

飛航事故調查法

※最近修正時點：

1. 中華民國 103 年 6 月 18 日總統華總一義字第 10300092691 號令修正公布第 2、3、6、10、12、14、16、17、19、20、22、25 條條文；並增訂第 5-1、28-1 條條文。

※本表以 103 年 6 月 18 日所修正公布條文為主，另加附修正總說明（草案說明）、立法理由（修正說明）以作參考（參見「立法院第 8 屆第 3 會期第 14 次會議議案關係文書」之內容），實際條文內容以正式公布之條文內容為準。

飛航事故調查法修正條文對照表

現行條文	修正前條文
<p>第二條 本法用詞，定義如下：</p> <p>一、飛航事故：指依民用航空法第二條所定之航空器失事或航空器重大意外事件。</p> <p>二、調查報告：指由主任調查官彙整各專業分組參照國際民航組織格式撰寫，內容包括事實資料、分析、結論及飛安改善建議四項，並依本法審議通過之報告。</p> <p>三、飛航事故調查：指對飛航事故之認定、事實資料之蒐集、彙整、分析、原因之鑑定、改善建議提出及調查報告撰寫之作業過程。</p> <p>四、民用航空器：指為執行民用航空運輸業務、普通航空業務、飛行訓練及自用航空器飛航活動，而於民航主管機關完成登記及適航檢定之航空器。</p> <p>五、公務航空器：指為執行公務，由政府機關所有或使用之航空器。但不包括由國防部主管之軍用航空器。</p> <p>六、飛航資料記錄器：指飛航記錄器中記錄航空器系統、性能及環境參數之裝置。</p> <p>七、座艙語音記錄器：指飛航記錄器中記錄駕駛艙內語音之裝置。</p>	<p>第二條 本法用詞，定義如下：</p> <p>一、飛航事故：指自任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有人員離開該航空器時止，於航空器運作中所發生之事故，而有下列情況之一者： (一)造成人員死亡或傷害。 (二)使航空器遭受實質損害或失蹤。 (三)有造成人員死亡、傷害或航空器實質損害之虞者。</p> <p>二、調查報告：指由主任調查官彙整各專業分組參照國際民航組織格式撰寫，內容包括事實資料、分析、結論及飛安改善建議四項，並依本法審議通過之報告。</p> <p>三、飛航事故調查：指對飛航事故之認定、事實資料之蒐集、彙整、分析、原因之鑑定、改善建議提出及調查報告撰寫之作業過程。</p> <p>四、民用航空器：指為執行民用航空運輸業務及普通航空業務，而於民航主管機關完成登記及適航檢定之航空器。</p> <p>五、公務航空器：指為執行公務，由政府機關所有或使用之航空器。但不包括由國防部主管之軍用航空器。</p> <p>六、超輕型載具：指具動力可載人，且其淨重不逾二百八十公斤、燃油載重不逾二十八公升、最大起飛重量之起飛速度每小時不逾六十五公里、關動力失速速度每小時不逾六十四公里之航空器。</p> <p>七、飛航資料記錄器：指飛航記錄器中記錄航空器系統、性能及環境參數之裝置。</p> <p>八、座艙語音記錄器：指飛航記錄器中記錄駕駛艙內語音之裝置。</p>
立法理由	<p>一、第一款至第三款及第五款未修正。</p> <p>二、為配合民用航空法第二條第二十三款及第七條之一規定，爰於第四款民用航空器之定義中增列自用航空器飛航活動。</p> <p>三、民用航空法第二條第二十款就超輕型載具已有定義，爰刪除現行條文第六款超輕型載具之定義。</p> <p>四、現行條文第七款及第八款酌作文字修正，並配合調整款次。</p>
<p>第三條 為公正調查飛航事故，改善飛航安全，<u>飛航安全調查委員會</u>（以下簡稱飛安會）依法獨立行使 <u>飛航事故調查</u> 職權。</p>	<p>第三條 為公正調查飛航事故，改善飛航安全，<u>政府應設飛航安全調查委員會</u>（以下簡稱飛安會），依法獨立行使職權。</p>
立法理由	配合中央行政機關組織基準法第五條第三項規定，除該法及各機關組織法規外，不得以作用法或其他法規規定機關之組織，酌作文字修正。

