

飛航安全調查委員會處分書

105 年 11 月 28 日飛安字第 1050211022 號

被處分人：復興航空運輸股份有限公司

營利事業統一編號：11719802

地址：臺北市大安區義安里敦化南路 2 段 39 號 8 樓

負責人或代表人：林明昇 君

地址：同上

被處分人因違反飛航事故調查法事件，本會處分如下：

主 文

一、被處分人於GE235飛航事故調查中，特意籌謀安排向《壹週刊》揭露應予保密之飛航事故調查相關資料，意在透過媒體報導挑起輿論施壓本會，企圖影響事故調查結論之公正性，系爭行為違反飛航事故調查法第21條規定，情節重大。

二、爰依飛航事故調查法第31條第2項規定，處復興航空運輸股份有限公司新臺幣300萬元罰鍰。

事 實

一、GE235飛航事故調查時程

(一) GE235飛航事故於104年2月4日發生後，本會依飛航事故調查法(下稱本法)第11條規定成立專案調查小組，並依據「民用航空器及公務航空器飛航事故調查作業處理規則」第17條規定，邀請國內、外相關機關(構)代表及專家參與。受邀參與本案調查之機關(構)包括：法國航空器失事調查局(BEA)、加拿大運輸安全委員

會、美國國家運輸安全委員會、ATR飛機公司、加拿大普惠公司、美國聯合科技集團所屬航太系統公司、交通部民用航空局及復興航空運輸股份有限公司(下稱復興航空)。復興航空共派員8人加入專案調查小組，並簽署「專案調查小組人員保密切結書」在案。

- (二) 104年7月2日本會公布GE235飛航事故調查事實資料報告，載於本會官方網站，並由本會召開記者會說明。
- (三) 105年1月26日本會召開第41次委員會會議，初審通過GE235飛航事故調查報告英文版草案；105年1月27日依本法第24條規定，將報告草案函送復興航空，請其於60日內提供意見。
- (四) 105年4月26日本會第44次委員會會議，複審GE235飛航事故調查報告英文版草案。
- (五) 105年5月31日本會第45次委員會會議通過GE235飛航事故調查報告中、英文版草案。
- (六) 105年6月30日本會公布GE235飛航事故最終調查報告，載於本會官方網站，並由本會召開記者會說明。

二、媒體報導

- (一) 105年5月11日《壹週刊》以「《壹號頭條》檢追復航南港空難真相 ATR 驚爆系統重大瑕疵」為題之報導，探討GE235飛航事故。其中對事故航機ATR72之系統及事故發生原因有諸多討論。
- (二) 105年5月12日蘋果即時新聞刊登一篇題為「復航出資邀報導 ATR 瑕疵？《壹週刊》：非事實」之新聞。該篇報導中引述臺灣士林地方法院檢察署(下稱士林地檢署)所發新聞稿之說法及《壹週刊》之說明，指出105年2月間，復興航空董事長林○○親自與時任《壹

週刊》社長裴○談妥報導 GE235 飛航事故及安排模擬機測試相關事宜。

三、本會調查經過

(一) 本會處理過程

- 1.105年5月13日本會邀請復興航空董事長特助賓○○及時任航務副總劉○○到會說明媒體報導發生緣由。
- 2.105年5月31日本會召開第45次委員會會議，審查GE235飛航事故調查報告中、英文版草案，復興航空派員來會陳述意見時，併請其說明復興航空安排《壹週刊》記者參與模擬機測試之次數與時間點。復興航空代表於會中坦承約於105年3月至4月間，該公司曾三次派員赴泰國曼谷AATC中心進行模擬機飛行測試。該公司航務部門曾進行兩次測試，兩次測試當中其中有一次確實有《壹週刊》記者在場。第三次測試則係由該公司董事長特助賓○○安排。
- 3.105年7月4日本會召開內部評估會議，討論並作出決議，認定於GE235飛航事故調查期間，復興航空之行為有違反本法第21條之虞。
- 4.105年7月20日本會函請士林地檢署借調GE235案件證人董事長特助賓○○及公關副總陳○○訊問筆錄。
- 5.105年7月27日本會函送「飛航安全調查委員會評議事件通知書」及「飛航安全調查委員會評議事件當事人陳述意見書」予復興航空。
- 6.105年8月5日復興航空函復陳述意見書予本會。
- 7.105年8月30日本會召開第48次委員會會議，決議辦理GE235行政處分評議會會議。

