

航空器飛航作業管理規則部分條文及附件十九修正草案總說明

航空器飛航作業管理規則係於八十九年九月二十八日發布並經九次修正施行迄今；為因應規範組員疲勞管理與飛航及執勤限度之實務需求，增進飛航作業安全；國內民眾對自由氣球之活動需求，及開放普通航空業以自由氣球經營空中遊覽業務；以及配合蒙特婁議定書對海龍藥劑之管制規定，及國際民航組織推動禁用海龍藥劑期程規劃，爰參酌國際民用航空公約第六號附約、美國聯邦航空法規及實務作業模式等，修正本規則相關規定，以資遵循；茲將此次修正要點臚列如下：

- 一、參酌國際民用航空公約第六號附約及因應規範組員飛時限度之實務需求，另為落實安全及完備管理機制，並將自由氣球飛航活動及繫留作業納入管理，增、修訂本規則第二條之相關名詞定義。（修正條文第二條第一項第十八款、第二十款、第二十一款、第八十款、第八十三款、第八十四款、第八十五款、第八十六款、第八十七款、第八十八款）
- 二、配合本規則第二條名詞定義之增、修訂，修正相關名詞使用及適用範圍，以資明確。（修正條文第三十六條、第三十七條、第三十八條、第三十九條、第四十條、第四十一條、第四十二條、第四十三條、第二百八十二條）
- 三、鑑於航空公司空勤組員（飛航組員與客艙組員）為勞委會核定適用勞動基準法八十四條之一之對象，其工作時間應報請當地勞工主管機關核備，另為合併本規則原第一百九十二條，爰增訂本規則第三十六條之一並刪除第一百九十二條，俾資遵循。（修正條文第三十六條之一）
- 四、參酌國際民用航空公約第六號附約第一編附篇 A 4.4.2 與 2.3.4 之規定，新增有關組員勤務表及認可可能影響飛航安全疲勞之規定。（修正條文第三十六條之二）
- 五、為保障飛航組員於飛航執勤期間均能獲得適當之休息以調節其生理狀態，爰參考美國聯邦航空法規 117.25 之規定及實務作業模式，修訂飛航時間限度。（修正條文第三十七條）
- 六、為降低客艙組員執勤期間發生疲勞之可能性，增進飛航作業安全，爰參酌國際民用航空公約第六號附約第一編 4.10、歐盟 EU OPS 1.1115、新加坡飛航作業管理規則附錄 C2 及美國聯邦航空法規 121.467 之規定，新增有關客艙組員飛航及執勤限度之規定。（修正條文第三十七條之一、第三十八條之一、第三十九條之一）
- 七、參酌國際民用航空公約第六號附約第一編附篇 A 4.8、美國聯邦航空法規 117.25 及 117.27 相關規定，並考量我國地理位置與航線特性，新增有關飛航前最低休息期間之規定。（修正條文第三十七條之二）
- 八、參酌國際民用航空公約第六號附約第一編附篇 A 4.5.2，新增有關組員用餐時機之規定。（修正條文第三十八條之二）
- 九、考量執勤期間實為組員長期疲勞之主要來源，並依本規則第三十八條與三十七條之一所規定之飛航執勤期間限度，新增有關連續執勤期間與飛航執勤期間之規定。（修正條文第三十八條之三）
- 十、參酌國際民用航空公約第六號附約第一編附篇 A 4.10.1，新增有關組員待命勤務之規定。（修正條文第三十八條之四）
- 十一、為律定組員通勤、調派及飛航任務與執勤期間連續等時間計算方式，爰參考國際民航公約第六號附約第一編附篇 A 2.3.3、4.7.3.2、4.8.1.4 及 4.10.3，增修相關規定，以資明確。（修正條文第四十三條）
- 十二、為避免組員產生累積性疲勞，危害飛航安全，參酌國際民航公約第六號附約第一編附篇 A 4.7.2.1，律定組員執勤期間限度。（修正條文第四十三條之一）
- 十三、鑑於航空器性能之發展已逐步擴展至超長程飛航階段，爰訂定航空器使用人執行超長程飛航作業應遵行之相關規定，以利該等作業遂行。（修正條文第七十六條之一）

- 十四、 客艙組員之飛航及執勤等限度已由本規則其他新增條文規定，有關勞基法所稱之「工作時間」應由勞雇雙方另行約定並報請當地勞工主管機關核備後實施等文字移列本規則第三十六條之一，並刪除現行條文第一百九十二條，俾資遵循。
- 十五、 為配合蒙特婁議定書對海龍藥劑之管制規定及國際民航組織推動禁用海龍藥劑期程規劃，爰參酌國際民用航空公約第六號附約之規定，增訂有關航空器上裝置之滅火器盛裝海龍藥劑之管制期程，以利民航運輸業、普通航空業及一般飛航作業遵循（修正條文第九十九條、第二百四十條及第二百零八條之一）。
- 十六、 配合開放普通航空業以自由氣球經營空中遊覽等業務，為確保業者具有從事該項業務之安全營運能力，爰參酌美國聯邦航空總署發布之民航通告 AC91-71 及澳洲民航局發布之民航指令 20.18，增訂附件二十之三，以資遵循。（修正條文第二百零二條之一）
- 十七、 因自由氣球不具動力、起飛與降落方式與傳統具動力航空器不同，國際通用之適航標準與作業標準中，並未規範自由氣球應裝置安全帶、緊急定位發報機、飛航紀錄器、特定之儀表、裝備及飛航文件等規定，爰將自由氣球排除相關之適用，以契合自由氣球飛航作業之實際情形與需求。（修正條文第二百二十八條、第二百四十二條、第二百四十四條、第二百四十六條、第二百五十條、第二百六十一條、第二百八十一條、第二百九十九條、第三百條）
- 十八、 有鑑於國內「自由氣球繫留作業」迅速發展，為符合國人活動需求並兼顧安全及空域管理，爰參酌美國聯邦航空法規第九十一編及 FAA-H-8083-11 自由氣球飛航手冊（Balloon Flying Handbook），增訂「自由氣球飛航活動」或「自由氣球繫留作業」均需持有載人自由氣球類航空器適航證書並由檢定合格之航空人員操作之規定，以保障安全。（修正條文第三百十三條之一）
- 十九、 配合開放普通航空業以自由氣球經營空中遊覽等業務，增訂自由氣球檢定駕駛員資格，以利業者執行所屬駕駛員之年度考驗。（修正附件十九）
- 二十、 為便利業者調整相關作業與資訊系統程式，並針對客艙組員人力配置作適當之規劃，爰明定本次修正相關條文之施行日期（修正條文第三百五十二條）