<p>第五條之一 飛安會應建置飛安自願報告系統，其建置不以處分或追究責任為目的，且應對資料來源提供保護。</p>	
<p>立法理由</p>	<p>一、本條新增。 二、參考國際民航公約第十三號附約第八章「事故預防措施」，建議各國應建立自願性報告系統，以便蒐集強制性報告系統可能蒐集不到之資料，且自願性報告系統須不具懲罰性，並應對資料來源提供保護，附約中並鼓勵各國調整法律、規章及政策，以利自願報告系統發掘危害飛航安全之潛在因子，爰予增訂。 三、為確實達到保護資料來源之目的，飛安自願報告系統相關承辦人員如有洩漏資料來源情事，應依公務人員服務法、公務人員懲戒法及個人資料保護法等相關規定處分之，併予敘明。</p>
<p>第六條 飛安會應負責下列飛航事故之調查： 一、發生於境內之任何國籍航空器之飛航事故。 二、發生於公海、不屬於任一國家之領域，或發生地不確定之本國籍航空器或由本國航空器使用人使用之航空器之飛航事故。 三、發生於境外之本國籍航空器、由本國航空器使用人使用、本國設計或製造之航空器之飛航事故，而事故發生地、外國籍航空器或外國航空器使用人使用之航空器之調查機關不調查或委託飛安會調查。 前項第一款發生於境內之其他國籍航空器之飛航事故，飛安會得考量調查之便利性及實際性，且確有必要時，於取得該國事故調查機關同意後，委託其調查。 本國籍航空器、本國航空器使用人使用之航空器或本國設計或製造之航空器飛航事故發生於境外，飛安會於接獲通報後，應立即聯絡發生地調查機關要求參加調查，並於接獲邀請後派員前往參加調查作業。</p>	<p>第六條 任何國籍之航空器於境內發生飛航事故，應由飛安會負責調查。本國籍航空器或由本國籍航空公司使用之航空器飛航事故發生於公海或不屬於任一國家之領域者，亦同。本國籍航空器、本國航空公司使用之航空器或本國設計或製造之航空器飛航事故發生於境外者，飛安會於接獲通報後應立即聯絡發生地調查機關要求參加調查，並於接獲邀請後派員前往參加調查作業。</p>
<p>立法理由</p>	<p>一、為使現行條文第一項規定意涵更為明確，將原規定分列三款，各款說明如下： (一)現行條文第一項前段移列第一款。 (二)現行條文第一項後段規定，飛安會負責調查本國籍航空器或由本國航空公司使用之航空器飛航事故發生於公海或不屬於任一國家之領域者。惟時有飛航事故確切發生地點難以判斷，致造成調查權歸屬疑義之問題。參照國際民航公約第十三號附約第五章五點三節，飛航事故發生地無法確定者應由航空器登記國或航空器使用人國籍國調查機關進行調查，於第二款增列發生地不確定之飛航事故，由飛安會調查。 (三)本國籍航空器或本國航空器使用人使用之航空器飛航事故發生於境外，本應由事故發生地之調查機關調查，飛安會於接獲邀請後，派員前往參加調查作業，惟時有事故發生地之調查機關無調查意願或無調查能量之情形發生。參照國際民航公約第十三號附約第五章五點二節，飛航事故發生後，如事故發生地之調查機關無調查意願，得由航空器登記國或航空器使用人國籍國之調查機關進行調查；另事故發生地之調查機關為便利調查作業，得參照國際民航公約第十三號附約第五章五點一節，將該事故之調查作業委託予航空器登記國或航空器使用人國籍國之事故調查機關。為使調查作業得以順利進行，爰參照國際規範，增訂第三款規定飛安會應負責調查事故發生地之調查機關不調查或委託飛安會調查之飛航事故。 二、其他國籍航空器之飛航事故發生於境內，本應由飛安會調查，惟為便利調查作業，參照國際民航公約第十三號附約第五章五點一節，增訂第二項規定，經飛安會與該國之事故調查機關協調，取得其同意後，得將事故之調查作業委託其調查。 三、現行條文第二項，項次遞移為第三項，並酌作文字修正。</p>
<p>第十條 第六條第一項之飛航事故發生後，飛安會應儘速通知航空器登記國、航空器使用人國籍國、航空器設計國及航空器製造國之飛航事故調查機關，並得視實際情況儘速通知罹難乘客國籍國之飛航事故調查機關。</p>	<p>第十條 第六條第一項之飛航事故發生後，飛安會應儘速通知航空器登記國、航空公司國籍國、航空器設計國及航空器製造國之飛航事故調查機關，並得視實際情況儘速通知罹難乘客國籍國之飛航事故調查機關。</p>
<p>立法理由</p>	<p>本條酌作文字修正。</p>