8.105年9月20日本會召開GE235行政處分評議會議，邀請復興航空派員到會說明，並接受詢答；審酌復興航空提出之書面及口頭意見陳述後，作成對復興航空之處分決議。

(二) 案經函請復興航空提出陳述書並到會說明，略以：

1.依體系解釋及立法理由，本法第21條所指「參與調查人員」應指同法第20條受本會邀請參與調查之調查機關代表，不包含復興航空相關員工。

復興航空復稱本法第4章「罰則」依對象之不同規範不同之罰則。復興航空為本法所稱之航空器所有人、使用人，固為本法28條至第30條之處罰對象，但非第31條之處罰對象。

2.縱令復興航空為「參與調查人員」之雇用人，復興航空並未對外揭露任何飛航事故調查相關之資料。

復興航空主張，本法第2條所稱之「飛航事故調查相關之資料」解釋上應僅包含本會依本法賦予職權所進行之調查且揭露於調查報告中之資料。

復興航空稱《壹週刊》所揭露之資料係該刊經由復興航空協助，於曼谷 AATC 模擬機訓練中心，獨立、自主、與公正第三方配合，於第三地進行模擬機飛行測試所取得之資料，並未揭露本會於 105 年 1 月 27 日提供之調查報告草案內容，該資料之取得過程與結果，全然與調查報告草案無關。

另，復興航空代表到會陳述意見時，力陳 GE235「事故調查相關資料」與 GE235「事故相關資料」不同，應予區分，其進行模擬機飛行測試時使用之資料為「事故相關資料」，故並未揭露「事故調查相關資

料」。

- 3.縱如本會所認定之違規事實，《壹週刊》亦是於本會完成調查，提供飛航事故調查報告草案後才得知相關資訊，復興航空並無於調查中對外揭露任何飛航事故調查相關之資料。

復興航空宣稱《壹週刊》係於本會完成調查，提供飛航事故調查報告草案後才得知相關資訊；換言之，復興航空主張本會於105年1月27日函請復興航空提供意見時，已完成調查，故其並無於調查中對外揭露任何飛航事故調查相關之資料。

- 4.本會宜謹慎解釋適用本法第21條，過度解釋第21條之飛航事故調查相關之資料範圍，恐將限制資訊流通、妨害促進飛航安全之立法目的。

復興航空認為過度解釋本法第21條之「飛航事故調查相關之資料」範圍，恐將限制資訊流通、妨害促進飛航安全之立法目的。航空器所有人、使用人與公正第三方就事故發生之原因進行自主性的測試，本有促進飛航安全之重大公益性。若本會反以第21條、31條科處罰鍰，不僅將限制資訊流通，更與本法立法目的衝突。

復興航空指稱，本法第5-1條：「飛安會應建置飛安自願報告系統，其建置不以處分或追究責任為目的，且應對資料來源提供保護。」係為鼓勵航空從業人員提供親身經歷或所見所聞之任何影響飛安資訊，藉由此等資訊之蒐集、分析，能有效改善不利飛航安全之潛在因子。故本會應鼓勵並歡迎任何影響飛安資訊，以改善飛航安全。

理 由

- 一、依飛航事故調查法第 21 條規定，「除飛安會指定之發言人及飛安會網站所公布之資料外，參與調查人員及其主管或雇用人於調查中不得對外揭露任何飛航事故調查相關之資料」。該條立法理由明載：「調查過程牽涉許多利益關係，為避免影響調查，爰規定參與調查人員及其主管或雇用人之保密義務」。基此，本條之立法精神與意旨係課以相關人等保密義務，強調事故調查過程中之信賴維護，若任何人違反本條規定與破壞此立法精神，蓄意以洩密之方式圖謀本身之利益，將不當干預飛航事故調查程序之進行，並影響調查結果之公正性。

