

(一八三) 行政院函送林委員鴻池就建請對中古車里程登載問題提出規範，以利社會大眾有所依循問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 5 月 28 日院臺專字第 1040028426 號)
(立法院函 編號：8-7-12-407)

林委員建請對中古車里程登載問題提出規範，以利社會大眾有所依循所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、有關車輛買賣交易條件之消費保護主管機關，行政院 94 年 12 月 7 日院授消督字第 0940011309 號函已指定經濟部為主管機關，依現行經濟部所訂中古汽車買賣定型化契約應記載及不得記載事項規定，針對較易產生消費爭議之影響車況重大事項（如發生重大事故、泡水車等），納入定型化契約應記載事項，如出賣人有違反前述規定，買受人得請求減少價金，或得解除契約；爰依前開應記載事項規定，業者應記載交車時碼表之里程數，對該里程數並應勾選「擔保車輛之里程數和現況之里程數一致」或「不擔保車輛之里程數和現況之里程數一致」，作為消費者購車時之重要參考依據。
- 二、另鑒於中古車里程數不實，往往是中古車買賣衍生消費爭議之主要原因之一，為強化車況資訊之正確與透明，經前行政院消費者保護委員會（現為行政院消費者保護處）多次召會研商，基於公路監理機關依業務職掌蒐集保有車輛之車籍及檢驗管理相關資料，若能適當揭露讓消費者知悉，將有助減少消費糾紛之發生，爰請本部配合主管機關需求將車輛里程數等資訊納入第 3 代公路監理系統規劃，並研議開放供消費者查詢。嗣經本部公路總局邀集經濟部、行政院消費者保護處及法務部與相關業界公會研商獲致共識，在未涉及個人資料保護法之應保護項目資料下，於車輛檢驗時再特別登記定檢車輛之行車里程數值，配合因應第 3 代公路監理系統建置及轉換，該項資料已自 103 年 12 月 1 日起提供外界查詢參考。

(一八四) 行政院函送許委員淑華就對我國民航管理建議事項所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 5 月 28 日院臺專字第 1040028434 號)
(立法院函 編號：8-7-12-415)

許委員針對我國民航管理建議事項所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、有關航班規劃問題，本部民用航空局向來要求航空公司在符合飛安相關規定之前提下，應就需求妥為規劃班表並據以執行，而為因應旺季或連續假期旅運需求較高之情況，民航局也會要求航空公司加派班機（或放大機型）以應需求。另該局已派專人監控各航線訂位狀況，針對訂位率較高之航線業已協調航空公司加班或放大機型因應。至各航空公司加班情況，民航局亦已納入國籍民用航空運輸業營運與服務評鑑之考評項目，鼓勵航空公司提升服務品質。
- 二、在機組員疲勞管理方面，為確保組員執行飛航任務時均能保有一定之警覺能力，依據「航空器飛航作業管理規則」第 36-44 條規定，對於組員飛航、執勤、休息、待命等均有明確嚴謹之限

度與規範。民航局於 103 年 10 月起即成立專案小組，依據上述管理規則執行飛時管理之專案檢查，依檢查結論及建議事項，持續推動下列事項：

- (一)精進組員派遣作業管理：加強組員派遣及排班管理，將其飛時及執勤時數優化，以免發生少數因飛時及執勤時數偏高造成疲勞之飛安風險。
- (二)加強組員身心自主管理：為確保組員能在身心最完備之情況執行飛航任務，航空公司對組員之生理與心理狀態應加強管理，包括壓力管理、無任務期間之生活管理等，並於組員進行飛航任務報到前，以「自我身心狀況檢視表 IMSAFE (Illness、Medication、Stress、Alcohol、Fatigue、Emotion)」進行自我檢視，確定身心狀況後，始決定是否執行飛航任務。
- (三)推動「疲勞風險管理系統」：航空業全球飛航運作模式，造成空勤組員之疲勞因素複雜，如長程時差、夜間執勤及短程航班連續起落等皆可能造成疲勞。民航局已要求航空公司應依據國際民航組織 (ICAO) 及現行我國民用航空法相關規範，運用安全管理系統之程序及方法，積極推動建置「疲勞風險管理系統」，透過科學數據，結合飛航資訊及飛航運作經驗，對於組員之疲勞狀態進行監控及風險評估，並發展減緩疲勞之工具或方式，以有效降低疲勞產生之飛安風險。

三、飛航組員適職訓練及考驗：

- (一)依據「航空器飛航作業管理規則」第 160、161、173 條，及民航通告 AC 120-010A「航務訓練作業」之規定，國籍各航空公司均應制定「飛航訓練計畫」，其模擬機或飛機應實施之課目，係參考美國聯邦航空法規有關飛行訓練科目 (Flight Training Requirements) 及適職性考驗規定，各公司均應制定「訓練及考驗標準」，並經民航局核准後實施，以確保每一飛航組員皆經過適合之訓練以勝任其職務。
- (二)目前所有國籍航空公司均採用每 3 年為 1 週期之訓、考模式：
 1. 重要課目一如起飛發動機失效、單發動機進場重飛及落地、下爆氣流 (Wind Shear) 等，每年複訓及考驗 (PT/PC) 必考；部分課目一如飛機系統之故障、迎面而來之飛機、組員失能等，則按飛航組員熟悉度需要，以 Cycle A B C 分 3 年實施完畢。
 2. 所有的課程均採實境 (Scenario) 設計，即力求接近真實情況，如上半年課目設計為寒帶機場—強調冷天候操作、需防除冰、跑道汙染 (Contaminated)、低能見度等；下半年則為高溫季節—結合雷雨、閃電、颱風等，訓練飛航組員應變處理能力。

(一八五) 行政院函送廖委員國棟就針對多軸飛行器運用日益廣泛，要求訂定相關法律規範其運用範圍所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 5 月 28 日院臺專字第 1040028427 號)
(立法院函 編號：8-7-12-408)

廖委員針對多軸飛行器運用日益廣泛，要求訂定相關法律規範其運用範圍所提質詢，經交據