<p>第十二條</p> <p>第六條第一項之飛航事故發生後，交通部民用航空局（以下簡稱民航局）、航空器所有人、使用人及有關機關應儘速派員趕赴現場，並協助專案調查小組指定之調查作業。飛航事故或疑似飛航事故發生後，航空器使用人應於飛航中止時立即關閉座艙語音紀錄器電源，以確保座艙語音紀錄器內事故資料之完整，不得使資料毀損，或因繼續錄音而覆蓋滅失。飛安會處置前，不得再開啟。飛航事故發生後，各級相關機關除依災害防救法先行處理外，並應封鎖現場，及告知飛安會其於現場採取之措施。</p>	<p>第十二條</p> <p>第六條第一項之飛航事故發生後，<u>民航局</u>、航空器所有人、使用人及有關機關應儘速派員趕赴現場，並協助專案調查小組指定之調查作業。飛航事故發生後，航空器使用人於該航空器降落後應採取必要措施，以確保座艙語音紀錄器內資料之完整。飛航事故發生後，各級相關機關除依災害防救法先行處理外，並應封鎖現場，及告知飛安會其於現場採取之措施。</p>
<p>立法理由</p>	<p>一、第一項酌作文字修正。</p> <p>二、座艙語音紀錄器內所記載之資料，為飛航事故調查重要證據之一；惟座艙語音紀錄器記錄時間有限（三十分鐘或一百二十分鐘），事故後必須及時關閉該紀錄器電源，方能保存有限時間內所記錄之資料。而現行條文第二項規定「應採取必要措施」意義不甚明確，致甚多事故發生後，航空器使用人未立即關閉座艙語音紀錄器電源，使座艙語音紀錄器內資料（如駕駛員間之討論內容、決心下達、應變處置及儀表聲響等）未能完整保存，甚或完全流失，嚴重影響後續之調查作業。故為確實保存座艙語音紀錄器資料之完整，爰修正第二項，明確規定航空器使用人於飛航事故或疑似飛航事故發生後，應於飛航中止時，立即關閉座艙語音紀錄器電源，以確保座艙語音紀錄器內事故資料之完整，不得使資料毀損，或因繼續錄音而覆蓋滅失，且於飛安會處置該紀錄器前，不得再開啟電源。</p> <p>三、第三項未修正。</p>
<p>第十四條</p> <p>飛安會為飛航事故調查之必要，得優先保管及處理航空器、殘骸、飛航資料紀錄器、座艙語音紀錄器及該飛航事故有關之其他資料及物品。</p>	<p>第十四條</p> <p>飛安會為飛航事故調查之必要，得優先保管及處理航空器、殘骸、飛航資料紀錄器、座艙語音紀錄器及該飛航事故有關之其他資料及物品。</p>
<p>立法理由</p>	<p>本條酌作文字修正。</p>
<p>第十六條</p> <p>飛航事故發生於水上時，飛安會審度調查之必要性及打撈之可能性，對於第十四條所定之航空器、殘骸、飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器，應立即進行定位、打撈及運送等相關作業。</p> <p>飛航事故發生於陸上時，飛安會審度調查之必要性，對於第十四條所定之航空器、殘骸、飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器，應立即進行搜尋、現場量測及運送等相關作業。前二項之水上及陸上作業，飛安會得要求有關機關、航空器所有人或使用人提供協助，有關機關、航空器所有人或使用人，無正當理由，不得規避、妨礙或拒絕。</p>	<p>第十六條</p> <p>飛航事故發生於水上時，飛安會審度調查之必要性及打撈之可能性，對於第十四條所定之航空器、殘骸、飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器，應立即進行定位、打撈及運送等相關作業。</p> <p>飛航事故發生於陸上時，飛安會審度調查之必要性，對於第十四條所定之航空器、殘骸、飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器，應立即進行搜尋、現場量測及運送等相關作業。前二項之水上及陸上作業，飛安會得要求有關機關、航空器所有人或使用人提供協助，有關機關、航空器所有人或使用人，無正當理由，不得規避、妨礙或拒絕。</p>
<p>立法理由</p>	<p>本條第一項及第二項酌作文字修正，第三項未修正。</p>
<p>第十七條</p> <p>第六條第一項之飛航事故發生後，<u>飛安會專案調查小組基於調查之目的且於必要時得要求航空器所有人、使用人、民航局及其他有關機關（構），於限期內提供下列調查資料：</u></p> <p>一、航空器裝載情形及簽派資料。</p> <p>二、航空人員各種訓練與經歷紀錄、證照及其他有助於研判之資料。</p> <p>三、航空器適航與維護有關資料及紀錄。</p> <p>四、氣象及航管紀錄。</p> <p><u>五、組員及乘客於該事故之醫療紀錄。</u></p> <p>六、機場及助航設備資料。</p> <p>七、搜尋、救護、消防作業資料。</p> <p>八、航空器飛航操作、適航及維修之查核資料。</p> <p>九、航空器飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器之相關資料。</p> <p>十、其他有關該飛航事故之資料。</p>	<p>第十七條</p> <p>第六條第一項之飛航事故發生後，<u>航空器所有人、使用人、民航局及其他有關機關，應配合飛安會專案調查小組之要求，於限期內提供下列調查資料：</u></p> <p>一、航空器之裝載情形及簽派資料。</p> <p>二、航空人員之各種訓練與經歷紀錄、證照及其他有助於研判之資料。</p> <p>三、航空器適航與維護之有關資料及紀錄。</p> <p>四、氣象及航管紀錄。</p> <p>五、機場及助航設備資料。</p> <p>六、搜尋、救護、消防作業之資料。</p> <p>七、航空器飛航操作、適航及維修之查核資料。</p> <p>八、航空器之飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器之相關資料。</p> <p>九、其他有關該飛航事故之資料。</p>