航空器飛航作業管理規則部分條文修正草案條文對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第二條 本規則用詞，定義如下： 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。 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。 三、航空器使用人：指以航空器從事飛航作業之自然人、法人或政府機關。 四、組員：指由航空器使用人指	第二條 本規則用詞，定義如下： 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。 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。 三、航空器使用人：指以航空器從事飛航作業之自然人、法人或政府機關。 四、組員：指由航空器使用人指	一、參酌國際民用航空公約第六號附約第一編第一章與附篇 A 定義，修正第十八款「飛航時間」、第二十款「執勤時間」之定義，並將「執勤時間」修正為「執勤期間」（Duty Period），以與國際規範一致。 二、酌作文字修正，將第二十一款「休息時間」修正為「休息期間」（Rest Period），以與國際規範一致。 三、為配合第七十六條之一

<p>派於飛航時在航空器內工作之人員。</p> <p>五、飛航組員：指於飛航時在航空器內負責航空器相關作業且具有證照之工作人員。</p> <p>六、巡航駕駛員：指符合正駕駛員審查資格並完成巡航駕駛員訓練，而僅能於巡航時擔任接替正駕駛員任務，但不得擔任機長且不得負責執行左座起飛及降落工作者。</p> <p>七、標準飛航組員：指於航空器飛航時，應包括正駕駛員及副駕駛員各一員，或正駕駛員、副駕駛員及飛航機械員各一員，或按各機型之飛航手冊規定之最低飛航組員。</p> <p>八、加強飛航組員：指於航空器飛航時，應包括正駕駛員、巡航駕駛員及副駕駛員各一員，或正駕駛員、巡航駕駛員、副駕駛員各一員及飛航機械員二員，或正駕駛員二員、副駕駛員一員及飛航機械員二員。</p> <p>九、雙飛航組員：指於航空器飛航時，應包括正駕駛員及副駕駛員各二員，或正駕駛員一員、巡航駕駛員一員及副駕駛員二員，或正駕駛員、副駕駛員及飛航機械員各二員，或正駕駛員一員、巡航駕駛員一員、副駕駛員及飛航機械員各二員。</p> <p>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。</p> <p>十一、客艙組員：指由航空器使用人或機長指定於飛航時，在航空器內從事與乘客有關安全工作或服務之人員。但不能從事飛航組員之工作。</p> <p>十二、飛航手冊：指經航空器設計國民航主管機關核准或經交</p>	<p>派於飛航時在航空器內工作之人員。</p> <p>五、飛航組員：指於飛航時在航空器內負責航空器相關作業且具有證照之工作人員。</p> <p>六、巡航駕駛員：指符合正駕駛員審查資格並完成巡航駕駛員訓練，而僅能於巡航時擔任接替正駕駛員任務，但不得擔任機長且不得負責執行左座起飛及降落工作者。</p> <p>七、標準飛航組員：指於航空器飛航時，應包括正駕駛員及副駕駛員各一員，或正駕駛員、副駕駛員及飛航機械員各一員，或按各機型之飛航手冊規定之最低飛航組員。</p> <p>八、加強飛航組員：指於航空器飛航時，應包括正駕駛員、巡航駕駛員及副駕駛員各一員，或正駕駛員、巡航駕駛員、副駕駛員各一員及飛航機械員二員，或正駕駛員二員、副駕駛員一員及飛航機械員二員。</p> <p>九、雙飛航組員：指於航空器飛航時，應包括正駕駛員及副駕駛員各二員，或正駕駛員一員、巡航駕駛員一員及副駕駛員二員，或正駕駛員、副駕駛員及飛航機械員各二員，或正駕駛員一員、巡航駕駛員一員、副駕駛員及飛航機械員各二員。</p> <p>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。</p> <p>十一、客艙組員：指由航空器使用人或機長指定於飛航時，在航空器內從事與乘客有關安全工作或服務之人員。但不能從事飛航組員之工作。</p> <p>十二、飛航手冊：指經航空器設計國民航主管機關核准或經交</p>	<p>新增有關超長程飛航作業之規定，修正第八十款超長程飛航定義，刪除「連續十九小時以上執勤時間」等文字，以明確超長程飛航作業之適用範圍。</p> <p>四、參酌國際民用航空公約第六號附約第一編第一章定義，新增第八十三款「飛航執勤期間」（Flight Duty Period），以完備對組員飛時限度之規定。</p> <p>五、參酌國際民用航空公約第六號附約第一編附篇A定義，新增第八十四至第八十六款有關「通勤時間」（Traveling）及「調派時間」（Positioning）、「基地」（Home base）之名詞定義，以完備對組員飛時限度之規定。</p> <p>六、配合開放自由氣球飛航活動及規範將自由氣球以繫留方式作為展示、廣告、宣傳等新增事項，爰依據國際航空運動聯盟（FAI）運動典章（Sporting Code）第三章有關自由氣球「Airborne」之說明，增訂第八十七款自由氣球飛航活動及八十八款自由氣球繫留作業之定義，區分為以自由氣球進行飛航活動與不以飛航為目的，僅將自由氣球以原地繫留方式之載人行為之繫留作業兩種。考量兩者性質之差異，將繫留作業自飛航活動中排除，但該等作業使用之載具仍須符合我國適</p>
--	--	--

<p>通部民用航空局（以下簡稱民航局）備查之手冊，其內容應包括該機型與適航相關之各種限制、指示及資料。</p> <p>十三、航務手冊：指由航空器使用人依民航局及航空器原製造廠之相關規定等訂定之手冊，其內容應包括航空器使用人運作各類航空器之一般性政策、規定及限制。</p> <p>十四、操作手冊：指航空器原製造廠針對該機型訂定或經航空器使用人自行修改之手冊，其內容應包括該機型在使用時之各種正常、不正常及緊急操作程序。</p> <p>十五、航空器維護能力手冊：指由航空器使用人依民航局及航空器原製造廠之相關規定等訂定之手冊，其內容應包括航空器使用人維護各類航空器之一般性政策、規定及標準。</p> <p>十六、航行圖表：指航空器陸空航務運作所需之圖表。</p> <p>十七、備用機場：包括以下三種：</p> <p>（一）起飛備用機場：指航空器於起飛後因需要降落而當時原起飛機場不適合降落之備用機場。</p> <p>（二）航路備用機場：指航空器在飛航中遇到異常或緊急狀況之備用機場。</p> <p>（三）目的地備用機場：指目的地機場因不能或不適合降落之備用機場。</p> <p>十八、飛航時間：指為計算執行飛航任務及登錄飛航時間限度之時間，包括下列二種：</p> <p>（一）飛機：指為起飛目的，開始移動時起至著陸後停止移動時止之時間。</p> <p>（二）直昇機：指旋翼開始旋轉時起至旋翼停止旋轉時止之時間。</p>	<p>通部民用航空局（以下簡稱民航局）備查之手冊，其內容應包括該機型與適航相關之各種限制、指示及資料。</p> <p>十三、航務手冊：指由航空器使用人依民航局及航空器原製造廠之相關規定等訂定之手冊，其內容應包括航空器使用人運作各類航空器之一般性政策、規定及限制。</p> <p>十四、操作手冊：指航空器原製造廠針對該機型訂定或經航空器使用人自行修改之手冊，其內容應包括該機型在使用時之各種正常、不正常及緊急操作程序。</p> <p>十五、航空器維護能力手冊：指由航空器使用人依民航局及航空器原製造廠之相關規定等訂定之手冊，其內容應包括航空器使用人維護各類航空器之一般性政策、規定及標準。</p> <p>十六、航行圖表：指航空器陸空航務運作所需之圖表。</p> <p>十七、備用機場：包括以下三種：</p> <p>（一）起飛備用機場：指航空器於起飛後因需要降落而當時原起飛機場不適合降落之備用機場。</p> <p>（二）航路備用機場：指航空器在飛航中遇到異常或緊急狀況之備用機場。</p> <p>（三）目的地備用機場：指目的地機場因不能或不適合降落之備用機場。</p> <p>十八、飛航時間：指為計算<u>飛航組員</u>執行飛航任務及登錄飛航時間限度之時間，包括下列二種：</p> <p>（一）飛機：指為起飛目的，開始移動時起至著陸後停止移動時止之時間。</p> <p>（二）直昇機：指旋翼開始旋轉時起至旋翼停止旋轉</p>	<p>航標準、取得航空器適航證書，並由檢定合格之駕駛員操作，相關作業程序以本規則修正條文第三百一十三條之一另為規範，以落實安全及完備管理機制。</p>
---	--	---

