

「民用航空器及公務航空器飛航事故調查作業處理規則」總說明

行政院飛航安全委員會（以下簡稱飛安會）對於航空器失事及重大意外事件從事調查之法源，原為民用航空法第 8 章（自第 84 條至第 88 條之 1）。飛安會另依據民用航空法第 84 條第 4 項訂定「航空器失事及重大意外事件調查處理規則」（以下簡稱原規則）。

民用航空法第 8 章自 89 年 4 月 5 日修正公布後，施行逾 4 年，在 93 年 6 月 2 日，為「飛航事故調查法」（以下簡稱本法）取代，本法遂成為飛安會從事調查工作之基本法源。

依據本法第 36 條規定，有關飛航事故之通報、認定、現場處理、訪談、調查及報告發布等事項之作業處理規則，由飛安會定之。飛安會爰自本法公布施行日起，積極進行「民用航空器及公務航空器飛航事故調查作業處理規則」（以下簡稱本規則）及「超輕型載具飛航事故調查作業處理規則」之研擬工作。

經過 6 個月之努力，包括召開三次公聽會，分別聽取民航業者、相關政府機關及學者專家對於本規則草案之修正建議，飛安會委員會議亦對於本規則草案內容，進行 6 次討論，最後在 93 年 11 月 30 日召開之第 73 次委員會議，通過本規則。

本規則就結構而言，分 8 章共 26 條。依據民用航空器及公務航空器飛航事故調查之各項先後步驟，分別規定之，要點如次：

一、第 1 章為總則，計 3 條文如下：

（一）本規則之法源及適用航空器種類。（第 1 條）

（二）各項用詞定義。（第 2 條）

（三）飛安會參與境外飛航事故調查之團隊組成及費用來源。（第 3 條）

二、第 2 章為飛航事故通報，係飛安會開始飛航事故調查之前提要件，計 2 條文如下：

（一）通報之方式。（第 4 條）

（二）相關人員應通報之狀況種類。（第 5 條）

三、第 3 章為飛航事故認定，係通報之後須進行之工作，共 3 條文：

(一) 飛安會任命現場調查官率先遣小組至現場從事認定工作。(第 6 條)

(二) 認定爭議之解決方法。(第 7 條)

(三) 飛安會得於調查進行後，基於可行性之負面認定而中止調查工作。(第 8 條)

四、第 4 章為飛航事故調查現場處理，係調查工作之準備步驟，不但要積極蒐集資訊，亦須消極地避免二次災害之發生，計 7 條文：

(一) 調查識別證作為進入各場所之必要文件。(第 9 條)

(二) 各相關機關機構應依其職權協助飛安會之事項。(第 10 條)

(三) 調查指揮中心及相關場地設備之取得及維安。(第 11 條)

(四) 座艙語音記錄器電源關閉之共同義務。(第 12 條)

(五) 空中監測攝影之措施。(第 13 條)

(六) 經濟部具體之協助義務。(第 14 條)

(七) 主任調查官同意清理事故現場之考量條件。(第 15 條)

五、第 5 章為飛航事故調查，計 6 條文：

(一) 飛安會應參照國際規定通報國外組織及機關。(第 16 條)

(二) 專案調查小組之組成。(第 17 條)

(三) 參與專案調查小組人員之服從及保密義務。(第 18 條)

(四) 各相關國家派遣的授權代表及代表參與飛安會調查工作之涉入程度。(第 19 條及第 20 條)

(五) 有關證物之保管及返還。(第 21 條)

六、第 6 章為訪談之各項規定，計 2 條文：

(一) 受訪談人員之陪同人員。(第 22 條)

(二) 限制公開訪談之紀錄。(第 23 條)

七、第 7 章為調查報告發布，規定國內外相關機關(構)得以書面申請至飛安會委員會議陳述意見之時限 (第 24 條)。

八、第 8 章為附則，計 2 條文：

(一) 授權飛安會參照國際規範訂定行政規則。(第 25 條)