按本法第 21 條規定之保密義務，適用之對象為「參與調查人員及其主管或雇用人」。查 GE235 飛航事故於 104 年 2 月 4 日發生後，本會依本法第 11 條規定成立專案調查小組，並邀請相關機關代表及專家參與。復依據「民用航空器及公務航空器飛航事故調查作業處理規則」第 17 條規定，主任調查官為執行本法第 11 條規定，認有必要時，應邀請相關機關（構）之代表及專家加入專案調查小組，其中包括航空器所有人或使用人。被處分人受邀後共派員 8 人加入小組參與調查，並簽署保密切結書在案。故被處分人確有代表參與調查，且被處分人為此 8 員之雇用人亦屬事實。第 21 條規定非僅拘束此 8 名參與調查人員，亦拘束渠等人員之雇用人，即被處分人復興航空。被處分人主張本法第 21 條所指「參與調查人員」應指同法第 20 條受本會邀請參與調查之調查機關代表，不包含復興航空相關員工，顯無理由。

被處分人主張其為本法所稱之航空器所有人、使用人，固為本法 28 條至第 30 條之處罰對象，但非第 31 條之處罰對象。此一主張無理由。依本法第 31 條規定，參

與調查人員或其主管，以及參與調查人員之雇用人，有違反第 21 條規定對外揭露任何飛航事故調查相關之資料者，予以處罰。被處分人為前述 8 名參與調查人員之雇用人，當受本法第 21 條之拘束，若違反規定，自可依本法第 31 條處以罰鍰。是以被處分人於陳述意見書中有關罰則與處罰對象之主張，顯不成立。

依據本會 105 年 5 月 13 日及 5 月 31 日與復興航空僱員之討論會議紀錄、士林地檢署訊問筆錄，以及《壹週刊》報導內容可知，105 年 2 月間，被處分人復興航空董事長林○○與《壹週刊》談妥報導事宜後，即指示公關副總陳○○與《壹週刊》聯繫，安排後續赴曼谷事宜。被處分人於 105 年 3 月至 4 月間派員赴泰國曼谷 AATC 中心進行模擬機飛行測試，3 月 13 日至 3 月 15 日及 4 月 26 日至 4 月 27 日兩次進行測試時，確有《壹週刊》記者參與，且此事係由被處分人復興航空董事長林○○指示而為之，並由復興航空之僱員進行安排。測試完成後，《壹週刊》於 105 年 5 月 11 日刊登相關報導。據此，被處分人作為雇用人，依法應為受僱人之行為而負責；復興航空所屬人員係涉及違反本法第 21 條保密義務之行為主體，一經認定於調查中對外揭露任何飛航事故調查相關之資料，即應究其責，依本法第 31 條規定予以處罰。被處分人不得以有關罰則與處罰對象之主張為托詞，冀求卸免其責任。

- 二、被處分人於陳述意見書中，主張其並未對外揭露「任何飛航事故調查相關之資料」一節，首先就「飛航事故調查相關之資料」之涵蓋範圍而言，依據本法第 2 條第 1 項第 3 款規定，「飛航事故調查：指對飛航事故之認定、事實資料之蒐集、彙整、分析、原因之鑑定、改善建議提出及調查報告撰寫之作業過程。」據此，GE235 飛航

事故專案調查小組於執行飛航事故調查過程中，針對飛航事故之認定、事實資料之蒐集、彙整、分析、原因之鑑定而得之資料，屬於本法第 21 條所規範不得對外揭露之「飛航事故調查相關之資料」，並無疑義。被處分人於陳述意見書中，主張應對第 2 條所稱之「飛航事故調查相關之資料」採限縮解釋，亦即僅包含本會依本法賦予職權所進行之調查且揭露於調查報告中之資料，此一解釋不符本法第 2 條第 1 項第 3 款有關「飛航事故調查」之定義，以及根據該款規定所得之「飛航事故調查相關之資料」所涵蓋之範圍。

