

立法院第 8 屆第 1 會期第 2 次會議議案關係文書

收文編號：1010000970

議案編號：1010222071000400

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)
中華民國101年2月29日印發

院總第 845 號 政府提案第 13000 號

案由：行政院函請審議「衛生福利部組織法草案」、「衛生福利部疾病管制署組織法草案」、「行政院衛生署食品藥物管理局組織法修正草案」、「行政院衛生署中央健康保險局組織法修正草案」、「衛生福利部國民健康署組織法草案」及「衛生福利部中醫藥研究所組織法草案」案。

行政院函

受文者：立法院

發文日期：中華民國 101 年 2 月 16 日

發文字號：院授研綜字第 1012260196 號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：函送衛生福利部及所屬組織法案--「衛生福利部組織法」草案、「衛生福利部疾病管制署組織法」草案、「行政院衛生署食品藥物管理局組織法」修正草案、「行政院衛生署中央健康保險局組織法」修正草案、「衛生福利部國民健康署組織法」草案及「衛生福利部中醫藥研究所組織法」草案，請 查照審議。

說明：

- 一、行政院衛生署為配合行政院組織改造，因應未來行政院新架構調整，本諸「精實、彈性、效能」原則，經重行務實檢討政府職能及組織之設置，擬具旨揭組織法案，提本(101)年 2 月 16 日本院第 3286 次會議決議：「通過，函請立法院審議。」。
- 二、檢送旨揭 6 項組織法案（均含總說明）各 1 份。

正本：立法院

立法院第 8 屆第 1 會期第 2 次會議議案關係文書

副本：銓敘部、行政院衛生署、內政部、教育部、行政院秘書長、行政院法規會、行政院主計總處、行政院人事行政總處、行政院研究發展考核委員會（均含附件）

院 長 陳 冲

說明：

一、我國民用航空法自民國八十七年一月二十一日修正公布後（以下簡稱八十七年版本法），就航空器失事調查部份之條文，已做大幅度之修正，並設置航空器飛航安全委員會（以下簡稱飛安會），負責失事調查之工作。然而就現實而論，飛安會仍有功能不彰之情形，無法有效進行失事及重大意外事件之調查，進而提升飛安之水準。究其原因，八十七年版本法中無論架構或文字，均有再度修正之必要。

二、八十七年版本法第一條開宗明義即提出：「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，特制定本法」。因此，本法有關航空器失事調查部份之規定，應亦步亦趨，實現國際民航組織（ICAO）為提升國際飛航安全所不時修正之芝加哥國際民用航空公約第十三號附約（簡稱第十三號附約）中所含之國際民用航空標準法則。

三、基於最新版（一九九四年第八版）第十三號附約（有關航空器失事及意外之調查的國際標準及建議措施）之規定，對於航空器「重大意外事件（Serious Incidents）」，已獲得與「失事（Accidents）」同等重要之地位，列入應調查事項之範疇，以避免失事及意外之再度發生。然八十七年版本法有關航空器失事調查之條文中，對於重大意外事件之調查，文字付諸闕如，易生應否調查及（如應調查）由何機關調查之疑義。應依本法第一條之規定，將「重大意外事件」明定為應接受調查之事項。至於其詳細定義，則授權由「航空器失事及重大意外事件調查處理規則」依第十三號附約之詳細定義加以明定，方為得宜。

四、其次，對於「重大意外事件」之調查權歸屬問題，自從本法於八十七年修正公布、飛安會設立之後，即在民航局與飛安會兩者間時有爭論。然就八十七年版本法設置飛安會為「獨立」之失事調查機關之立法精神而觀察，應明瞭：既然民航局本身負責提供航空器飛航之航管、助導航服務，同時肩負「監督」航空公司提升飛安水準之責任，即應與航空公司共同為「可能」

之失事或意外事件之「造成者」，應與航空公司共同接受失事或意外事件調查行為之檢視。因此，對於重大意外事件之調查權，不應歸屬民航局，而宜歸屬於飛安會，理應無疑義。以下二段說明，應能強化此種觀點。

