

(二) 本院丁委員守中，因近期國內重大航空事故頻傳，其中復興航空 103 年 7 月 23 日 GE222 號班機於馬公失事，造成機上人員 48 人死亡、10 人重傷、波及 11 棟民宅；104 年 2 月 4 日 GE235 號班機墜毀於基隆河，造成 31 人罹難，短短半年多的時間接連發生如此慘劇，航空公司及主管機關民航局難逃其咎。事實上，飛機是最安全的交通工具，而且事故致死率也不斷下降，以波音或空中巴士單走道飛機為例，大約每八百萬次飛行才有一次「一人以上死亡」的事故，過去 10 年，全球 19 個座位以上的民航機總事故率是 99 次，過去兩年分別是 7 次與 6 次，但復興航空僅僅半年就發生兩次事故，比例極不尋常。根據統計全球 78 家具規模航空公司中，搭乘安全前段班 39 家乘客的平均死亡機率是兩千萬分之一，但搭乘後段班 39 家乘客的平均死亡率則大增為兩百萬分之一，可見飛航安全的關鍵因素，就在於管理，航空公司管理的責任就在於主管民航主管機關的監督。台灣為海島國家，國內外旅客往來都得仰賴飛行機具，本席要求民航局徹底落實監督機制，嚴格審查航空公司飛安管理情況，以免悲劇再度發生，不但使人喪命，更令國家蒙羞，特此向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台灣的飛安問題長期存在，近來更逐漸淪為國際的末段班，過去 10 年，全球 19 個座位以上的所有民航機的總事故率是 99 次，平均每年 10 次，過去兩年則分別是七次與六次，數字逐年下降，然而以復興航空之規模，僅僅半年多就發生了兩次空難，確有嚴重問題。
- 二、根據統計資料，以波音或空中巴士等單走道飛機為例，約每八百萬次飛行，才有一次有一人以上死亡的故事，一個人即使一輩子搭一百次飛機，遇上事故的機率也不到萬分之一；統計全球 78 家具規模航空的事故率，安全排名前半段 39 家航空公司的平均死亡機率為兩千萬分之一，後半段 39 家的死亡機率則為兩百萬分之一，在相同飛機、相同機場、相同天候下卻有如此大的差異，可見航空公司的管理是影響飛航安全的關鍵因素。
- 三、台灣四面環海，對往來旅客對外多得經由飛行聯絡，鑑於兩岸每週來往班機更高達八百多班次，春節期間更加開班機，航空公司飛安管理之監督權責則在民航局，為維護飛航安全避免悲劇再度發生，民航局應徹底落實監督機制，嚴格審查航空公司飛安管理情況，免造成空難使無辜民眾喪命，更令國家形象蒙羞。