

立法院法制局法案評估報告

編號：1290

本報告僅供委員參考

「民用航空法部分條文修正草案」評估報告

法制局 胡文棟 撰

中華民國 106 年 11 月

「民用航空法部分條文修正草案」評估報告

目次

摘要	3
壹、背景說明	4
一、行政院案修法說明	4
二、各國無人機管理規範	5
三、我國學界意見概要	7
四、小結	9
貳、「民用航空法部分條文修正草案」要點	9
參、問題檢討與建議	12
一、「遙控無人機」之用詞定義宜考量修正(草案第 2 條)	12
二、修正遙控操作無人機而致人死傷或毀損他人財物規定(草案第 99 條之 15)	13
三、增修遙控無人機操作人違反第 44 條規定之刑法罰則(建議修正第 108 條)	13
四、法案性別及人權影響評估	14
肆、結論	15
伍、條文對照表	16
一、行政院提案條文	16
二、其他建議修正條文	54
參考文獻	55
附錄	
一、「民用航空法部分條文修正草案」評估報告(初稿)座談會紀錄及參採情形	57
二、行政院法案及性別影響評估檢視表	65
三、立法院法制局法案性別與人權影響評估檢視表	73

摘要

民用航空法自民國 42 年 5 月 30 日制定公布後，施行迄今已逾 64 年，其間歷經 18 次修正，最近一次係於 104 年 2 月 4 日修正公布。考量民用航空運輸業無預警停業或結束營業，侵害大眾搭乘定期航班權益，為建立民用航空運輸業退場機制，參酌日本及韓國立法規範，配合我國國情及實務，增訂事前申報停業或結束營業之程序，並對民用航空運輸業及其負責人處行政罰；另為納管遙控無人機，參酌國際民用航空公約相關附約與其他國家管理規範，增訂遙控無人機之專章管理規定；又為明確航空人員飛航時限規範之法律授權，以強化航空人員之疲勞管理及配合實務需要，行政院爰擬具「民用航空法」部分條文修正草案，於 106 年 11 月 2 日以院臺交字第 1060193061 號函送請本院審議。

經研析並就其性別及人權影響評估結果予以檢視後，本報告建議如下：一、「遙控無人機」之用詞定義宜考量修正（草案第 2 條）；二、修正操作無人機而致人死傷或毀損他人財物規定（草案第 99 條之 15）；三、增修無人機操作人違反第 44 條規定之刑法罰則（建議修正第 108 條），俾供本院委員於審查本法案時之參考。

「民用航空法部分條文修正草案」評估報告

壹、背景說明

一、行政院案修法說明

民用航空法自民國 42 年 5 月 30 日制定公布後，施行迄今已逾 64 年，其間歷經 18 次修正，最近一次係於 104 年 2 月 4 日修正公布。考量民用航空運輸業無預警停業或結束營業，侵害大眾搭乘定期航班權益，為建立民用航空運輸業退場機制，參酌日本及韓國立法規範，配合我國國情及實務，增訂事前申報停業或結束營業之程序，並對民用航空運輸業及其負責人處行政罰；另為納管「遙控無人機」，參酌國際民用航空公約相關附約與其他國家管理規範，增訂「遙控無人機」之專章管理規定；又為明確航空人員飛航時限規範之法律授權，以強化航空人員之疲勞管理及配合實務需要，行政院爰擬具「民用航空法」部分條文修正草案，於 106 年 11 月 2 日以院臺交字第 1060193061 號函送請本院審議¹。

因應「遙控無人機」活動漸增，交通部民用航空局借鏡美國、歐盟、日本等國家立法經驗並參酌國際民航組織規範，並召開公聽說明會聽取各方意見，朝兼顧社會秩序、民眾生命財產安全及產業應用發展研議修正「民用航空法」，未來「遙控無人機」將分別由中央與地方政府密切合作、分工管理；另因去年復興航空無預警停業，嚴重損害搭機旅客權益，一併增訂申報停業程序及科予運輸業及負責人責任之規定。對於「遙控無人機」的管理，與民眾息息相關部分包括：一、在器材及人員管理部分，要求自然人所有最大起飛重量 250 公克以上之無人機均須辦理註冊；對於操作 25 公斤以上或 1 公斤以上具備導航能力之無人機須經測驗合格取得操作證。二、在活動區域部分，明訂禁限航區、航空站或飛

¹行政院全球資訊網，資訊與服務之法案清冊，網址：

http://www.ey.gov.tw/Content_List.aspx?n=2F03EB15D7DD2C4E，瀏覽日期：106 年 10 月 26 日。

行場四周及高度 400 呎以上由民航局公告管理，其餘高度 400 呎以下由地方政府公告管理。三、在操作限制部分，明訂一般民眾須在高度 400 呎以下、採目視操作、不得於人群聚集或室外集會遊行上空活動，以及日出至日落間飛航等基本限制，政府機關(構)及法人等如有特殊需求可另外提出申請。四、另針對違規情節訂定對應罰則，最高可處新臺幣一百五十萬元罰鍰並得沒入「遙控無人機」。

交通部鑑於復興航空無預警停航，航空運輸業造成社會衝擊之慘痛經驗，檢討研擬旅客權益及社會公益保障之預防機制，增訂航空公司在停業或結束營業前應先訂定計畫並落實執行，針對違規業者處新臺幣 60 萬至 300 萬元罰鍰，負責人則處新臺幣 1000 萬至 2 億元罰鍰。

另為強化航空器駕駛員、飛航工程師、客艙組員之疲勞管理，增訂飛航作業中有關飛航時限規範之授權依據，於其管理規則之授權內容增訂飛航時限規範，並依其違規情節處以民用航空運輸業及其負責人行政罰。

藉由本次修法增訂「遙控無人機」管理規範、民航業退場機制及強化航空人員之疲勞管理等，對提升飛航安全、無人機活動秩序，以及健全民航業之管理均有所助益，將儘速推動，以進一步保障社會大眾生命財產安全及搭機旅客權益²。

由於本次修法主要著眼於「遙控無人機」議題，故就「遙控無人機」管理方面，先進國家立法例及我國學界意見節略說明如後。

二、各國無人機管理規範

²同前註，交通部新聞稿。

各國政府針對無人機管理規範方面，茲概述如下³：

1. 英國⁴

根據英國無人機法規，休閒用無人機的所有者應該讓無人機維持在視線內，也就是距離約 500 公尺，飛行高度不得超過 122 公尺。在部分險些空中相撞的事件中，無人機的高度達到約 610 公尺。配備攝影機的無人機必須距離民眾、汽車和建築物至少 50 公尺，若有一大群人則至少要保持 150 公尺的距離。

2. 歐洲聯盟

在歐洲方面，儘管歐洲聯盟不少會員國已經針對無人機進行管制，但由於各國規範不同，缺乏完整的監督框架，因此歐洲航空安全署（European Aviation Safety Agency）決定提出統一的無人機管制辦法，以安全、隱私為基本原則，經送交歐盟執行委員會討論後，就能實施。

3. 美國

美國聯邦航空總署（Federal Aviation Administration）研擬無人機相關法案，雖允許商業用途，仍將對特定安全和隱私標準設限。規定允許重量不超過 24 公斤的無人機飛行，但有多項規定限制，包括必須在操作人員的視線範圍內，而且只能在白天飛行。無人機操作人員將必須通過 FAA 航空學知識測驗，以及美國運輸安全局（Transportation Security Administration）的背景查核。

³中央社 無人機神出鬼沒 歐美日紛設法規，中央社倫敦 22 日綜合外電(電子版)，2015 年 7 月 23 日，中央社網址：<http://www.cna.com.tw/news/ait/201507220435-1.aspx>，http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=327AC0000000231，瀏覽日期：2017 年 10 月 30 日。

⁴另可參考柯亦儒，英國交通部公開新的無人機管制方案並徵詢意見，科技法律透析第 29 卷第 2 期，2017 年 2 月 15 日，第 7-8 頁。

4. 日本⁵

日本政府修法規範無人機，日本航空法修正案將無人機定義為結構上不能搭載任何乘員，而且以遙控或自動駕駛操作的載具⁶。新法將規定，未經國土交通省的許可，無人機不得飛越人口稠密區，並根據相關規定，畫出禁航區。企業或其他機構必須有合格無人機操作人員，並明訂安全措施，國土交通省才會核發飛行許可。

針對無人機制定一般性規定，明訂無人機只可以在白天飛行，而且在無人機飛行時，必須持續目視監控載具本身和周遭地區。此外，禁止無人機飛越慶典或展覽活動地點，以及其他人潮聚集處。法案也規定，無人機不得載運爆裂物等危險物品。無人機若闖入禁航區或未遵守飛航規定，將可對操作者處以最高 50 萬日圓（折合約 13 萬元新台幣）罰金。

三、我國學界意見概要⁷

我國曾發生無人空拍機撞擊台北 101 大樓、高雄大寮監獄六名囚犯挾持典獄長事件、到馬前總統赴臺北圓山飯店參加活動，亦曾出現遙控空拍機「搞飛機」等意外事件，相關安全問題引發關注。無人駕駛的遙控空拍機，運用範圍廣泛，蒐集資料方便；但也有侵犯隱私，造成安全威脅的隱憂，學界也針對無人機管理提出建言節略如后：

⁵另可參考何亦婕，日本內閣決議通過航空法修正案，增列小型無人機管制規範，科技法律透析第 27 卷第 9 期，2015 年 9 月 15 日，第 12-14 頁。

⁶日本航空法第 2 條第 22 款規定：「この法律において「無人航空機」とは、航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船その他政令で定める機器であつて構造上人が乗ることができないもののうち、遠隔操作又は自動操縦（プログラムにより自動的に操縦を行うことをいう。）により飛行させることができるもの（その重量その他の事由を勘案してその飛行により航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないものとして国土交通省令で定めるものを除く。）をいう。」參立法院全球法律資訊網，網址：http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=327AC0000000231，瀏覽日期：2017 年 10 月 30 日。

⁷張郁琦，無人機空拍氾濫 應設合理規範，臺灣讀報教育指南，網址：

http://www.mdnkids.org.tw/nie/nie_indicate/Unit7/W-1040316-15/W-1040316-15.htm，瀏覽日期：2017 年 10 月 30 日。

(一)無人機可能造成的危害包括空中及地面，應建立規範機制⁸

無人機正式名稱為「無人駕駛航空器系統」。機體精巧、透過地面遙控可在空中執行各種任務的無人機，近年不再只作為軍事武器，也執行從高空噴灑農藥，尋找山難者蹤跡，追蹤不易接近的保育類動物，到火山口記錄噴發情況等各種功能，甚至還被快遞業者考慮作為送貨的新工具。無人機能深入各種地理環境，拍攝較傳統設備距離更遠的目標，在美國、英國等國家，早已被當成攝影工具。今日俄羅斯（RT）、法國電視一臺（TF1）等新聞網，近年也添購空拍機，並訓練公司內部攝影師，遙控操作無人空拍機。

隨著無人機的運用愈來愈廣泛，浮現許多問題，讓各國考慮立法、修法。因為是無人駕駛，沒有駕駛人員的安全問題，所以無人機的安全問題，一直沒有得到足夠的關注。但是，無人機不只會造成空中意外，也很可能會造成地面上「不特定第三人生命財產的危害」。

跨年晚會或路跑活動時，在市區或人群聚集地操控無人機，一旦機器故障或是人為操作不當，就有可能發生危險。法國和西班牙都訂有嚴格法律，要求在人口稠密和高度維安地區使用無人機之前，要先申請特殊許可。

(二)空拍機與一般人隱私、特定場所之關係及安全管制⁹

空拍機的權限應該要兼顧一般人隱私權，某些場合應限制媒體出入，某些場合只能在救難時進入，這些都是立法時，必須事先審慎思考的問題。而空拍機不管是掉落在鐵路軌道或影響駕駛的行駛視線，都會

⁸同前註，開南大學空運管理系副教授盧衍良提供意見。

⁹同註 7，逢甲大學運輸與管理學系副教授李克聰提供意見。以及參蘋果日報，無人機將列管 人機須領照(電子版)，採訪李教授意見報導，2015 年 7 月 23 日，網址：
<https://tw.appledaily.com/headline/daily/20150723/36681319/>，瀏覽日期：2017 年 10 月 30 日。

造成難以挽回的重大事故，應另立專法，明確禁止限制使用範圍及時間，且罰則一定要明確，才有效果。

四、小結

綜上，基於無人機可以廣泛應用在空拍功能，復提供農業、森林、輸油管路、輸電線路、公路、鐵路等遙遠或長距離探勘為主，更延伸到救災與防災先導支援¹⁰，未來政府及民間均有其迫切需求，而無人機所造成侵犯隱私及安全威脅的隱憂等問題，均亟待解決，於法制上確有規範管理之必要性。

