

第十一章 結 論

建設「台灣之翼」邁向「航空大國」

台灣幅員有限，資源貧乏，欲施展「經營大台灣、建立新中原」之大格局，惟有放眼國際，將全球作為發展腹地，台灣方有遠景與動力。因此配合目前台灣領全球風騷之資訊業、電子工業，將台灣航空事業建設為「航空大國」，作為吾國發展之雙翅，此在國防、經濟之全盤致勝戰略上，是極有必要的發展策略。本文有鑑於此，方以此作為研究對象。然而在建立「航空大國」之目標上，各種軟體硬體建設，自應妥為規劃。目前國內硬體建設仍有待加強，自不待言，而現行法令亦有欠完備。且國內對航空事業所引發之相關民、刑事問題，迄無全面性之具體研究。適自八十二年四月起迄今，大陸劫機事件不斷。八十三年四月二十六日發生震驚國際之華航名古屋空難事件，八十三年六月七日發生大陸西北航空二六一〇號班機墜機……等不幸事件，八十三年全年我國各航空公司飛航安全事件，據民航局統計共有十一件。今年國內航空事業發展迅速，班機快速增加，國內相關軟體、硬體設施無法配合，飛航安全事件亦急速增加，迄今已有八十四年三月二十一日大華航空公司飛機誤飛、八十四年二月二十五日華航客機重落地、八十四年三月五日國華航空公司飛機機頭衝入行李房……等等事件。甚至並發生輕航機、直昇機違規駛入機場空域、各機場空中班機塞機事件。故對航空運送相關法令與實務其作一全面性、綜合性之研究，實有必要。是以本文乃以目前我國航空所發生實務問題及蒐集國內外相關案例作為研究對象，結合理論與實務，對航空運送實務作整體性之分析、歸納。探討其其民刑事責任，並提出解決之道。同時並評比立法得

失，略述拙見，以供我國實務運作與修法之參考，冀能對我國國民權益與航空實務有所助益。而綜合上述，揆之今日之國際航空運送至少有下列數點重點值得我們注意：

第一 在國際公約方面

在國際航空運送方面，由於統一運送人責任之國際公約之先後制訂，雖然其中有尚未生效者，但運送人之責任方向更形明朗，蒙特婁協定及瓜地馬拉議定書之採取無過失責任，已將取代華沙公約及海牙議定書之過失責任主義，以促使航空旅客運送業兢兢業業，維護旅客之安全。另一方面，賠償之金額亦由華沙公約之八千三百多美金提高到瓜地馬拉議定書之十萬美元。於此保護旅客之原則下，為免航空運送業者，在鉅額賠償負擔之壓力下，提高票價，航空運送之保險便扮演者重要的角色。

第二 在法院方面

依華沙公約第十七條之解釋，精神上之損害及心理上之痛苦、焦慮是否可請求之損害，於美國法院實務上見解分歧。為了解決此一紛爭，是否應分析起草公約所使用之法文用語即成為關鍵，而聯邦最高法院至審理 *Air France v. Saks* 一案時，便明白指出法院於解決華沙公約用語時“必須”閱讀並解析法文之法律含義，至於公約第十七條是否隱含准許原告請求精神上損害賠償之疑義，聯邦最高法院乃針對 *lesion corporelle*，而裁判。終於 *Floyd* 一案，形成裁判，至此，自一九八三年五月事故發生至美國聯邦最高法院於一九九一年審理，此項爭點才算暫時落幕。

在我國，面對有關運送人責任之相關訴訟時，一定也會遭遇如同美國法院一樣的問題，亦即，法官究竟需不需要審酌公約之法文原意，或僅就中文譯文，以我國法律觀念加以解析，如係前者，我們的法官是否具備此

種能力？實有待訓練，此外，外國法院經常探討之公約起草人之真意，亦常係此類訴訟爭執之重點，遇有實例發生，法官、檢察官、律師是否對國際公約有足夠之認識，及交通部、民航局之主管人員是否能協助提供正確、充足之資訊，均有待注意。

