

民用航空器及公務航空器重大飛航事故調查作業處理規則修正總說明

為配合國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）之設置，及運輸事故調查法之訂定，本規則現行條文已不符合實際運作需求，有進行全面檢討之必要，爰擬具「民用航空器及公務航空器飛航事故調查作業處理規則」修正條文，其修正要點如下：

- 一、配合運輸事故調查法之訂定，修訂本規則之訂定依據。（修正條文第一條）
- 二、為配合
- 三、實務運作需要，增訂重大飛航事故、飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器之名詞定義。（修正條文第二條）
- 四、因應運安會之設置，原飛航安全調查委員會修正為運安會，以符實際。（修正條文第三條、第四條、第六條至第九條、第十一條、第十三條、第十六條、第二十條至第二十二條、第二十四條、第二十五條、刪除第八章第二十六條、第二十七條；修改第九章為第八章；更改第二十八條條款至第二十六條、第二十九條條款至第二十七條）

民用航空器及公務航空器重大飛航事故調查作業處理 規則修正條文對照表

修正條文	現行條文	說明
第一章 總則	第一章 總則	章名未修正。
第一條 本規則依 <u>運輸事故調查法</u> （以下簡稱本法）第三十八條規定訂定之，適用於民用航空器及公務航空器之重大飛航事故調查。	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。	配合飛航安全調查委員會（以下簡稱飛安會）改制為國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會），爰將飛航事故調查法修正為運輸事故調查法，並修正本規則之訂定依據。
第二條 本規則用詞定義如下： 一、<u>重大飛航事故</u>：指依本法第二條第二項規定訂定之重大運輸事故之範圍所定重大飛航事故。 二、<u>死亡</u>：指人員處於航空器內、直接觸及航空器之任何部分或直接暴露於航空器所造成或引發之氣流中，且非因自然因素、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，當場或受傷三十日內死亡者。 三、<u>傷害</u>：指人員處於航空器內、直接觸及航空器之任何部分或直接暴露於航空器所造成或引發之氣流中，且非因自然因素、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，有下列情形之一者：	第二條 本規則用詞定義如下： 一、<u>死亡或傷害</u>：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、<u>傷害</u>：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。	一、配合運輸事故調查法第二條第一項第一款修正及實際運作需要，增訂重大飛航事故、飛航資料紀錄器、座艙語音紀錄器及修正死亡、傷害之名詞定義，以臻明確。 二、款次變更，並配合運安會之設置，將飛安會修正為運安會。

(一) <u>受傷後七日之內須住院治療四十八小時以上者。</u> (二) <u>骨折。但不包括手指、足趾及鼻等之骨折。</u> (三) <u>撕裂傷導致嚴重之出血或神經、肌肉或筋腱之損害者。</u> (四) <u>任何內臟器官之傷害者。</u> (五) <u>二級或三級之灼傷，或全身皮膚有百分之五以上之灼傷者。</u> (六) <u>證實曾暴露於感染物質或具傷害力之輻射下者。</u> <u>四、實質損害：</u>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。但屬下列之損害不在此限：發動機之故障或受損，而其損害僅限於多發動機航空器之單具發動機（包括其整流罩或附件）；螺旋槳、翼尖、天線、感測器、導流片、輪胎、煞車、輪軸、機體整流罩、面板、起落架艙門、擋風玻璃、航空器蒙皮（如航空器表面小凹陷、穿孔者）；或對旋翼葉片、尾旋翼葉片、起落架等之輕微受	(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。但屬下列之損害不在此限：發動機之故障或受損，而其損害僅限於多發動機航空器之單具發動機（包括其整流罩或附件）；螺旋槳、翼尖、天線、感測器、導流片、輪胎、煞車、輪軸、機體整流罩、面板、起落架艙門、擋風玻璃、航空器蒙皮（如航空器表面小凹陷、穿孔者）；或對旋翼葉片、尾旋翼葉片、起落架等之輕微受損，以及由冰雹或鳥擊造成之輕微損害（包括雷達罩上之穿孔）。 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	
---	---	--