五、舊版於八十四年二月九日修正公布之民用航空法（以下簡稱八十四年版本法）與八十七年版本法對於航空器失事調查機關（依八十四年版本法為民航局，依八十七年版本法為飛安會）調查之範圍均未明定包括意外事件或重大意外事件。然就八十四年版本法之子法，即「航空器失事調查處理規則」，對於航空器失事調查機關（民航局）調查之範圍，係明定除失事外，亦包括意外事件及危險事件。故就本法對航空器失事調查之基本精神而論，「各種程度」之事故本均應受調查，而非將調查機關調查之範圍僵硬地侷限於本法（母法）明定之（失事）範圍。因此，在八十四年版本法為八十七年版本法取代，以及民航局作為失事調查機關、由飛安會取代之同時，對於程度低於失事之重大意外事件，其調查之權責，亦應一併移轉至飛安會。

六、再者，依據八十五年四月二十七日公布之民航局辦事細則（為六十一年一月六日公布之民航局組織條例之子法）第六條第八及第九項規定，民航局標準組職掌包括「對航空器失事預防之策劃督導事項，以及對航空器失事、違規及搜救調查之處理連繫事項」，無隻字片語提及及其對航空器意外事件及危險事件之調查權。八十七年六月公布之民航局組織條例，亦未規定民航局飛航標準組對意外事件或危險事件具有調查權。由此可證，民航局就其本身持續對意外事件擁有調查權之堅持，以及民航局對於飛安會就重大意外事件之調查權合法性之質疑，不但與本法之原有基本精神不甚相符，亦與該局之組織條例有不合之處。值此本法修正之時，增列航空器重大意外事件之定義，並明白宣示飛安會對失事，包括重大意外事件均有調查權，實為平息爭論之法。值得特別注意者，飛安會對於航空器失事及重大意外事件之調查，其目的在避免事故之再度發生，不在處罰。因此並不妨礙民航局基於適航或飛安管理之需，而就同一事故對航空公司從事之「平行調查」，民航局基此目的所從事之調查，其原有及應有之調查範圍，自不應因飛安會之設置而有所改變。

七、八十七年版本法之第八章對於航空器失事調查之條文，本身架構邏輯不明，且包含許多重大之文字錯誤，以及違反國防民用

航空標準法則之處，應重新架構其內容及文字，以臻完善。

八、就八十七年版本法第八章整體架構之部份，並未按照應有之先後邏輯及結構編排；即先論飛安會之組織及失事調查之原則（第八十四條），次論失事之通報（第八十五條），三論失事現場調查之原則（第八十六條），四論調查作業完畢後之工作（第八十七條），應於修正草案第八章予以調整。

九、且八十七年版本法第八章條文重大文字錯誤之部份，為第八十七條（失事調查涉及軍用航空器、人員及設施者，民航局應與軍事機關協同進行之）及第八十八條（失事調查涉及外籍航空器時，民航局得許可該航空器登記國指派人員協同進行），仍以民航局為失事調查機關，對該二條文規定事項仍享有權責，明顯違反八十七年版本法為預防失事及意外之再發生，而設置飛安會，為一獨立之失事調查機關之立法意旨，此文字重大錯誤，應予矯正。

十、在八十七年版本法第八章條文違反國防民用航空標準法則之部份，為第八十五條第二項。依據第十三條附約（有關於航空器失事及重大意外事件之調查）之規定，失事及重大意外事件調查規則之執行，其主旨應僅在於提供如何避免未來發生事故之資訊及專業分析意見，並不以確定責任之有無及衡量責任之多少為目的（The sole objective of investigation of an accident or incident shall be prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.）。在此大原則指導之下，各個飛安先進國家（如美國及加拿大）失事調查機關在調查航空器失事時，均先於檢察官，擁有對於調查證物之保管及處分權。並在失事「原因」之調查結束後，再將證物交由司法機關處理，以遂行司法機關「責任鑑定」之第二類調查。同時，航空器失事調查機關之調查報告，不作為司法機關在鑑定失事責任有無及多少時之依據。其實，芝加哥公約並不在排除司法、檢調機關對於航空器失事調查之權力，而是在於區分及辨明兩套有先後順序之調查體系（確定失事「原因」之調查以及確定失事「責任歸屬」之調查）共存之情況。然而，我國現行民用航空法第八十五條第二項卻規定：「航空器失事調查結果如發現有違反本法之規定者，除依本法規定處罰外，其涉有其他刑責者，並應移送司法機關偵辦