貳、「民用航空法部分條文修正草案」要點¹¹

「民用航空法部分條文修正草案(以下簡稱本草案)」，其修正要點如下：

- 一、參酌國際民用航空公約第 2 號、第 6 號、第 13 號附約、日本航空法有關遙控無人機管理規定及我國電信法規之用詞，增訂遙控無人機、飛航時限規範之定義，並修正航空器失事、重大意外、意外事件之定義。(修正條文第 2 條)
- 二、增訂飛航作業中有關飛航時限規範之授權依據，於其管理規則之授權內容增訂飛航時限規範，以強化航空器駕駛員、飛航工程師、客艙組員之疲勞管理。(修正條文第 41 條之 1)
- 三、參酌國際民用航空公約第 2 號附約內容，增訂航空器飛航中不得投擲任何物件、噴灑、拖曳航空器及其他物體或跳傘；另配合修正超輕型載具之準用規定。(修正條文第 44 條及第 99 條之 8)
- 四、為因應民用航空運輸業於停業或結束營業之影響，爰增訂民用航空運輸業應遵守之事前申報程序，並納入授權子法規範之範圍；另配

¹⁰林清一等 21 人，無人機研究—學術團隊的成果，電工通訊季刊 2016 年第 3 季，2016 年 11 月，第 17 頁。

¹¹同註 1。

合第 48 條第 3 項修正，相關準用條文酌予調整。(修正條文第 48 條、第 63 條之 1、第 65 條、第 73 條、第 76 條及第 77 條)

五、配合公平交易法 104 年 2 月 4 日之修正，將本法引用該法之條次予以修正，並配合將「行政院公平交易委員會」修正為「公平交易委員會」。(修正條文第 58 條之 1)

六、為有效控管遙控無人機，增訂遙控無人機於建築物外開放空間之飛航活動依第 9 章之 2 規定管理，其遙控無人機所有人或操作人應負各項安全、管理及事件通報責任。(修正條文第 99 條之 9)

七、參酌美國聯邦航空法規第 48 編之規定，自然人所有最大起飛重量 250 公克以上、政府機關(構)、學校或法人所有之遙控無人機，應辦理註冊與標示；操作人操作最大起飛重量 25000 公克以上、政府機關(構)、學校或法人所有之遙控無人機或最大起飛重量 1000 公克以上不逾 25000 公克裝置導航設備之遙控無人機，應取得操作證後，始得操作遙控無人機。(修正條文第 99 條之 10)

八、定明遙控無人機之設計、製造、改裝應申請檢驗，確保其安全及可靠性。另國外進口遙控無人機應經檢驗合格或認可；為便利遙控無人機產業發展，增訂有關器材檢驗基準之授權訂定依據及對國際間通用標準之核定採用規定。(修正條文第 99 條之 11)

九、為利管理，外國人領有外國政府之遙控無人機註冊、操作及檢驗合格等證明文件者，經認可後，應依第 9 章之 2 規定從事飛航活動。(修正條文第 99 條之 12)

十、為防止遙控無人機於本法第 4 條所規定之禁航區、限航區、航空站及飛行場四周一定範圍從事活動，影響飛航及國家安全，定明不得於該等範圍從事活動；政府機關(構)、學校或法人因執行業務需在該等範圍之區域從事遙控無人機飛航活動，應申請民航局會商目的事業主管機關同意後始得為之。直轄市、縣(市)政府，依公益及安全之需要，公告遙控無人機活動之區域、時間及其他管理事項；政府機關(構)、學校或法人因執行業務需在規定區域外從事遙控無人

機飛航活動，應申請直轄市、縣(市)政府會商相關中央主管機關同意後始得為之；復為保障飛航安全，遙控無人機未經同意進入禁航區、限航區、航空站或飛行場四周一定範圍及於直轄市、縣(市)政府公告之區域、時間及其他管理事項外活動之取締規定。(修正條文第 99 條之 13)

十一、增訂從事遙控無人機飛航活動應遵守之事項；另為便利政府機關(構)、學校或法人使用遙控無人機從事夜間紅外線空拍、視距外飛航、一站多機、採訪攝影等較複雜專業作業，經申請核准及取得同意者，得不受限制之規定。(修正條文第 99 條之 14)

十二、操作遙控無人機具有危險性，增訂其所有人及操作人於發生事故損害他人時之賠償責任，及政府機關(構)、學校或法人執行相關操作限制豁免之活動，應投保責任保險之規定。(修正條文第 99 條之 15)

十三、為便利政府機關執行災害防救、偵查、調查、矯正業務等法定職務，有立即性或保密性之任務，而於航空站或飛行場四周一定距離範圍內或直轄市、縣(市)政府公告之區域外從事活動，或從事第 99 條之 14 第 1 項第 2 款至第 8 款之活動，經民航局同意者，不受相關規定之限制。(修正條文第 99 條之 16)

十四、為明確遙控無人機之管理及委託管理事項，定明遙控無人機之管理規則與委託辦法之內容及授權依據。(修正條文第 99 條之 17 及第 99 條之 18)

十五、配合新增飛航時限規範，並落實航空人員及航空器所有人或使用人之疲勞管理，及民用航空運輸業如有違反停業或結束營業須經核准，或未依核准內容執行之情事時，將影響公共利益，爰依其違規情節處以民用航空運輸業及其負責人行政罰，另考量未依規定事先申請航線暫停或終止亦將影響公共利益，增訂處罰之規定。(修正條文第 111 條及第 112 條)

十六、增訂遙控無人機之所有人及操作人違反相關行政法上義務之處罰

規定。(修正條文第 118 條之 1 至第 118 條之 3)

十七、為迅速處理乘客於航空器內吸菸之違規行為，修正現行由二機關分別裁罰之處理方式予以合一，以利執行。(修正條文第 119 條之 2)

十八、考量本法轄管各項事業均為開放民間申請設立，且其經營係以追求公司與股東最大利益為目標，爰排除民營公用事業監督條例規定之適用。(修正條文第 121 條之 1)

參、問題檢討與建議

一、「遙控無人機」之用詞定義內容宜考量修正（草案第 2 條）

本草案第 2 條用詞定義第 26 款規定，「遙控無人機：指自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制之無人航空器。」其修法說明係稱參考日本民航法而來，惟查日本航空法第 2 條第 22 款規定，其無人機定義為結構上不能搭載任何乘員，而且以「遙控」或「自動駕駛」操作的載具。涵蓋範圍較廣，似有出入。

有關無人機的操縱方式共計可分為自主式、遙控式及兩者的混合。自主式不須地面站控制，可以由無人機自己決定行動目標(可預見的未來，指令還是由人發出)和如何行動，不過與自動仍有程度上的差別，自動意味著一個系統按預先編好的程序運行；自主式則可擺脫外界的影響作出選擇，意即有自由的意志，比較一個自動系統(自動駕駛儀)和一個自主導引系統：(一)自動駕駛儀保持在選定的航路上。(二)自主導引系統決定採用哪條航路，然後保持在這條航路上。日本航空法關於自動駕駛方面，似歸屬於後者。而遙控式則通過無人機系統的數據鏈由人對無人機飛行器進行指揮控制¹²。綜上，無人機之機種類型當不限於遙控型，「自動駕駛型」也含括在內。

行政院版修法說明既然敘明參考日本航空法，為求規範周延，針對「遙控無人機」用詞定義，隨著科技迅猛發展，無人機技術永遠走在法

¹²高勁松等 3 人，無人機自主性概念研究，電光與控制第 14 卷第 5 期，2007 年 10 月，第 61 頁。

制前面，為求法制周延，避免上開用詞定義掛一漏萬，擬修正用詞定義內涵，為求遙控無人機之機種類型涵蓋周延，在法條適用上不致產生疑義，爰予以修正本條第 2 條第 26 款規定，建議加入「經民用航空局公告」文字，意謂凡由民用航空局公告之無人機種類型，均為民用航空法管制對象，避免認定上產生分歧，也有助於執法機關管理。

本草案第 2 條第 26 款用詞定義內容，爰修正如下：

「二十六、遙控無人機：指經民用航空局公告自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制或以自動駕駛操作之無人航空器。」

二、修正操作遙控無人機而致人死傷或毀損他人財物規定(草案第 99 條之 15)

查本草案第 99 條之 15 規定之修正說明，操作遙控無人機具有危險性，爰參考本法第 99 條之 6 規定增訂之。惟本草案第 99 條之 15 規定對於損害賠償額似未有明訂，另相關投保責任保險之法制用語，均有些出入，本報告仍認為本法第 99 條之 6 第 3 項及第 4 項規定：「前二項致他人死傷之損害賠償額，準用依第九十三條第一項所定辦法之標準；該辦法所定標準不影響被害人以訴訟請求之權利。(第三項)超輕型載具所有人應依前項所定之損害賠償額，投保責任保險。(第四項)」文字較為周延及符合體例，故參考修正之。爰將本草案第 99 條之 15 增訂第 3 項，以及原第 3 項修正並遞移為第 4 項規定如下：

「前二項致他人死傷之損害賠償額，準用依第九十三條第一項所定辦法之標準；該辦法所定標準不影響被害人以訴訟請求之權利。(第三項)政府機關(構)、學校或法人於依前條第三項從事活動前，應依前項所定之損害賠償額，投保責任保險。(第四項)」

三、增修遙控無人機操作人違反第 44 條規定之刑法罰則（建議修正第 108 條）

依本法第 108 條規定：「航空人員、航空器上工作人員、乘客或超輕型載具操作人違反第四十四條規定，而無正當理由者，處三年以下有期徒刑、拘役或新臺幣六十萬元以下罰金。」查本法第 44 條規定：「航空

器飛航中，不得投擲任何物件。但法令另有規定，或為飛航安全，或為救助任務，而須投擲時，不在此限。」本草案第 44 條規定：「航空器飛航中，不得投擲任何物件、噴灑、拖曳航空器及其他物體或跳傘。但為飛航安全、救助任務或經民航局核准者，不在此限。」遙控無人機操作人違反第 44 條規定，威脅民眾生命或財產安全甚鉅，為保障民眾生命及財產法益，亦具納入本法第 108 條規範之必要性，爰建議修正為：「航空人員、航空器上工作人員、乘客、超輕型載具操作人或遙控無人機操作人違反第四十四條規定，而無正當理由者，處三年以下有期徒刑、拘役或新臺幣六十萬元以下罰金。」如採本條建議，需先另行提案，始可審議處理，謹併予敘明。

四、法案性別及人權影響評估

按後附錄行政院法案及性別影響評估檢視表略為，本草案為我國民用航空主要法源依據，並未以特定性別、性傾向或性別認同為規範對象。人員進用僅考量專業，不因性別、性傾向或性別認同而有所差異。本次修法主要係規範遙控無人機作業規範、操作限制、賠償責任劃分及罰則等，修訂內容並無以特定性別、性傾向或性別認同為規範對象。遙控無人機涉及新興航空器作業活動事宜，規範涉及人民權利義務，故應以法律定之，爰修正民用航空法。

據本局法案性別與人權影響評估檢視表學者林副教授春鳳提出評估意見認為：「1. 時代進步與經濟條件成就促使科技器材已進入平民百姓之生活領域，基於國家安全考量宜全面思考民用小型航空器之使用範圍與其安全操作方式，以維護全民之權益與國家之安定。2. 法律之制定以全民之福利與權利保障為前提，目前無管理辦法也無相關研究與統計有關民用航空器材在不同性別使用之數量與百分比，現階段之初評並無涉及兩性的權益與福利。3. 建議先行訂定管理辦法，但訂法的過程應注意兩性決策機會之均等，尤其公聽會之邀請宜廣納不同團體與不同性別之意見，以周全考量不同性別之處境與感受。」觀其意旨，民用航空法部分條文修正草案現階段之初評並無涉及兩性的權益與福利，但法律之修正

以全民之福利與權利保障為前提，檢視修法程序確應注意兩性決策機會之均等。

肆、結論

因應遙控無人機活動漸增，交通部民用航空局借鏡美國、歐盟、日本等國家立法經驗並參酌國際民航組織規範，並召開公聽說明會聽取各方意見，朝兼顧社會秩序、民眾生命財產安全及產業應用發展研議修正「民用航空法」，未來遙控無人機將分別由中央與地方政府密切合作、分工管理，行政院爰擬具「民用航空法」部分條文修正草案，經研析後提出以下修正建議：

- 一、「遙控無人機」之用詞定義宜考量修正（草案第 2 條）。
- 二、修正操作遙控無人機而致人死傷或毀損他人財物規定（草案第 99 條之 15）。
- 三、增修遙控無人機操作人違反第 44 條規定之刑法罰則（建議修正第 108 條）。