其次，關於本法第 21 條保密義務之除外規定，亦即免除適用保密義務之對象與範圍，亦有所限定。依據該條規定，除本會指定之發言人及本會網站所公布之資料外，其他任何與飛航事故調查有關之資料，包括飛航事故之認定、事實資料之蒐集、彙整、分析、原因之鑑定所得之資料，於調查中，均屬應予保密且不得對外揭露者，參與調查人員及其主管或雇用人應依法遵守之。基此，於本件事故調查終結而發布最終調查報告之前，除本會指定之發言人對外所公布之資訊，以及 104 年 7 月 2 日本會對媒體發布並載於本會網站之 GE235 飛航事故「事實資料報告」外，其他任何與本件事故調查相關之資料，均屬應予保密且不得對外揭露者。

查 105 年 1 月 27 日，本會依據本法第 24 條規定，函送參與調查之各相關機關（構）GE235 飛航事故調查報告英文版草案，目的係希望各相關機關（構）在遵守本法第 21 條保密義務之下，針對調查報告草案提出意見，讓事故發生原因更為明確，分析內容更為縝密週全，俾利本會所提出之飛安改善建議更能有效執行，進而達到提升飛航安全之目的。在調查過程中，該份報告草案並

未對外公布。然觀諸 105 年 5 月 11 日《壹週刊》所刊登之報導內容，其中有關扭力、自動駕駛、飛行導引儀等三個議題，不僅為 GE235 飛航事故調查相關之資料，亦見於 105 年 1 月 27 日本會函送被處分人之 GE235 飛航事故調查報告英文版草案之中。此三項議題涉及飛航事故調查相關之資料，依據本法第 21 條規定，在調查中均屬應予保密，不得對外揭露之資訊，足見被處分人復興航空所屬人員違反本條規定，擅自對外揭露應予保密之資料。

三、關於本案中被處分人對外揭露 GE235 飛航事故調查相關資料之目的的一節，被處分人於陳述意見書中，主張其「與公正第三方就事故發生原因進行自主性測試，目的為促進飛航安全之重大公益要求，儘速探討可能之原因」。被處分人既屬 GE235 飛航事故專案調查小組成員，理應依法將完成上述三項議題之飛行測試資料提供予本會及調查團隊共同討論，而非擅自對外揭露。

經查，本會自民國 87 年 5 月成立後，被處分人於 91 年起發生第一起飛航事故迄今，共有 12 件飛航事故調查案件發生，並由本會主導調查。GE235 飛航事故於 104 年 2 月發生之前，被處分人參與事故調查之經驗已有十次之多，不可能不知其依本法應負之保密義務。

另查於 GE235 飛航事故調查程序中，被處分人於 105 年 4 月 26 日本會第 44 次委員會會議複審 GE235 飛航事故調查報告英文版草案、105 年 5 月 31 日本會第 45 次委員會會議審查 GE235 飛航事故調查報告中、英文版草案，及 105 年 5 月 31 日本會第 45 次委員會會議後至 105 年 6 月 30 日正式公布事故調查報告期間，共有三次機會可向本會與本件事故調查團隊提出其自行進行模擬機飛行測試之結果報告，以供討論。倘被處分人認為其

自主性測試之結果，如係可靠、可供驗證、具有說服力、或有助於釐清事故真相者，在前述三次機會中任何一次均可提出，被處分人卻未提供，反而向特定媒體揭露，其心可議。

基於飛航事故調查之需要，探究事故發生之原因，一般而言各國調查機關進行模擬機飛行測試時，應符合嚴謹之要求，必須於航空器原廠認可之模擬機進行測試，精確設定各項參數資料，天氣等數據，並由合格測試飛行員操作，以便模擬事故發生當時之情境，俾利還原事故真相。此一模擬測試結果必有測試參數資料與錄影紀錄，可供事後驗證。若被處分人認為其於曼谷進行之自主性測試結果，確有參考價值，亦必須通過驗證無誤後方能採認。換言之，若有任何影響模擬機飛行測試準確度之因素存在，其結果即受質疑。

