

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)
中華民國106年11月8日印發

院總第 55 號 委員提案第 21282 號

案由：本院委員邱志偉、林俊憲、蘇震清、許智傑、何欣純等 23 人，鑑於遙控無人機，機體精巧，運用範圍廣泛，能深入各種地理環境蒐集資料，拍攝較傳統設備距離更遠的目標，也能透過地面遙控，執行空中軍事攻擊偵蒐、尋找山難者蹤跡、低空噴灑農藥、追蹤野生動物及其它各種遠距任務。惟無人機因無人駕駛，故其飛安問題一直沒有得到足夠的關注。事實上，無人機不只會造成空中意外，也很有可能會造成地面上「不特定第三人生命財產的危害」，尤其目前遙控無人機的監管體系缺乏行業標準，機場之擾航事件頻傳，而且事件發生頻率愈來愈高，航空器、人口稠密地區和高度維安範圍都深受其威脅。爰提出「民用航空法部分條文」修正草案，規範遙控無人機之相關飛航安全制度，以有效遏止其不當行徑。是否有當？敬請公決。

說明：

- 一、遙控無人機，機體精巧，運用範圍廣泛，能深入各種地理環境蒐集資料，拍攝較傳統設備距離更遠的目標，也能透過地面遙控，執行空中軍事攻擊偵蒐、尋找山難者蹤跡、低空噴灑農藥、追蹤野生動物及其它各種遠距任務。惟無人機因無人駕駛，故其飛安問題一直沒有得到足夠的關注。事實上，無人機不只會造成空中意外，也很有可能會造成地面上「不特定第三人生命財產的危害」，尤其目前遙控無人機的監管體系缺乏行業標準，機場之擾航事件頻傳，而且事件發生頻率愈來愈高，航空器、人口稠密地區和高度維安範圍都深受其威脅。
- 二、今年五月台北市松山機場曾有一週內連兩次遭無人機入侵航道，機場跑道被迫緊急關閉約 1 小時，8 航班延誤；同一月份，中國成都雙流機場連續兩天發生「無人機擾航」事件，100

航班延誤；七月英國倫敦蓋威克機場 2 日晚間因無人機入侵，被迫關閉跑道，5 架班機被迫改降別處。我國機場遭遙控無人機擾航事件愈來愈多，近兩年事件之統計表如下：

機場四周無人機擾航統計表

| No. | 年度 | 日期 | 機場 |
|-----|-----|-----------|----|
| 1 | 104 | 2 月 24 日 | 松山 |
| 2 | 104 | 6 月 21 日 | 松山 |
| 3 | 104 | 7 月 21 日 | 松山 |
| 4 | 104 | 7 月 27 日 | 恆春 |
| 5 | 104 | 7 月 28 日 | 恆春 |
| 6 | 104 | 8 月 12 日 | 臺南 |
| 7 | 104 | 8 月 22 日 | 臺南 |
| 8 | 104 | 10 月 27 日 | 松山 |
| 9 | 104 | 10 月 | 臺南 |
| 10 | 105 | 1 月 12 日 | 臺南 |
| 11 | 105 | 2 月 | 松山 |
| 12 | 105 | 2 月 | 松山 |
| 13 | 105 | 2 月 11 日 | 臺南 |
| 14 | 105 | 2 月 20 日 | 松山 |
| 15 | 105 | 3 月 27 日 | 松山 |
| 16 | 105 | 4 月 10 日 | 花蓮 |
| 17 | 105 | 4 月 23 日 | 松山 |
| 18 | 105 | 5 月 7 日 | 桃園 |
| 19 | 105 | 7 月 5 日 | 松山 |
| 20 | 105 | 7 月 14 日 | 松山 |
| 21 | 105 | 10 月 2 日 | 高雄 |
| 22 | 105 | 11 月 4 日 | 松山 |
| 23 | 105 | 11 月 7 日 | 松山 |
| 24 | 105 | 11 月 26 日 | 松山 |

(資料來源：交通部民航局)

三、參酌國際民航公約第二號、第六號及第十三號附約及日本航空法第二條第二十二款有關無人機部分內容，增訂遙控無人機定義，並配合其修正相關之航空器失事、重大意外、意外事件之定義。(修正條文第二條)。

四、新增遙控無人機專章，予以有效管理。(第九章之二)