伍、條文對照表

一、行政院提案條文

「民用航空法部分條文修正草案」條文對照表

行 政 院 提 案 條 文	本 報 告 建 議 條 文	現 行 條 文	說 明
第二條 本法用詞定義如下： 一、航空器：指任何藉空氣之反作用力，而非藉空氣對地球表面之反作用力，得以飛航於大氣中之器物。 二、航空站：指具備供航空器載卸客貨之設施與裝備及用於航空器起降活動之區域。 三、飛航：指航空器之起飛、航行、降落及起飛前降落後所需在航空站、飛行場之滑行。 四、航空人員：指航空器駕駛員、飛航工程師、航空器維修工程師、飛航管制員、維修員及航空器簽派員。 五、飛行場：指用於航空器起降活動之水陸區域。 六、助航設備：指輔助飛航通信、氣	第二條 本法用詞定義如下： 一、航空器：指任何藉空氣之反作用力，而非藉空氣對地球表面之反作用力，得以飛航於大氣中之器物。 二、航空站：指具備供航空器載卸客貨之設施與裝備及用於航空器起降活動之區域。 三、飛航：指航空器之起飛、航行、降落及起飛前降落後所需在航空站、飛行場之滑行。 四、航空人員：指航空器駕駛員、飛航工程師、航空器維修工程師、飛航管制員、維修員及航空器簽派員。 五、飛行場：指用於航空器起降活動之水陸區域。 六、助航設備：指輔	第二條 本法用詞定義如下： 一、航空器：指任何藉空氣之反作用力，而非藉空氣對地球表面之反作用力，得以飛航於大氣中之器物。 二、航空站：指具備供航空器載卸客貨之設施與裝備及用於航空器起降活動之區域。 三、飛航：指航空器之起飛、航行、降落及起飛前降落後所需在航空站、飛行場之滑行。 四、航空人員：指航空器駕駛員、飛航工程師、航空器維修工程師、飛航管制員、維修員及航空器簽派員。 五、飛行場：指用於航空器起降活動之水陸區域。 六、助航設備：指輔	行政院說明： 一、第一款至第十六款、第二十款至第二十五款未修正。 二、配合增訂第九章之二「遙控無人機」專章及參酌國際民用航空公約第十三號附約有關航空器失事、重大意外事件及航空器意外事件之規定，爰修正第十七款至第十九款之定義。 三、參酌國際民用航空公約第二號附約、日本航空法第二條第二十二款有關遙控無人機之內容及我國電信法規用詞，增訂第二十六款「遙控無人機」之定義。 四、為強化對航空器駕駛員、飛航工程師、客艙組員之疲勞管理，參酌國際民用航空公約第六號附約第一編第一章及附件A，增訂第二十七款「飛航時限規範」之定義。 本報告說明：

象、無線電導航、目視助航及其他用以引導航空器安全飛航之設備。 七、航路：指經民用航空局指定於空中以通道形式設立之管制空域。 八、特種飛航：指航空器試飛、特技飛航、逾限或故障維護及運渡等經核准之單次飛航活動。 九、飛航管制：指飛航管制機構為防止航空器間、航空器與障礙物間於航空站跑、滑道滑行時之碰撞及加速飛航流量並保持有序飛航所提供之服務。 十、機長：指由航空器所有人或使用人指派，於飛航時指揮並負航空器作業及安全責任之駕駛員。 十一、民用航空運輸業：指以航空器直接載運客、貨、郵件，取得報酬之事業。 十二、普通航空業：指以航空器經	助飛航通信、氣象、無線電導航、目視助航及其他用以引導航空器安全飛航之設備。 七、航路：指經民用航空局指定於空中以通道形式設立之管制空域。 八、特種飛航：指航空器試飛、特技飛航、逾限或故障維護及運渡等經核准之單次飛航活動。 九、飛航管制：指飛航管制機構為防止航空器間、航空器與障礙物間於航空站跑、滑道滑行時之碰撞及加速飛航流量並保持有序飛航所提供之服務。 十、機長：指由航空器所有人或使用人指派，於飛航時指揮並負航空器作業及安全責任之駕駛員。 十一、民用航空運輸業：指以航空器直接載運客、貨、郵件，	象、無線電導航、目視助航及其他用以引導航空器安全飛航之設備。 七、航路：指經民用航空局指定於空中以通道形式設立之管制空域。 八、特種飛航：指航空器試飛、特技飛航、逾限或故障維護及運渡等經核准之單次飛航活動。 九、飛航管制：指飛航管制機構為防止航空器間、航空器與障礙物間於航空站跑、滑道滑行時之碰撞及加速飛航流量並保持有序飛航所提供之服務。 十、機長：指由航空器所有人或使用人指派，於飛航時指揮並負航空器作業及安全責任之駕駛員。 十一、民用航空運輸業：指以航空器直接載運客、貨、郵件，取得報酬之事業。 十二、普通航空業：指以航空器經	本條用詞定義第二十六款規定，「遙控無人機：指自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制之無人航空器。」其修法說明係稱參考日本航空法而來，惟查日本航空法第二條第二十二款規定，其無人機定義為結構上不能搭載任何乘員，而且以「遙控」或「自動駕駛」操作的載具。文字敘述似有出入，為求遙控無人機之機種類型涵蓋周延，在法條適用上不致產生疑義，爰予以修正本條第二十六款規定，建議加入「經民用航空局公告」文字，意謂凡由民用航空局公告之無人機種類型，均為民用航空法管制對象，免於認定上分歧，也有助於執法機關管理，爰修正為：「二十六、遙控無人機：指經民用航空局公告自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制或以自動駕駛操作之無人航空器。」
--	--	--	---

營民用航空運輸業以外之飛航業務而受報酬之事業，包括空中遊覽、勘察、照測、消防、搜尋、救護、拖吊、噴灑、拖靶勤務、商務專機及其他經核准之飛航業務。 十三、航空貨運承攬業：指以自己之名義，為他人之計算，使民用航空運輸業運送航空貨物及非具有通信性質之國際貿易商業文件而受報酬之事業。 十四、航空站地勤業：指於機坪內從事航空器拖曳、導引、行李、貨物、餐點裝卸、機艙清潔、空橋操作及其有關勞務之事業。 十五、空廚業：指為提供航空器內餐飲或其他相關用品而於機坪內從事運送、裝卸之事	取得報酬之事業。 十二、普通航空業：指以航空器經營民用航空運輸業以外之飛航業務而受報酬之事業，包括空中遊覽、勘察、照測、消防、搜尋、救護、拖吊、噴灑、拖靶勤務、商務專機及其他經核准之飛航業務。 十三、航空貨運承攬業：指以自己之名義，為他人之計算，使民用航空運輸業運送航空貨物及非具有通信性質之國際貿易商業文件而受報酬之事業。 十四、航空站地勤業：指於機坪內從事航空器拖曳、導引、行李、貨物、餐點裝卸、機艙清	營民用航空運輸業以外之飛航業務而受報酬之事業，包括空中遊覽、勘察、照測、消防、搜尋、救護、拖吊、噴灑、拖靶勤務、商務專機及其他經核准之飛航業務。 十三、航空貨運承攬業：指以自己之名義，為他人之計算，使民用航空運輸業運送航空貨物及非具有通信性質之國際貿易商業文件而受報酬之事業。 十四、航空站地勤業：指於機坪內從事航空器拖曳、導引、行李、貨物、餐點裝卸、機艙清潔、空橋操作及其有關勞務之事業。 十五、空廚業：指為提供航空器內餐飲或其他相關用品而於機坪內從事運送、裝卸之事	
--	---	--	--

業。 十六、航空貨物集散站經營業：指提供空運進口、出口、轉運或轉口貨物集散與進出航空站管制區所需之通關、倉儲場所、設備及服務而受報酬之事業。 十七、航空器失事：指自任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有人離開該航空器時止，<u>或自遙控無人機為飛航目的啟動推進系統準備移動時起，至飛航結束且推進系統關閉時止</u>，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損害或失蹤。 十八、航空器重大意外事件：指自任何人為飛航目的登上航空	潔、空橋操作及其有關勞務之事業。 十五、空廚業：指為提供航空器內餐飲或其他相關用品而於機坪內從事運送、裝卸之事業。 十六、航空貨物集散站經營業：指提供空運進口、出口、轉運或轉口貨物集散與進出航空站管制區所需之通關、倉儲場所、設備及服務而受報酬之事業。 十七、航空器失事：指自任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有人離開該航空器時止，或自遙控無人機為飛航目的啟動推進系統準備移動時起，至飛航結束且推進系統關閉時止，於航空器運作中所發生之事故，直接對他人或航空器上	業。 十六、航空貨物集散站經營業：指提供空運進口、出口、轉運或轉口貨物集散與進出航空站管制區所需之通關、倉儲場所、設備及服務而受報酬之事業。 十七、航空器失事：指自任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有人離開該航空器時止，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損害或失蹤。 十八、航空器重大意外事件：指自任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有人離開該航空器時止，發生於航空器運作中之事故，有造成航空器失事之虞者。	
---	--	--	--

器時起，至所有人離開該航空器時止，或<u>自遙控無人機為飛航目的啟動推進系統準備移動時起，至飛航結束且推進系統關閉時止</u>，發生於航空器運作中之事故，有造成航空器失事之虞者。 十九、航空器意外事件：指自任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有人離開該航空器時止，<u>或自遙控無人機為飛航目的啟動推進系統準備移動時起，至飛航結束且推進系統關閉時止</u>，於航空器運作中所發生除前二款以外之事故。 二十、超輕型載具：指具動力可載人，並符合下列條件之固定翼載具、動力滑翔機、陀螺機、動力飛行	之人，造成死亡或傷害，或使航空器遭受實質上損害或失蹤。 十八、航空器重大意外事件：指自任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有人離開該航空器時止，或自遙控無人機為飛航目的啟動推進系統準備移動時起，至飛航結束且推進系統關閉時止，發生於航空器運作中之事故，有造成航空器失事之虞者。 十九、航空器意外事件：指自任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有人離開該航空器時止，或自遙控無人機為飛航目的啟動推進系統準備移動時起，至飛航結束且推進系統關閉時止，於航空器運作中所發生	十九、航空器意外事件：指自任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有人離開該航空器時止，於航空器運作中所發生除前二款以外之事故。 二十、超輕型載具：指具動力可載人，並符合下列條件之固定翼載具、動力滑翔機、陀螺機、動力飛行傘及動力三角翼等航空器： (一)單一往復式發動機。 (二)最大起飛重量不逾六百公斤。 (三)含操作人之總座位數不逾二個。 (四)海平面高度、標準大氣及最大持續動力之條件下，最大平飛速度每小時不逾二百二十公里。 (五)最大起飛重量下，不使用高升力裝置之最大失速速度每
--	---	---

傘及動力三角翼等航空器： (一)單一往復式發動機。 (二)最大起飛重量不逾六百公斤。 (三)含操作人之總座位數不逾二個。 (四)海平面高度、標準大氣及最大持續動力之條件下，最大平飛速度每小時不逾二百二十公里。 (五)最大起飛重量下，不使用高升力裝置之最大失速速度每小時不逾八十三公里。 (六)螺旋槳之槳距應為固定式或僅能於地面調整。但動力滑翔機之螺旋槳之槳距應為固定式或自動順槳式。 (七)陀螺機之旋翼系統應為雙葉、固定槳距、半關節及撬式。 (八)設有機艙者，機艙應為不可	除前二款以外之事故。 二十、超輕型載具：指具動力可載人，並符合下列條件之固定翼載具、動力滑翔機、陀螺機、動力飛行傘及動力三角翼等航空器： (一)單一往復式發動機。 (二)最大起飛重量不逾六百公斤。 (三)含操作人之總座位數不逾二個。 (四)海平面高度、標準大氣及最大持續動力之條件下，最大平飛速度每小時不逾二百二十公里。 (五)最大起飛重量下，不使用高升力裝置之最大失速速度每小時不逾八十三公里。 (六)螺旋槳之槳距應為固定式或僅能於	小時不逾八十三公里。 (六)螺旋槳之槳距應為固定式或僅能於地面調整。但動力滑翔機之螺旋槳之槳距應為固定式或自動順槳式。 (七)陀螺機之旋翼系統應為雙葉、固定槳距、半關節及撬式。 (八)設有機艙者，機艙應為不可加壓式。 (九)設有起落架者，起落架應為固定裝置。但動力滑翔機，不在此限。 二十一、飛航安全相關事件：指航空器因運作中所發生之航空器失事、航空器重大意外事件、航空器意外事件及非在運作中所發生之地面安全事件。 二十二、航空產品：指航空器、航空器發動機及	
---	---	--	--