。」顯然與國際民航標準法規之精神背道而馳，應予以刪除。值得注意者，倘若此項規定「僅適用」於民航局基於適航或飛安管理之需，而就同一事故對航空公司從事之「平行調查」，則不致產生違反國際民航標準法規精神之問題。即便如此，刪除此項規定亦不致排除或減損民航局在其平行調查、發現違反民用航空法之情事後，依民用航空法處罰相關業者之權。就其涉有其他刑責者，移送司法機關偵辦之權，亦不致因此項規定之刪除而受影響。

十一、成立一獨立之航空器失事及重大意外事件調查機關，是現行民用航空法第八章之主旨。在此項原則指導下，八十七年版本法第八十四條第二項乃規定，飛安會獨立行使其職權（負責調查及鑑定航空器失事之原因，見同條第一項），不受任何干預。因而就同條所述之調查工作其「調查規則」（民用航空法之子法之一）而論，倘交由其他機關草擬或訂定，將有減損此委員會「獨立性」之疑慮；若是更將此調查規則交由「受調查」之機關來草擬或規定，則無疑地將使設立獨立調查機關之美意蕩然無存。然而，現行民用航空法第一百二十一條第一項仍規定，航空器失事調查處理規則由交通部定之，其結果為交通部將此規則草擬及研審工作再交由民航局擔任，不甚合理，應透過立法程序加以修正。除應在第一百二十一條刪除「航空器失事調查處理規則」之字句外，並在第八章開宗明義之第八十四條明定失事及重大意外事件調查處理規則由飛安會定之。然為增加民航局之「平行調查」所需之法源依據，爰在第一百二十一條增加「航空器……飛安相關事宜處理……規則，由交通部定之」。

十二、航空器飛航安全委員會之成立，係以調查航空器失事及重大意外事件為手段，以達到避免事故再發生及改善飛航安全之目的。然而在事故之過程中，不應局限於調查檢視「航空器」之殘骸，對於航空公司之組織文化等其他層面之問題，亦應一併檢討，以求全面性地檢驗足以影響飛航安全之所有層次之因素。因此，為避免將飛安會之職權僵硬地限制於對「航空器」之調查，允宜修正其名稱為「飛航安全委員會」，以力求名符其實。

民用航空法部份條文修正案對照表

建議之修正條文草案	現行條文	說明
<p>第二條 本法用詞，定義如左：</p> <p>一、航空器：指飛機、飛艇、氣球及其他任何藉空氣之反作用力，得以飛航於大氣中之器物。</p> <p>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。</p> <p>三、飛航：指航空器之起飛、航行、降落及起飛前降落後所需在飛行場之滑行。</p> <p>四、航空人員：指航空器駕駛員、飛航機械員、地面機械員、飛航管制員、航空器維修廠、所維修員及航空器簽派人員。</p> <p>五、飛行場：指用於航空器起降活動之水陸區域。</p> <p>六、助航設備：指輔助飛航通訊、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。</p> <p>七、航路：指經民用航空局指定適於航空器空間航行之通路。</p> <p>八、特種飛航：指航空器試飛、特技</p>	<p>第二條 本法用詞，定義如左：</p> <p>一、航空器：指飛機、飛艇、氣球及其他任何藉空氣之反作用力，得以飛航於大氣中之器物。</p> <p>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。</p> <p>三、飛航：指航空器之起飛、航行、降落及起飛前降落後所需在飛行場之滑行。</p> <p>四、航空人員：指航空器駕駛員、飛航機械員、地面機械員、飛航管制員、航空器維修廠、所維修員及航空器簽派人員。</p> <p>五、飛行場：指用於航空器起降活動之水陸區域。</p> <p>六、助航設備：指輔助飛航通訊、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。</p> <p>七、航路：指經民用航空局指定適於航空器空間航行之通路。</p> <p>八、特種飛航：指航空器試飛、特技</p>	<p>一、本條新增第十八款，為「航空器重大意外」之定義，源自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）對重大意外之定義，旨在配合修正草案第八十四條對飛航安全委員會（以下簡稱飛安會）功能之宣示性定義。</p> <p>二、現行條文第十八款（對飛安會之定義條款）未明示飛安會對航空器重大意外事件有調查之職權，易生應否調查及由何機關調查之疑義。然衡量本法設置獨立之失事調查機關之立法精神（見總說明第四段）、參考八十四年版本法有關失事調查相關之條文與其子法（航空器失事調查處理規則）間之關係（見總說明第五段）、以及觀察民航局之辦事細則及組織條例（見總說明第六段），吾人可知現行條文對於處理航空器失事調查之基本精神，實在於失事調查機關對「各種程度」之事故均應調查。</p> <p>三、為平息民航局對於飛安會調查重大意外事件之合法性之質疑，以及排除民航局就其本身持續對重大意外事件擁有調查權之不當堅持，應增列航空器重大意外事件之定義，以呼應本修正條文之第八十四條第一</p>