- 五、明定遙控無人機之管理及權責劃分：最大總重（含機體、燃料、裝備酬載等設計重量）十五公斤以上遙控無人機之性能、酬載已可執行特定任務，如：監視、監測、航空測量、遙感探測、農業噴藥等，樣態複雜且需具備相當水準之專業操控技能，其影響層面大，可滯留於高空，且範圍往往跨區域，由交通部民用航空局管理；另最大總重十五公斤以下遙控無人機因影響層面較小，則由直轄市、縣（市）政府依其自治法規管理。（修正條文第九十九條之九）。
- 六、鑒於最大總重十五公斤以上遙控無人機之樣態複雜且影響安全甚鉅，爰區分為自用及營利用，並均應經註冊，除需由持有經測驗合格發給遙控無人機人員測驗合格證之操作人操作，始得執行飛航活動外，營利用者並需完成飛航安全能力審查，核准後始得執行飛航作業；為避免遙控無人機重覆註冊，不利後續管理及違規事件之查處，明定已依其使用用途辦理註冊之遙控無人機，非經核准註銷其註冊，不得移作他用；另為利有效管理，明定授權訂定管理規則、得委託專業機構辦理之辦法、有關器材檢定標準及對國際間通用標準之核定採用規定。（修正條文第九十九條之十）。
- 七、為防止遙控無人機於本法第四條所規定之禁航區、限航區及第三十四條所規定之航空站及飛行場四周一定範圍從事作業或活動，影響飛航及國家安全，明定非經核准，不得於該等範圍從事作業或活動；另明定直轄市、縣（市）政府應依所轄區域之人口居住特性及公共利益等需要，於禁航區、限航區、航空站及飛行場四周一定範圍外之其他區域，訂定從事遙控無人機作業或活動之禁止、限制區域及事項並公告。（修正條文第九十九條之十一）。
- 八、參酌美國特別聯邦航空法規第一零七號、日本航空法第一百三十二條之二及韓國航空法施行細則，明定遙控無人機操作規定。另為利於營利用遙控無人機從事專業飛航，明定如其作業程序經核准者，得不受相關規定之限制。（修正條文第九十九條之十二）
- 九、操作遙控無人機之活動具有危險性，爰明定其所有人及操作人於發生事故損害他人時之賠償責任與其賠償額；最大總重十五公斤以上遙控無人機之所有人應投保責任保險。（修正條文第九十九條之十三）
- 十、為規範遙控無人機失事之賠償責任及其訴訟之管轄等事項，明定本法第九十九條規定於遙控無人機之準用規定。（修正條文第九十九條之十四）
- 十一、為使遙控無人機之所有人、操作人能遵守規定，爰明定其違反相關行政處罰，並參酌刑法第一百八十四條「妨害舟車及航空機行駛安全罪」明定刑責。（修正條文第一百十八條之一）
- 十二、遙控無人機易於被用來施行情報偵測，故參酌國家安全法第二條之一「不得為外國或大

立法院第 9 屆第 4 會期第 8 次會議議案關係文書

陸地區蒐集傳遞公務秘密罪」、刑法第一百零九條「洩漏交付國防秘密罪」、第一百十一條「刺探搜集國防秘密罪」明定刑責。（新增第一百十八條之二）

| | | | | | |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 提案人： | 邱志偉 | 林俊憲 | 蘇震清 | 許智傑 | 何欣純 |
| 連署人： | 黃秀芳 | 黃國書 | 劉世芳 | 劉權豪 | 陳明文 |
| | 賴瑞隆 | 邱泰源 | 高志鵬 | 管碧玲 | 吳焜裕 |
| | 陳歐珀 | 吳琪銘 | 施義芳 | 楊 曜 | 鍾孔炤 |
| | 鍾佳濱 | 郭正亮 | 余宛如 | | |

民用航空法部分條文修正草案對照表

| 修 正 條 文 | 現 行 條 文 | 說 明 |
|--|--|---|
| <p>第二條 本法用詞定義如下：</p> <p>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。</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航空站、飛行場之滑行。</p> <p>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。</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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p> | <p>第二條 本法用詞定義如下：</p> <p>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。</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航空站、飛行場之滑行。</p> <p>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。</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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p> | <p>一、增訂第二十六款「遙控無人機」之定義。</p> <p>二、配合「遙控無人機」修訂第十七至十九款之定義。</p> |

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，或在遙控無

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，於航空器運

人機之情形，自為飛航目的準備移動時起，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，或在遙控無人機之情形，自為飛航目的準備移動時起，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，或在遙控無人機之情形，自為飛航目的準備移動時起，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