(二) 本規則之施行日期。(第 26 條)

民用航空器及公務航空器飛航事故 調查作業處理規則

條文	逐條說明
第一章 總則	章名
第一條 本規則依飛航事故調查法（以下簡稱本法）第三十六條規定訂定之，適用於民用航空器及公務航空器之飛航事故調查。	本規則之訂定依據。
第二條 本規則用詞定義如下： 一、死亡或傷害，指非因自然因素、自身行為、他人入侵、或因偷渡藏匿於非乘客及組員乘坐區域所致，且因下列情形之一所致者： （一）該人處於航空器之內。 （二）該人直接觸及航空器之任何部位，包括已自航空器機體分離之部分。 （三）該人直接暴露於航空器所造成或引發之氣流中。 二、傷害：指下列情形之一： （一）受傷後七日之內須住院治療四十八小時以上者。 （二）骨折。但不包括手指、足趾及鼻等之骨折。 （三）撕裂傷導致嚴重之出血或神經、肌肉或筋腱之損害者。 （四）任何內臟器官之傷害者。 （五）二級或三級之灼傷，或全身皮膚有百分之五以上之灼傷者。 （六）證實曾暴露於感染物質或具傷害力之輻射下者。 三、實質損害：指航空器蒙受損害或其結構變異，致損及該航空器之結構強度、性能或飛航特性，而通常須經大修或更換受損之組件者。但屬發動機之故障或受損，而其損害僅	一、本規則之用詞定義。 二、本條第一及第二款，係解釋本法第二條第一款第一目。內容係沿用「航空器失事及重大意外事件調查處理規則（以下簡稱原規則）」第二條之定義規定。 三、本條第三及第四款，係解釋本法第二條第一款第二目。內容亦係沿用原規則第二條之定義規定。 四、本條第一至第四款內容，究其根據，全係依據芝加哥國際民用航空公約第十三號附約（以下簡稱第十三號附約）之規定。 五、本條第五款係依據第十三號附約所制訂，旨在補充說明本法第二十條所謂之代表。 六、本條第六款係定義本法第九條飛安會接受通報之人員自其接獲通報時起，展開飛航事故調查作業之第一階段，亦即本規則第二章所規定之事項。 七、本條第七及第八款，係定義負責飛航事故調查作業第二階段（亦即本規則第三章所謂「飛航事故認定」）之人員。 八、本條第九及第十款，係定義負責飛航事故調查作業第三、四、五階段（亦即本規則第四、五、六章所謂「飛航事故現場處理」、「飛航事故調查」、「證

限於發動機、發動機護罩或其配件；或損害僅及螺旋槳、翼尖、天線、輪胎、剎車、整流罩或航空器表面小凹陷、穿孔者，不在此限。 四、失蹤：指飛航安全調查委員會（以下簡稱飛安會）認定之搜尋終止時，航空器殘骸仍未發現者。 五、授權代表：指飛航事故發生後，事故航空器登記國、航空器所有人或使用人國籍國、航空器設計或製造國及相關國家（不含罹難乘客國籍國）官方指派之個人，有權率領該國一名或數名顧問參加由事故發生國或其委託國家主導之飛航事故調查工作者。 六、值日官：指由飛安會調查人員輪替擔任，二十四小時值勤，負責處理飛航事故通報作業之人員。 七、現場調查官：指飛安會知悉飛航事故或疑似飛航事故後，由飛安會指定，負責指揮先遣小組執行飛航事故現場認定及調查相關作業之飛安調查官。其任務於主任調查官任命後終止。	人訪談」）之人員。 八、本條第十一款，係定義飛安會調查人員在事故現場進行各項工作之基地，見本規則第七條及第十四條。
八、先遣小組：指由飛安會調查人員組成，執行飛航事故認定、現場勘查及蒐集事故資訊之任務編組。 九、主任調查官：指飛航事故發生後，經飛安會依本法第十一條第一項規定，指定負責現場調查作業、召集成立專案調查小組及指揮飛航事故調查等工作之飛安調查官。 十、專案調查小組：指由主任調查官依本法第十一條第一項召集成立之調查組織，於調查期間，受主任調查官指揮，進行相關作業。 十一、調查指揮中心：指為執行現場調查及專案調查小組進行會議、任務簡報等相關作業所設置之指揮、管	

