

法規名稱：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

修正日期：民國 109 年 03 月 06 日

## 第一章 總則

### 第 1 條

本規則依運輸事故調查法（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 2 條

本規則用詞定義如下：

- 一、重大飛航事故：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、死亡：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、傷害：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：
  - （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。
- 四、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）。
- 五、失蹤：指國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）認定之搜尋終止時，航空器殘骸仍未發現者。
- 六、授權代表：指重大飛航事故發生後，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。
- 七、值日官：指由運安會調查人員輪替擔任，二十四小時值勤，負責處理重大飛航事故通報作業

之人員。

八、現場調查官：指運安會知悉重大飛航事故或疑似重大飛航事故後，由運安會指定，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。

九、先遣小組：指由運安會調查人員組成，執行重大飛航事故認定、現場勘查及蒐集事故資訊之任務編組。

十、主任調查官：指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。

十一、專案調查小組：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。

十二、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。

十三、飛航資料紀錄器：指飛航紀錄器中記錄航空器系統、性能及環境參數之裝置。

十四、座艙語音紀錄器：指飛航紀錄器中記錄駕駛艙內語音之裝置。

### 第 3 條

- 1 本法第六條第三項境外重大飛航事故發生後，運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）人員組成團隊，參加調查作業。
- 2 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 4 條

本法第六條之重大飛航事故或疑似重大飛航事故發生後，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運安會值日官，並填具重大飛航事故通報表，以傳真或電子郵件方式傳至運安會。

### 第 5 條

航空器所有人、使用人及飛航管制機關（構）應通報下列重大飛航事故或疑似重大飛航事故：

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。
- 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。

### **第 三 章 重大飛航事故認定**

#### **第 6 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）、海岸巡防機關或其他相關機關（構），應協助現場調查官執行任務。

#### **第 7 條**

運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 8 條**

運安會經審度調查之可行性後，得於重大飛航事故調查進行時中止調查，但應述明理由。

### **第 四 章 重大飛航事故現場處理**

#### **第 9 條**

先遣小組及專案調查小組人員應持運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。

#### **第 10 條**

重大飛航事故發生後，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。
- 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 11 條

- 1 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。
- 2 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 12 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 13 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、攝影等措施，並將蒐集之資訊儘速通報運安會。

### 第 14 條

重大飛航事故發生後，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 15 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重大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 五 章 重大飛航事故調查

### 第 16 條

本法第六條第一項之重大飛航事故發生後，運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。

### 第 17 條

- 1 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、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。
- 2 律師及保險公司代表不得參與專案調查小組。

### 第 18 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 19 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。
- 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 20 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、取得運安會公布之相關事實資料及調查進度狀況。
- 五、取得調查報告。

## 第 21 條

- 1 依本法第十四條規定，運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）。
- 2 運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）。
- 3 重大飛航事故如涉及人員傷亡，運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）。

## 第 六 章 訪 談

### 第 22 條

- 1 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運安會同意，不得擔任陪同人員。
- 2 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。
- 3 訪談過程中，受訪談人員應據實陳述運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。
- 4 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。
- 5 訪談現場除專案調查小組許可之人員外，不得進入。
- 6 受訪談人員於訪談後，不得對外揭露訪談內容。

### 第 23 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 七 章 調 查 報 告 審 議 及 改 善 建 議

### 第 24 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，以書面申請至運安會委員會議陳述意見。

### 第 25 條

- 1 本國籍航空器發生之重大飛航事故由他國事故調查機關主導調查者，相關機關（構）應於收到運安會轉發他國事故調查機關之飛安改善建議九十日內，告知運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。

- 2 為改善飛航安全，運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。

## **第 八 章 附 則**

### **第 26 條**

重大飛航事故之通報、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，運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。

### **第 27 條**

本規則自發布日施行。