損，以及由冰雹或鳥擊造成之輕微損害（包括雷達罩上之穿孔）。 <u>五</u>、失蹤：指<u>國家運輸安全調查委員會</u>（以下簡稱<u>運安會</u>）認定之搜尋終止時，航空器殘骸仍未發現者。 <u>六</u>、授權代表：指<u>重大</u>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。 <u>七</u>、值日官：指由<u>運安會</u>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。 <u>八</u>、現場調查官：指<u>運安會</u>知悉<u>重大</u>飛航事故或疑似<u>重大</u>飛航事故後，由<u>運安會</u>指定，負責指揮先遣小組執行重大飛航事故現場認定及調查相關作業之調查官。其任務於主任調查官任命後終止。 <u>九</u>、先遣小組：指由<u>運安會</u>調查人員組	空器殘骸仍未發現者。 <u>五</u>、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。 <u>六</u>、值日官：指由<u>飛安會</u>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。 <u>七</u>、現場調查官：指<u>飛安會</u>知悉飛航事故或疑似飛航事故後，由<u>飛安會</u>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<u>飛安調查官</u>。其任務於主任調查官任命後終止。 <u>八</u>、先遣小組：指由<u>飛安會</u>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。 <u>九</u>、主任調查官：指飛航事故發生後，經<u>飛安會</u>依本法<u>第十一條第一項</u>規定，指定負責現場調查	
--	---	--

成，執行<u>重大飛航事故認定、現場勘查及蒐集事故資訊之任務編組。</u> <u>十、主任調查官：</u>指<u>重大飛航事故發生後，經運安會依本法指定負責調查作業之調查官。</u> <u>十一、專案調查小組：</u>指由主任調查官依本法成立之調查任務編組，於調查期間，受主任調查官指揮，進行相關作業。 <u>十二、調查指揮中心：</u>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。 <u>十三、飛航資料紀錄器：</u>指飛航紀錄器中記錄航空器系統、性能及環境參數之裝置。 <u>十四、座艙語音紀錄器：</u>指飛航紀錄器中記錄駕駛艙內語音之裝置。	<u>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。</u> 十、專案調查小組：指由主任調查官依本法<u>第十一條第一項召集成立之調查組織</u>，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 本法第六條第三項境外<u>重大飛航事故</u>發生後，<u>運安會</u>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（以下簡稱民航局）人	第三條 本法第六條第三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（以下簡稱民航局）人	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。

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。	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。	
第二章 重大飛航事故通報	第二章 飛航事故通報	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
第四條 本法第六條之<u>重大飛航事故</u>或疑似<u>重大飛航事故</u>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運安會值日官，並填具<u>重大飛航事故通報表</u>，以傳真或電子郵件方式傳至運安會。	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，並填具飛航事故通報表，以傳真或電子郵件方式傳至飛安會。	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
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<u>重大飛航事故</u>： 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、航空器碰撞事件有造成航空器實質損害之虞者。 六、可控飛航中，偏離航道或未遵守航管	第五條 航空器所有人、使用人及飛航管制機關（構）應通報下列飛航事故或疑似飛航事故： 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、航空器碰撞事件有造成航空器實質損害之虞者。 六、可控飛航中，偏離航道或未遵守航管	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。

指示，須採取緊急避讓操作以避免碰撞地形或地障者。 七、在被關閉或佔用之跑道、滑行道或未指定之跑道上放棄起飛者。 八、在被關閉或佔用之跑道、滑行道或未指定之跑道上起飛者。 九、在被關閉或佔用之跑道、滑行道或未指定的跑道上落地或嘗試落地（高度低於三百呎，或經航管指示修正）者。 十、在起飛或初始爬升階段未能達到預計之性能，情況嚴重者。 十一、駕駛艙、客艙或貨艙內失火或冒煙，或發動機失火者。 十二、飛航組員依操作手冊須緊急使用氧氣者。 十三、航空器之結構失效或發動機零組件脫離者。 十四、航空器系統之多重故障，嚴重影響航空器操作者。 十五、飛航組員於飛航時失能者。 十六、因燃油存量或燃油配送發生狀況，導致駕駛員必須宣布緊急狀況者，例如燃油量不足、燃油耗盡或無法使用所有機載燃油。	避讓操作以避免碰撞地形或地障者。 七、在被關閉或佔用之跑道、滑行道或未指定之跑道上放棄起飛者。 八、在被關閉或佔用之跑道、滑行道或未指定之跑道上起飛者。 九、在被關閉或佔用之跑道、滑行道或未指定的跑道上落地或嘗試落地（高度低於三百呎，或經航管指示修正）者。 十、在起飛或初始爬升階段未能達到預計之性能，情況嚴重者。 十一、駕駛艙、客艙或貨艙內失火或冒煙，或發動機失火者。 十二、飛航組員依操作手冊須緊急使用氧氣者。 十三、航空器之結構失效或發動機零組件脫離者。 十四、航空器系統之多重故障，嚴重影響航空器操作者。 十五、飛航組員於飛航時失能者。 十六、因燃油存量或燃油配送發生狀況，導致駕駛員必須宣布緊急狀況者，例如燃油量不足、燃油耗盡或無法使用所有機載燃油。	
---	---	--