制、通訊及後勤支援之場所。	
第三條 本法第六條第二項境外飛航事故發生後，飛安會於接獲事故發生地調查機關之邀請，應立即指定授權代表，並邀請事故航空器所有人、使用人、航空器設計者、航空器製造者及交通部民用航空局人員組成團隊，參加調查作業。 前項參加調查之相關費用，由各機關（構）自行支付。	本條旨在明訂飛安會依本法第六條第二項派遣人員前往境外從事調查前，得邀請之隨行人員之組成，以及此類人員相關費用之來源。
第二章 飛航事故通報	章名
第四條 本法第六條之飛航事故或疑似飛航事故發生後，航空器所有人、使用人及飛航管制機關（構）應於本法第九條規定期限內，儘速以電話將已知事故情況通報飛安會值日官。	本條旨在明定「電話」作為本法第六條及第九條所述之條件存在時用以通報飛安會之媒介。飛安會成立六年以來，對於飛航事故，或疑似飛航事故之事故之消息通報，曾有填報「航空器飛航事故初報表」之制度（見原規則第七條第一項及原規則附表二），然飛安會積六年之經驗而得之結論為「雙向通話之機制」實為最為迅速、便捷、正確之通報方式，爰以本條之規定取代原規則之書面通報之規定。
第五條 航空器所有人、使用人及飛航管制機關（構）應通報下列狀況： 一、人員死亡或傷害者； 二、航空器失蹤或無法接近該航空器者； 三、航空器實質損害，或有充分理由認為該航空器遭受實質損害者； 四、航空器空中接近至五百呎以內，須採緊急避讓動作始能防止相撞或危險之情況者； 五、在操控飛航中，偏離航道或未遵守航管指示，必須立即依系統操作程序（近地警告系統之緊急警告）或航管之改正指示，採取緊急避讓動作始能防止碰撞地形或地障者； 六、在關閉或被佔用中之跑道上放棄起飛者； 七、在關閉或被佔用中之跑道上起飛時，距障礙物或其他航空器極為接	飛安會積六年調查之經驗，並參酌國外先進飛航事故調查機關之法規，明確規範航空器所有人、使用人及飛航管制機關（構）應通報之事故狀況。

近者； 八、落地或嘗試落地於關閉或被佔用中之跑道上者； 九、在起飛或初始爬升階段未能達到預計之性能，情況嚴重者； 十、客艙或貨艙內之失火、冒煙或發動機之失火者； 十一、飛航組員依操作手冊須緊急使用氧氣者； 十二、航空器之結構失效或發動機零組件脫離者； 十三、航空器系統之多重故障，嚴重影響航空器操作者； 十四、飛航組員於飛航時失能者； 十五、因燃油存量不足或其他情況，導致駕駛員必須宣佈緊急狀況者； 十六、起飛或降落時發生之事故，例如落地過早、滑出或偏出跑道者； 十七、航空器因系統失效、天候、操作超出飛航性能限制範圍或其他事故，造成操控困難者； 十八、為航空器飛航所必要之導引及導航系統中發生兩套以上之系統故障者； 十九、航空器本身或其脫離之部分造成任何其他財產之嚴重損害或毀損者； 二十、其他有造成人員死亡、傷害或航空器實質損害之虞者。	
第三章 飛航事故認定	章名
第六條 飛安會接獲通報後，認有必要時，得先行任命現場調查官，率領先遣小組至事故現場，執行事故認定必要之作為。航空器所有人、使用人、事故地區之地方政府、航空站、港口管理機關或海岸巡防機關，應協助現場調查官執行任務。	一、本條規定之第一重點在於接獲通報後，飛安會得視事態嚴重之程度決定是否應為事故認定之工作。倘若事故狀況十分明確，飛安會亦得省略本階段「認定」之工作而直接任命主任調查官，由其率領專業調查小組展開「現場處理」及其後續之階段之工作。 二、本條規定之第二重點在於飛安會倘認有必要派員趕赴現場從事認定，則極