倘若此一結果僅係供被處分人內部參考以改善飛安，於法並無違失。但本案中被處分人特意安排媒體隨行，並向媒體揭露應予保密之飛航事故調查相關資料，嗣後由媒體公開報導，又不提供模擬測試之結果報告資料予本會及調查團隊共同討論，顯見其起心動念，實另有所圖，難謂其「進行自主性測試，目的為促進飛航安全之重大公益要求，儘速探討可能之原因」。復據士林地檢署筆錄內容可知，復興航空僱員坦承派員赴曼谷執行模擬機飛行測試，並安排《壹週刊》記者隨行，其真正目的在於意圖透過媒體報導對本會施以輿論壓力，藉以影響調查結論。

綜上所述，被處分人所屬人員之行為，係故意對特定媒體揭露其應保密之資訊，圖謀利用媒體報導挑起社會輿論，對國家公權力機關施壓，不當干預調查程序之進行，企圖影響調查結論，其違法行為昭然若揭。

四、關於本案之發生時點是否在 GE235 飛航事故「調查中」一節，被處分人於陳述意見書中，主張本會於 105 年 1 月 27 日函請被處分人提供意見時，本會已完成調查，被處分人並無於調查中對外揭露任何飛航事故調查相關之資料。如前所述，本法第 2 條對飛航事故調查之定義，係起始於飛航事故之認定，到調查報告撰寫之作業過程。故在最終調查報告審議通過，對外公布前，此期間皆屬「調查中」之調查進行階段。

復以本案係於 105 年 6 月 30 日對外公布最終調查報告，倘如被處分人所主張，本會於 105 年 1 月 27 日函送參與調查之各相關機關（構）GE235 飛航事故調查報告英文版草案，即屬完成調查，則該份報告應稱為「最終調查報告」，而不應稱為「草案」；本會亦不必待至 105 年 6 月 30 日依法完成報告審議程序後，始對外公布最終調查報告。且被處分人實無必要於 105 年 4 月 26 日第 44 次委員會會議提出對調查報告草案之書面意見，以及派員出席 105 年 5 月 31 日第 45 次委員會會議，陳述其對調查報告草案內容之意見。有鑑於被處分人對草案提出書面意見，且派員出席委員會會議陳述意見，表示明知 GE235 飛航事故調查尚未終結。是故被處分人所稱，「被處分人並無於調查中對外揭露任何飛航事故調查相關之資料」，誠屬不實。

五、被處分人於陳述意見書中，主張本會「宜謹慎解釋適用飛航事故調查法第 21 條，過度解釋第 21 條之「飛航事故調查相關之資料」範圍，恐將限制資訊流通、妨害促進飛航安全之立法目的」。關於第 21 條「飛航事故調查相關之資料」之涵蓋範圍，如前分析，在此不予贅述。誠如第 21 條立法理由明載：「調查過程牽涉許多利益關係，為避免影響調查，爰規定參與調查人員及其主管或

雇用人之保密義務。」基此，本條之立法意旨在於保密，亦即禁止相關人等於調查中對外揭露應予保密之資訊，刻意影響飛航事故調查之公正性。如違反本條規定者，依第 31 條予以處罰，此為本法所明定。被處分人所稱，若本會「以第 21 條、31 條科處罰鍰，不僅將限制資訊流通，更與飛航事故調查法之立法目的衝突」，實令人費解。在飛航事故調查中，「飛航事故調查相關之資料」屬於應予保密之資訊，為本法第 21 條所明定，何來「資訊流通」之說？

被處分人另於陳述意見書中，援引本法第 5-1 條有關「飛安自願報告系統」之規定，主張若飛安會就本案進行裁罰，恐將扼殺訂定第 5-1 條之美意。按被處分人係營運多年之航空業者，深知「飛安自願報告系統」為何，為何以此答辯，令人不解。該系統係鼓勵航空業從業人員於平時提報與分享非屬飛航事故之飛安資訊，藉以防微杜漸，防範事故發生於未然，俾利提升飛航安全，故該條立法目的並非針對「調查中」之飛航事故調查案。如發生飛航事故調查案，在調查進程序程中相關人等應負保密義務，本法第 21 條之規範甚為明確。由此觀之，被處分人之主張係混淆本法第 5-1 條與第 21 條之規定，第 5-1 條之規定實與本件涉及違反第 21 條保密義務之案件完全無關。