加壓式。 (九)設有起落架者，起落架應為固定裝置。但動力滑翔機，不在此限。 二十一、飛航安全相關事件：指航空器因運作中所發生之航空器失事、航空器重大意外事件、航空器意外事件及非在運作中所發生之地面安全事件。 二十二、航空產品：指航空器、航空器發動機及螺旋槳。 二十三、自用航空器飛航活動：指以自有之航空器從事非營利性之飛航。 二十四、飛機：指以動力推動較空氣為重之航空器，其飛航升力之產生主要藉空氣動力反作用於航空器之表面。 二十五、直昇機：指較空氣為重之	地面調整。但動力滑翔機之螺旋槳之槳距應為固定式或自動順槳式。 (七)陀螺機之旋翼系統應為雙葉、固定槳距、半關節及撬式。 (八)設有機艙者，機艙應為不可加壓式。 (九)設有起落架者，起落架應為固定裝置。但動力滑翔機，不在此限。 二十一、飛航安全相關事件：指航空器因運作中所發生之航空器失事、航空器重大意外事件、航空器意外事件及非在運作中所發生之地面安全事件。 二十二、航空產品：指航空器、航空器發動機及螺旋槳。	螺旋槳。 二十三、自用航空器飛航活動：指以自有之航空器從事非營利性之飛航。 二十四、飛機：指以動力推動較空氣為重之航空器，其飛航升力之產生主要藉空氣動力反作用於航空器之表面。 二十五、直昇機：指較空氣為重之航空器，其飛航升力之產生主要藉由一個或數個垂直軸動力旋翼所產生之空氣反作用力。	
---	--	--	--

航空器，其飛航升力之產生主要藉由一個或數個垂直軸動力旋翼所產生之空氣反作用力。 <u>二十六、遙控無人機：</u> 指自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制之無人航空器。 <u>二十七、飛航時限規範：</u>指航空器駕駛員、飛航工程師或客艙組員從事飛航時之飛航時間、於飛航作業中之飛航執勤期間、執勤期間、通勤、調派、待命及休息時間等疲勞管理所作之相關限制或規定。	二十三、自用航空器飛航活動：指以自有之航空器從事非營利性之飛航。 二十四、飛機：指以動力推動較空氣為重之航空器，其飛航升力之產生主要藉空氣動力反作用於航空器之表面。 二十五、直昇機：指較空氣為重之航空器，其飛航升力之產生主要藉由一個或數個垂直軸動力旋翼所產生之空氣反作用力。 二十六、遙控無人機：指經民用航空局公告自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制或以自動駕駛操作之無人航空器。 二十七、飛航時限規範：指航空器駕駛員、		
---	---	--	--

	飛航工程師或客艙組員從事飛航時之飛航時間、於飛航作業中之飛航執勤期間、執勤期間、通勤、調派、待命及休息時間等疲勞管理所作之相關限制或規定。		
第四十一條之一 航空器所有人或使用人應負航空器飛航安全之責，並依本法或本法所發布之法規命令從事安全飛航作業。 航空器飛航作業、飛航準備、<u>飛航時限規範</u>、航空器性能操作限制、航空器儀表、裝備與文件、航空器通信與航行裝備、航空器維護、飛航組員作業、駕駛員資格限制、簽派員、手冊表格與紀錄、客艙組員、保安及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。國際間通用之飛航標準，適於國內採用者，得經民航局核定後採用之。	(無修正意見)	第四十一條之一 航空器所有人或使用人應負航空器飛航安全之責，並依本法或本法所發布之法規命令從事安全飛航作業。 航空器飛航作業、飛航準備、航空器性能操作限制、航空器儀表、裝備與文件、航空器通信與航行裝備、航空器維護、飛航組員作業、駕駛員資格限制、簽派員、手冊表格與紀錄、客艙組員、保安及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。國際間通用之飛航標準，適於國內採用者，得經民航局核定後採用之。	行政院說明： 一、第一項及第三項未修正。 二、為明確飛航作業中有關飛航時限規範之法律授權依據，爰於第二項增訂「飛航時限規範」文字，以強化對組員之疲勞管理。

民航局應派員檢查航空器所有人或使用人之航務作業，航空器所有人或使用人不得規避、妨礙或拒絕；檢查結果發現有缺失者，應通知航空器所有人或使用人限期改善；其有下列情形之一者，應停止其飛航： 一、航空人員未持有效檢定證。 二、航空器駕駛員生理、心理狀態不適合飛航。 三、航空器試飛對地面人員或財產有立即危險之虞。		民航局應派員檢查航空器所有人或使用人之航務作業，航空器所有人或使用人不得規避、妨礙或拒絕；檢查結果發現有缺失者，應通知航空器所有人或使用人限期改善；其有下列情形之一者，應停止其飛航： 一、航空人員未持有效檢定證。 二、航空器駕駛員生理、心理狀態不適合飛航。 三、航空器試飛對地面人員或財產有立即危險之虞。	
第四十四條 航空器飛航中，不得投擲任何物件、<u>噴灑、拖曳航空器及其他物體或跳傘</u>。但為飛航安全、<u>救助任務或經民航局核准者</u>，不在此限。	(無修正意見)	第四十四條 航空器飛航中，不得投擲任何物件。但<u>法令另有規定，或為飛航安全，或為救助任務，而須投擲時</u>，不在此限。	行政院說明： 鑒於科技日新月異，生活方式不斷改變，空域使用趨於多元化，對於航空器實施投擲、噴灑、拖曳及跳傘等飛航作業亦有相關需求，為確保低高度空域使用安全，並能與國際接軌，參酌國際民用航空公約第二號附約相關規定及實務需要，爰修正航空器飛航中不得噴灑、拖曳航空器及其他物體或跳傘；但書酌作文字修正，將「法令另有規定」修正為「經民航局核准者」，以符實需。

第四十八條 經營民用航空運輸業者，應申請民航局核轉交通部許可籌設，並應在核定籌設期間內，依法向有關機關辦妥登記、自備航空器及具有依相關法規從事安全營運之能力，並經民航局完成營運規範審查合格後，申請民航局核轉交通部核准，如營業項目包括國際運送業務者，並應先向海關辦理登記，取得證明文件，由民航局發給民用航空運輸業許可證，始得營業。 民用航空運輸業自民航局發給許可證之日起，逾二十四個月未開業，或開業後停業逾六個月者，由民航局報請交通部廢止其許可後，註銷其許可證，並通知有關機關廢止其登記。但有正當理由，並依規定程序申請核准延展者，不在此限。 <u>民用航空運輸業應於停業或結束營業前依第六十三條之一所定規則，檢附停業或結束營業計畫，申請民航局核轉交通部核准，並於核准之日</u>	(無修正意見)	第四十八條 經營民用航空運輸業者，應申請民航局核轉交通部許可籌設，並應在核定籌設期間內，依法向有關機關辦妥登記、自備航空器及具有依相關法規從事安全營運之能力，並經民航局完成營運規範審查合格後，申請民航局核轉交通部核准，如營業項目包括國際運送業務者，並應先向海關辦理登記，取得證明文件，由民航局發給民用航空運輸業許可證，始得營業。 民用航空運輸業自民航局發給許可證之日起，逾二十四個月未開業，或開業後停業逾六個月者，由民航局報請交通部廢止其許可後，註銷其許可證，並通知有關機關廢止其登記。但有正當理由，並依規定程序申請核准延展者，不在此限。 <u>民用航空運輸業結束營業，應先報請民航局轉報交通部備查，並自結束營業之日起三十日內，將原領民用航空運輸業許可證繳還；屆期未繳</u>	行政院說明： 一、第一項及第二項未修正。 二、考量目前並無要求民用航空運輸業在停業或結束營業前之特定時日應申請核准之規定，實務上民用航空運輸業無預警歇業時，將使得主管機關無法臨時因應，造成公共運輸市場不穩定，爰於第三項增列民用航空運輸業者停業或結束營業前應提送有關已購票旅客退票或簽轉、其他應安置或處置、不影響市场秩序等文件計畫申請核准，且於核准之日起六十日後始得停業或結束營業之義務。 三、現行條文第三項及第四項遞移為第四項及第五項；第四項酌作文字修正，第五項內容未修正。
---	----------------	---	---

<u>起六十日後始得停業或結束營業。</u> 民用航空運輸業應自結束營業之日起三十日內，將原領民用航空運輸業許可證繳還；屆期未繳還時，由民航局逕行公告註銷。 第二項核准延展期限不得逾六個月，並以一次為限。		還時，由民航局逕行公告註銷。 第二項核准延展期限不得逾六個月，並以一次為限。	
第五十八條之一 民用航空運輸業申請聯營時，應擬具聯營實施計畫書，並檢附有關文件，報請民航局核轉交通部許可後，始得實施聯營；交通部許可聯營時，得附加條件、期限、限制或負擔。 民用航空運輸業不依核定之計畫實施聯營、或核准聯營事由消滅或聯營事項有違公共利益或民航發展者，交通部得廢止許可、變更許可內容、命令停止或改正聯營行為。 第一項之聯營如構成公平交易法第<u>十四</u>條之聯合行為者，應先經公平交易委員會之許可；其聯營許可審查辦法，由交通部會同公平交易委員	(無修正意見)	第五十八條之一 民用航空運輸業申請聯營時，應擬具聯營實施計畫書，並檢附有關文件，報請民航局核轉交通部許可後，始得實施聯營；交通部許可聯營時，得附加條件、期限、限制或負擔。 民用航空運輸業不依核定之計畫實施聯營、或核准聯營事由消滅或聯營事項有違公共利益或民航發展者，交通部得廢止許可、變更許可內容、命令停止或改正聯營行為。 第一項之聯營如構成公平交易法第七條之聯合行為者，應先經<u>行政院</u>公平交易委員會之許可；其聯營許可審查辦法，由交通部會同<u>行政院</u>公	行政院說明： 一、第一項及第二項未修正。 二、配合一百零四年二月四日修正公布之公平交易法，將所引該法之條次修正為第十四條及「行政院公平交易委員會」之組織名稱修正為「公平交易委員會」，爰修正第三項規定。

會定之。		平交易委員會定之。	
第六十三條之一 民用航空運輸業之營業項目、資格條件之限制、籌設申請與設立許可、許可證之申請、登記、註銷與換發、資本額、公司登記事項之變更、航空器之購買、附條件買賣、租用、機齡限制、航線籌辦、航線暫停或終止、 <u>停業或結束營業</u> 、飛航申請、聯營許可、證照費與包機申請費收取、營運管理、及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。	(無修正意見)	第六十三條之一 民用航空運輸業之營業項目、資格條件之限制、籌設申請與設立許可、許可證之申請、登記、註銷與換發、資本額、公司登記事項之變更、航空器之購買、附條件買賣、租用、機齡限制、航線籌辦、航線暫停或終止、飛航申請、聯營許可、證照費與包機申請費收取、營運管理及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。	行政院說明： 配合修正條文第四十八條第三項規定，爰新增民用航空運輸業有關停業或結束營業之授權範圍，以利管理。
第六十五條 <u>第四十九條、第五十六條、第五十七條、第六十條、第六十六條第三項</u> 規定，於普通航空業準用之。	(無修正意見)	第六十五條 <u>第四十八條第三項、第四十九條、第五十六條、第五十七條、第六十條</u> 規定，於普通航空業準用之。	行政院說明： 因現行條文第四十八條第三項民用航空運輸業結束營業程序已修正，考量普通航空業服務對象非一般公眾，爰仍維持現行程序，另準用航空貨運承攬業有關結束營業程序之規定。
第七十三條 <u>第五十七條、第六十六條第三項、第六十六條之一</u> 規定，於航空貨物集散站經營業準用之。	(無修正意見)	第七十三條 <u>第四十八條第三項、第五十七條、第六十六條之一</u> 規定，於航空貨物集散站經營業準用之。	行政院說明： 修正理由同修正條文第六十五條說明。
第七十六條 <u>第五十七條、第六十六條第三項</u> 規定，於航空站地勤業準用之。	(無修正意見)	第七十六條 <u>第四十八條第三項、第五十七條</u> 於航空站地勤業，準用之。	行政院說明： 修正理由同修正條文第六十五條說明。