	需本條所述之相關機關協助，以利認定工作之進行。本法第十二條第一項確有規定在飛航事故發生後，相關機關、機構之協助義務。倘為求有效達成事故調查之目的，此類協助義務亦應涵蓋事故認定之前提階段，爰制定本條。
第七條 飛安會應依通報內容及先遣小組蒐集之資料，認定通報事件是否為飛航事故，必要時並得組成審查會對認定之爭議進行審查。	本條規定飛安會於認定通報情況是否屬於飛航事故時，倘若事態複雜，存有爭議者，飛安會得建立一機制，以求客觀公正地從事判斷，爰制定本條。
第八條 飛安會經審度調查之可行性後，得於飛航事故調查進行時中止調查，但應述明理由。	調查之可行性是飛安會決定是否調查以及調查進行中是否中止調查應考量之因素。飛安會有可能對於飛航事故無法進行完整之調查，爰制定本條賦予飛安會中止調查之權力。
第四章 飛航事故現場處理	章名
第九條 先遣小組及專案調查小組人員應持飛安會核發之調查識別證進入事故現場、殘骸搜尋區、存放區、重建區、調查指揮中心、航空站等與事故相關之管制區。	本條係規定飛安會之先遣小組及專案調查小組人員須配帶識別證方得進入調查之相關區域，該識別證係由飛安會所核發，以達維持相關區域秩序及安全之目的。
第十條 飛航事故發生後，航空器所有人、使用人、事故地區之地方政府、航空站、港口管理機關、國防部或海岸巡防機關除協助專案調查小組指定之調查及處理作業，並應依其職權協助下列事項： 一、蒐集人員傷亡情況； 二、蒐集航空器損害狀況； 三、蒐集飛航事故現場情況； 四、對飛航組員實施酒精及藥物測試； 五、飛航資料記錄器及座艙語音記錄器之位置協尋； 六、飛航組員及現場目擊證人之聯絡資料並記錄其陳述內容。 七、運送、空偵及協助軍民合用機場資料。	本條係闡明本法第十二條第一項之規定。重點有二。第一，本法規定「有關機關」應派員赴現場，「有關機關」究竟包括哪些機關，有待本規則規定之。第二，本法規定有關機關及機構「協助」專案調查小組指定之調查作業，究係包含哪些事項，亦有待本規則之界定。基於此二大考慮，爰制定本條，明定涉及之機關名稱以及協助之事項。
第十一條 飛航事故發生後，事故地區之	由本法第十三條至十五條之規定可見，飛

