

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12月13日印發

院總第55號 委員提案第21456號

案由：本院委員莊瑞雄、蔡易餘等18人，鑑於民用航空法自民國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。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」之管理規定。是否有當？敬請公決。

說明：

- 一、「遙控無人機」之用詞定義宜考量修正（草案第二條）。
- 二、修正操作遙控無人機而致人死傷或毀損他人財物規定（草案第九十九條之六）。
- 三、修正遙控無人機操作人違反第四十四條規定之刑法罰則（建議修正第一百零八條）。

提案人：莊瑞雄 蔡易餘  
連署人：鄭寶清 洪宗熠 施義芳 李麗芬 陳明文  
劉權豪 段宜康 李俊侶 邱泰源 張廖萬堅  
郭正亮 黃秀芳 王榮璋 羅致政 蔡培慧

Kolas Yotaka

民用航空法第二條、第九十九條之六及第一百零八條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</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</p>	<p>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。」</p>

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

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

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。

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

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

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。

<p>生之空氣反作用力。</p> <p><u>二十六、遙控無人機</u>：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之無人航空器。</p> <p><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。</p>		
<p>第九十九條之六 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。</p> <p>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。</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><u>政府機關（構）、學校或法人於依前條第三項從事活動前</u>，應依前項所定之損害賠償額，投保責任保險。</p>	<p>第九十九條之六 操作超輕型載具而致他人死傷，或毀損他人財物時，不論故意或過失，超輕型載具所有人應負賠償責任；其因不可抗力所生之損害，亦應負責。自超輕型載具上落下或投下物品，致生損害時，亦同。</p> <p>超輕型載具所有人將其超輕型載具交由他人操作者，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>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。</p>	<p>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修正之。</p>
<p>第一百零八條 <u>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</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。</p>	<p>第一百零八條 <u>航空人員、航空器上工作人員、乘客或超輕型載具操作人</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。</p>	<p>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</p>

立法院第 9 屆第 4 會期第 13 次會議議案關係文書

		<p>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。</p>
--	--	---

立法院第 9 屆第 4 會期第 13 次會議議案關係文書