<p>十九、使用時間：指航空器起飛離地至降落接觸地面之時間，除相關維護手冊另有規定外，為航空器、發動機、螺旋槳、各項裝備及其零組件計算及登錄使用時間用。</p> <p>二十、執勤期間：指航空器使用人要求組員執行的各項勤務期間，包括飛航任務、飛航後整理、行政工作、訓練、調派及待命等時間，並應列入勤務表。</p> <p>二十一、休息期間：指組員在地面毫無任何工作責任之時間。</p> <p>二十二、休息處所：指組員之居住處所或公司提供組員住用之旅館或宿舍。</p> <p>二十三、睡眠設備：指航空器上可供組員以其背部躺臥休息之設備。</p> <p>二十四、危險物品：指民航局依本法第四十三條第三項公告之物品或物質。</p> <p>二十五、機場最低飛航限度：指機場適於起降之限度，通常以跑道視程或能見度、決定高度、最低下降高度來表示。</p> <p>二十六、目視參考：指駕駛員在進場時應及時目視之設施或進場區域，憑以推算航空器在進場航道之位置及其位置改變之速率。</p> <p>二十七、決定實際高度：指航空器執行精確進場或垂直導航進場時，因無法獲得需要之目視參考以繼續進場，而應實施誤失進場之高度，此高度係參考跑道頭標高所得之高度。</p> <p>二十八、決定高度：指航空器執行精確進場或垂直導航進場時，因無法獲得需要之目視參考以繼續進場，而應</p>	<p>時止之時間。</p> <p>十九、使用時間：指航空器起飛離地至降落接觸地面之時間，除相關維護手冊另有規定外，為航空器、發動機、螺旋槳、各項裝備及其零組件計算及登錄使用時間用。</p> <p>二十、執勤時間：指組員自前次休息時間後所執行之飛航工作開始起算至完成所有飛航任務，並解除任何工作責任為止之時間。</p> <p>二十一、休息時間：指組員在地面毫無任何工作責任之時間。</p> <p>二十二、休息處所：指組員之居住處所或公司提供組員住用之旅館或宿舍。</p> <p>二十三、睡眠設備：指航空器上可供組員以其背部躺臥休息之設備。</p> <p>二十四、危險物品：指民航局依本法第四十三條第三項公告之物品或物質。</p> <p>二十五、機場最低飛航限度：指機場適於起降之限度，通常以跑道視程或能見度、決定高度、最低下降高度來表示。</p> <p>二十六、目視參考：指駕駛員在進場時應及時目視之設施或進場區域，憑以推算航空器在進場航道之位置及其位置改變之速率。</p> <p>二十七、決定實際高度：指航空器執行精確進場或垂直導航進場時，因無法獲得需要之目視參考以繼續進場，而應實施誤失進場之高度，此高度係參考跑道頭標高所得之高度。</p> <p>二十八、決定高度：指航空器執行精確進場或垂直導航進場時，因無法獲得需要之目視參考以繼續進場，而應</p>	
--	---	--

<p>實施誤失進場之高度，此高度係參考平均海平面所得之高度。</p> <p>二十九、飛航紀錄器：指任何裝置於航空器上可獲取航行資料，當航空器發生意外或事故後可供調查使用之記錄儀器。包括飛航資料紀錄器及座艙通話紀錄器。</p> <p>三十、壓力高度：指按相對於標準狀況之大氣壓力換算所得之高度。</p> <p>三十一、艙壓高度：指按機艙內氣壓相對於標準狀況之大氣壓力換算所得之高度。</p> <p>三十二、跑道視程：指駕駛員於跑道上自駕駛艙中，沿著跑道中線能看到跑道表面之標誌或燈光或能分辨其中線之距離。</p> <p>三十三、最低下降高度：指於非精確進場或環繞進場時，如無所需之目視參考，不應再行下降之高度，此高度係參考平均海平面所得之高度。</p> <p>三十四、最低下降實際高度：指於非精確進場或環繞進場時，如無所需之目視參考，不應再行下降之實際高度；非精確進場最低下降實際高度，係參考機場標高，或當跑道頭標高低於機場標高二公尺（七呎）以上時參考跑道頭標高所得之高度；環繞進場最低下降實際高度係參考機場標高。</p> <p>三十五、主最低裝備需求手冊：指航空器設計國民航主管機關針對該航空器核定之裝備中，如單項或多項裝備無法運用時，按特定之操作情況、限制及程序得以飛航之手冊。</p>	<p>實施誤失進場之高度，此高度係參考平均海平面所得之高度。</p> <p>二十九、飛航紀錄器：指任何裝置於航空器上可獲取航行資料，當航空器發生意外或事故後可供調查使用之記錄儀器。包括飛航資料紀錄器及座艙通話紀錄器。</p> <p>三十、壓力高度：指按相對於標準狀況之大氣壓力換算所得之高度。</p> <p>三十一、艙壓高度：指按機艙內氣壓相對於標準狀況之大氣壓力換算所得之高度。</p> <p>三十二、跑道視程：指駕駛員於跑道上自駕駛艙中，沿著跑道中線能看到跑道表面之標誌或燈光或能分辨其中線之距離。</p> <p>三十三、最低下降高度：指於非精確進場或環繞進場時，如無所需之目視參考，不應再行下降之高度，此高度係參考平均海平面所得之高度。</p> <p>三十四、最低下降實際高度：指於非精確進場或環繞進場時，如無所需之目視參考，不應再行下降之實際高度；非精確進場最低下降實際高度，係參考機場標高，或當跑道頭標高低於機場標高二公尺（七呎）以上時參考跑道頭標高所得之高度；環繞進場最低下降實際高度係參考機場標高。</p> <p>三十五、主最低裝備需求手冊：指航空器設計國民航主管機關針對該航空器核定之裝備中，如單項或多項裝備無法運用時，按特定之操作情況、限制及程序得以飛航之手冊。</p>	
--	--	--