第七十七條 第五十七條、第六十六條第三項、第七十四條、第七十四條之一、第七十五條規定，於空廚業準用之。	(無修正意見)	第七十七條 第四十八條第三項、第五十七條、第七十四條、第七十四條之一、第七十五條規定，於空廚業準用之。	行政院說明： 修正理由同修正條文第六十五條說明。
第九十九條之八 第四十二條第一項、第四十三條第一項、第四十四條 <u>本文</u> 、第九十八條、第九十九條規定，於超輕型載具準用之。	(無修正意見)	第九十九條之八 第四十二條第一項、第四十三條第一項、第四十四條、第九十八條、第九十九條規定，於超輕型載具準用之。	行政院說明： 配合修正條文第四十四條之修正，考量超輕型載具屬娛樂、運動活動，依規定應於所劃定之區域範圍內活動，與一般航空器飛航作業性質有別，故該等超輕型載具不得適用第四十四條之但書規定，僅以本文準用之。爰將本條之「第四十四條」修正為「第四十四條本文」。
第九章之二 遙控無人機	(無修正意見)		行政院說明： 一、 <u>本章新增</u> 。 二、為有效控管遙控無人機，爰增訂專章予以管理。
第九十九條之九 於建築物外開放空間從事遙控無人機飛航活動，適用本章規定。 遙控無人機所有人或操作人應負使用安全、風險管理及法規遵循等責任。 遙控無人機發生飛航安全相關事件後，其所有人或操作人應通報民航局事件經過。	(無修正意見)		行政院說明： 一、 <u>本條新增</u> 。 二、為明確遙控無人機之管理範圍，第一項定明遙控無人機於建築物外開放空間之飛航活動依第九章之二規定管理；本項所稱之建築物外開放空間，係參酌建築法第四條規定，建築物為定著於土地上或地面下具有頂蓋、樑

			柱或牆壁，供個人或公眾使用之構造物或雜項工作物。 三、第二項定明遙控無人機所有人或操作人在操作遙控無人機時，應警覺四周環境狀況且具有操作安全之危害識別、風險分析及應變處理等能力。另遙控無人機之器材、操作人員、操作限制、保險等規定，除應依第九章之二規定辦理外，尚應遵守其他法律規定，例如刑法、國家安全法、國土測繪法、要塞堡壘地帶法、社會秩序維護法、鐵路法、商港法、大眾捷運法、國家公園法、發展觀光條例、特種勤務條例、直轄市、縣(市)政府所定自治法規等，併予敘明。 四、第三項定明飛航安全相關事件發生後，遙控無人機所有人或操作人應將事件種類及內容通報民航局。
第九十九條之十 自然人所有之最大起飛重量二百五十公克以上	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增</u>。 二、有鑒於遙控無人機

之遙控無人機及政府機關(構)、學校或法人所有之遙控無人機，應辦理註冊，並將註冊號碼標明於遙控無人機上顯著之處。 下列遙控無人機之操作人應經測驗合格，由民航局發給操作證後，始得操作： 一、政府機關(構)、學校或法人所有之遙控無人機。 二、最大起飛重量二萬五千公克以上之遙控無人機。 三、最大起飛重量一千公克以上而不逾二萬五千公克且裝置導航設備之遙控無人機。			註冊事宜為後續管理規範之基礎，註冊最低重量與操作風險程度及使用對象有關，配合第九十九條之十四規定，自然人僅得在目視範圍內操作遙控無人機，與政府機關(構)、學校或法人經核准後排除操作限制等規劃，並參酌美國聯邦航空總署科學計算對人體產生傷害程度及教育宣導之目的，爰參酌美國聯邦航空法規第四十八編48.15 條所訂小型遙控無人機註冊規定，於第一項定明自然人所有之最大起飛重量二百五十公克以上之遙控無人機及政府機關(構)、學校或法人所有之各類遙控無人機均應辦理註冊，並將註冊號碼標明於遙控無人機明顯之位置，始得從事活動；本項所稱之政府機關(構)，係指依法行使公權力之中央或地方機關或行政法人。另依據國際民用航空公約，軍
--	--	--	--

			事、國防等用途者不受限制。 三、為保障飛航、地面上生命與財產安全及操作人之技能水準，第二項針對系統較為複雜之遙控無人機，定明操作人操作最大起飛重量二萬五千公克以上、政府機關(構)、學校或法人所有之遙控無人機或最大起飛重量一千公克以上不逾二萬五千公克裝置導航設備之遙控無人機，應經測驗合格，發給操作證後，始得操作遙控無人機。
第九十九條之十一 遙控無人機設計、製造、改裝，應向民航局申請檢驗，檢驗合格者發給遙控無人機檢驗合格證；其自國外進口者，應經民航局檢驗合格或認可。但因形式構造簡單且經民航局核准者，得免經檢驗或認可。 前項遙控無人機之檢驗基準，由民航局定之。國際間通用技術規範，適於國內採用者，得經民航局核定後採用之。	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增</u>。 二、為確保遙控無人機之安全及可靠性，於第一項定明遙控無人機之設計、製造、改裝應申請檢驗之規定；另國外進口遙控無人機，明定其應經檢驗合格或認可之規定。復考量部分遙控無人機形式構造簡單，與有人航空器之航空產品裝備及其零組件規模不同，故針對國內設

			計、製造、改裝及國外進口者，其形式構造簡單之遙控無人機得免經檢驗或認可。 三、先進國家已開始著手研訂遙控無人機之器材檢驗基準，為便利我國產業取得產品認證及出口其他國家之商機，參考國際適航標準之規定，爰於第二項定明有關檢驗基準訂定依據及對國際間通用技術規範之核定採用規定。
第九十九條之十二 外國人領有外國政府之遙控無人機註冊、操作及檢驗合格等證明文件者，得向民航局申請認可後，依本章之規定從事飛航活動。	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增</u>。 二、為利管理外國人於我國境內操作遙控無人機之行為，爰定明外國人領有外國政府之遙控無人機註冊、操作及檢驗合格等證明文件者得經認可後，依本章規定於我國境內從事飛航活動。
第九十九條之十三 禁航區、限航區及航空站或飛行場四周之一定距離範圍內，禁止從事遙控無人機飛航活動；航空站或飛行場四周之一定距離範圍由民航局公告之。 前項範圍外距地	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增</u>。 二、為防止遙控無人機於本法第四條所規定之禁航區、限航區及航空站、飛行場四周之一定距離範圍內從事活動，影響飛航及國家安

表高度不逾四百呎之區域，由直轄市、縣(市)政府依公益及安全之需要，公告遙控無人機活動之區域、時間及其他管理事項。但相關中央主管機關認有禁止或限制遙控無人機飛航活動之需要者，得提請所在地之直轄市、縣(市)政府公告之，直轄市、縣(市)政府應配合辦理。 政府機關(構)、學校或法人執行業務需在第一項範圍之區域從事遙控無人機飛航活動，應申請民航局會商目的事業主管機關同意後，始得為之。 政府機關(構)、學校或法人執行業務需在第二項公告之區域、時間及其他管理事項外從事遙控無人機飛航活動，應申請直轄市、縣(市)政府會商相關中央主管機關同意後，始得為之。 未經同意進入第一項禁航區、限航區活動之遙控無人機，由禁航區、限航區之管理人採取適當措施予以制止或排除；必要時，得通知民航局			全，爰於第一項定明不得於該等範圍從事飛航活動。 三、第二項定明直轄市、縣(市)政府，依公益及安全之需要，考量遙控無人機管理與區域環境，公告遙控無人機活動之區域、時間及其他管理事項。另但書定明區域內如經濟部、法務部或國防部等相關中央主管機關，有禁止或限制遙控無人機飛航活動之需，得提請直轄市、縣(市)政府列入公告之規定，以資明確。針對私人自有土地上空活動，直轄市、縣(市)政府應依憲法第二十三條及民法第七百七十三條規定，考量基於公、私利益衡量原則與不影響飛航安全及人民生命財產安全等公共利益下，適度開放個人土地所有權行使。 四、為利政府機關(構)、學校或法人執行業務需在第一項之空(區)域內從事遙控無人機飛航
---	--	--	--

會同警察機關取締。 未經同意進入第一項航空站或飛行場四周之一定距離範圍內活動之遙控無人機，由航空站、飛行場之經營人、管理人會同航空警察局取締；必要時，並得洽請有關機關協助執行。 未經同意於第二項公告之區域、時間及其他管理事項外活動之遙控無人機，由直轄市、縣(市)政府取締。但未經同意進入政府機關(構)區域之遙控無人機，政府機關(構)可採取適當措施予以制止或排除。			活動，爰於第三項定明應申請民航局會商目的事業主管機關同意後，始得為之。 五、為利政府機關(構)、學校或法人執行業務需在第二項由直轄市、縣(市)政府公告之區域、時間及其他管理事項以外從事遙控無人機飛航活動，爰於第四項定明應申請直轄市、縣(市)政府會商相關中央主管機關同意後，始得為之。 六、禁航區、限航區之劃設，係由管理單位因特定(國家安全或飛航安全)需求，依據本法第四條規定提出申請，為維護該等區域及明確對遙控無人機未經同意進入禁航區、限航區活動之取締方式，爰於第五項定明由禁航區、限航區之管理人採取適當措施予以制止或排除；必要時，得通知民航局會同警察機關取締。 七、為明確對遙控無人機未經同意進入航
--	--	--	--

			空站或飛行場四周之一定距離範圍內活動之取締方式，爰參酌本法第三十四條第五項規定，於第六項定明由航空站、飛行場之經營人、管理人會同航警局取締；必要時，並得洽請有關機關協助執行。 八、為明確對遙控無人機未經同意於直轄市、縣(市)政府公告之區域、時間及其他管理事項外活動之取締方式，爰於第七項定明由直轄市、縣(市)政府執行取締；惟未經同意進入政府機關(構)區域之遙控無人機，政府機關(構)可採取適當措施予以制止或排除。
第九十九條之十四 從事遙控無人機飛航活動應遵守下列規定： 一、遙控無人機飛航活動之實際高度不得逾距地面或水面四百呎。 二、不得以遙控無人機投擲或噴灑任何物件。 三、不得裝載依第四十三條第三項公	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增</u>。 二、第一項參酌美國聯邦航空法規第一百零七號、日本航空法第一百三十二條之二等規定，定明從事遙控無人機活動應遵守之規定： (一)飛航規則第六十條規定，航空器目視飛航時，不得低於

告之危險物品。 四、依第九十九條之十七所定規則之操作限制。 五、不得於人群聚集或室外集會遊行上空活動。 六、不得於日落後至日出前之時間飛航。 七、在目視範圍內操作，不得以除矯正鏡片外之任何工具延伸飛航作業距離。 八、操作人不得在同一時間控制二架以上遙控無人機。 九、操作人應隨時監視遙控無人機之飛航及其周遭狀況。 十、應防止遙控無人機與其他航空器、建築物或障礙物接近或碰撞。 政府機關(構)、學校或法人經檢具有關文書向民航局申請核准者，得不受前項第一款至第八款規定之限制。 前項政府機關(構)、學校或法人，從事核准之遙控無人機飛航活動前，應向			距地面或水面五百呎，為確保航空器飛航安全，爰於第一項第一款限制遙控無人機活動高度不得逾四百呎。 (二)遙控無人機於飛航時投擲或噴灑物件及裝載危險物品，將可能對生命與財產安全造成危害，爰於第一項第二款及第三款規定，不得以遙控無人機投擲或噴灑任何物件及裝載危險物品。 (三)鑒於操作遙控無人機之細節規範甚多，不宜於本法中定明，為保留合理運用之彈性，爰於第一項第四款定明操作遙控無人機應遵守第九十九條之十七所定規則之操作限制。 (四)考量人群聚集或室外集會遊行區域人群聚集，產生危害生命與財產安全之風險等級較高，爰參酌日本航空法第一百三十二條之二，於第一項第五款定明不得於人群聚集或室外集會遊行上空從事遙控無人機活動。
---	--	--	--

民航局申請許可；其涉及第一項第五款之限制者，應先取得活動場地之直轄市、縣(市)政府及相關中央主管機關之同意。			(五)考量人體視線對夜間周遭環境無法精確掌握、操作人必須隨時監控遙控無人機及周遭情況，並同時操作二架以上遙控無人機之工作量過重等因素，爰參酌美國聯邦航空法規第一百零七編，於第一項第六款定明不得於日落後至日出前之時間飛航；第七款定明以目視範圍內操作；第八款定明操作人不得同時操作二架以上遙控無人機。另第六款之日出及日落時間，依中央氣象局公布之時間為準。 (六)為避免遙控無人機活動時因接近或碰撞其他航空器、建築物或障礙物，造成生命與財產遭受危害，爰第一項第九款定明操作人應於操作遙控無人機時隨時監視周遭情況；第十款定明從事遙控無人機飛航活動時應防止與其他航空器、建築物或障礙物接近或碰撞。 三、為避免限縮產業之
---	--	--	---