<p>十五、空廚業：指為提供航空器內餐 關勞務之事業。</p> <p>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、機艙清潔及其有關勞務之事業。</p> <p>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。</p> <p>十二、普通航空業：指以航空器從事空中遊覽、勘察、照測、消防搜尋、救護、拖吊、噴灑及其他經專案核准除航空客、貨、郵件運輸以外之營業性飛航業務而受報酬之事業。</p> <p>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。</p> <p>十、機長：指負航空器飛航時之作業及安全全責之駕駛員。</p> <p>九、飛航管制：指為求增進飛航安全，加速飛航流量與促使飛航有序，所提供之服務。</p>	<p>飛航、逾限或故障維護及運渡等經核准之單次飛航活動。</p> <p>九、飛航管制：指為求增進飛航安全，加速飛航流量與促使飛航有序，所提供之服務。</p> <p>十、機長：指負航空器飛航時之作業及安全全責之駕駛員。</p> <p>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。</p> <p>十二、普通航空業：指以航空器從事空中遊覽、勘察、照測、消防搜尋、救護、拖吊、噴灑及其他經專案核准除航空客、貨、郵件運輸以外之營業性飛航業務而受報酬之事業。</p> <p>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。</p> <p>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、機艙清潔及其有關勞務之事業。</p> <p>十五、空廚業：指為提供航空器內餐</p>	<p>飛航、逾限或故障維護及運渡等經核准之單次飛航活動。</p> <p>九、飛航管制：指為求增進飛航安全，加速飛航流量與促使飛航有序，所提供之服務。</p> <p>十、機長：指負航空器飛航時之作業及安全全責之駕駛員。</p> <p>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。</p> <p>十二、普通航空業：指以航空器從事空中遊覽、勘察、照測、消防搜尋、救護、拖吊、噴灑及其他經專案核准除航空客、貨、郵件運輸以外之營業性飛航業務而受報酬之事業。</p> <p>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。</p> <p>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、機艙清潔及其有關勞務之事業。</p> <p>十五、空廚業：指為提供航空器內餐</p>	<p>項就飛安會對失事，及重大意外事件均有調查權之宣示，爰依此原則修正本條文。</p> <p>四、現行條文第十八款為飛安會之定義，鑑於其為行政院部會層級之獨立之常設委員會，就本法體例而言，放諸定義條款有所不妥。允宜將其內容移至修正條文第八十四條並加以修正之（理由詳修正條文第八十四條之說明），爰刪除現行條文第十八款。</p> <p>五、因本法第一百十一條第一項及第十一款另有規定民航局基於「平行調查」之結果，對「意外事件」之處罰之內容，為免生執行之爭議，爰將其定義增定於本條第十九款。</p>
---	--	--	--