<p>三十六、最低裝備需求手冊：指航空器使用人依主最低裝備需求手冊及其他特殊情況所訂定之手冊，此手冊之規定不得低於主最低裝備需求手冊之規定，並經民航局核准後使用。</p>	<p>三十六、最低裝備需求手冊：指航空器使用人依主最低裝備需求手冊及其他特殊情況所訂定之手冊，此手冊之規定不得低於主最低裝備需求手冊之規定，並經民航局核准後使用。</p>	
<p>三十七、外形差異手冊：指航空器使用人依航空器飛航手冊及其他特殊情況所訂定之手冊，當航空器之外形或蒙皮故障或毀損時，按特定之操作情況、限制及程序，得以繼續飛航之規範，該規範於經民航局核准後使用。</p>	<p>三十七、外形差異手冊：指航空器使用人依航空器飛航手冊及其他特殊情況所訂定之手冊，當航空器之外形或蒙皮故障或毀損時，按特定之操作情況、限制及程序，得以繼續飛航之規範，該規範於經民航局核准後使用。</p>	
<p>三十八、緊急定位發報機：指能於感應失事碰撞後以自動或手動方式發射特定頻率及特別訊號之儀器，包括下列四種：</p> <p>(一)自動固定式：永久固定於航空器上，失事碰撞後即自動啟動之緊急定位發報機。</p> <p>(二)自動便攜式：固定於航空器上但可以快速從航空器拆下，失事碰撞後即自動啟動之緊急定位發報機。</p> <p>(三)自動施放式：固定於航空器上，失事碰撞後即自動施放並啟動之緊急定位發報機。其自動施放亦可以水壓感測器或手動方式啟動。</p> <p>(四)手動求生式：放置於航空器上遇緊急情況時便於取用之處，由求生者以手動方式啟動之緊急定位發報機。</p>	<p>三十八、緊急定位發報機：指能於感應失事碰撞後以自動或手動方式發射特定頻率及特別訊號之儀器，包括下列四種：</p> <p>(一)自動固定式：永久固定於航空器上，失事碰撞後即自動啟動之緊急定位發報機。</p> <p>(二)自動便攜式：固定於航空器上但可以快速從航空器拆下，失事碰撞後即自動啟動之緊急定位發報機。</p> <p>(三)自動施放式：固定於航空器上，失事碰撞後即自動施放並啟動之緊急定位發報機。其自動施放亦可以水壓感測器或手動方式啟動。</p> <p>(四)手動求生式：放置於航空器上遇緊急情況時便於取用之處，由求生者以手動方式啟動之緊急定位發報機。</p>	
<p>三十九、目視天氣情況：指能見度、距雲距離及雲幕高均應等於或高於最低標準時之天氣情況。</p>	<p>三十九、目視天氣情況：指能見度、距雲距離及雲幕高均應等於或高於最低標準時之天氣情況。</p>	

<p>四十、儀器天氣情況：指能見度、距雲距離及雲幕高，任何一項低於目視天氣情況最低標準時之天氣情況。</p> <p>四十一、超越障礙物實際高度：於精確進場時，係指高於跑道頭標高，以符合超越障礙物要求之最低實際高度；於非精確進場時，係指高於機場標高，以符合超越障礙物要求之最低實際高度。當跑道頭標高低於機場標高七呎以上時，則以跑道頭標高為參考基準。</p> <p>四十二、超越障礙物高度：於精確進場時，係指高於跑道頭標高，以符合超越障礙物要求之最低高度；於非精確進場時，係指高於機場標高，以符合超越障礙物要求之最低高度。當跑道頭標高低於機場標高七呎以上時，則以跑道頭標高為參考基準。</p> <p>四十三、儀器進場及降落作業：使用儀器進場程序實施之進場及降落，包括下列三種：</p> <p>(一)精確進場及降落作業：指使用精確之橫向及垂直導航引導，並配合不同作業類別之最低操作限制所實施之儀器進場及降落。</p> <p>(二)非精確進場及降落作業：指使用橫向導航引導而不使用垂直導航引導之儀器進場及降落。</p> <p>(三)垂直導航進場及降落作業：指使用橫向及垂直導航引導而不符合精確進場及降落作業之儀器進場及降落。</p> <p>四十四、精確進場及降落作業類別，包括下列幾種：</p>	<p>四十、儀器天氣情況：指能見度、距雲距離及雲幕高，任何一項低於目視天氣情況最低標準時之天氣情況。</p> <p>四十一、超越障礙物實際高度：於精確進場時，係指高於跑道頭標高，以符合超越障礙物要求之最低實際高度；於非精確進場時，係指高於機場標高，以符合超越障礙物要求之最低實際高度。當跑道頭標高低於機場標高七呎以上時，則以跑道頭標高為參考基準。</p> <p>四十二、超越障礙物高度：於精確進場時，係指高於跑道頭標高，以符合超越障礙物要求之最低高度；於非精確進場時，係指高於機場標高，以符合超越障礙物要求之最低高度。當跑道頭標高低於機場標高七呎以上時，則以跑道頭標高為參考基準。</p> <p>四十三、儀器進場及降落作業：使用儀器進場程序實施之進場及降落，包括下列三種：</p> <p>(一)精確進場及降落作業：指使用精確之橫向及垂直導航引導，並配合不同作業類別之最低操作限制所實施之儀器進場及降落。</p> <p>(二)非精確進場及降落作業：指使用橫向導航引導而不使用垂直導航引導之儀器進場及降落。</p> <p>(三)垂直導航進場及降落作業：指使用橫向及垂直導航引導而不符合精確進場及降落作業之儀器進場及降落。</p> <p>四十四、精確進場及降落作業類別，包括下列幾種：</p>	
---	---	--

