲點，掣肘機場航空保安機制完善運作，確有失當。

本次事件除凸顯桃園機場除前揭設施維護及安全管控等顯要缺失外，其他輔助保安控制措施亦存在諸多闕漏盲點，茲列述如下：

(一)機場管制區內既設 CCTV 之保安監控效能明顯不足：

桃園機場管制區內徒有 CCTV(閉路電視)攝影機達 1,677 支，然卻偏設於航廈室內及周邊停機坪或車道、崗哨等處，對於界圍邊陲或空置區域等保安脆弱點，反而未裝設任何偵測或監控設備；且事發當時，D10~D5 停機坪間 CCTV 長達 3 分鐘清晰且連續出現李女駕駛扶梯車通過之影像，桃園機場公司值勤人員卻未即時發現並通報攔阻，監控系統形同虛設，保安防闖效能明顯不足。

(二)航警局巡邏勤務安排不當，警力真空已成機場保安漏洞：

李女所經路線之巡邏勤務，係由航警局保安警察隊第 3、6 分隊執行車巡任務。經調閱事發當時，該兩分隊巡邏、督察勤務及實際簽到狀況發現，車巡靠近李女擅闖路線之時間，都集中在 2 時 50 分以前，2 時 50 分至 4 時 30 分間，該區域則未再有任何巡邏或督察勤務，警力真空達 1 小時 40 分，適供非法闖入者可乘之機。

(三)跑道及滑行道之保安權責推諉不清，恐將成為機場安全管制之盲點死角：

調閱機場塔臺 ASDE（場面偵搜雷達）影像紀錄，是日 3 時 25 分 45 秒，商務中心停機坪首次出現李女駕駛扶梯車之回波訊號，接著 NP 滑行道上斷續出現拖曳訊號，3 時 29 分 35 秒訊號於 D5 機坪附近消失。經詢據航警局表示，跑道及滑行道非該局巡邏區段，係由桃園機場公司航務處及塔臺負責監控、管制；而桃園機場公司則稱，機場進入跑道或滑行道之車輛係由塔臺管制，當塔臺人員發現異常狀況通知該公司航務處後，即趕往現場處理等語。

然交通部卻辯稱：依據業務分工，管制區之人車進出管理為航警局業務，機坪等空側管制區之管理則屬桃園機場公司航務處業務。飛航管制工作主要在提供航空器安全隔離，塔臺負責管理之對象為已知且具有無線電聯繫之航空器、車輛或人員，事發當時已無航空器於跑道或滑行道活動，航管人員無目視搜尋或藉場面監控系統輔助確認滑行道動態之必要，故未發覺李女所駕車輛等語。顯見桃園機場攸關飛航安全之跑道及滑行道相關保安權責推諉不清，塔臺、桃園機場公司及航警局各行其是，恐將成為機場安全管制之盲點死角。

（四）未曾針對擅闖界圍、機坪或跑道、滑行道等異常狀況，實施保安演習：

航警局除每年於桃園、臺北及高雄國際航空站定期實施平安演習（反劫機演練）外，每月亦於各航空站模擬航空器恐嚇電話、航空器遭受劫持或破壞等緊急事件，實施應變演練。

然查，桃園機場現行保安計畫並未將機場界圍、機坪或跑道、滑行道等納為保安演習之作業項目，故歷來未曾實施相關保安演習。

小糾正

桃園機場公司董事長現由交通部政務次長兼任，對於機場航空保安機制運作，不僅未能發揮權責整合之預期效果，反因行政監督不力迭遭「裁判兼球員」訾議，交通部允應正視妥處

交通部為推動國際機場園區之開發、營運及管理，依「國際機場園區發展條例」訂頒「國營國際機場園區股份有限公司設置條例」，於99年11月1日施行日成立桃園機場公司，係政府獨資經營，設董事會置董事14人及監察人3人，經第一次董事會選舉結果，由交通部葉政務次長匡時兼任董事長。

依據民用航空法、民用航空保安管理辦法、國際機場園區發展條例、國家民用航空保安計畫及桃園機場保安計畫等規定，交通部所屬民航局負有督導航警局稽核桃園機場公司落實安全維護作業之責；詎交通部卻指派政務次長兼任桃園機場公司董事長，不啻「裁判兼球員」，無謂紊亂行政監督體制。縱詢據葉政務次長指稱：桃園機場公司成立後，從行政機關轉換為國營事業，有很多介面要處理，由我以次長身分兼任董事長，介面整合比較有效等語；然由本次事件揭露桃園機場保安機制運作諸多缺失以觀，「次長兼任董事長」不僅未能發揮權責整合之預期效果，反因行政監督不力迭遭訾

議，交通部允應正視妥處。

總結

監委程仁宏、洪昭男、楊美鈴指出，本次桃園機場發生手無寸鐵婦人輕易突破界圍、潛入管制區及航空器之荒誕事件，除凸顯機場相關保安執行單位怠忽安全維護工作，漠視界圍圍籬（牆）、地勤車輛、空橋門禁及航機保護等重要環節漏洞百出之直接肇因外，機場既有輔助保安控制措施，如：CCTV、巡邏勤務、權責分工及保安演習等潛藏闕漏盲點，亦為掣肘整體保安機制完善運作之間接肇因。內政部警政署未監督航警局落實機場航空保安管理機關職責，確有怠失；交通部（民航局）未善盡航空保安主管機關督核檢測之能事，亦難辭其咎。爰提案糾正交通部及內政部警政署，並要求二個月內確實改善處置見復。