六、綜上所述，今有明確之證據足以證明於 GE235 事故調查中，被處分人所屬人員於調查中故意對特定媒體揭露本法第 21 條規定不得對外揭露之資訊，圖謀利用媒體報導挑起社會輿論，對國家公權力機關施壓，不當干預調查程序，企圖影響調查結果之公正性，以一己之利為利，嚴重違反飛航事故調查以提升飛航安全之精神，罔顧重大公益，其行為實為法所不容，情節重大。被處分

人違反本法第 21 條規定，當依本法第 31 條規定予以處罰，以彰其咎。另依行政罰法第 18 條第 1 項規定所揭示之裁處罰鍰審酌標準，科處罰鍰。

就行政罰法第 18 條第 1 項揭示之審酌標準而論，被處分人復興航空所屬 GE222 班機不幸於 104 年 7 月 23 日發生澎湖空難，造成 48 人罹難，15 人輕重傷。未料被處分人所屬 GE235 班機復於 105 年 2 月 4 日發生南港空難，造成 43 人罹難、17 人輕重傷。兩起機毀人亡之一級事故發生，間隔僅約 7 個月。本會為我國獨立調查機關，執掌飛航事故調查，不以處分或追究責任為目的，而係釐清事故發生之真相，並敦促各相關機關（構）與航空業從業人員正視慘痛之教訓。是以本會所有事故調查與報告之公布，在於還原真相，針對疏失提出改善建議，以對國內、外社會大眾有所交代，盼能杜絕悲劇之重演。

觀諸被處分人復興航空參與本會主導之調查案件，始於民國 91 年 GE517 飛航事故調查案，直至本件 GE235 飛航事故調查案為止，已有十件之多，足見被處分人並非初次參與事故調查，且亦深知本法課以被處分人及其所屬人員之各項義務，包括第 21 條明定之保密義務。然今觀被處分人所屬人員在本案中之作為，並非單純因一時之不察而無心洩密，而是明知故犯，特意籌謀，於調查中故意對特定媒體揭露應予保密之飛航事故調查相關資料，意在透過特定媒體之公開報導，形成輿論壓力，企圖影響本會之調查結果。嚴重違反飛航事故調查以提升飛航安全之精神，其行為置重大公益於不顧，非僅為法所不許，實乃情理難容。

另，被處分人復興航空在本案調查中擅自故意對外揭露飛航事故調查之相關資料，嚴重影響調查團隊內部之信

賴關係。《壹週刊》報導刊登後，受報導內容直接衝擊之法方成員(法國失事調查局 BEA 與航空器製造商 ATR 公司)，因尊重我國法律規定並受第 21 條之拘束，不能於調查中使用「飛航事故調查相關之資料」以為反擊，僅能選擇隱忍而不予回應，造成法方成員困擾。被處分人破壞調查團隊內部之信賴關係，對於本會日後進行飛航事故調查，將有不良影響。未來進行事故調查時，其他參與事故調查之各機關(構)及其所屬人員，倘因此次洩密事件之發生，而對相關資料之提供有所保留，以避免資料洩露或不當使用對其徒增困擾，則本會未來進行調查工作將蒙上陰影，影響調查進度與結論，有損改善與提升飛航安全之目的，對重大公益影響甚鉅。且此事一出，由於被處分人係我國國籍航空，其刻意不遵法之行為，導致我國在國際社會所享有之聲譽，亦蒙受其害。

GE235 飛航事故中，事故航機係因失速、失控，最終釀成機毀人亡之悲劇。根據最終調查報告之分析，究其主因直指飛航訓練與安全管理。被處分人本應正視問題之所在，痛定思痛，致力於改善飛航安全。未料於調查期間竟圖謀以洩密施壓之方式，企圖模糊焦點，混淆視聽，藉以影響調查結果，以求減輕其責，此一行為實不可取。被處分人之作為，無非為圖謀被處分人一己之利，試圖掩蓋事實真相，誤導視聽，非但不當干預調查程序，企圖影響本會調查結果之公正性，亦可能藉此影響空難後續訴訟案件之裁判結果，俾減輕責任因而從中得益，對於司法運作與公平正義之伸張，恐有負面影響之虞。