<p>(一)第一類儀降作業：指決定實際高度為不低於六十公尺（二百呎）及能見度不低於八百公尺或跑道視程不低於五百五十公尺之精確儀器進場及降落作業。</p> <p>(二)第二類儀降作業：指決定實際高度為低於六十公尺（二百呎）但不低於三十公尺（一百呎）及跑道視程低於五百五十公尺但不低於三百公尺之精確儀器進場及降落作業。</p> <p>(三)第三 A 類儀降作業：指決定實際高度為低於三十公尺（一百呎）或無決定實際高度及跑道視程不低於一百七十五公尺之精確儀器進場及降落作業。</p> <p>(四)第三 B 類儀降作業：指決定實際高度為低於十五公尺（五十呎）或無決定實際高度及跑道視程低於一百七十五公尺但不低於五十公尺之精確儀器進場及降落作業。</p> <p>(五)第三 C 類儀降作業：指無決定實際高度及無跑道視程限制之精確儀器進場及降落作業。</p>	<p>(一)第一類儀降作業：指決定實際高度為不低於六十公尺（二百呎）及能見度不低於八百公尺或跑道視程不低於五百五十公尺之精確儀器進場及降落作業。</p> <p>(二)第二類儀降作業：指決定實際高度為低於六十公尺（二百呎）但不低於三十公尺（一百呎）及跑道視程低於五百五十公尺但不低於三百公尺之精確儀器進場及降落作業。</p> <p>(三)第三 A 類儀降作業：指決定實際高度為低於三十公尺（一百呎）或無決定實際高度及跑道視程不低於一百七十五公尺之精確儀器進場及降落作業。</p> <p>(四)第三 B 類儀降作業：指決定實際高度為低於十五公尺（五十呎）或無決定實際高度及跑道視程低於一百七十五公尺但不低於五十公尺之精確儀器進場及降落作業。</p> <p>(五)第三 C 類儀降作業：指無決定實際高度及無跑道視程限制之精確儀器進場及降落作業。</p>	
<p>四十五、性能導航：航空器於航路、儀器進場程序、或空域執行對導航性能有所需求之區域航行作業。</p>	<p>四十五、性能導航：航空器於航路、儀器進場程序、或空域執行對導航性能有所需求之區域航行作業。</p>	
<p>四十六、機種新進訓練：指對未任職於其他機型相同職務之組員所實施之訓練。</p>	<p>四十六、機種新進訓練：指對未任職於其他機型相同職務之組員所實施之訓練。</p>	
<p>四十七、機種轉換訓練：指對曾任職於其他機型相同職務之組員所實施之訓練。</p>	<p>四十七、機種轉換訓練：指對曾任職於其他機型相同職務之組員所實施之訓練。</p>	
<p>四十八、升等訓練：指對飛航組員</p>	<p>四十八、升等訓練：指對飛航組員</p>	

曾在某特定機型擔任副駕駛員或飛航機械員升任正駕駛員或副駕駛員之訓練。	曾在某特定機型擔任副駕駛員或飛航機械員升任正駕駛員或副駕駛員之訓練。	
四十九、定期複訓：指對已任職於特定機型及職務之組員，為保持其熟練程度所實施之定期訓練。	四十九、定期複訓：指對已任職於特定機型及職務之組員，為保持其熟練程度所實施之定期訓練。	
五十、恢復資格訓練：指供持有某機型檢定申請人，因故喪失該機型適職性資格，重新取得該型機適職性之訓練。訓練之能量應視其資格喪失期間之長短及具有該型機之經驗決定之。	五十、恢復資格訓練：指供持有某機型檢定申請人，因故喪失該機型適職性資格，重新取得該型機適職性之訓練。訓練之能量應視其資格喪失期間之長短及具有該型機之經驗決定之。	
五十一、最低導航性能規範：指航空器在特定空域內，所需具備符合標準之最低導航能力。	五十一、最低導航性能規範：指航空器在特定空域內，所需具備符合標準之最低導航能力。	
五十二、夜間：指自終昏至始曉之時間。	五十二、夜間：指自終昏至始曉之時間。	
五十三、密集區域：指鄉、鎮、市等作為居住、商業或娛樂用之區域。	五十三、密集區域：指鄉、鎮、市等作為居住、商業或娛樂用之區域。	
五十四、大型航空器： (一) 飛機：指最大起飛重量超過五千七百公斤之飛機。 (二) 直昇機：指最大起飛重量超過三千一百七十五公斤之直昇機。	五十四、大型航空器： (一) 飛機：指最大起飛重量超過五千七百公斤之飛機。 (二) 直昇機：指最大起飛重量超過三千一百七十五公斤之直昇機。	
五十五、小型航空器： (一) 飛機：指最大起飛重量在五千七百公斤以下之飛機。 (二) 直昇機：指最大起飛重量在三千一百七十五公斤以下之直昇機。	五十五、小型航空器： (一) 飛機：指最大起飛重量在五千七百公斤以下之飛機。 (二) 直昇機：指最大起飛重量在三千一百七十五公斤以下之直昇機。	
五十六、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。	五十六、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。	
五十七、一級性能直昇機：指於關鍵動力機件失效時，仍能	五十七、一級性能直昇機：指於關鍵動力機件失效時，仍能	

降落在放棄起飛區域或繼續安全飛航至適當降落區域之直昇機。	降落在放棄起飛區域或繼續安全飛航至適當降落區域之直昇機。	
五十八、二級性能直昇機：指除在起飛臨界點前或降落臨界點後發生關鍵動力機件失效時，可能需執行迫降外，仍能繼續安全飛航之直昇機。	五十八、二級性能直昇機：指除在起飛臨界點前或降落臨界點後發生關鍵動力機件失效時，可能需執行迫降外，仍能繼續安全飛航之直昇機。	
五十九、三級性能直昇機：指於飛航中任一點發生動力機件失效時，應執行迫降之直昇機。	五十九、三級性能直昇機：指於飛航中任一點發生動力機件失效時，應執行迫降之直昇機。	
六十、直昇機起降甲板：指位於水上之移動或固定結構之直昇機機場。	六十、直昇機起降甲板：指位於水上之移動或固定結構之直昇機機場。	
六十一、直昇機機場：指全部或部分用於直昇機起降及場面活動之機場或區域。	六十一、直昇機機場：指全部或部分用於直昇機起降及場面活動之機場或區域。	
六十二、高架直昇機機場：指位於地面高架結構上之直昇機機場。	六十二、高架直昇機機場：指位於地面高架結構上之直昇機機場。	
六十三、直昇機機場最低飛航限度：指直昇機機場適於直昇機起降之限度，通常以跑道視程或能見度、決定高度、最低下降高度及雲幕之狀況來表示。	六十三、直昇機機場最低飛航限度：指直昇機機場適於直昇機起降之限度，通常以跑道視程或能見度、決定高度、最低下降高度及雲幕之狀況來表示。	
六十四、起飛臨界點：指直昇機於起飛及初始爬升階段中之一點，在該點之前，直昇機性能無法確保於一發動機失效情況下，繼續其安全飛航，並可能須進行迫降。	六十四、起飛臨界點：指直昇機於起飛及初始爬升階段中之一點，在該點之前，直昇機性能無法確保於一發動機失效情況下，繼續其安全飛航，並可能須進行迫降。	
六十五、降落臨界點：指直昇機於進場及降落階段中之一點，在該點之後，直昇機性能無法確保於一發動機失效情況下，繼續其安全飛航，並可能須進行迫降。	六十五、降落臨界點：指直昇機於進場及降落階段中之一點，在該點之後，直昇機性能無法確保於一發動機失效情況下，繼續其安全飛航，並可能須進行迫降。	
六十六、起飛決定點：指用於判斷直昇機起飛性能之一點，在該點發生動力機件失效時，仍能決定繼續安全起	六十六、起飛決定點：指用於判斷直昇機起飛性能之一點，在該點發生動力機件失效時，仍能決定繼續安全起	