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。

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

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。

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。

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。

| | | |
|---|--|--|
| <p><u>二十六、遙控無人機：指自遙控站設備以信號鏈路進行飛航控制之無人航空器。</u></p> | | |
| <p>第九章之二 遙控無人機</p> | | <p>一、本章新增。 二、為有效控管遙控無人機，爰增訂專章予以管理。</p> |
| <p>第九十九條之九 遙控無人機由下列機關依本章規定管理：</p> <p>一、最大總重十五公斤以上遙控無人機：民航局。 二、最大總重未達十五公斤遙控無人機：直轄市、縣（市）政府。 前項第二款規定事項，本法未規定者，直轄市、縣（市）政府得另訂自治法規管理。</p> | | <p>一、本條新增。 二、為明確遙控無人機之管理模式，於第一項明定其管理及權責劃分。最大總重（含機體、燃料、裝備酬載等設計重量）十五公斤以上遙控無人機之性能、酬載已可執行專業之特定任務，如：監視、監測、航空測量、遙感探測、農業噴藥等，樣態複雜且需具備相當水準之操控技能，其影響層面及範圍較大，應由民航局管理；另影響層面較小之最大總重未達十五公斤遙控無人機者，則由所在直轄市、縣（市）政府依其自治法規管理。 三、為確保相關規範更為周延，於第二項明定本法未規定事項，得由地方政府依其自治法規管理。</p> |
| <p>第九十九條之十 最大總重十五公斤以上遙控無人機自用者，應經註冊，並由持有經測驗合格發給遙控無人機測驗合格證之操作人操作，始得從事飛航活動。 最大總重十五公斤以上遙控無人機營利用者，應為具備下列條件之法人，經民航局完成飛航安全能力審查合格並發給核准文件後，始得從事飛航作業：</p> <p>一、擁有經註冊、檢定合格</p> | | <p>一、本條新增。 二、基於最大總重十五公斤以上遙控無人機之樣態複雜且影響公共安全甚鉅，爰於第一項明定應經註冊，並由持有經測驗合格發給遙控無人機測驗合格證之操作人操作，始得執行飛航活動。 三、考量最大總重十五公斤以上營利用遙控無人機操作頻率高，風險相對較大，應以較高密度管理，爰於第二項明定以最大總重十五公斤以</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <p>之遙控無人機與其設備。</p> <p>二、僱用持有經體格檢查合格，並由持有經測驗合格發給遙控無人機測驗合格證之操作人。</p> <p>前二項已依其使用用途辦理註冊之遙控無人機，非經核准註銷其註冊，不得作其他用途使用。</p> <p>第一項、第二項最大總重十五公斤以上遙控無人機飛航作業之核准與限制條件、手冊表格與紀錄、器材之引進、註冊（銷）、檢定、維修、換（補）證、設計分類與限制、審查程序、人員測驗給證、換（補）證、操作與飛航限制、證照費收取、飛航安全相關事件之通報及處理、試飛、認可及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。</p> <p>前項器材之註冊（銷）、人員測驗給證、認可業務，民航局得委託其他機關（構）、團體辦理之；受委託者之資格、條件、責任、監督及其他應遵守事項之辦法，由交通部定之。</p> <p>遙控無人機之器材檢定標準，由民航局定之。國際間通用之標準，適於國內採用者，得經民航局核定後採用之。</p> | | <p>上遙控無人機執行營利飛航作業者應具備之資格要件及經核准後，始得執行飛航作業。營利用之認定，以有無收受報酬為準。</p> <p>四、為避免遙控無人機重覆註冊，不利後續管理及違規事件之查處，於第三項明定已依其使用用途辦理註冊之遙控無人機，非經核准註銷其註冊，不得移作他用。</p> <p>五、第四項明定最大總重十五公斤以上遙控無人機之管理規則授權訂定依據。</p> <p>六、第五項明定器材之註冊（銷）、人員測驗給證及認可業務，得委託專業機構辦理，以增加管理彈性。且為明確受委託者之資格、責任、監督及其他應遵守事項，明定其管理辦法授權訂定依據。</p> <p>七、遙控無人機發展時間雖短，惟先進國家已開始研訂器材檢定標準，為便利產業取得產品認證及出口其他國家之商機，參考本法對國際適航標準之體例，於第六項明定有關器材檢定標準之授權訂定依據及對國際間通用標準之核定採用規定。</p> |