第三 在立法方面

我國國內航空旅客運送人之賠償責任，就法制而言，我國並無航空運送法之規定。民用航空法之內容明顯地偏重於航空行政事項，並非以運送營業為中心所制訂之法律。雖然民用航空法設有運送人賠償責任之規定，但其內容過於簡略，再加上我國因種種原因未能加入國際公約，因而有關航空運送人損害賠償責任事宜，除了依民用航空法之規定之外，只有適用民法及準用海商法之規定，並依交通部所頒之損害賠償辦法以適用。如何配合時代之腳步，縮短二次修法間隔之時間，並且於民用航空法中將航空運送人責任明白的制訂，應值主管單位參考。

第四 充實政府單位及執法人員對以航空器為工具之犯罪之瞭解

關於航空運送衍生之刑事問題，以往鮮少被探討，因應我國成立亞太金融中心，對於航空運輸之安全與利用航空器犯罪之類型亦應加強司法人員之教育。至於劫機、飛機不法侵入等問題，國際間已有多起先例，並有許多國際公約可供遵循，均值得有關單位注意。

第五 扶植航空業，保險不可缺

本文因限於篇幅，對於航空保險之問題並未討論，惟為確保旅客之飛行安全，提昇航空旅客運送之品質，兼顧扶植航空業之發展，適當地規劃

良善之航空保險法令自屬刻不容緩之問題。

第六 遇有民航機不法侵入領空事件應謹慎處理

「每個國家對其領土之上空具有完全而排他的主權」為現今國際法之基本原則。巴黎公約和芝加哥公約第一條均訂有明文。由此一原則可知，航空器非經許可，通常是無權進入他國領空。但是遇有他國航空器，尤其是民用之未經許可而進入之航空器是否因而即可任憑領土主權國自由處置？所謂「完全排他的主權」，理論上是否包括「摧毀空中入侵者之權利」？「國際法對於領土主權國處理該航空器時應否應有一定之限制」等係本文第十章探討之重點。

國際法對地面國處理入侵領空機常有有兩個爭執之重點，首先，並無允許地面國於入侵機拒絕迫降警告時，即得有開火權利之規定。另一方面，國際法和慣例也沒有明白地禁止上述行動之規定。在自我防禦主義上，只有地面的國家安全有緊急危險狀態時，可對他國飛機使用武力。所以，除非地面國能表明入侵飛機的任務是有敵意或攻擊，地面國在慣例性的國際法上，沒有權利擊落客機。

總而言之，一般認為擊落不服從降落命令的入侵民用航空機是不合法的，而在一九八三年韓航事件中蘇聯主張，其仍要視民用機是否負偵察任務，若是以武力報復是合理的。在此種情形下，無數無辜乘客的生命將受到威脅，因此地面國必須提出該入侵機負有軍事任務的有力證據，以使其自我防禦的手段合法化。否則，僅僅主張自我防禦是不夠的，地面國違反於此不僅將違背國際法，並將成為無辜人民的謀害者。然而，地面國對懷有敵意的入侵飛機，威脅到其國家安全，而決定採取何種行動時，依賴著合理的信念，似乎是相當的。對判斷任何主張此種合理的信念以防止地面國濫用的一項客觀的標準是最基本的問題。

另外，關於賠償之問題，亦是很值得吾人注意的。按國際間對於非軍用之國際運送工具使用武力之首次事件係發生於第一次世界大戰期間。一九一五年五月七日，英籍客船 Lusitania 被德國潛水艇擊沈；之後有駭人聽聞的一九八三年之韓航事件，二百六十九名民航機之乘客及機員全部罹難；最近一次又有一九八八年七月三日伊朗一架民航機自伊朗飛往杜拜（Dubai, the United Arab Emirates），遭美戰艦飛彈誤擊造成二百九十人死亡之慘劇。這些事件使用武力擊落飛機之地面國多極力否認所有的責任，僅願基於友善的、人道的考量（“ex gratia”，or “act of grace” compensation）負擔賠償責任，又由於國際法庭實際上不能發揮強而有力制裁的功能，因此，除非國際社會能設立一個制訂規定並執行之機構，否則受害者或其家屬是否能夠得到賠償，便惟侵害國之誠信或良心是賴，對於國際飛航安全不僅有害，對於被害人或其家屬更是非常不公平的。