<p>飛或中止起飛。</p> <p>六十七、降落決定點：指用於判斷直昇機降落性能之一點，在該點發生動力機件失效時，仍能決定繼續安全降落或中止降落。</p> <p>六十八、不得轉回點：指航空器飛航於二點之間，因考慮載油量之因素，於通過某一經計算之距離後，不足以安全回航，而應繼續向目的地或備用機場飛航之點。</p> <p>六十九、起飛及初始爬升階段：指直昇機從開始起飛至最後進場及離場區域上方高度一千呎處起，如低於該高度，由開始起飛至爬升終點間之飛航。</p> <p>七十、航路階段：指直昇機自起飛及初始爬升階段結束起至進場及降落階段開始止之飛航階段。</p> <p>七十一、最後進場及離場區：指直昇機自進場至完成滯空或完成降落及再開始起飛操作之區域範圍。但一級性能直昇機之最後進場及離場區應包括可用之放棄起飛區域。</p> <p>七十二、進場及落地階段：指直昇機自最後進場及離場區上方標高一千呎處起至落地或有障礙落地點間之飛航；如係計劃高於前述高度飛航或於某些情形下，開始下降至落地或有障礙落地點間之飛航。</p> <p>七十三、自動旋轉：指直昇機主旋翼脫離發動機之帶動而藉由氣流通過旋翼時所產生之氣動力帶動之旋轉。</p> <p>七十四、飛航計畫：指向飛航業務單位提供有關航空器意欲飛航或部分飛航之特定資</p>	<p>飛或中止起飛。</p> <p>六十七、降落決定點：指用於判斷直昇機降落性能之一點，在該點發生動力機件失效時，仍能決定繼續安全降落或中止降落。</p> <p>六十八、不得轉回點：指航空器飛航於二點之間，因考慮載油量之因素，於通過某一經計算之距離後，不足以安全回航，而應繼續向目的地或備用機場飛航之點。</p> <p>六十九、起飛及初始爬升階段：指直昇機從開始起飛至最後進場及離場區域上方高度一千呎處起，如低於該高度，由開始起飛至爬升終點間之飛航。</p> <p>七十、航路階段：指直昇機自起飛及初始爬升階段結束起至進場及降落階段開始止之飛航階段。</p> <p>七十一、最後進場及離場區：指直昇機自進場至完成滯空或完成降落及再開始起飛操作之區域範圍。但一級性能直昇機之最後進場及離場區應包括可用之放棄起飛區域。</p> <p>七十二、進場及落地階段：指直昇機自最後進場及離場區上方標高一千呎處起至落地或有障礙落地點間之飛航；如係計劃高於前述高度飛航或於某些情形下，開始下降至落地或有障礙落地點間之飛航。</p> <p>七十三、自動旋轉：指直昇機主旋翼脫離發動機之帶動而藉由氣流通過旋翼時所產生之氣動力帶動之旋轉。</p> <p>七十四、飛航計畫：指向飛航業務單位提供有關航空器意欲飛航或部分飛航之特定資</p>	
---	---	--

料。	料。	
七十五、操作飛航計畫：指依氣象、航空器性能、油量需求、航路架構及其他操作限制等相關資料交互運算構成安全可行之飛航計畫，以提供飛航組員操作航空器所需之航行資訊。	七十五、操作飛航計畫：指依氣象、航空器性能、油量需求、航路架構及其他操作限制等相關資料交互運算構成安全可行之飛航計畫，以提供飛航組員操作航空器所需之航行資訊。	
七十六、起飛安全速度：指在關鍵動力機件失效時，其餘動力機件在允許之操作限度內，於爬升時所能達到之最低速度。	七十六、起飛安全速度：指在關鍵動力機件失效時，其餘動力機件在允許之操作限度內，於爬升時所能達到之最低速度。	
七十七、首次適航：指航空器第一次取得中華民國適航證書。	七十七、首次適航：指航空器第一次取得中華民國適航證書。	
七十八、飛航作業管制：指航空器使用人為維護航空器之飛航安全、規律及效率，對飛航之起始、續飛、轉降或終止飛航所執行之管理作業。	七十八、飛航作業管制：指航空器使用人為維護航空器之飛航安全、規律及效率，對飛航之起始、續飛、轉降或終止飛航所執行之管理作業。	
七十九、人為因素原則：指經由適當考量人為表現，應用於航空產品之設計、檢定、訓練、操作、維護、修理等，及追求人與前述相關系統組件間之安全介面原則。	七十九、人為因素原則：指經由適當考量人為表現，應用於航空產品之設計、檢定、訓練、操作、維護、修理等，及追求人與前述相關系統組件間之安全介面原則。	
八十、超長程飛航：指連續十六小時以上飛航時間之飛航。	八十、超長程飛航：指連續十六小時以上飛航時間或連續十九小時以上執勤時間之飛航。	
八十一、特技飛航：指刻意操控航空器實施突然之高度、狀態或加速度改變之飛航。	八十一、特技飛航：指刻意操控航空器實施突然之高度、狀態或加速度改變之飛航。	
八十二、重造發動機：指使用新零件或以符合新零件容差及限制或經民航局核准加大或縮小尺寸之舊零件，並依民航局同意之方法、技術或實作從事拆解、檢查、修理及組裝，且以等同新產品之容差及限制進行測試之舊發動機。	八十二、重造發動機：指使用新零件或以符合新零件容差及限制或經民航局核准加大或縮小尺寸之舊零件，並依民航局同意之方法、技術或實作從事拆解、檢查、修理及組裝，且以等同新產品之容差及限制進行測試之舊發動機。	
八十三、飛航執勤期間：指組員自	八十三、飛航執勤期間：指組員自	