十七、航空器起飛或落地時，距障礙物或其他航空器極為接近之跑道入侵狀況者。 十八、起飛或落地時發生之事故，例如落地過早、滑出或偏出跑道者。 十九、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。 二十、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。 二十一、為緊急處置或非蓄意，釋放航空器機外掛載之任何其他負載者。 二十二、其他有造成人員死亡、傷害或符合民航法第二條第十七款內容之虞者。	十七、航空器起飛或落地時，距障礙物或其他航空器極為接近之跑道入侵狀況者。 十八、起飛或落地時發生之事故，例如落地過早、滑出或偏出跑道者。 十九、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。 二十、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。 二十一、為緊急處置或非蓄意，釋放航空器機外掛載之任何其他負載者。 二十二、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 <u>重大</u> 飛航事故認定	第三章 飛航事故認定	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
第六條 運安會接獲通報後，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、航空站經營人、民航局、臺灣港務股份有限公司（以下簡稱港務公司）、交通部航港局（以下簡稱航港局）、海岸巡防機關	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、航空站經營人、民航局、臺灣港務股份有限公司（以下簡稱港務公司）、交通部航港局（以下簡稱航港局）、海岸巡防機關	配合運安會之設置，爰酌作文字修正。

或其他相關機關（構），應協助現場調查官執行任務。	或其他相關機關（構），應協助現場調查官執行任務。	
第七條 <u>運安會</u> 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重大飛航事故，必要時並得組成審查會對認定之爭議進行審查。	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。	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
第八條 <u>運安會</u> 經審度調查之可行性後，得於 <u>重大飛航事故</u> 調查進行時中止調查，但應述明理由。	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。	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
第四章 <u>重大飛航事故</u> 現場處理	第四章 飛航事故現場處理	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
第九條 先遣小組及專案調查小組人員應持 <u>運安會</u> 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。	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。	配合運安會之設置，爰將飛安會修正為運安會。
第十條 <u>重大飛航事故</u> 發生後，航空器所有人、使用人、事故地區之地方政府、航空站經營人、民航局、港務公司、航港局、海岸巡防機關或國防部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。	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、航空站經營人、民航局、港務公司、航港局、海岸巡防機關或國防部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。	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。

五、飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器與其他機載紀錄裝置之位置協尋。 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。	五、飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器與其他機載紀錄裝置之位置協尋。 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。	
第十一條 重大飛航事故發生後，事故地區之地方政府、航空站經營人、民航局、港務公司、航港局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。 運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。	第十一條 飛航事故發生後，事故地區之地方政府、航空站經營人、民航局、港務公司、航港局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。	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
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紀錄器電源；相關主管機關應儘速確認斷電。	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紀錄器電源；相關主管機關應儘速確認斷電。	本條未修正。
第十三條 內政部、國防部、交通部、海岸巡防機關、地方政府或其他運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	第十三條 內政部、國防部、交通部、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	配合運安會之設置，爰將飛安會修正為運安會。

影等措施，並將蒐集之資訊儘速通報運安會。	影等措施，並將蒐集之資訊儘速通報飛安會。	
第十四條 <u>重大</u> 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民營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。	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民營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。	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
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 <u>重大</u> 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。	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。	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
第五章 <u>重大</u> 飛航事故調查	第五章 飛航事故調查	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
第十六條 本法第六條第一項之 <u>重大</u> 飛航事故發生後， <u>運安會</u> 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。	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。	配合運安會之設置，爰將飛安會修正為運安會。
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	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	本條未修正。

隊，加入專案調查小組： 一、民航局。 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。	隊，加入專案調查小組： 六、民航局。 七、事故有關機關（構）。 八、航空器所有人或使用人。 九、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。 十、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。	
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。	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。	本條未修正。
第十九條 依本法第二十一條規定，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、檢視相關證據。 五、獲取相關文件影本。 六、參與飛航紀錄器之解讀過程。	第十九條 依本法第二十一條規定，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、檢視相關證據。 五、獲取相關文件影本。 六、參與飛航紀錄器之解讀過程。	本條未修正。