參 考 書 目

(一) 中文部分

1. 樓維華、阮如璧、田楚城、陳玉霞著，國際航空運送人對客貨賠償責任之研究報告書，七十五年九月三十日
2. 徐聖熙，飛機失事案件之偵查，法學叢刊，第一〇八期。
3. 劉春堂「論國際航空運送人有限責任」，保險專刊，民國七十八年六月。
4. 奈爵·泰勒著，楊慧如譯，「論為空難罹難者求取公平的賠償事宜（上）」，司法周刊，民國八十四年四月二十六日。
5. 林信得，凌鳳儀著，航空運輸學，文笙書局。民國八十二年十月初版。
6. 王義雄，航空保險，輔仁學誌，創刊第七號。
7. 王義雄，有關劫機法律問題之研究，輔仁法學（創刊號），民國七十三年一月。
8. 陳榮傳，涉外空運契約準據法之研究，法學叢刊，第一五六期。
9. 謝曜焜，航空運送責任，國立台灣大學法律學碩士論文，民國七十三年六月。
10. 王守潛著，國際航空運送與責任賠償的問題，民國七十九年六月版。
11. 呂建昌，謝說容合譯，航空判例法近來的發展，譯自 Rod D. Margo 著 Recent Developments in Aviation Case Law, 52 J. A. L. Com. 117 - 190 (1986)，收錄於國立政治大學法律學研究所，法律學研究，第六輯，航空法論文選輯。
12. 劉甲一，國際私法，民國六十三年版。

13. 劉鐵錚，論國際管轄衝突之防止，國際私法論叢，民國七十一年九月版。
14. 李後政、賴淳良合著「涉外民事問題案例淺釋：涉外財產事件」，民國八十二年六月。
15. 日本最高裁判所昭和五十六年十月十六日，民集三十五卷七號一二四四頁。
16. 昭和五十九年三月二十七日判例時報第一一一三號第二十六頁。
17. 判例時報一一九六號八頁，判例第六〇四號第一三八頁。
18. 劉鐵錚譯，飛航安全—聯邦航空規章之執行，收錄於航空法論文輯，第二輯七十四年九月。
19. 陳長文，有關國際航空運送人責任的國際私法的統一—華沙公約，法聲第十一期，六十三年。
20. 劉春堂，論國內航空旅客運送人損害賠償責任，保險專刊，第四輯，第三十六頁，民國七十五年六月。
21. 鄭玉波，民法債篇各論，下冊。
22. 朱石炎，論我國法上失事航空器駕駛員之責任，法令月刊，第二十二卷，民國五十八年四月。
23. 劉鐵錚，航空法論文選輯，第二輯。
24. 劉鐵錚，從美國法院判決看華沙公約違憲之爭論，收錄於航空法論文選輯，第四輯。民國七十四年八月
25. 劉鐵錚，航空法論文選輯，第六輯，第一三〇頁。
26. 林玲玉譯，「民航班機之不法侵入及對其之武力使用行爲」譯自 William J. Hughes 著 Aerial Intrusions by Civil Air liners and the Use of Force, 載於 45 J. A. L. Com. 595-620(1980) 收錄於劉鐵錚，航空法論文輯，第二輯。
27. 楊慧如譯，聯邦航空總署與國家運輸安全委員會其行政實務上之問