<p><u>報到開始起算至完成所有飛航任務，飛機停止移動或直昇機旋翼停止旋轉之期間。</u></p> <p><u>八十四、通勤時間：組員執勤前後，前往航空器使用人指定報到及休息處所之時間。</u></p> <p><u>八十五、調派時間：航空器使用人為執勤需求，安排組員搭乘各類交通工具由一指定地點前往另一指定地點之時間。</u></p> <p><u>八十六、基地：經航空器使用人指定，為組員開始和結束一個或數個勤務之特定地點。</u></p> <p>—</p> <p><u>八十七、自由氣球飛航活動：指以飛航為目的，使用自由氣球從事載人之行為。</u></p> <p><u>八十八、自由氣球繫留作業：指不以飛航為目的，使用自由氣球以原地繫留方式載人之行為。</u></p>		
<p><u>第三十六條 航空器使用人應保存組員之飛航時間、飛航執勤期間、休息期間、執勤期間及待命期間之紀錄至少連續十二個月。</u></p>	<p>第三十六條 航空器使用人應保存飛航組員之飛航時間、執勤時間之紀錄。</p>	<p>配合本規則第二條名詞定義之增、修訂，酌作文字修正並擴大適用範圍至飛航組員及客艙組員，並增訂紀錄保存期限，以資明確。</p>
<p>第三十六條之一 組員工作時間應依勞動基準法相關規定由勞雇雙方另行約定，並報請當地勞工主管機關核備後實施。—</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、航空公司空勤組員（飛航組員與客艙組員）為勞委會核定適用勞動基準法八十四條之一之對象，其工作時間應報請當地勞工主管機關核備。為與本規則所規範之「執勤期間」明確區隔並合併本規則原第一百九十二條有關客艙組員飛航及執勤時間由勞雇雙方另行約定並報請當地勞工主管機關備查後實施之規範，爰增訂本條並刪除本規則第一百九十二條，俾資遵循。</p>

第三十六條之二 航空器使用人每次發布之組員勤務表應包含至少連續十四天之執勤與休息安排。

組員應於充分休息情況下執行飛航任務，航空器使用人應認知組員因疲勞而有影響飛航安全之虞時，有不執行飛航任務之責任。

- 一、本條新增。
- 二、參酌國際民航組織第六號附約第一編附篇 A 4.4.2 與 2.3.4 之規定，增訂有關勤務表之涵蓋日期與航空器使用人應認知組員如有可能影響飛航安全之疲勞產生時，有不執行飛航任務之責任。

<p>第三十七條 飛航組員之飛航時間限度如下：</p> <p>一、標準飛航組員之飛航時間限度如下：</p> <p>(一) 連續二十四小時內，國內航線其飛航時間不得超過八小時，於<u>執勤</u>完畢後應給予連續十小時以上之休息。國際航線其飛航時間不得超過十小時，如國際航線飛航時間未超過八小時，於<u>執勤</u>完畢後應給予連續十小時以上之休息，如國際航線飛航時間超過八小時，於<u>執勤</u>完畢後應給予連續十八小時以上之休息；如國內航線及國際航線混合派遣時，其飛航時間限度應依國際航線之規定。</p> <p>(二) 連續七日內，應給予連續<u>三十小時以上</u>之休息。但以標準飛航組員派遣者，其連續七天內之總飛航時間不得超過三十二小時。</p> <p>二、加強飛航組員之飛航時間限度如下：</p> <p>(一) 連續二十四小時之內，於備有睡眠設備之航空器，飛航時間不得超過十六小時；於未備有睡眠設備之航空器，應於客艙內備有休息座椅，飛航時間不得超過十二小時。如飛航時間超過十小時但<u>不超過</u>十二小時，<u>執勤</u>完畢後，應給予連續十八小時以上之休息。如飛航時間超過十二小時，<u>執勤</u>完畢後，應給予連續二十四小時以上之休息。</p> <p>(二) 連續七日內，應給予連續<u>三十小時以上</u>之休息。</p> <p>(三) 加強飛航組員之飛航時間及飛航執勤期間如符合標</p>	<p>第三十七條 飛航組員之飛航時間限度如下：</p> <p>一、標準飛航組員之飛航時間限度如下：</p> <p>(一) 連續二十四小時內，國內航線其飛航時間不得超過八小時，於<u>任務</u>完畢後應給予連續十小時以上之休息。國際航線其飛航時間不得超過十小時，如國際航線飛航時間未超過八小時，於<u>任務</u>完畢後應給予連續十小時以上之休息，如國際航線飛航時間超過八小時，於<u>任務</u>完畢後應給予連續十八小時以上之休息；如國內航線及國際航線混合派遣時，其飛航時間限度應依國際航線之規定。</p> <p>(二) 連續七日內，應給予連續<u>二十四小時</u>之休息。但以標準飛航組員派遣者，其連續七天內之總飛航時間不得超過三十二小時。</p> <p>二、加強飛航組員之飛航時間限度如下：</p> <p>(一) 連續二十四小時之內，於備有睡眠設備之航空器，飛航時間不得超過十六小時；於未備有睡眠設備之航空器，應於客艙內備有休息座椅，飛航時間不得超過十二小時。如飛航時間超過十小時但<u>少於</u>十二小時，<u>任務</u>完畢後，應給予連續十八小時以上之休息。如飛航時間超過十二小時，<u>任務</u>完畢後，應給予連續<u>二十四小時</u>以上之休息。</p> <p>(二) 連續七天內，應給予連續二十四小時之休息。</p> <p>(三) 加強飛航組員之飛航時間及執勤時間如符合標準飛</p>	<p>一、配合本規則第二條名詞定義之增、修訂，酌作文字修正，將第一項與第二項「<u>執勤時間</u>」修正為「<u>飛航執勤期間</u>」，並將「<u>飛航任務</u>」修正為「<u>執勤</u>」，以資明確。</p> <p>二、將第一項第二款第一目之「<u>少於十二小時</u>」酌作文字修正為「<u>不超過十二小時</u>」，以資明確。</p> <p>三、為使飛航組員於連續七日內之休息能包括完整一日以調節其生理狀態，爰參考美國聯邦航空法規 117.25 之規定，將第一項第一款第二目、第二款第二目及第三款第三目之「<u>二十四小時</u>」修正為「<u>三十小時</u>」，以提升飛航組員之狀況警覺能力，並酌作文字修正為「<u>以上</u>」，以資明確。</p> <p>四、增訂第四項航空器使用人應於航務手冊中訂定調配與飛航中輪休作業程序，以保障飛航任務期間飛航組員均能給予適當之輪休。</p>
--	---	--