七、參與現場外調查工作，如零組件檢視、技術簡報、測試與模擬。 八、參加有關分析報告、調查結果、原因及改善建議等之調查進度會議。 九、對各項調查過程提出建議。	七、參與現場外調查工作，如零組件檢視、技術簡報、測試與模擬。 八、參加有關分析報告、調查結果、原因及改善建議等之調查進度會議。 九、對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，進行下列事項： 一、探查現場。 二、參與罹難者之辨識工作。 三、協助訪談同一國籍之生還乘客。 四、取得<u>運安會</u>公布之相關事實資料及調查進度狀況。 五、取得調查報告。	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，進行下列事項： 六、探查現場。 七、參與罹難者之辨識工作。 八、協助訪談同一國籍之生還乘客。 九、取得飛安會公布之相關事實資料及調查進度狀況。 十、取得調查報告。	配合運安會之設置，爰將飛安會修正為運安會。
第二十一條 依本法第十四條規定，<u>運安會</u>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）。 <u>運安會</u>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）。 <u>重大</u>飛航事故如涉及人員傷亡，<u>運安會</u>須獲檢察機關同意後，始得將相關證物返還有關機關（構）。	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）。	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
第六章 訪談	第六章 訪談	章名未修正。

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<u>運安會</u>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，受訪談人員應據實陳述<u>運安會</u>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雇用人不得於訪談前，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雇用人不得於訪談前，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。	配合運安會之設置，爰將飛安會修正為運安會。
第二十三條 訪談錄音、紀錄及任何限閱文件，有本法第二十一條、第二十二條或政府資訊公開法第十八條第一項各款情形之一者，應限制公開。	第二十三條 訪談錄音、紀錄及任何限閱文件，有本法第二十一條、第二十二條或政府資訊公開法第十八條第一項各款情形之一者，應限制公開。	本條未修正。
第七章 調查報告審議及改善建議	第七章 調查報告審議及改善建議	章名未修正。

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三項規定於收到審核後之草案十五日內，以書面申請至 <u>運安會</u> 委員會會議陳述意見。	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會議陳述意見。	配合運安會之設置，爰將飛安會修正為運安會，並酌作文字修正。
第二十五條 本國籍航空器發生之 <u>重大</u> 飛航事故由他國事故調查機關主導調查者，相關機關（構）應於收到 <u>運安會</u> 轉發他國事故調查機關之飛安改善建議九十日內，告知 <u>運安會</u> 已採取或考慮採取之改善措施，有窒礙難行之處，亦應敘明理由。 為改善飛航安全， <u>運安會</u> 得參考前項他國事故調查機關之事故調查報告，對政府有關機關提出飛安改善建議，並依本法第二十七條辦理。	第二十五條 本國籍航空器發生之飛航事故由他國事故調查機關主導調查者，相關機關（構）應於收到飛安會轉發他國事故調查機關之飛安改善建議九十日內，告知飛安會已採取或考慮採取之改善措施，有窒礙難行之處，亦應敘明理由。 為改善飛航安全，飛安會得參考前項他國事故調查機關之事故調查報告，對政府有關機關提出飛安改善建議，並依本法第二十七條辦理。	配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
	第八章 飛安自願報告系統	<u>本章刪除。</u>
	第二十六條 飛安自願報告系統處理非屬飛航事故或不涉犯罪行為之安全事件報告。	<u>本條刪除。</u>
	第二十七條 飛安自願報告系統資料之處理及運用，應對報告者識別性資料提供保護，並依保密及不究責之方式處理資料。 飛安自願報告資料之運用不得逾越提昇飛航安全之目的，以確保持續獲得安全資料。	<u>本條刪除。</u>
第八章 附則	第九章 附則	修正章名順序。
第二十六條 <u>重大</u> 飛航事故之通報、認定、現場	第二十八條 飛航事故之通報、認定、現場處	一、條次變更。

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， <u>運</u> 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，另定行政規則補充本規則有關之規定。	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， <u>飛</u> 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，另定行政規則補充本規則有關之規定。	二、配合運安會之設置及本規則第二條增訂重大飛航事故定義，爰酌作文字修正。
第二十七條 本規則自發布日施行。	第二十九條 本規則自發布日施行。	條次變更。