| <p>第九十九條之十一 遙控無人機，非經核准，不得於禁航區、限航區、航空站或飛行場四周之一定距離範圍從事作業或活動。</p> <p>前項範圍外之其他區域，直轄市、縣（市）政府應依公共利益之需要，訂定從</p> | | <p>一、本條新增。</p> <p>二、為防止遙控無人機於本法第四條所規定之禁航區、限航區及第三十四條所規定之航空站、飛行場等從事作業或活動，影響飛航及國家安全，於第一項明定非經核准，不得於該等範圍從事作業</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p>事遙控無人機作業或活動之禁止、限制區域及事項，並公告之。</p> | | <p>或活動。又有關於限航區作業，應先取得主管機關（如國防部、經濟部等）同意後，向民航局提出申請。</p> <p>三、第二項明定直轄市、縣（市）政府應依所轄區域之人口居住特性及公共利益之需要，於第一項範圍外之其他區域，例如鐵道、港口、電廠、水庫、矯正機關等關鍵基礎設施，訂定從事遙控無人機作業或活動之禁止、限制區域及事項，並公告，以資明確。</p> |
| <p>第九十九條之十二 遙控無人機之操作，應符合下列規定：</p> <p>一、於日出至日落間之時間飛航。</p> <p>二、以目視方式操作，並不得以任何工具延伸飛航作業距離且高度不得超過四百呎。</p> <p>三、操作人不得在同一時間控制二臺以上遙控無人機。</p> <p>四、不得以遙控無人機投擲任何物件。</p> <p>五、不得於露天集會上空作業或活動。</p> <p>六、操作人應隨時監視該遙控無人機之飛航及其週遭狀況。</p> <p>七、應防止遙控無人機與其他航空器、障礙物接近或碰撞。</p> <p>八、不得裝載第四十三條第三項公告之危險物品、槍砲、刀械或對人員生命與財產安全有損傷之虞之物品。</p> <p>最大總重十五公斤以上</p> | | <p>一、本條新增。</p> <p>二、第一項參酌美國特別聯邦航空法規第一百零七號草案、日本航空法第一百三十二條之二及韓國航空法施行細則等規定，明定遙控無人機之操作規定。</p> <p>三、為利於最大總重十五公斤以上營利用遙控無人機從事監視、監測、航空測量、遙感探測、視距外飛航、同步多靶、採訪攝影等較為複雜之專業作業，爰於第二項明定其作業程序經核准者，得不受第一項第一款至第五款之限制，惟第五款應先取得所在地之地方政府同意，以利管理。</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <p>營利用遙控無人機，其作業程序經民航局核准者，得不受前項第一款至第五款之限制；申請第五款者，應先經所在地之直轄市、縣（市）政府同意。</p> | | |
| <p>第九十九條之十三 操作遙控無人機而致他人死傷，或毀損他人財物者，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，致生損害者，亦同。</p> <p>遙控無人機所有人將其遙控無人機交由他人操作時，關於前項所生之損害，由所有人與操作人負連帶賠償責任。</p> <p>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。</p> <p>最大總重十五公斤以上遙控無人機之所有人，應依前項所定之損害賠償額，投保責任保險。</p> | | <p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、操作遙控無人機之活動具有危險性，爰參考本法第九十九條之六體例，明定其所有人、操作人於發生事故損害他人時之賠償責任與其賠償額及最大總重十五公斤以上遙控無人機之所有人應投保責任保險之規定。</p> |
| <p>第九十九條之十四 第九十九條規定，於遙控無人機準用之。</p> | | <p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、為規範遙控無人機失事賠償責任及其訴訟之管轄，爰參考本法第九十九條之八體例，明定其準用規定。</p> |
| <p>第一百十八條之一 遙控無人機之操作人或所有人違反第九十九條之十一第一項之禁止規定者，禁止其作業或活動，處新臺幣三十萬元以上一百五十萬元以下罰鍰，並得逕予擊落、沒入遙控無人機或廢止其測驗合格證；情</p> | | <p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、遙控無人機因體積較小，飛入修正條文第九十九條之十一第一項所規定之禁航區、限航區或機場四周一個範圍時，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</p> |

立法院第 9 屆第 4 會期第 8 次會議議案關係文書

| | | |
|--|--|---|
| <p>節重大致生航空器往來之危險者，處三年以上十年以下有期徒刑。</p> | | <p>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規定，明定裁罰規定，以資明確。 三、刑法第一百八十四條「妨害舟車及航空機行駛安全罪」。</p> |
| <p>第一百十八條之二 以遙控無人機刺探、蒐集、洩漏、交付或傳遞應秘密之圖像、文書、消息或物品意圖危害國家安全或社會安定，違反第二條之一規定者，處五年以下有期徒刑或拘役，得併科新臺幣一百萬元以下罰金。</p> | | <p>一、本條新增。 二、參酌國家安全法第二條之一「不得為外國或大陸地區蒐集傳遞公務秘密罪」、刑法第一百零九條「洩漏交付國防秘密罪」、第一百十一條「刺探搜集國防秘密罪」明定刑責。</p> |

立法院第 9 屆第 4 會期第 8 次會議議案關係文書