<p>第八十四條 行政院為調查及避免航空器失事及重大意外事件，設飛航安全委員會（以下簡稱飛安會），為一常設委員會，其組織規程由行政院另定之。</p>	<p>飲或其他相關用品而於機坪貨物內從事運送、裝卸之事業。</p> <p>十六、航空貨物集站經營業：指提供場所及設備，經營航空貨物集散而受報酬之事業。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>第八十四條 航空器失事由航空器飛航安全委員會負責調查及鑑定其失事原因。航空器飛航安全委員會獨立行使其職權，不受任何干預；其組織規程由行政院</p>	<p>飲或其他相關用品而於機坪貨物內從事運送、裝卸之事業。</p> <p>十六、航空貨物集站經營業：指提供場所及設備，經營航空貨物集散而受報酬之事業。</p> <p>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。</p> <p>十八、航空器飛航安全委員會：指負責航空器之失事調查、原因鑑定及提出失事報告、建議事項之常設委員會。</p>
<p>一、本條第一項係包納並修正現行條文第二條第十八款及第八十四條第一及第二項之整體內容，除對飛安會之功能加以更明確之定義（不只就航空器失事，並對重大意外</p>	

<p>飛安會獨立行使其職權，不受任何干預。民航局基於適航或飛安管理之需所進行之處理，不得妨礙飛安會之調查作業。</p> <p>飛安會對航空器失事及重大意外事件從事之認定、調查及鑑定原因，旨在避免失事之再發生，不以處分或追究責任為目的。</p> <p>航空器失事及重大意外事件調查處理規則，由飛安會定之。</p>	
<p>另定之。</p>	
<p>事件，飛安會均應從事調查，旨在避免失事及重大意外事件之再發生）外，並宣示飛安會之定位（為行政院所設置之常設委員會，組織規程由行政院訂定），同時修正「航空器飛航安全委員會」之名稱為「飛航安全委員會」，以宣示其職權不侷限於調查航空器，而係對有礙飛航安全之各項層面之問題（如航空公司之組織文化等因素）均得以調查。</p> <p>二、本條第二項係補充修正原條文第二項。旨在強調飛安會為獨立於民航主管機關之外之失事調查機關，對於失事及重大意外之調查，其目的與民航局對於同一事故所從事之平行之調查不同。民航局調查之目的，在於貫徹其為民航主管機關之職權，其效果為對於有過失之航空業者或航空相關人員加以處罰。至於飛安會之調查，其宗旨在於預防事故之再發生，不以處罰為目的。本條同時確立為「預防事故之再發生」所從事之調查之「優先」原則，因而明定民航局之處理作業，不得妨礙飛安會之調查作業。國外立法例詳見 US Code Title 49, Subchapter III - Authority § 1131 General Authority (a) General. .-(3)。</p> <p>三、本條草案第三項係配合刪除現行本法之第八十五條第二項之內容（航空器失事調查</p>	

<p>第八十五條 航空器失事或重大意外事件發生時，其所有人及使用者、在附近空域飛航之航空器機長、以及得知消息之飛航管制機構均應儘速通報飛安會及民航局。</p>	
<p>第八十五條 航空器飛航安全委員會於航空器失事後，依職權向相關機關、機構及人員取得與調查鑑定相關資料及採取必要之調查行為，並對航空器失事適時提出失事原因報告及改正建議事項，政府相關機關及業者應依其建議改正缺失。</p> <p>航空器失事調查結果如發現有違反本法之規定者，除依本法規定處罰外，其涉有其</p>	
<p>本條草案係規定航空器失事調查第一階段之工作，亦即是「失事消息通報」。本條草案之內容係融合現行條文第八十六條之要點，再加以修正，並增加得知消息之飛航管制機構通報之義務，務求對於所有狀況事故（包括由飛航管制機構先行得知之空中接近事件，其他單位對其之發生並不知情）之消息，均能由飛安會所立即掌握。</p>	<p>結果如發現有違反本法之規定者，除依本法規定處罰外，其涉有其他刑責者，並應移送司法機關偵辦。目的在於宣示飛安會對失事及重大意外事件調查規則之執行，旨在於提供如何避免未來發生事故之資訊及專業分析意見，不以確定責任之有無及衡量責任之多少為目的，並區分及辨明兩套調查體系（確定失事「原因」之調查以及確定失事「責任歸屬」之調查）共存之情況，以符合現行相關之國際民用航空標準法則（詳總說明第十段）。</p> <p>四、本條草案第四項係新增，配合刪除現行本法之第一百二十一條第一項之某些內容（航空器失事調查處理規則，由交通部定之），以真正保障飛安會其職權運作之獨立性（詳總說明第十一段）。國外立法例詳見 US Code Title 49, Subchapter II Organization and Administrative ss 113。</p>