			發展及便利政府機關(構)、學校或法人使用遙控無人機從事夜間紅外線空拍、視距外飛航、一站多機、採訪攝影等較複雜之專業作業，爰於第二項定明政府機關(構)、學校或法人經申請核准者，得不受第一項第一款至第八款之限制。 四、政府機關(構)、學校或法人雖已完成安全審查及核准，為保障飛航與地面生命及財產安全，爰於第三項定明從事第一項第一款至第八款之活動前，應依其活動性質、地域與相關程序申請許可後，始得從事活動；另人群聚集或室外集會遊行具群聚性質，且活動舉辦單位須向所在地政府申請路權或備查，為利所在地政府或警察機關得以有效掌控遙控無人機飛航活動，爰政府機關(構)、學校或法人從事第一項第五款活動，應先取得活動場地之直轄市、縣(市)
--	--	--	--

			政府及相關中央主管機關同意後，再向民航局申請許可後，始得實施。
第九十九條之十五 操作遙控無人機而致他人死傷，或毀損他人財物時，不論故意或過失，遙控無人機所有人應負賠償責任；其因不可抗力所生之損害，亦應負責。自遙控無人機上落下或投下物品，致生損害時，亦同。 遙控無人機所有人將其遙控無人機交由他人操作所生之損害，由所有人及操作人負連帶賠償責任。 政府機關(構)、學校或法人於依前條第三項從事活動前，應依第九十三條第一項所定辦法之損害賠償額，投保責任保險。	第九十九條之十五 操作遙控無人機而致他人死傷，或毀損他人財物時，不論故意或過失，無人機所有人應負賠償責任；其因不可抗力所生之損害，亦應負責。自遙控無人機上落下或投下物品，致生損害時，亦同。 遙控無人機所有人將其遙控無人機交由他人操作所生之損害，由所有人及操作人負連帶賠償責任。 <u>前二項致他人死傷之損害賠償額，準用依第九十三條第一項所定辦法之標準；該辦法所定標準不影響被害人以訴訟請求之權利。</u> 政府機關(構)、學校或法人於依前條第三項從事活動前，應依前項所定之損害賠償額，投保責任保險。		行政院說明： 一、<u>本條新增。</u> 二、操作遙控無人機具有危險性，爰參考本法第九十九條之六規定，於第一項及第二項定明操作遙控無人機致他人死傷或毀損他人財物與其他相關事項之賠償責任，及遙控無人機所有人將其遙控無人機交由他人操作所生之損害應負連帶賠償責任之規定。 三、政府機關(構)、學校或法人從事相關限制豁免之活動，因具有頻繁操作、複雜作業及較高安全風險等特性，爰於第三項定明應於從事活動前依規定投保責任保險。 本報告說明： 查本條之修正說明，操作遙控無人機具有危險性，爰參考本法第九十九條之六規定增訂之。惟本條草案規定對於損害賠償額似未有明訂，以及投保責任保險之法制用語，均有些出入，

			該條第三項及第四項規定：「前二項致他人死傷之損害賠償額，準用依第九十三條第一項所定辦法之標準；該辦法所定標準不影響被害人以訴訟請求之權利。(第三項)超輕型載具所有人應依前項所定之損害賠償額，投保責任保險。(第四項)」文字較為周延及符合體例，故參考上開規定增訂第三項；以及本條草案第三項修正並遞移至第四項。
第九十九條之十六 政府機關為執行災害防救、偵查、調查、矯正業務等法定職務，於第九十九條之十三第一項公告之航空站或飛行場四周之一定距離範圍內或第二項公告之區域、時間及其他管理事項外，從事遙控無人機飛航活動，經民航局同意者，不受該條第三項及第四項規定之限制。 政府機關為執行災害防救、偵查、調查、矯正業務等法定職務，從事第九十九條之十四第一項第二款至第八款之活動，經民航局同意者，不受該條第三項規定之	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增</u>。 二、為便利政府機關執行災害防救、偵查、調查、矯正業務等法定職務，有立即性或保密性之任務，而於航空站或飛行場四周一一定距離範圍內或直轄市、縣(市)政府公告之區域外從事活動，爰第一項定明經民航局同意者，不受本法第九十九條之十三第三項及第四項規定之限制。 二、為便利政府機關執行災害防救、偵查、調查、矯正業務等法定職務，有立即性或保密性之

限制。			任務而從事本法第九十九條之十四第一項第二款至第八款之活動，爰第二項定明經民航局同意者，不受該條第三項規定之限制。
第九十九條之十七 遙控無人機之分類、註冊(銷)、檢驗、認可、維修與檢查、試飛、操作人員年齡限制、體格檢查與操作證之發給、飛航活動之申請資格、設備與核准程序、操作限制、活動許可、費用收取、飛航安全相關事件之處理與通報及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增</u>。 二、定明授權主管機關訂定遙控無人機相關應遵行事項之管理規則。
第九十九條之十八 遙控無人機之註冊、檢驗、認可及操作人員測驗等業務，民航局得委託機關(構)、團體或個人辦理之；受委託者之資格、責任、監督及其他相關事項之辦法，由交通部定之。	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增</u>。 二、遙控無人機之註冊、檢驗、認可及操作人員測驗等業務，得委託辦理及授權主管機關訂定相關委託辦法。
第一百十一條 航空人員有下列情事之一者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰或停止執業一個月至三個月；情節重大者，廢止其檢定證：	(無修正意見)	第一百十一條 航空人員有下列情事之一者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰或停止執業一個月至三個月；情節重大者，廢止其檢定證：	行政院說明： 一、配合修正條文第二條第二十七款及第四十一條之一第二項之規定，於第二項第七款增訂「飛航時限規範」之裁

一、無故在航空站或飛行場以外地區降落或起飛。 二、違反第四十六條規定，航空器於起飛前、降落後拒絕接受檢查。 三、因技術上錯誤導致航空器失事或重大意外事件。 四、逾期使用體格檢查及格證或檢定證。 五、填寫不實紀錄或虛報飛行時間。 六、冒名頂替或委託他人代為簽證各項證書、紀錄或文書。 七、航空器發生飛航安全相關事件後，故意隱匿不報。 八、利用檢定證從事非法行為。 九、因怠忽業務而導致重大事件。 十、擅自允許他人代行指派之職務而導致重大事件。 十一、擅自塗改或借予他人使用檢定證。 航空人員有下列情事之一者，得予以警告、處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰或停止執業一個		一、無故在航空站或飛行場以外地區降落或起飛。 二、違反第四十六條規定，航空器於起飛前、降落後拒絕接受檢查。 三、因技術上錯誤導致航空器失事或重大意外事件。 四、逾期使用體格檢查及格證或檢定證。 五、填寫不實紀錄或虛報飛行時間。 六、冒名頂替或委託他人代為簽證各項證書、紀錄或文書。 七、航空器發生飛航安全相關事件後，故意隱匿不報。 八、利用檢定證從事非法行為。 九、因怠忽業務而導致重大事件。 十、擅自允許他人代行指派之職務而導致重大事件。 十一、擅自塗改或借予他人使用檢定證。 航空人員有下列情事之一者，得予以警告、處新臺幣六萬	罰依據。 二、第一項與第二項第一款至第六款及第八款未修正。
---	--	---	---

月至三個月，並命其限期改善，屆期未改善者，得按次處罰；情節重大者，廢止其檢定證： 一、違反依第九條之一第二項所定規則有關航空產品與其各項裝備、零組件之適航維修、簽證、紀錄、年限管制或維修管理之規定。 二、違反依第二十三條之二第二項所定規則有關維修廠手冊、維護紀錄、簽證或工作人員資格之規定。 三、違反第二十五條第一項規定，未於執業時隨身攜帶檢定證。 四、違反第二十六條第一項規定，未於執業時隨身攜帶體格檢查及格證。 五、違反第三十八條第一項或第二項規定，航空器於飛航時應具備之文書不全。 六、違反第四十一條第一項規定，未遵守飛航管制或飛航管制機構指		元以上三十萬元以下罰鍰或停止執業一個月至三個月，並命其限期改善，屆期未改善者，得按次處罰；情節重大者，廢止其檢定證： 一、違反依第九條之一第二項所定規則有關航空產品與其各項裝備、零組件之適航維修、簽證、紀錄、年限管制或維修管理之規定。 二、違反依第二十三條之二第二項所定規則有關維修廠手冊、維護紀錄、簽證或工作人員資格之規定。 三、違反第二十五條第一項規定，未於執業時隨身攜帶檢定證。 四、違反第二十六條第一項規定，未於執業時隨身攜帶體格檢查及格證。 五、違反第三十八條第一項或第二項規定，航空器於飛航時應具備之文書不全。 六、違反第四十一條	
---	--	--	--

示。 七、違反依第四十一條之一第二項所定規則有關航空器飛航作業、飛航準備、<u>飛航時限規範</u>、航空器性能操作限制、航空器儀表、裝備與文件、航空器通信與航行裝備、航空器維護、飛航組員作業、駕駛員資格限制、簽派員、手冊表格與紀錄、客艙組員或保安之規定。 八、檢定證應繳銷而不繳銷。		第一項規定，未遵守飛航管制或飛航管制機構指示。 七、違反依第四十一條之一第二項所定規則有關航空器飛航作業、飛航準備、航空器性能操作限制、航空器儀表、裝備與文件、航空器通信與航行裝備、航空器維護、飛航組員作業、駕駛員資格限制、簽派員、手冊表格與紀錄、客艙組員或保安之規定。 八、檢定證應繳銷而不繳銷。	
第一百十二條 航空器所有人、使用人、民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業、航空貨物集散站經營業、航空站經營人、飛行場經營人、管理人或民用航空人員訓練機構有下列情事之一者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰；情節重大者，民航局得報請交通部核	(無修正意見)	第一百十二條 航空器所有人、使用人、民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業、航空貨物集散站經營業、航空站經營人、飛行場經營人、管理人或民用航空人員訓練機構有下列情事之一者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰；情節重大者，民航局得報請交通部核	行政院說明： 一、第一項及第三項未修正。 二、配合修正條文第二條第二十七款及第四十一條之一第二項之規定，爰於第二項第五款增訂「飛航時限規範」之裁罰依據。 三、考量民用航空運輸業雖依修正條文第四十八條第三項規定報請核准停業或結束營業計畫，惟

准後，停止其營業之一部或全部或廢止其許可： 一、航空器國籍標誌及登記號碼不明或不依規定地位標明。 二、違反第四十條第一項規定之航空器維護作業。 三、規避、妨礙或拒絕依第五十六條第二項規定之檢查。 四、違反第五十八條之一第一項規定，未經許可實施聯營。 五、違反第六十四條之一第一項規定而為個別攬客行為。 六、其他依本法應接受檢查或限期改善事項而規避、妨礙或拒絕檢查或屆期未改善者。 航空器所有人、使用人、民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業、航空貨物集散站經營業、航空站經營人、飛行場經營人、管理人或民用航空人員訓練機構有下列情		准後，停止其營業之一部或全部或廢止其許可： 一、航空器國籍標誌及登記號碼不明或不依規定地位標明。 二、違反第四十條第一項規定之航空器維護作業。 三、規避、妨礙或拒絕依第五十六條第二項規定之檢查。 四、違反第五十八條之一第一項規定，未經許可實施聯營。 五、違反第六十四條之一第一項規定而為個別攬客行為。 六、其他依本法應接受檢查或限期改善事項而規避、妨礙或拒絕檢查或屆期未改善者。 航空器所有人、使用人、民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業、航空貨物集散站經營業、航空站經營人、飛行場經營人、管理人或民用航空人員訓練機構有下列情	未依核准計畫執行，確實影響公共運輸穩定性並造成公共利益損害，爰增訂第二項第八款處罰規定。 四、為確保航線稀有資產可發揮最大效用，民用航空運輸業暫停或終止航線如事先未依程序申請，將影響消費者權益及公共運輸穩定性，爰增訂第二項第十二款處罰規定；另現行條文第二項第八款至第十款之款次遞移。 五、民用航空運輸業未於停業或結束營業前依規定提報計畫並獲核准，實務上已屬事實不能或無意繼續經營，對於政府依法賦予之許可權利(例如：航權)已不作為，僅形式外觀存在，惟留有該許可將造成航權資源閒置，或使不知情第三人受害，有礙公共利益，爰增訂第四項廢止其營業許可，並註銷其許可證，以資適用。 六、民用航空運輸業無論是停業或結束營
---	--	---	---