- 題、趨勢及發展；J. Scott Hamilton, "Administrative Practice Before the FAA and NTSB: Problems, Trends and Development" 46 J.A.L. Com. 615, 1981, 譯文收錄於劉鐵錚，航空法論文選輯第四輯。
28. 韓相敦譯，依法律的觀點論蘇聯擊落韓航007事件，民航班機之不法侵入及對之使用武力之問題，譯自 Dr. Farooq Hassan, "A legal analysis of the shooting of Korean Airlines Flight 007 by the Soviet Union" 載於49 J. A. L. Com 555 (1984)，收錄於劉鐵錚，航空法論文選輯第六輯。
 29. 謝杞森譯，航空公司國籍—國際航空法規平衡的潛在力量，譯自 Dr. Z. Joseph Gertler, "Nationality of Airlines: A Hidden Force in the International Air Regulation Air Regulation Equation", 48 J.A.L. Com 51-88(1982)。收錄於劉鐵錚，航空法論文選輯第六輯。
 30. 吳啓賓，「空中劫機之若干法律問題」，法令月刊第二十九卷第四期，民國六十七年四月。
 31. 陳長文「空中劫機行爲的有關法律問題」，政大法學評論第三期，民國五十九年。
 32. 黃正義，從法律觀點論劫機問題，政大法學評論第四期，民國六十年。
 33. 蔡志方，劫機引起之若干法律問題研究，東吳大學，法聲，第十五期，民國六十七年。
 34. 洪德旋，劫機之防制與立法，民國七十七年八月，東大圖書公司。
 35. 陳榮傑，引渡之理論與實踐，民國七十四年一月，三民書局。
 36. 洪慧珠，劫機行爲之國際法研究。民國七十六年三月版，台灣高務印書館。
 37. 鄭森耀，航空責任保險，保險專刊，第三十一輯，八十二年三月。
 38. 韓忠謨著，維護航空安全之國際協約與國內立法，台大法學論叢第八

卷、第二期。

39. 孫超凡著，劫機事件法律觀、法學叢刊第六十八期。
40. 雷崧生著，國際法原理，正中書局。
41. 章瑞卿著，從漢城、台北、東京法院判例論劫機者之刑事責任、刑事法雜誌第三十六卷第一期。
42. 劉承漢、蔡吉生著，民用航空法論、中國交通建設學會、四十三年版。
43. 航空器失事調查處理規則、各民用航空站失事處理作業程序。
44. 八十三年五月七日、運輸研究所、飛航安全出了問題如何解決。
45. 許德英著，從華航難看日本失事調查。
46. 石台平著，從空難災難事故調查之法醫觀點、八十三年航空安全研討會。
47. 方中民、蕭開平著，航空災難中法醫師所扮演之角色、八十三年航空安全研討會。
48. 開正懷著，七十一年三月、法令月刊。
49. 司法官訓練所編、中華民國刑法修正草案。
50. 景玉鳳著，新舊過失理論之比較，碩士論文。
51. 屍傷檢驗手冊、台灣高等法院檢察署印行。
52. 耿雲卿，航空器失事民事責任之研究，法學叢刊、第六十二期。
53. 洪德旋譯，對於民用航空非法干擾之防制，憲政思潮，第七十八期，民國七十六年六月。
54. 八十三年海峽兩岸航太應用學術研究會論文集。
55. 栗林忠男著，袁曉利譯，航空犯罪與國際法，法律出版社。
56. 許慶雄著，現代國際法入門，月旦出版社。
57. 蘇義雄著，平時國際法，三民書局。
58. 張瑞徵著，恐怖主義與航空安全，法令月刊，第三十一卷，第十期。

59. 陳耀東著，劫機犯罪之研究，法學叢刊，第九十二期。
60. 王鐵崖等編著，國際法、五南圖書出版公司。
61. 趙維田著，國際航空法、水牛出版社，八十年版。

(二) 報 刊

- 一、民國六十一年十二月十五日、中央日報。
- 二、民國六十四年八月廿五日、聯合報。
- 三、民國七十二年九月四日、中華日報。
- 四、民國七十二年八月廿一日、中央日報。
- 五、民國七十一年五月廿六日、聯合報。
- 六、民國七十一年四月廿五日、中國時報。
- 七、民國七十年八月廿八日、聯合報。
- 八、八十四年六月二十三日、中國時報
- 九、八十三年十二月二十七日、中國時報
- 十、八十三年五月二十六日、聯合晚報
- 十一、八十三年五月十八日、聯合晚報。
- 十二、八十四年四月二十八日、聯合晚報
- 十三、八十三年四月二十九日、中國時報
- 十四、八十四年三月十八日、聯合報
- 十五、八十四年六月二十九日、自由時報
- 十六、八十四年七月三日、聯合報、中國時報
- 十七、八十二年十一月八日、聯合報
- 十八、八十四年三月十日、聯合晚報
- 十九、八十三年五月九日、聯合報
- 二十、八十三年十二月十一日、中國時報