第十一條 飛航事故發生後，事故地區之地方政府、航空站、港口管理機關或海岸巡防機關應提供調查指揮中心作業及航空器殘骸暫存所需場地、通信及辦公設備。 飛安會得協請地方政府及各警察機關對事故地區執行必要之安全維護及戒護措施，避免事故航空器之殘骸或所裝載之危險物品危及民眾安全，並防止現場遭人為破壞。	由本法第十三條至十五條之規定可見，飛航事故現場之處理，對於調查作業之進行，至為重要。而對於現場航空器殘骸及相關證物之安置、保管、戒護及保全等工作，均以設置調查指揮中心及航空器殘骸暫存場地為先決條件。飛安會必須得到相關機關之協助，否則無以建制及戒護此類場所，以避免殘骸證物之滅失及危及民眾。爰制定本條，以充實本法第十五條之規定，並對該條所謂「有關機關」加以定義。
第十二條 依本法第十二條第二項規定，航空器使用人應儘可能於航空器落地關車後，要求現場作業人員關閉座艙語音記錄器電源；相關主管應儘速確認斷電。	本條旨在具體敘述本法第十二條第二項規定中所謂的「必要措施」。同時賦予相關主管監督之責。
第十三條 交通部、國防部、內政部、海岸巡防機關、地方政府或其他飛安會認為適當且受委託之民間業者於調查期間，得按專案調查小組要求採取空中監測、攝影等措施，並將蒐集之資訊儘速通報飛安會。	依本法第十二條第一項之規定，有關機關應協助專案調查小組之作業，對於有需要從事空中監測攝影時，本法並無具體之協助義務規定，爰於本條規定之。
第十四條 飛航事故發生後，為防止發生二次延伸災害，專案調查小組得要求經濟部督導相關公共事業提供公用氣體與油料管線、輸電線路圖、標示資料及其他必要之資料圖表。	本條係依據本法第十二條第一項之規定，課與經濟部具體之協助義務，理由參考前條。
第十五條 有下列情形之一發生之虞者，主任調查官得依本法第十三條規定同意對飛航事故之現場進行必要之清理： 一、殘骸受到二度破壞； 二、發生二次災害； 三、一般民眾受到傷害； 四、環境污染； 五、機場無法運作。	依據本法第十三條之規定，飛航事故現場處理之原則係維持現場之完整性。若有破壞現場完整之情況時，應先徵得主任調查官同意後方得為之。惟若現場有救援及消防之必要，必須破壞現場完整性者，則屬例外情況，不待主任調查官之同意，得逕行為之。然而，主任調查官於考慮是否允許破壞現場完整性時，亦應在本規則對於條件有所規定，以便遵循。爰以本條文規定四項條件，若其中之一有發生之虞而有清理現場之必要者，主任調查官得允許該類要求，以避免此類情況發生。
第五章 飛航事故調查	章名

第十六條 本法第六條第一項之飛航事故發生後，飛安會應參照國際民航組織規定，於事故認定後三十日內通報國際民航組織及航空器登記國、航空器所有人及使用人國籍國、航空器設計國、航空器製造國、罹難乘客國籍國之飛航事故調查機關。	一、本條規定係沿用原規則第八條之內容，課與飛安會限時通知各相關國家關於事實之初步報告之義務。 二、本條規定內容，究其根源，係來自第十三號附約之規定。
第十七條 主任調查官為執行本法第十一條規定，認有必要時，應邀請下列機關（構）之代表及專家組成之調查團隊，加入專案調查小組： 一、交通部民用航空局； 二、事故有關機關(構)； 三、航空器所有人或使用人； 四、航空器登記國、製造國、設計國及航空器所有人及使用人國籍國之飛航事故調查機關； 五、其他飛航安全相關專業組織。 律師及保險公司代表不得參與專案調查小組。	一、本法第十一條規定，飛安會之主任調查官召集成立專案調查小組，惟未就小組成員之來源加以界定，爰以本條具體規定本法第十一條第一項所謂之「相關機關代表及專家」之範圍。 二、本條第二項係在排除特定人員參與專案調查小組，以求貫徹本法第五條第一項之規定，確保飛安會調查行為之純粹性。
第十八條 前條參與調查之人員如不遵守主任調查官之指揮或違反保密切結事項，主任調查官得停止其參與專案調查小組工作。	一、本條旨在貫徹本法第十一條第一項之規定，具體賦予主任調查官權力，停止不服從其指揮之專案調查小組成員之調查工作。 二、專案調查小組成員，除有服從主任調查官指揮之義務外，依本法第二十條、第二十一條及第二十二條並有保密之義務。為確保各成員遵守此義務，以維持飛安會調查目的之純粹性，同時賦予受調查人員誠實提供資訊之安全感及動機，爰以本條規定賦予主任調查官對於違反保密承諾之專案調查小組之成員，具有停止其調查工作之權力。
第十九條 依本法第二十條規定，航空器登記國、航空器所有人及使用人國籍國、航空器設計國及製造國之飛航事故調查機關授權代表，於書面承諾保密及獲得主任調查官之同意，得從事下列工	一、本條係規定相關國家所派之授權代表，參與飛安會所負責之飛航事故調查工作時，所能參與工作之程度。 二、本條文內容之來源，係第十三號附約之規定，一併說明之。