立法理由	序文增列其他有關機構亦應配合飛安會專案調查小組要求提供調查資料；又為深入飛航事故生還因素面向之調查，增訂第五款，現行條文第五款至第九款款次配合調整。
第十九條 飛安會專案調查小組得委託檢察機關，或國內外獨立專業機關（構）、法人團體，就組員及乘客之死因，及酒精、藥物或毒物之使用狀況，進行解剖、檢驗、檢測及其他相關資料蒐集工作。但其他法律另有規定者，不在此限。	第十九條 飛安會專案調查小組得委託檢察機關，或國內外獨立專業機關（構）、法人團體，就 <u>飛航</u> 組員及乘客之死因，及酒精、藥物或毒物之使用狀況，進行解剖、檢驗、檢測及其他相關之資料蒐集工作。但其他法律另有規定者，不在此限。
立法理由	按飛航組員僅限航空器駕駛員，未包含客艙組員，為調查之完整性，爰將「飛航組員」修正為「組員」，以涵蓋所有飛機搭載乘員。並酌作文字修正。
第二十條 第六條第一項之飛航事故發生後，飛安會專案調查小組得詢問航空器登記國、 <u>航空器使用人</u> 國籍國、航空器設計國、製造國及罹難乘客國籍國之調查機關參與調查之意願，並於其派出之代表承諾保密及遵守主任調查官之指揮下，允許其從事部分調查作業。	第二十條 第六條第一項之飛航事故發生後，飛安會專案調查小組得詢問航空器登記國、 <u>航空公司</u> 國籍國、航空器設計國、製造國及罹難乘客國籍國之調查機關參與調查之意願，並於其派出之代表承諾保密及遵守主任調查官之指揮下，允許其從事部分調查作業。
立法理由	本條酌作文字修正。
第二十二條 飛安會不得將下列資料中，涉及個人隱私者，記載於對外發布之調查報告中。但為飛航事故調查分析之必要者，不在此限： 一、在調查過程中獲得之證詞及證物。 二、 <u>與航空器運作</u> 有關人員間之通訊紀錄。 三、 <u>與航空器運作</u> 有關人員之體檢紀錄。 四、 <u>組員及乘客於該事故之醫療紀錄</u> 。 五、 <u>座艙語音記錄器紀錄之抄件</u> 。 六、 <u>飛航管制通話紀錄之抄件</u> 。 座艙語音記錄器、飛航管制通話 及證詞之錄音，不得對外公布。	第二十二條 飛安會不得將下列資料中，涉及個人隱私者，記載於對外發布之調查報告中。但為飛航事故調查分析之必要者，不在此限： 一、在調查過程中獲得之證詞及證物。 二、 <u>操作飛航</u> 有關人員間之通訊紀錄。 三、有關人員之體檢紀錄 <u>或其他私人資料</u> 。 四、 <u>座艙語音記錄器紀錄之抄件</u> 。 座艙語音記錄器及證詞之錄音，不得對外公布。
立法理由	一、修正第一項第二款文字，使臻明確。 二、為使文義更臻明確，爰修正第一項第三款文字，原「有關人員」修正為「與航空器運作有關人員」。由於與航空運作有關人員之生理狀況與飛航安全息息相關，飛航事故發生後，檢視該次事故與航空器運作有關人員之過去體檢紀錄，將有助於釐清事故真相。另調查資料涉及個人隱私者本不得記載於對外發布之調查報告中，故刪除「或其他私人資料」。 三、配合第十七條第一項新增第五款，於第一項新增第四款規定「組員及乘客於該事故之醫療紀錄」，以保護個人隱私。 四、現行條文第一項第四款配合移列第五款，並酌作文字修正。 五、參照國際民航公約第十三號附約第五章五點一二節，除調查目的外，飛航管制通話紀錄之抄件為不可公開項目之一，為與國際制度接軌，並保護個人隱私，爰新增第一項第六款規定。 六、配合第一項新增第六款規定，於第二項增訂飛航管制通話錄音亦不得對外公布，並酌作文字修正。
第二十五條 飛航事故調查報告應由飛安會函送航空器登記國、 <u>航空器使用人</u> 國籍國、航空器設計國、航空器製造國、罹難乘客國籍國、國際民航組織、相關機關（構）、航空器使用人及所有人。	第二十五條 飛航事故調查報告應由飛安會函送航空器登記國、 <u>航空公司</u> 國籍國、航空器設計國、航空器製造國、罹難乘客國籍國、國際民航組織、相關機關、航空器使用人及所有人。
立法理由	本條酌作文字修正。
第二十八條之一 航空器使用人故意違反第十二條第二項規定，致損及座艙語音記錄器內事故資料之完整者，處新臺幣一百二十萬元以上六百萬元以下罰鍰。 航空器使用人因過失違反第十二條第二項規定，致損及座艙語音記錄器內事故資料之完整者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰。 前二項之航空器使用人，應負擔回復資料之相關費用。	