二十一、八十三年五月十一日、中國時報
二十二、八十四年一月十六日、中國時報
二十三、八十二年八月十五日、中國時報
二十二、八十二年十一月二十日、中國時報
二十三、八十二年十二月十九日、中國時報
二十四、八十四年三月二十二日中、國時報
二十五、八十四年一月二十七日、中國時報

(三) 外文部分

1. 186 F.2d 529,532,4,1949
2. 606 F.Supp.656(S.D.N.Y.)1985。
3. 743 F.2d 672 ,cert denied, 105 S.Ct, 1189。
4. 19 Av.Cas (CCH)17,104(S.D.N.Y.1984)。
5. 601 F.Supp.787-790 (D.D.C. 1985)。
6. 756 F.2d 263 (2d Cir.1985)。
7. 770 F.2d 3 (2d Cir)1985。
8. 454 U.S.235,260 (1981)
9. 210 Cal, Rptr, 594 (Ct.App.1985)。
10. 19AV .Cas.(CCH) 17584(D.D.C.1985)。
11. In re Air Crash Disaster at Warsaw,535 F.Supp.833 (E.D.N.Y.1982),
705 F.2d 85(1983),aff'd 748 F.2d 94(2d Cir.1984)。
12. London Times, Apr.30,1952。
13. London Times, July 24,1954 at 6 。
14. Saks,470 U.S. at 399(1985)。
15. Black's Law Dictionary, fifth edition,

16. 19 Av. Cas. (CCH)17377 (S.D.N. Y. 1985)。
17. 104 S. Ct. 1776(1984)。
18. 774 F.2d 429 (11th Cir. 1985)。
19. 872 F.2d 1462(11th Cir. 1989), rev'd on other grounds, 111 S. Ct. 1489(1991)。
20. 928 F.2d 1267(Cir. 1991), petition for cert .filed, No. 91 – 259(Aug. 12, 1991)
21. 932 F.2d 1475(D. C. Cir. 1991), petition for cert, filed, No. 91 – 251(Aug. 9, 1991)
22. 936 F.2d 796,799 (5th Cir. 1991)
23. 388 F. Supp. 1238 (S. D. N. Y. 1975)
24. 110 Misc.2d.478, 442 N. Y. S.2d.670(Sup. Ct, 1978)。
25. 34 N. Y. 2d.385, 314 N. E 2d.848, 358, N. Y. S.2d 97 (1974)
26. Alona E. Evans, Aircraft Hijackings: Its Course and Cure, in *American Journal of Int'l Law*, Vol.63, 1969。
27. Dale M. Eaton, Recovery for Purely Emotional Distress under the Warsaw Convention: Narrow Construction of L' esion Corporelle in *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, *Wisconsin Law Review*, p563 – 587, 1993。
28. L. E. Hegedus, *Shinault v. American Airlines, Inc.* : Compensatory and Emotional Distress Compensatory and Emotional Distress Damages under the Air Carrier Access Act, *Tulane Law Review*, Vol.66, 1564 – 1574, 1992。
29. Treaty of Versailles, June 28, 1919, 2 *Treaties and Other International Agreements of the United States of America*, 1776 – 1949, 43.
30. Dec. 7, 1944, the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention)