事之一者，得予以警告或處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰，並命其限期改善，屆期未改善者，得按次處罰；情節重大者，民航局得報請交通部核准後，停止其營業之一部或全部或廢止其許可： 一、登記證書或適航證書及依據本法所發其他證書應繳銷而不繳銷。 二、違反依第九條之一第二項所定規則有關航空產品與其各項裝備、零組件之適航維修、簽證、紀錄、年限管制或維修管理之規定。 三、違反依第二十七條第三項所定規則有關民用航空人員訓練機構之招生程序、訓練學員之資格、訓練課程、訓練設施與設備、教師資格或訓練管理之規定。 四、違反第四十一條第一項規定，未遵守飛航管制或飛航管制機構指示。 五、違反依第四十一		事之一者，得予以警告或處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰，並命其限期改善，屆期未改善者，得按次處罰；情節重大者，民航局得報請交通部核准後，停止其營業之一部或全部或廢止其許可： 一、登記證書或適航證書及依據本法所發其他證書應繳銷而不繳銷。 二、違反依第九條之一第二項所定規則有關航空產品與其各項裝備、零組件之適航維修、簽證、紀錄、年限管制或維修管理之規定。 三、違反依第二十七條第三項所定規則有關民用航空人員訓練機構之招生程序、訓練學員之資格、訓練課程、訓練設施與設備、教師資格或訓練管理之規定。 四、違反第四十一條第一項規定，未遵守飛航管制	業未經核准、或未依核准停業或結束營業計畫執行，係由公司負責人做成之決策，惟皆造成乘客權益或市場秩序不等程度之損害或危害，爰參考銀行法、保險法等法規之罰金額度，增訂第五項處以負責人行政罰鍰。
---	--	--	---

條之一第二項所定規則有關航空器飛航作業、飛航準備、<u>飛航時限規範</u>、航空器性能操作限制、航空器儀表、裝備與文件、航空器通信與航行裝備、航空器維護、飛航組員作業、駕駛員資格限制、簽派員、手冊表格與紀錄、客艙組員或保安之規定。 六、違反依第四十一條之二所定規則有關飛航安全相關事件通報作業事項之規定。 七、不遵照噪音管制規定。 八、違反第四十八條<u>第三項規定，未依核准之停業或結束營業計畫執行。</u> 九、違反第五十五條第一項規定，客貨運價之訂定及變更，未報請備查或核准。 十、違反第五十六條第一項規定，未按期申報營運、財務、航務、機務或股本百分之		或飛航管制機構指示。 五、違反依第四十一條之一第二項所定規則有關航空器飛航作業、飛航準備、航空器性能操作限制、航空器儀表、裝備與文件、航空器通信與航行裝備、航空器維護、飛航組員作業、駕駛員資格限制、簽派員、手冊表格與紀錄、客艙組員或保安之規定。 六、違反依第四十一條之二所定規則有關飛航安全相關事件通報作業事項之規定。 七、不遵照噪音管制規定。 八、違反第五十五條第一項規定，客貨運價之訂定及變更，未報請備查或核准。 九、違反第五十六條第一項規定，未按期申報營運、財務、航務、機務或股本百分之三以上	
--	--	---	--

三以上股票持有者之表報。 十二、違反第五十八條規定，未申報增減資本、發行公司債、租借、相繼運送與代理等契約或主要航務與機務設備之變更或遷移。 十二、違反依第六十三條之一所定規則有關航線暫停或終止之規定。 未經許可而從事民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、空廚業、航空站地勤業、航空貨物集散站經營業或民用航空人員訓練機構之業務及製造、銷售航空產品與其各項裝備及零組件者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰。 <u>民用航空運輸業未依第四十八條第三項規定申請停業或結束營業者，得處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰，並由民航局報請交通部廢止其許可後，註銷其許可證，並通知有關機關廢止其登記。</u> <u>民用航空運輸業</u>		股票持有者之表報。 十、違反第五十八條規定，未申報增減資本、發行公司債、租借、相繼運送與代理等契約或主要航務與機務設備之變更或遷移。 未經許可而從事民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、空廚業、航空站地勤業、航空貨物集散站經營業或民用航空人員訓練機構之業務及製造、銷售航空產品與其各項裝備及零組件者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰。	
---	--	---	--

<u>負責人執行業務未依第四十八條第三項規定申請停業或結束營業，或未依核准之停業或結束營業計畫執行者，得處新臺幣一千萬元以上二億元以下罰鍰。</u>			
第一百十八條之一 遙控無人機之所有人或操作人有下列情事之一者，由民航局廢止其操作證，並處新臺幣三十萬元以上一百五十萬元以下罰鍰，並得沒入遙控無人機： 一、違反第九十九條之十三第一項規定，於禁航區、限航區及航空站或飛行場四周之一定距離範圍內從事飛航活動。 二、違反第九十九條之十四第一項第一款規定，逾距地面或水面高度四百呎從事飛航活動。	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增。</u> 二、遙控無人機因體積較小，飛入修正條文第九十九條之十三第一項及第九十九條之十四第一項第一款所規定之高度逾四百呎、禁航區、限航區或機場四周一定範圍時，航管雷達無法對其有效探測並指揮其他航空器執行避讓動作，對飛航安全影響重大，爰參酌本法第一百十八條第一項第四款對有礙飛航安全物體之處罰規定，增訂裁罰依據。
第一百十八條之二 遙控無人機之所有人或操作人有下列情事之一者，禁止其活動，並處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰；情節重大者，並得沒入遙控無人機：	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增。</u> 二、第一項及第二項分別定明遙控無人機之所有人或操作人違反第九十九條之十、第九十九條之十五第三項、第九

一、違反第九十九條之十二第二項規定，未領有操作證而操作遙控無人機。 二、違反第九十九條之十五第三項規定，未投保或未足額投保責任保險而從事遙控無人機活動。 遙控無人機之所有人或操作人有下列情事之一者，禁止其活動，並處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰；情節重大者，並得沒入遙控無人機： 一、違反第九十九條之十第一項有關遙控無人機註冊或標明註冊號碼之規定。 二、違反第九十九條之十三第二項有關直轄市、縣(市)政府公告之區域、時間及其他管理事項之規定。 三、違反第九十九條之十四第一項第二款至第十款有關遙控無人機飛航活動應遵守之規定。 本條規定之處			十九條之十三第二項及第九十九條之十四第一項之處罰規定。 三、為明確處罰機關，於第三項定明本條之處罰除同時違反第九十九條之十三第一項或第九十九條之十四第一項第一款者，由民航局處罰外，由直轄市、縣(市)政府處罰。
---	--	--	--

罰，除同時違反第九十九條之十三第一項或第九十九條之十四第一項第一款由民航局處罰外，由直轄市、縣(市)政府處罰之。			
第一百十八條之三 違反依第九十九條之十七所定規則有關檢驗、認可、維修與檢查、飛航活動之活動許可及內容、飛航安全相關事件之通報等事項規定者，禁止其活動，並處新臺幣一萬元以上五萬元以下罰鍰；情節重大者，並得沒入遙控無人機。	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增</u>。 二、違反依第九十九條之十七所定規則之處罰規定。
第一百十九條之二 於航空器廁所內吸菸者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰。 於航空器上有下列情事之一者，處新臺幣一萬元以上五萬元以下罰鍰： 一、不遵守機長為維護航空器上秩序及安全之指示。 二、使用含酒精飲料或藥物，致危害航空器上秩序。 三、於航空器廁所外之區域吸菸。 四、擅自阻絕偵菸器	(無修正意見)	第一百十九條之二 於航空器廁所內吸菸者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰。 於航空器上有下列情事之一者，處新臺幣一萬元以上五萬元以下罰鍰： 一、不遵守機長為維護航空器上秩序及安全之指示。 二、使用含酒精飲料或藥物，致危害航空器上秩序。 三、於航空器廁所外之區域吸菸。 四、擅自阻絕偵菸器	行政院說明： 一、第一項及第二項未修正。 二、鑑於乘客於航空器內吸煙仍為違反本條行為之主要樣態，其違規行為如依現行規定依廁所內、外分由不同政府機關處理，對航空器廁所內吸煙者常因檢送、舉證、裁罰等程序，牽動處理時效致衍生違規者已離境等行政執行之困難，爰修正第三項，將第一項於航空器廁所內

或無故操作其他安全裝置。 <u>第一項、前項第二款及第三款</u>由航空警察局處罰之。		或無故操作其他安全裝置。 <u>前項第二款及第三款</u>由航空警察局處罰之。	吸菸行為，交由航空警察局直接處罰，以利執行。
第一百二十一條之一 自本法中華民國○年○月○日修正之條文施行日起，民營公用事業監督條例有關航空運輸事業之規定，不再適用。	(無修正意見)		行政院說明： 一、<u>本條新增</u>。 二、考量本法轄管各項事業均為開放民間申請設立，且採市場自由競爭方式辦理，其經營係以追求公司與股東最大利益為目標，需自負盈虧及承擔經營風險，爰排除民營公用事業監督條例規定之適用，以資明確。
第一百二十三條 本法 <u>除中華民國0年0月0日修正之第九十九條之九至第九十九條之十八及第一百十八條之一至第一百十八條之三之施行日期，由</u> <u>行政院定之外，自公</u> <u>布日施行。</u>	(無修正意見)	第一百二十三條 本法 自公布日施行。	行政院說明： 為使本法及子法新增之遙控無人機及罰責規定能同時施行，爰本次修正相關條文之施行日期由行政院定之，並參考法制體例酌整文字。

二、其他建議修正條文

「民用航空法部分條文修正草案」建議修正條文對照表

現行條文	本報告建議條文	說明
第一百零八條 航空人員、航空器上工作人員、乘客或超輕型載具操作人違反第四十四條規定，而無正當理由者，處三年以下有期徒刑、拘役或新臺幣六十萬元以下罰金。	第一百零八條 航空人員、航空器上工作人員、乘客、 <u>超輕型載具操作人或遙控無人機操作人</u> 違反第四十四條規定，而無正當理由者，處三年以下有期徒刑、拘役或新臺幣六十萬元以下罰金。	(如採本條建議，需先另行提案，始可審議處理，謹併予敘明) 查本法第四十四條規定：「航空器飛航中，不得投擲任何物件。但法令另有規定，或為飛航安全，或為救助任務，而須投擲時，不在此限。」本草案第四十四條規定：「航空器飛航中，不得投擲任何物件、噴灑、拖曳航空器及其他物體或跳傘。但為飛航安全、救助任務或經民航局核准者，不在此限。」遙控無人機操作人違反第四十四條規定，威脅民眾生命或財產安全甚鉅，為保障民眾生命及財產法益，亦具納入本條規範之必要性，爰修正之。

參考文獻

一、期刊

1. 何亦婕，日本內閣決議通過航空法修正案，增列小型無人機管制規範，科技法律透析第27卷第9期，2015年9月15日，第12-14頁。
2. 林清一等21人，無人機研究—學術團隊的成果，電工通訊季刊2016年第3季，2016年11月，第17-30頁。
3. 柯亦儒，英國交通部公開新的無人機管制方案並徵詢意見，科技法律透析第29卷第2期，2017年2月15日，第7-8頁。
4. 高勁松等3人，無人機自主性概念研究，電光與控制第14卷第5期，2007年10月，第58-59頁。

二、網頁

1. 中央社，無人機神出鬼沒 歐美日紛設法規範，中央社倫敦22日綜合外電(電子版)，2015年7月23日，中央社網址：
<http://www.cna.com.tw/news/ait/201507220435-1.aspx>，瀏覽日期：2017年10月30日。
2. 立法院全球法律資訊網，網址：
http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=327AC0000000231，瀏覽日期：2017年10月30日。
3. 行政院全球資訊網，資訊與服務之法案清冊，網址：
http://www.ey.gov.tw/Content_List.aspx?n=2F03EB15D7DD2C4E，
瀏覽日期：2017年10月26日。
4. 張郁琦，無人機空拍氾濫 應設合理規範，臺灣讀報教育指南，網址：
http://www.mdnkids.org.tw/nie/nie_indicate/Unit7/W-1040316-15/W-1040316-15.htm，瀏覽日期：2017年10月30日。
5. 蘋果日報，無人機將列管 人機須領照(電子版)，2015年7月23日，
網址：

<https://tw.appledaily.com/headline/daily/20150723/36681319/> ,
瀏覽日期：2017 年 10 月 30 日。