<p>第八十六條 航空器失事或重大意外事件發生時，飛安會應立即成立專案調查小組，指揮調查相關之工作。該航空器所有人、使用人及民航局應即向飛安會提供一切相關資料，並應採取防護及協助失事調查。失事現場之有關機關應協助飛安會從事現場證據之搜尋、保全以及其他相關之工作。</p>	<p>第八十六條 航空器失事時，該航空器所有人或使用人，除應即向航空器飛航安全委員會提供一切相關資料外，並應採取防護及協助失事調查。</p> <p>航空器失事時，在其附近空域飛航之航空器機長有報告之義務，失事現場之地方有關機關應協助航空器飛航安全委員會進行調查。</p>	<p>他刑責者，並應移送司法機關偵辦。</p> <p>民航局就其平行調查，亦應掌握消息。</p> <p>一、本條草案係規定航空器失事調查第二階段之工作，亦即是「失事現場調查」之原則。</p> <p>二、本條草案內容係修正原條文第一項及第二項部份內容，增列民航局及失事現場之有關機關，連同失事航空器之所有人及使用人，均應接受飛安會專案調查小組在失事現場之指揮，配合相關工作之作業。</p> <p>三、原條文第二項之前半段內容，因已移至修正草案第八十五條，爰刪除之。</p>
<p>第八十七條 飛安會應於航空器失事或重大意外事件調查工作完畢後對行政院提出調查報告及飛安改善建議。政府相關機關及航空器所有人及使用人應依其建議改正缺失。</p>	<p>第八十七條 失事調查涉及軍用航空器、人員之設施者，民航局應與軍事機關協同進行之。</p>	<p>一、本條草案係規定航空器失事調查第三階段之工作，亦即是「調查作業完畢後之工作」之原則。</p> <p>二、本條草案內容係參考原條文第八十五條第一項後半段之內容，增加宣示飛安會基於其直屬行政院之地位，應將航空器失事調查報告及飛安改善建議呈報行政院。</p> <p>三、原條文第八十七條因文字具有重大錯誤，爰刪除之（詳本草案總說明第九段）。</p>
<p>第八十八條 (刪除)</p>	<p>第八十八條 失事調查涉及外籍航空器時，民航局得許可該航空器登記國指派人員協同進行。</p>	<p>原條文第八十八條因文字具有重大錯誤，爰刪除之（詳本提案說明第九段）。</p>
<p>第一百二十一條 航空器登記、適航檢定給證、飛航、飛安相關事宜處理、維修場所設立、航空人員檢定給證、航空器飛航作業、航空人員訓練機構設立、民用航空</p>	<p>第一百二十一條 航空器登記、適航檢定給證、飛航、失事調查處理、維修場所設立、航空人員檢定給證、航空器飛航作業、航空人員訓練機構設立、民用航空運</p>	<p>本條呼應修正草案第八十四條第三項，刪除「航空器」文字，以保障飛安會之獨立性（詳總說明第十一節）。然就民航局之「平行調查」所需之</p>

<p>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、民營飛航站、航空貨運站倉儲貨物等管理規則及外籍航空器飛航國境規則，由交通部定之。</p> <p>本法未規定事項，涉及國際事務者，民航局得參照有關國際公約及其附約所定標準、建議、辦法或程序報請交通部核准採用，發布施行。</p>	<p>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、民營飛航站、航空貨運站倉儲貨物等管理規則及外籍航空器飛航國境規則，由交通部定之。</p>
<p>本法未規定事項，涉及國際事務者，民航局得參照有關國際公約及其附約所定標準、建議、辦法或程序報請交通部核准採用，發布施行。</p>	<p>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、民營飛航站、航空貨運站倉儲貨物等管理規則及外籍航空器飛航國境規則，由交通部定之。</p>
	<p>法源依據，爰增加「航空器：飛安相關事宜處」。</p>