31. The Downing of Iran Air Flight 655: Highlighting the need for international adjudication of damages, *Suffolk Transnational Law Journal* Vol. 13, p. 664, 1990)
32. Iranian Airbus Tragedy, 88 *Depp't ST. Bull.* 39 (No. 2136, Sept. 1988); *supra* note 5, p. 660.
33. Lissitzyn, *The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law*, 47 *AM. J. INT'l L.* 559 (1953)
34. Jesse I. Santana, *Stop Prematurely and You will go astray, a judicial blunder in IN RE KOREAN AIR LINES DISASTER OF SEPTEMBER 1, 1983*. *Suffolk Transnational Law Journal* Vol. 13, p. 135 – 136, 1989.
35. Larry Johnson, *Warsaw Convention – A New Cause of Action for Emotional Distress under Old Section 17: A Look at Floyd v. Eastern Airlines*, 872 (11th Cir. 1989) *Ga. J. Int'l & Comp. L.* Vol. 20, 628, 1990.
36. Gross, *Bulgaria Invokes the Connally Amendment*, 56 *AM J. Int'l L.* 357, 1962.
37. *Legal Argumentation in International Crises: The downing of Korean Air Lines Flight 007*, 97 *Harv. L. Rev.* 1198.
38. Kelly Compton Grems, *Punitive Damages under the Warsaw Convention: Revisiting the Drafters' intent*, *The American University Law Review*, Vol. 41, p. 144, 178 – 182, 1991.
39. Andrew Lee, *International Suppression of Hijacking*, *台大法學論叢*, 二卷一期。
40. Lowenfeld and Mendelsohn (Allan I.) *The United States and the Warsaw Convention*, 80 *Harvard Law Review*, 497, 1967.
41. Francis A. Boyle, *International Law in Time of Crisis: from the Entebbe Raid to the Hostages Convention*, in *Northwestern Uni. Law Review*,

Vol. 75, Dec. 1980.

42. James J. Vusutil, The Bonn Declaration Agreement on Aircraft Hijacking, The International Agreement on Aircraft Hijacking. The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 31, part 3, July, 1982.
43. Oscar Schaacter, The Twilight Existence of International Non-binding Agreement, 71 American Journal International Law, 1977.
44. George Sliwowski, "Legal Aspects of Terrorism," International Terrorism and World Security. (eds) David Cariton & Carlo Schaerf (N. Y. John Wiley and Sons, 1975)
45. Aviation & Space Law Reports, Jan. 1994, published by BMP Ltd, UK, 長榮航空公司。
46. Lowenfeld & Mendelsohn, The United States and the Warsaw Convention , 80 Harv. L. Rev. 1967。
47. ICAO, International Standards and Recommended Practices, "Aircraft Accident and Incident Investigation " Annex 13, Eighth Edition, July, 1994。

航空器失事調查處理規則

中華民國六十二年二月九日交通部交航（六二）字第○二九八號令訂定發布
中華民國六十四年一月十一日交通部交航（六四）字第○○二五二號令修正發布
中華民國七十四年五月十七日交通部交航（七四）字第一〇六六六號令修正發布
中華民國八十二年十二月十六日交通部交航發字第八二二八號令修正發布

第一章 總 則

第 一 條 本規則依民用航空法第九十二條第一項規定訂定之。

第 二 條 本規則所稱航空器失事，依民用航空法第二條第十五款規定，指自任何人員為飛航目的登上航空器時起，至所有人員離開航空器時止，於航空器運作中所發生之事故，直接對他人或航空器上之人，造成死亡或傷害，或使航空器遭受實質上之損壞或失蹤。

前項所稱傷害，包括重傷害及輕傷害。重傷害指左列情形之一者：

一、失事後七日以內需住醫院治療四十八小時以上者。

二、骨折。但不包括手指、足趾及鼻等之單純性骨折。

三、撕裂傷導致嚴重之出血或神經、肌肉、筋腱之損害。

四、任何內臟器官之傷害。

五、二級或三級之灼傷或全身皮膚有百分之五以上之灼傷。

第一項所稱航空器實質損壞，指航空器蒙受損壞或其結構變異，致損及該航空器之結構強度、性能或飛航特性，或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

