

檔 號：

保存年限：

行政院飛航安全委員會 函

地址：231新北市新店區北新路3段200號
11樓

承辦人：韓若明

電話：02-89127388分機200

傳真：02-89127399

受文者：社團法人中華民國民航飛行員協會

發文日期：中華民國100年12月8日

發文字號：飛安字第1000212007號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：檢送「飛航事故調查法部分條文修正草案」第1次研商會議
紀錄乙份，請 查照。

正本：中華航空股份有限公司、長榮航空股份有限公司、復興航空運輸股份有限公司、
遠東航空股份有限公司、華信航空股份有限公司、立榮航空股份有限公司、長榮
航太股份有限公司、中興航空股份有限公司、德安航空股份有限公司、凌天航空
股份有限公司、群鷹翔國土資源航空股份有限公司、大鵬航空股份有限公司、漢
翔航空工業股份有限公司、亞洲航空股份有限公司、華捷商務航空股份有限公司
、財團法人台灣飛行安全基金會、中華民國飛航管制員協會、社團法人中華民國
民航飛行員協會、台北市航空運輸商業同業公會

副本：

主任委員張有恆

飛航事故調查法部分條文修正草案第 1 次研商會議會議紀錄

時間：100 年 11 月 21 日（星期一）上午 9 時 30 分

事由：飛航事故調查法部分條文修正草案第 1 次研商會議

地點：大坪林聯合開發大樓 15 樓第 1 會議室

主席：王執行長興中

記錄：楊明浩

出席人員：如簽到單

列席人員：如簽到單

壹、主席致詞：

此次調查法修法的主要原因為：一、為因應政府組織再造，本會組織法已經立法院三讀通過，未來行政院飛航安全委員會將改組成為飛航安全調查委員會，一些相關條文須配合修正；二、因部分現行法規與實際運作需求有不符之處；三、參考去年國際民航組織第 13 號附約第 10 版增修部份，配合修正，以與國際接軌。本會曾於 99 年送立法院審議調查法修正草案，但未能如期審議通過。此次修正之條文包含前次修正內容，以及一些新增修正內容。請各位針對草案提供卓見，供本會參考。以下請承辦單位報告。

貳、承辦單位報告：此次調查法部分條文的修正草案共計修正 14 條。承辦單位將逐條宣讀修正內容，修正原因則請參閱說明欄。若各位對該條文有意見請發言，發言前請先告知服務單位及姓名，並請填寫發言單，會後交予本會工作人員。本會將彙整各位之意見，作為修正之參考依據。俟所有研商會議完成後，將送請行政院法規會審查。

參、 草案討論：

第二條

遠東航空：第 1 項第 2、3 款，邏輯上應對調。

第三條

無意見

第五條之一

長榮航空：自願報告系統係透過通報人之角度，其客觀性具爭議。飛安會之自願報告系統法制化後，與民航局現行之報告系統之差異性、處理過程與調查流程是否有關、相關資料之應用及適用之通報對象皆須釐清。如僅用於飛安資訊分享則較為簡單，但若需求證與處理，則可能涉及調查，在此飛安會居中扮演的角色是否適當，請飛安會予以說明。

中華航空：其處理細則是否可與業者充分溝通討論。

飛安基金會：本次討論已涉及施行細則，已脫離法之原則。此報告系統在未立法前已施行多年，且 ICAO 也有提及相關系統，若將此報告系統立法，應有其正面效益。關於施行細則可能需要多與業者協調。

長榮航空：飛航事故調查法第 3 條及第 5 條對於飛安會定義及職權已極為清楚。在此若加上第 5 條之一，將有偏離本法授權疑慮。

立榮航空：飛安會自願報告系統不以追究責任為目的，此法訂定是否表示提報者皆可免責。

遠東航空：飛安會立意甚佳，美國自願報告系統 ASRS 並非由 NTSB 執行而是由 FAA 委託 NASA 執行。本國自願報告系統應可參考美國之作法。

飛安會回應：

- 一、飛安會自願報告系統標準作業程序與各國自願報告系統類似。ICAO 要求各會員國成立自願報

告系統，與強制報告之精神不同。

二、國際上有一自願報告系統之組織（ICASS），飛安會為會員國之一。就各國飛安自願報告系統之設置，原則上來說，除非能有長期且穩定的經費支持，始能委由獨立公正組織，由專業人員執行自願報告系統之運作，如目前美國 ASRS，英國 CHIRP 等報告系統；而澳洲、加拿大、新加坡及法國等國家則與我國一樣，由飛航事故調查機關負責飛安自願報告系統的運作。飛安會自願報告系統已運作 12 年，運作方式如同美國之 ASRS，採自願報告性質；至於民航局之主動報告系統則規定對於特定列舉之違規項目，民航業者或民航從業人員若主動提報，於處分上將可獲取減免或免除。兩者方向有所差異。事實上，只要對提升飛航安全有幫助，任何人皆可透過民航局、航空業者或飛安會等單位的各種因應不同目的而設置之報告系統，反映其對飛安的考量。