七、除按前揭標準進行審酌外，復觀被處分人違法後有無懊悔之意及實據等情狀，由其陳述意見書之種種主張，及

其所派代表出席行政處分評議會議所表現之態度，顯示並無絲毫懊悔之意，更遑論有任何懊悔之實據。被處分人非但不坦承違失，幡然悔悟，保證行不貳過，反仍刻意文過飾非，顛倒黑白，無非意在逃避責任。被處分人洩密以圖施壓之舉，公然妨礙國家公權力機關職務之執行，違反我國法律所課以之義務。

八、綜上論結，被處分人為圖一己之利，冀求減輕其責，於調查中故意對特定媒體揭露應予保密之飛航事故調查相關資料，意在透過媒體報導挑起輿論施壓本會，以影響事故調查結論之公正性，對空難後續訴訟案件之審理恐有負面影響之虞，其違法行為損害國家社會重大公益至深，不僅破壞調查團隊內部之信賴關係，並有損我國國際聲譽。被處分人違反飛航事故調查法第 21 條規定，故依同法第 31 條第 2 項規定，併採行政罰法第 18 條第 1 項所揭示之審酌標準，經盱衡其違反義務行為應受責難之程度、所生影響、因違反義務所得之利益，及違法後毫無懊悔之意與實據等因素後，爰依法科處新台幣 300 萬元罰鍰，小懲大戒，以儆效尤。本案處分如主文。

證 據

- 一、104年7月2日飛安會GE235飛航事故事實資料報告
- 二、105年1月27日飛安會GE235飛航事故調查報告英文版草案
- 三、105年5月11日《壹週刊》報導「《壹號頭條》檢追復航南港空難真相 ATR驚爆系統重大瑕疵」
- 四、105年5月11日台灣士林地方法院檢察署新聞稿澄清《壹週刊》報導一事
- 五、105年5月12日蘋果日報即時新聞「復航出資邀報導ATR

瑕疵？《壹週刊》：非事實」

- 六、105年5月12日臺灣士林地方法院檢察署訊問筆錄
- 七、105年5月13日飛安會與被處分人僱員(賓○○、劉○○)討論紀錄
- 八、105年5月31日飛安會與被處分人僱員(劉○○、劉○○)討論紀錄
- 九、105年7月4日飛安會內部評估會議紀錄
- 十、105年9月20日飛安會行政處分評議會議紀錄

適用法條

一、飛航事故調查法

第21條：除飛安會指定之發言人及飛安會網站所公布之資料外，參與調查人員及其主管或雇用人於調查中不得對外揭露任何飛航事故調查相關之資料。

第31條第2項：參與調查人員之雇用人，違反第21條規定，對外揭露與調查相關之資料者，處新臺幣60萬元以上300萬元以下罰鍰。

二、行政罰法

第18條第1項：裁處罰鍰，應審酌違反行政法上義務行為應受責難程度、所生影響及因違反行政法上義務所得之利益，並得考量受處罰者之資力。

繳款方式

- 一、繳款期限：自本處分送達之次日起15日內辦理。
- 二、請至本會出納室（新北市新店區北新路3段200號11樓）以開立本會抬頭之銀行本票繳交，或匯款至中央銀行國

庫局，戶名：飛航安全調查委員會，帳號：
24039102125003。

注意事項

- 一、受處分人如不服本處分，得於本處分書到達之次日起2個月內，向臺北高等行政法院提起行政訴訟。
- 二、受處分人如逾本處分所定繳款期限繳納罰鍰者，即依行政執行法第4條第1項但書規定，移送法務部行政執行署所屬行政執行處辦理行政執行。

主任委員 黃 煌 輝

中 華 民 國 1 0 5 年 1 1 月 2 8 日