附錄

一、「民用航空法部分條文修正草案」評估報告（初稿）座談會紀錄及 參採情形

時間：106 年 11 月 7 日（星期二）上午 10 時

地點：立法院法制局 304 會議室

主席：楊組長錦青

記錄：胡文棟

參加人員：

一、學者專家：

開南大學空運管理學系副教授 盧衍良

二、政府機關：

交通部：

航政司簡任技正 楊博文

技正 鄭鴻明

民用航空局組長 林俊良

三、本局出席人員：

研究員 游千慧

發言要點：

盧副教授衍良：

- 一、無人機管制的議題討論大約始於 2004 年，國際民航組織十餘年來召集各國就有關的規範項目進行甚多討論，我國因非屬會員國之故，各項討論箇中意涵無法即時掌握，惟仍盡力追蹤國際法制發展因應。儘管國際民航就有關議題涉獵甚早，惟世界各國均面臨到當前「技術顯著超前於法令制定」的困境，原有討論的事項內容往往不敷技術進步速度之所需。因此，近年各國亦不斷在設法制訂頒布滿足國情需要之法規。
- 二、國際民航組織與參與各國之討論均著重在安全事項的管理上，包括操作人員資格、飛機註冊、飛航規則、操作限制、適航檢定等項目均有詳盡探討。為此，國際民航公約之相關附約，亦因此而有相對應之修訂。我國目前雖尚無法制定案，但民航局早已於多年前以飛航公報（AIC）的形式先行因應。目前我國的民航法專章修法事宜仍在進行中，惟鑑於目前日益浮現的無人機操作安全疑慮，加上各方技術仍不斷在提升進步中，建議法制作業宜加速進行，先有一套相對於現況所需較完整的管理制度，再依頒布實施後之時空環境變遷情況，視需要作配套調整。
- 三、目前許多國家已經相繼頒布實施所屬無人機應用法規，惟因國情條件不同，我國國土面積有限，扣除軍方需求後，可用空域確實不若美國、澳洲等幅員遼闊之國家。每年我國藉由飛航服務與機場作業等收費所得之民航作業基金甚豐，足以維繫我國穩定之民用航空發展，因此，在基於確保民航運輸業與普通航空業運作安全，以及既有國軍與空勤總隊等單位作業需求與安全下，我國無人機之法制作業需考量事項確實會較國外來得更多限制性，惟無人機應用的產業發展不容小覷，政府仍應有所規劃。
- 四、諸多網路民眾意見認為本次專章修法恐限縮未來無人機產業之蓬勃

發展，然近期無人機闖入載人航機航道或作業空域之情況屢見不鮮，對於保障不特定第三人之安全上確實存在隱憂。依循現行民航法第 1 條之精神，「為保障飛航安全，健全民航制度，符合國際民用航空標準法則，促進民用航空之發展」，基於權責劃分，以及公眾利益應優先於個人利益的精神，本次民航局專章修訂著重於飛航安全管理，避免不特定第三人無故受到生命財產安全上侵犯之考量，與國際民航組織近年所推動精神相符。

五、承上點，目前除了國際民航公約第 13 號附約針對無人機造成事故應有調查機制之條文修訂外，國際民航組織業已針對國際民航公約中之第 2 號（航行規則）與第 7 號附約（航空器國籍及註冊標誌）進行條文內容修改，其他因應之國際法制修訂在此不予贅述。我國配合國際民航發展的法制基礎，為求保障不特定第三人不致遭受安全上之危害，也為求危害發生後之賠償與善後事宜，無人機必須有登記制度（於事故後可有究責追溯性），其飛航操作之申請（避免未經申請之黑飛問題引發更嚴重飛航安全隱憂）與事故後調查（提出改善建議避免類似事故再次發生）之機制也需有相關配套規定，現有民航法專章修訂符合此國際需求。

六、無人機產業發展之議題推動，後續建議宜由其他有關單位投入進行研商。以我國現有「經濟部航空產業發展推動小組」之情況來看，有關無人機應用之各種產業發展議題，建議宜由該小組統籌各方所需後研議推動，因應無人機未來廣泛的發展可行性，其他政府單位於必要時亦應主動投入研商，創造民航運輸業與普通航空業以外的更多應用價值。以近期討論甚多之農業應用為例，農委會其實可參考目前國際上之應用情況，結合現有之農會系統主動協助農民以法人身分進行農用之推廣。日前國發會之會議中，與會之農委會官員尚無具體應用構想，建議日後可進行研商討論，有助其他無人機農業應用領域發展。

參採情形：

- 一、第 1 點至第 3 點建議，介述無人機法制發展沿革，擬錄案參考。
- 二、第 4 點建議，認本次民航局專章修訂著重於飛航安全管理，保障不特定第三人生命財產安全之考量，與國際民航組織近年所推動精神相符，擬錄案參考。
- 三、第 5 點建議，我國配合國際民航發展的法制基礎，為求保障不特定第三人不致遭受安全上之危害，也為求危害發生後之賠償與善後事宜，無人機需有登記制度、飛航操作之申請及事故後調查等相關配套規定，現有民航法專章修訂符合此國際需求。擬錄案參考。
- 四、第 6 點建議，關於無人機產業發展之議題推動，擬錄案參考。

楊簡任技正博文、林組長俊良：

- 一、本法案由於有急迫性及必要性，在修法程序中還請大院能協助儘速通過。而本法案修正內容關乎民眾權益、社會公益及國家經濟產業發展利益，在法制作業程序，參考國際上規範及召開多次公聽會，針對立法院上一屆因屆期不續審之本部擬具「民用航空法部分條文修正草案」，參照大院委員意見，再行與地方政府長期密切協調溝通，始研擬完成本法案。
- 二、有關建議「遙控無人機」之用詞定義宜考量擴大修正，相關用語宜配合調整(草案第 2 條)
 - (一) 以現有技術及可預見之未來，遙控無人機本身仍需藉由其「遙控設備」以信號鏈路下達指令後，藉由遙控無人機本身之飛控電腦設備進行飛航行為，自主飛航(或自動駕駛)亦為飛控電腦接收指令後，依其本身設計之程式(序)運行，亦即遙控無人機之自主飛航(或自動駕駛)之行為，仍需由遙控設備給與指令後使得為之，在實務上仍屬「遙控設備以信號鏈路進行飛航控制」之行為。

(二)行政院版之民航法正草案第2條第26款所擬之遙控無人機定義，實務上已包括自主飛航及自動駕駛之概念，建議仍維持行政院版之文字，其他同法第9章之2章名、第99條之9至第99條之18、第118條之1至第118條之3等草案條文有「遙控無人機」文字者，亦保留其文字。

三、有關修正操作遙控無人機而致人死傷或毀損他人財物規定(草案第99條之15)

(一)民航法第93條係針對「乘客或航空器上工作人員」之損害賠償規定，屬於航空保險之部分，超輕型載具從事飛航活動時，載具本身亦搭載乘客或工作人員(駕駛員)，爰可適用；修正草案所定義之遙控無人機係指「無人航空器」，亦即本身並無乘客或工作人員於無人機上，無法適用該條之規定。

(二)考量政府機關(構)、學校或法人從事相關限制豁免之活動，因具有頻繁操作、複雜作業及較高安全風險等特性，於草案第99條之15第3項明訂其最低投保額度應與第93條第1項所定辦法之額度相同，以保障被害人之求償權利；另民航局於研擬修正草案時，已請金融監督管理委員會保險局及中華民國產物保險商業同業公會針對遙控無人機保險開發相關商品。

(三)民事求償部分，係以被害人實際損傷額度提出訴訟之請求，非以投保金額為請求賠償上限，亦無需特別說明。

四、有關建議增修詐術取得遙控無人機操作證之刑法罰則(修正第106條)

(一)以詐術取得相關文書者，已有觸犯刑法之偽造文書罪或詐欺罪，可依刑法相關規定處以有期徒刑、拘役或罰金等，爰本次民航法修正草案不再重複規範。

(二)民航法第106條所規範之處罰係針對取得航空人員檢定證、體格檢查及格證、航空器登記證書或適航證書者，其犯罪行為所造成飛安疑慮及搭乘旅客生命及財產影響，與遙控無人機操作

者以詐術取得註冊、操作或檢驗合格之影響自有不同，爰對於有人航空器與無人航空器之管理強度應符合比例原則。

五、有關建議增修遙控無人機操作人違反第 44 條規定之刑法罰則(建議修正第 108 條)

- (一) 修正條文第 99 條之 14 第 1 項第 2 款已規定遙控無人機活動不得投擲或噴灑任何物件，違反者可依修正條文第 118 條之 2 第 2 項規定處以罰鍰，該規定係針對「投擲或噴灑」之行為處罰，衡量整體利益等客觀情況，已可達特定目的而採取之措施。
- (二) 如從事遙控無人機因投擲或噴灑任何物件導致生命與財產損害，亦可依刑法之公共危險罪、殺人罪或傷害罪處以相關刑罰，爰民航法修正草案內亦不再重複規範。

參採情形：

- 一、第 1 點建議，關於本法案法制作業過程說明，擬錄案參考。
- 二、第 2 點建議，針對「遙控無人機」用詞定義，隨著科技迅猛發展，無人機技術永遠走在法制前面，為求法制周延，避免上開用詞定義掛一漏萬，擬修正用詞定義內涵，為求遙控無人機之機種類型涵蓋周延，在法條適用上不致產生疑義，爰予以修正本條第 2 條第 26 款規定，建議加入「經民用航空局公告」文字，意謂凡由民用航空局公告之無人機種類型，均為民用航空法管制對象，免於認定上分歧，也有助於執法機關管理，爰修正為：「二十六、遙控無人機：指經民用航空局公告自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制或以自動駕駛操作之無人航空器。」。
- 三、第 3 點建議，仍維持本報告依法制體例之修正條文。
- 四、第 4 點建議，同意參採。
- 五、第 5 點建議，基於從事遙控無人機因投擲或噴灑任何物件行為，如屬於毒菌、毒氣或生化武器等，仍有可能對民眾權益造成重大危害

後果，其犯行仍須以刑法強度規範遏阻，以儆效尤，本報告對增修本法第 108 條意見，擬仍予以維持。

游研究員千慧：

- 一、無人機也是創新科技的發明，最近世界各國一方面鼓勵產業創新，一方面又處理創新產業所帶來的種種問題，以無人機為例，綜整各國對於無人機相關議題，主要首重飛航安全、隱私、資料保護、無人機責任保險與相關責任承擔等問題，本草案針對個人隱私保護部分琢磨不多，或許是想回歸現有規定，但很多專家提出現有規定是否足夠因應這種創新科技產物，可供各位後續修法之思考方向。
- 二、作者建議將定義改為無人機，與行政院版主要之癥結在於兩者定義範圍之不同，作者認為應包含遙控及自動之功能，本草案僅納入遙控無人機之規範，基此，兩者顯有很大區別，應先加以釐清。個人認為主管機關應先參考國外包含英美歐盟日韓對於無人機定義之範圍，應採取多數國家採用之定義，如此可使我國航空產業之發展與規範能與國際接軌。建請主管機關應做全面性之規定，而不是僅採其中一種類型，實有礙我國創新科技產業之發展。
- 三、同意作者將名詞定義改為無人機，此意味本草案所指之無人機包含自動與遙控兩種不同類型的功能，但兩種不同功能所衍生的違規處罰之規則樣態顯然並不相同，是否仍有需重新檢視本法各修正條文改為「無人機」後所造成之衝擊與影響，行政院版所提供的修正條文是否得以因應，建請作者參考。
- 四、頁 6，美國聯邦航空總署（FAA）請將英文全明列出。

參採情形：

- 一、第 1 點建議，有關無人機對個人隱私侵害保護問題，刑法妨害秘密罪章業有明文，例如：刑法第 315 條之 1 規定：「有下列行為之一者，處三年以下有期徒刑、拘役或三十萬元以下罰金：一、無故利用工具或設備窺視、竊聽他人非公開之活動、言論、談話或身體隱

私部位者。二、無故以錄音、照相、錄影或電磁紀錄竊錄他人非公開之活動、言論、談話或身體隱私部位者。」另民法第 195 條規定：「不法侵害他人之身體、健康、名譽、自由、信用、『隱私』、貞操，或不法侵害其他人格法益而情節重大者，被害人雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額。其名譽被侵害者，並得請求回復名譽之適當處分。(第一項)前項請求權，不得讓與或繼承。但以金額賠償之請求權已依契約承諾，或已起訴者，不在此限。(第二項)前二項規定，於不法侵害他人基於父、母、子、女或配偶關係之身分法益而情節重大者，準用之。(第三項)」亦有民事求償之權利保障，在針對民眾隱私權的保護上，立法政策考量或認已足夠，爰毋庸在民用航空法再予以規範。其餘建議，擬錄案參考。

二、第 2 點建議，針對「遙控無人機」用詞定義，隨著科技迅猛發展，無人機技術永遠走在法制前面，為求法制周延，避免上開用詞定義掛一漏萬，擬修正用詞定義內涵，為求遙控無人機之機種類型涵蓋周延，在法條適用上不致產生疑義，爰予以修正本條第 2 條第 26 款規定，建議加入「經民用航空局公告」文字，意謂凡由民用航空局公告之無人機種類型，均為民用航空法管制對象，免於認定上分歧，也有助於執法機關管理，爰修正為：「二十六、遙控無人機：指經民用航空局公告自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制或以自動駕駛操作之無人航空器。」。

三、前點關於「遙控無人機」用詞定義，業予以處理，第 3 點建議，爰錄案參考。

四、第 4 點建議美國聯邦航空總署將英文全名列出，同意參採。

散會(上午 11 時 30 分)

法案及性別影響評估檢視表（如附檔）