作： 一、探查現場； 二、檢視航空器殘骸； 三、會同專案調查小組人員獲取證詞及提出訪談目擊證人之問題； 四、讀取有關文件； 五、獲取相關文件影本； 六、參與飛航記錄器之解讀過程； 七、參與現場外調查工作； 八、參與調查過程召開之有關現場蒐證與事實確認會議； 九、對事實資料蒐集之各項調查過程提出建議。	
第二十條 依本法第二十條規定，罹難乘客國籍國之飛航事故調查機關之代表，於書面承諾保密及遵守主任調查官之指揮調查下，得於主任調查官許可之範圍內，從事下列工作： 一、探查現場； 二、蒐集與罹難者有關之事實； 三、參與罹難者之辨識工作； 四、協助訪談同一國籍之生還乘客。	一、本條係沿用原規則第十七條之規定。 二、本條文字，究其來源，係出自第十三號附約之規定。
第二十一條 依本法第十四條規定，飛安會得優先保管有關證物。於調查期間，得將已無調查需要之有關證物返還相關機關（構）。 飛安會於調查報告發布後，應儘速將航空器、殘骸、文件及手冊等相關證物返還有關機關（構）。 飛航事故如涉及人員傷亡，飛安會須獲檢察機關同意後，始得將相關證物返還有關機關（構）。	本條旨在規範飛安會歸還證物之條件，在（一）確保飛安會調查工作之遂行；（二）保障人民合法之權利（對於航空器以及載運物品之所有權）；以及（三）相關機關（包括檢察機關）之平行調查職權等三方面取得平衡。
第六章 訪談	章名
第二十二條 受訪談人員得於訪談前要求容許一名陪同人員進入訪談現場；受訪談者之主管、雇用人、律師、保險人員或司法檢調人員非經飛安會同意，不得擔任陪同人員。 受訪談人員之陪同人員承諾不對外	本條之規定旨在確保受訪談人員得以暢所欲言，不受任何外在及內在壓力限制。

揭露訪談內容及不妨礙訪談後，始得進入訪談現場。 訪談過程中，受訪談人員人員應據實陳述飛安會專案調查小組所提問題，陪同人員於訪談進行中不得發言或干擾、妨礙訪談，但受訪談人員得與陪同人員討論之。 受訪談人員之主管或僱用人不得於訪談前，為任何形式之行為影響受訪談人員對事實之陳述或妨礙訪談。 訪談現場除專案調查小組許可之人員外，不得進入。 受訪談人員於訪談後，不得對外揭露訪談內容。	
第二十三條 訪談錄音、紀錄及任何限閱文件，有調查法第二十一條及第二十二條與行政資訊公開辦法第五條第五項各款情形之一者，應限制公開。	本條明定限制公開訪談錄音、紀錄及限閱文件之條件。
第七章 調查報告發布	章名
第二十四條 國內外機關（構）及被調查單位得依本法第二十四條第二項規定於收到審核後之草案十五日內，以書面申請至飛安會委員會議陳述意見。	本條旨在具體定出本法第二十四條第二項書面申請提出之時限，以利相關機關機構遵循，並確保飛航事故調查報告對外發布之時效。
第八章 附則	章名
第二十五條 飛航事故之通報、認定、現場處理、訪談、調查及報告發布有關事項，涉及國際事務而本規則未規定者，飛安會得參照有關國際公約及其附約所定標準、建議、辦法或程序，另定細則補充本規則有關之規定。	本條旨在授權飛安會參照國際共通共守之規範隨時訂定或修正相關行政規則。
第二十六條 本規則自發布日施行。	本條規定本規則之施行日期。