其損壞僅限於發動機、發動機蓋或其配件；或損壞僅及螺旋槳、翼尖、天線、輪胎、殺車、整流罩，或航空器表面小凹陷，穿孔者，不在此限。

航空器失蹤，指業已終止搜尋，而航空器殘骸迄未發現者。

第 三 條 本規則所稱航空器運作中所發生事故，包括航空器意外事件及危險事件。

航空器意外事件，指有左列情事之一者：

一、航空器意圖飛航，於發動機運轉中肇致人員受傷或航空器損壞者。

二、航空器非意圖飛航，於發動機運轉中肇致人員傷亡或航空器損壞者。

三、飛航中著火而未造成災害者。

四、飛航中發動機失效，或產生意外或不對稱之反推力者。

五、飛航中飛行操縱系統失效者。

六、飛航中飛航組員有因疾病或受傷而喪失執行工作能力者。

七、飛航中因投擲或失落機件或物件，肇致地面人員傷亡及財產損失者。

危險事件，指航空器無論在空中或地面，發生有礙飛航安全之情事而未肇致人員之傷亡或航空器之損壞者。

第 四 條 航空器失事，民用航空局應儘速完成航空器失事調查及處理，根據失事原因予以檢討，採取預防及改善措施。

第 五 條 本國籍航空器在國境外失事時，除由航空器失事所在國調查處理外，民用航空局應派員前往協同參加調查或處理。

第 六 條 本規則之規定不作為有關航空損害賠償責任之依據。

第二章 失事消息報告

- 第七條 航空器失事時，其所有人、承租人或借用人，應立即以最迅速方法將其失事情況，通知民用航空局，並儘速填報航空器失事初報告（如附表一）。
- 第八條 航空器發生意外事件或危險事件時，其所有人，承租人或借用人，應立即通知民用航空局，並儘速填報民用航空器意外事件或危險事件報告表（如附表二）。
- 第九條 航空器失事消息傳遞程序，依照國軍搜救協調中心作業手冊之航空器失事搜救作業程序處理。
- 第十條 航空器失事，民用航空局應儘速報知交通部，意外事件或危險事件由民用航空局直接逕行處理。

第三章 搜尋與救護

- 第十一條 航空器失事現場地方有關機關，除應協助民用航空局人員進行失事調查外，並應儘速救護傷患，並在失事地點施以警衛。
- 第十二條 航空器失事之搜救應以救人為優先，並儘可能保持現場之完整。
- 第十三條 航空器失蹤時，其搜尋與救護程序，依照國防部國軍搜救協調中心作業手冊之航空器搜救作業程序辦理。

第四章 航空器失事現場處理

- 第十四條 航空器失事後，當地航空站及航空器所有人、承租人或借用人，應儘速趕赴現場，執行左列工作：

一、救護及消防。

二、協調地方有關機關對失事現場，作適當之警衛。

三、與民用航空局及有關機構保持聯絡。

四、對航空器失事調查人員，予以必要之支援。

航空器於海上失事，航空器所有人、承租人或借用人，在國軍搜救協調中心停止搜救作業後，仍應僱用具有搜索儀器裝備之打撈船，進行搜索及打撈失事航空器殘骸。

第十五條 航空器殘骸，除因消防救護及其他急需原因外，非經民用航空局失事調查人員之許可，不得移動。

第十六條 航空器殘骸如必須移動，應先行照像或繪製現場圖，或於原地留作記號，並經記錄後，始得為之。

第十七條 航空器殘骸移離現場後，應妥予存放，直至調查工作結束，非經民用航空局許可，不得處理。航空器殘骸無法移離現場時，應就地掩埋之。

第十八條 航空器失事現場無法到達時，應於地圖上標示之。

第五章 失事調查

第十九條 民用航空局為調查失事，應成立航空器失事調查組，儘速進行左列工作：

一、調查航空器飛航性質及經過。

二、調查航空器上人員及地面人員傷亡情形。

三、調查航空器失事前之裝載情形。

四、調查運送之郵件、貨物及地面財物損壞情形。

五、研判航空人員之各種資料紀錄。

六、研判失事航空器之適航及維護有關資料。

- 七、研判氣象航管及通信紀錄。
- 八、研判機場及助航設備資料。
- 九、研判失事航空器之各項錄音及飛航記錄儀。
- 十、失事現場及航空器殘骸之照像製圖及記錄。
- 十一、調查搜尋救護消防及火災情況。
- 十二、訪問事故發生時目睹人。
- 十三、各種機件物件之化驗與檢驗情況。
- 十四、蒐集失事其他有關資料。
- 十五、失事原因之分析。
- 十六、預防與改進措施之建議。