立法理由	<p>一、本條新增。</p> <p>二、依民用航空法第四十一條之二規定，交通部民用航空局（以下簡稱民航局）僅有「非屬航空器失事及重大意外事件」之調查權，不包含飛航事故（航空器失事及重大意外事件）。然基於管理及督導權責，航空器飛航作業管理規則第一百十一條第二項，有關飛航紀錄器之開啟及關閉之規定，仍包含航空器失事及重大意外事件。為使飛航事故調查能與民航管理有一明確分際，且在實際運作上達成獨立超然之效果，本法針對「座艙語音紀錄器關閉行為」另做明確規範及罰責，有其必要性。</p> <p>三、有關飛航事故之調查，本法現行條文就航空器使用人違反第十二條第二項規定，致損及座艙語音紀錄器內事故資料之完整者，或於飛安會處置該紀錄器前開啟電源，並無罰責，至民用航空法第一百十一條、第一百十二條雖定有相關罰責，但飛安會並非處罰機關，若移請民航局裁罰，將造成飛航事故之調查獨立性受到影響，爰增訂本條第一項及第二項規定，促使航空器使用人履行行政法上義務，以免損及座艙語音紀錄器內事故資料之完整，或於飛安會處置該紀錄器前開啟電源，造成調查工作難以有效執行。</p> <p>四、按中央法規標準法第十六條規定：「法規對其他法規所規定之同一事項而為特別之規定者，應優先適用之，其他法規修正後，仍應優先適用。」本法針對飛航事故或疑似飛航事故發生後，保存座艙語音紀錄器之事項，已另為特別之行政法上義務規範，並於本條第一項及第二項，分就故意或過失違反該義務，致損及座艙語音紀錄器內事故資料之完整者，定其罰責，是本條規定應優先適用而排除民用航空法第一百十二條第二項規定之適用。</p> <p>五、為促使航空器使用人履行第十二條第二項規定之義務，爰於第三項規定，如航空器使用人有損及座艙語音紀錄器內事故資料之完整者，飛安會為調查必要，須將該紀錄器送返原製造廠，或國外具回復資料能力之相關機關（構）回復資料時，航空器使用人應負擔回復資料之相關費用。</p>
------	---



宏典文化出版股份有限公司
Great Books Co. Ltd.