三、飛安會自願報告系統主要是蒐集飛安資訊，收到報告後，會向相關單位聯繫求證後，回復報告人，並以每季印製飛安自願報告系統簡訊方式與各界分享所蒐集之飛安資訊。就法理上，本系統僅處理與飛安相關之議題，不會以調查權進行調查。本條文對各單位應無限制與負面影響，僅在規範飛安會人員對相關資訊之保護，以保護自願報告者身分的方式，避免報告者被追究責任。至於相關單位對報告者是否必須予以免責，本條則未予保障。

第六條

長榮航空：本條文不需修正，以保留貴會調查之彈性。

飛安會回應：ICAO 對於事故調查權之認定，其精神並非在

突顯國家主權，而是規範任何飛航事故都應有國家調查，找出飛航事故發生原因。過去本會只針對發生於領土內或公海之飛航事故，加以規範為飛安會之調查責任範圍。此次參考ICAO 第 13 號附約第 5 章，特別將本國籍航空器發生事故地點不確定者，或事故發生地國調查機關無意願調查或委託本會調查之飛航事故，修定為本會之責任。對於長榮航空提出可能缺乏彈性之意見，本會將納入考量。

第十條

漢翔航空：建議比照第 6 條，於本條文飛航事故發生後，修正為飛航事故於境內或管轄區域發生後。

飛安會回應：第 6 條如作修訂，後續條文應有所對應，本會將重新檢視。

第十二條

中華航空：條文中飛航事故定義不夠明確，若再加上疑似飛航事故則更加模糊，且認定需要時間，此時間差將可能使業者因無法保留座艙語音紀錄器資料，若據此予以量罰，似有不妥。若業者因遭遇小事件執行斷電，派飛期間若再度遭遇飛航事故，將無法獲得事故資料；且飛安會調查不以追究責任為目地，訂定罰則與飛安會之立意有所衝突。

長榮航空：本條款未涵蓋飛航事故發生之所有情境，尤其當飛航事故發生於外站，CVR 斷電處置將使航機派遣與航機運作發生問題。長榮建議採行原條款，以保留彈性。

飛行員協會：由於飛安會對飛航事故認定有模糊空間，飛行

員無法第一時間做判斷。美國 NTSB 將 Attachment C 做較多延申之解釋，相對也較為明確。至於外國航空公司飛行員，對於處理 CVR 也應採相同原則。

立榮航空：建議保留原條文。若要修改，建議將”疑似飛航事故發生後…”刪除，因其定義不清楚，且飛航事故定義已有造成失事或重大意外事件之虞者之項目。此外；”立即”之定義不夠明確，當飛航事故發生後，飛行員遭遇不同單位要求需立即處置多項作為。若要依此版本修定，建議加上相關配套措施。

飛安會回應：

- 一、本條修正第 2 項係因本會過去執行上遭遇模糊空間，經與法務部討論後，將現行條文依據法制要件修正。且過去在制定本法時，政務委員曾指示，一個法如無處罰條款，該法將無存在之必要。增訂第 28 條之 1 之罰則，並未違反本會調查精神，如業者故意損毀調查證據，將防礙飛航事故調查目的，本會係處罰此行為。
- 二、因飛航事故係由本會判定，因此在尚未判定前應屬疑似飛航事故；關於疑似飛航事故之定義，調查作業處理規則第 5 條已有列舉，本會將於修定該規則時再將第 5 條明確化。
- 三、若飛航事故發生於外站，業者於落地後應立即斷電，以避免 CVR 資料遺失。若是本會負責調查之事故，本會將評估以最適宜之方式取得 CVR 資料。至於本條文修訂後施行之彈性與“立即”相關措辭，本會將進行檢視。

第十四條

無意見

第十七條

長榮航空：建議文字修正，將醫療紀錄限制於受該事故影響之醫療紀錄。

飛安會回應：將檢視進行文字修正

第十九條

無意見

第二十條

飛安會：本會將與第 6 條進行檢視修正。

第二十二條

長榮航空：第 3 款擴充至所有醫療記錄，建議同第 17 條。

飛安會回應：第 17 條若修正與事故無關之紀錄本會將無權取得，因此本條文邏輯上應已涵蓋。

第二十五條

無意見

第二十八條之一

長榮航空：建議刪除

中華航空：建議刪除

華捷航空：建議刪除

遠東航空：處罰太重

本會回應：本會將與法務部及法規會討論。

臨時動議：

長榮航空：飛安會會議紀錄及與政府協商之過程是否會有紀

錄。

承辦單位：本次會議紀錄彙整後，將寄給參加單位。本次紀錄亦將與相關政府單位討論綜整後，陳送本委員會會議審議，通過後再送行政院法規會。

飛安基金會：航空業有涉外性質，因此不能違背其他國際法規，建議制定過程宜參考相關國外作法。此外，法規制定應採一般性原則，細節應於施行細則制訂。法不能無處罰條款，否則公權力將無法執行；至於罰鍰將可與業者溝通建立共識，定出合理範圍。

主席結論：

本會將綜整各位意見後，於委員會議提報。下次將與政府單位舉辦研商會議。本會希望能於明年中將草案送至行政院法規會審查。

散會：上午 11 時 34 分