航空器失事調查組之組成除民用航空局外，涉及民用航空法第六十四條至六十六條情事者，依各該條規定辦理。

第二十條 失事調查組工作完成後，應提出航空器失事調查報告書（如附表三）送航空器失事審查會議審核。

第六章 航空器失事審查會議

第二十一條 航空器失事調查報告書完成後，民用航空局應即召開失事審查會議，由民用航空局局長或其指定之人員主持，審查會議由左列人員組成之。

- 一、調查組人員。
- 二、民用航空局有關單位主管人員。
- 三、失事地航空站之主管人員。
- 四、其他有關人員。

第二十二條 航空器失事審查會議，得准許或邀請左列人員列席：

- 一、目睹失事發生之人員。

- 二、失事民用航空器之所有人、承租人或借用人。
- 三、失事航空器所屬登記國之民用航空主管機關代表。
- 四、失事航空器之製造廠代表。
- 五、失事航空器保險公司代表。
- 六、與失事有關之航空人員。
- 七、其他有助於失事審查之人員。

第廿三條 失事審查會議如認為失事調查報告書所列資料不足，應列舉事實通知調查組再行調查，審查會議應予復審。

航空器失事調查報告書，經失事審查會議審查認可，送請交通部核定後，分退有關機關，如涉及空運公共安全情節重大者，並應公告之。

第廿四條 航空器失事後，民用航空局對該航空器之飛航組員及與失事有關之航空人員得暫停其執業。俟失事審查會議確定失事原因後，無責任之航空人員，應准予繼續執業。

前項暫停執業之人員，如因失事調查耗時過久，經民用航空局核准後，得繼續執業。

第七章 附 則

第廿五條 失事調查所需費用專案列報之。

第廿六條 本規則自發布日施行。

航空客貨損害賠償辦法

中華民國七十一年六月三日行政院台七十一交字第九二二六號函核定發佈

- 第一條 本辦法依民用航空法第七十一條第一項之規定訂定之。
- 第二條 航空器使用人或運送人，對乘客及載運貨物或行李之損害賠償額，除法律別有規定或特別契約另有約定外，依本辦法之規定。
- 前項約定之損害賠償額不得低於本辦法所定標準。
- 第三條 航空器使用人或運送人，依民用航空法第六十九條前段規定對每一乘客應負之損害賠償，其賠償額之標準如左：
- 一、死亡或重傷者，最低新臺幣七十五萬元；如按實際損害計算，最高不得超過新臺幣一百五十萬元。
 - 二、非死亡或非重傷者，按實際損害計算，最高不得超過新臺幣五十萬元。
- 前項所稱重傷，依刑法第十條第四項之規定。
- 第四條 航空器使用人或運送人對於載運貨物或行李之損害賠償，其賠償額之標準如左：
- 一、貨物及登記行李每公斤為新臺幣一千元。
 - 二、隨身行李每一乘客為新臺幣二萬元。
- 第五條 航空器使用人或運送人，應依前兩條所定之最高損害賠償額，投保責任保險。
- 第六條 航空器使用人或運送人因故意或重大過失致生客貨之損害者，其賠償責任不受本辦法最高賠償額之限制。航空器使用人或運送人對其受僱人或代理人執行職務時之故意或重大過

失，應與自己之故意或重大過失負同一責任。

第七條 航空器使用人或運送人對於乘客及載運貨物或行李之損害賠償，應自接獲申請賠償之日起三個月內支付之。但因涉訟或有其他正當原因致不能於三個月內支付者，不在此限。

第八條 航空器使用人或運送人，對其責任之限制，須向乘客或貨物託運人爲適當之通知。其在客票或貨物運送單上登載本辦法或作簡要說明者，視爲已有適當之通知。

第九條 本辦法之損害賠償額，必要時得酌予調整。

第十條 本辦法對於在航空器上工作人員之損害賠償準用之。

第十一條 本辦法自發佈日施行。

民用航空器失事處理作業規定各航空站責任區劃分圖