<p>準飛航組員之飛航時間限度時，其休息時間得依標準飛航組員之規定。</p> <p>三、雙飛航組員之飛航時間限度如下：</p> <p>(一) 連續二十四小時內，於備有睡眠設備之航空器，飛航時間不得超過十八小時。如飛航時間超過十六小時，執勤完畢後，應給予連續二十二小時以上之休息。未超過十六小時，執勤完畢後，應給予連續十八小時以上之休息。</p> <p>(二) 連續二十四小時內，於未備有睡眠設備之航空器，應於客艙內備有休息座椅，飛航時間不得超過十二小時，執勤完畢後，應給予連續十八小時以上之休息。</p> <p>(三) 連續七日內，應給予連續三十小時以上之休息。</p> <p>飛航組員飛航二地之時間差如於六小時以上，且在不同時區超過四十八小時停留者，於執勤完畢返回基地後至少於四十八小時內，航空器使用人不得再派遣任何飛航任務。但再派遣之目的地為前述停留地或與前述停留地時間差在三小時以內者，不在此限。</p> <p>雙飛航組員之飛航時間及飛航執勤期間，符合標準或加強飛航組員之飛航時間限度時，其休息時間得依標準或加強飛航組員之規定。</p> <p><u>航空器使用人應於航務手冊中訂定飛航組員調配與飛航中輪休作業程序；異常情況應予紀錄。</u></p> <p>—</p> <p>飛航組員之飛航時間，於連續三十日內，其總飛航時間不得超過一百二十小時；於連續九十日內，其總飛航時間不得超過三</p>	<p>航組員之飛航時間限度時，其休息時間得依標準飛航組員之規定。</p> <p>三、雙飛航組員之飛航時間限度如下：</p> <p>(一) 連續二十四小時內，於備有睡眠設備之航空器，飛航時間不得超過十八小時。如飛航時間超過十六小時，任務完畢後，應給予連續二十二小時以上之休息。未超過十六小時，任務完畢後，應給予連續十八小時以上之休息。</p> <p>(二) 連續二十四小時內，於未備有睡眠設備之航空器，應於客艙內備有休息座椅，飛航時間不得超過十二小時，任務完畢後，應給予連續十八小時以上之休息。</p> <p>(三) 連續七日內，應給予連續二十四小時之休息。</p> <p>飛航組員飛航二地之時間差如於六小時以上，且在不同時區超過四十八小時停留者，於任務完畢返回基地後至少於四十八小時內，航空器使用人不得再派遣任何飛航任務。但再派遣之目的地為前一停留地或與前一停留地時間差在三小時以內者，不在此限。</p> <p>雙飛航組員之飛航時間及執勤時間，符合標準或加強飛航組員之飛航時間限度時，其休息時間得依標準或加強飛航組員之規定。</p> <p>飛航組員之飛航時間，於連續三十日內，其總飛航時間不得超過一百二十小時；於連續九十日內，其總飛航時間不得超過三百小時；於連續十二個月內，其總飛航時間不得超過一千小時。</p>	
--	--	--

<p>百小時；於連續十二個月內，其總飛航時間不得超過一千小時。</p>		
<p>第三十七條之一 客艙組員之飛航時間與飛航執勤期間限度如下：</p> <p>一、連續二十四小時內，國內航線其飛航時間不得超過八小時且飛航執勤期間不得超過十二小時。國際航線其飛航時間不得超過十小時且飛航執勤期間不得超過十四小時。如國內航線及國際航線混合派遣時，其飛航時間限度應依國際航線之規定。</p> <p>二、超過前項國際航線規定者，航空器內備有休息座椅或睡眠設備，航空器使用人應調配客艙組員並安排飛航中輪休以延長其限度。但延長之飛航時間不得超過十六小時且飛航執勤期間不得超過二十小時。</p> <p>三、航空器使用人應於客艙組員手冊中訂定客艙組員調配與飛航中輪休作業程序；異常情況應予紀錄。</p> <p>依前項第二款派遣之飛航，遇有天災、事變或其他不可抗力事件者，飛航時間及執勤期間得不受前項第二款規定之限制。但最長飛航時間不得超過十八小時且飛航執勤期間不得超過二十四小時。</p> <p>客艙組員飛航二地之時間差如於六小時以上，且在不同時區超過四十八小時停留者，於完畢返回基地後至少於四十八小時內航空器使用人不得再派遣任何飛航任務。但再派遣之目的地為前述停留地或與前述停留地時間差在三小時以內者，不在此限。</p> <p>客艙組員之飛航時間，於連續三十日內，其總飛航時間不得超過一百二十小時。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、參酌歐盟 EU OPS 1.1115、新加坡飛航作業管理規則附錄 C2 及美國聯邦航空法規 121.467 之規定，新增有關客艙組員飛航時間與飛航執勤期間限度、飛航中輪休、調配客艙組員與相關紀錄、遇特殊狀況延長其限度及時差調節等規定。</p> <p>三、本條所指之客艙組員調配之計算，不得低於本規則第一百八十八條第二項營運規範內所訂客艙組員人數。</p> <p>四、配合第三十七條對飛航組員調配與飛航中輪休作業程序之修正，增訂第一項第三款航空器使用人應於客艙組員手冊中訂定調配與飛航中輪休作業程序，以保障飛航任務期間客艙組員均能給予適當之輪休。</p> <p>五、因雙飛航組員之派遣其飛航時間可達十八小時、飛航執勤期間可達二十四小時；為避免天災、事變或其他不可抗力事件者發生時，以雙飛航組員派遣航班內之客艙組員其飛時限度無法配合飛航組員持續執勤，衍生後續調度等作業問題，爰參考勞動基準法第三十二條有關延長工作時間之規定，增訂第二項客艙組員飛時限度得不受第一項規範之條件。</p> <p>六、依據國際民用航空公約</p>

		<p>第六號附約第一編</p> <p>12.5 之規範，締約國民航主管機關應訂定適用於客艙組員之飛航時間、飛航執勤期間、休息期間、執勤期間等限度。於公聽期間因各方對連續十二個月客艙組員之總飛航時間未能達成共識，爰先就連續三十日內之總飛航時間訂定限度，以符合國際飛航標準，保障飛航安全。</p>
--	--	--

<p>第三十七條之二 組員於執行飛航任務或待命勤務前，應給予連續十小時以上之休息。</p> <p>航空器使用人不得超過連續三日派遣組員執行飛航執勤期間跨及起飛地時間二時至五時間執行飛航任務。</p> <p>連續二日派遣組員執行飛航執勤期間跨及起飛地時間二時至五時間執行飛航任務，應給予連續三十四小時以上之休息。</p> <p>連續三日派遣組員執行飛航執勤期間跨及起飛地時間二時至五時間執行飛航任務，應給予連續五十四小時以上之休息。</p> <p>航空器使用人派遣組員執行飛航執勤期間跨及起飛地時間二時至五時間執行飛航任務後，給予連續十四小時以上之休息時，則不受第三、四項之限制。</p>	<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參酌國際民航組織第六號附約第一編附篇 A 4.8 與美國聯邦航空法規 117.25，新增第一項有關組員準備執行飛航任務前（含待命）應有十小時最低休息之規定，以保持組員於執行飛航任務時均能有良好之狀況警覺。</p> <p>三、考量人體生理時鐘調節之規律，於深夜執行之飛航任務不宜連續派遣，且應給予較長之休息時間以為調節，爰參酌美國聯邦航空法規 117.27 相關規定，並考量我國地理位置與航線特性，新增第二項至第五項不得連續三日執行深夜派遣，並須依據深夜派遣日數給予相應休息時間之規定，以減輕組員執行該等飛航任務時之疲勞負荷，以保障飛航安全。</p>
---	---

<p>第三十八條 飛航組員之飛航執勤期間限度如下：</p> <p>一、標準飛航組員：國內航線一次可連續執勤十二小時，國際航線一次可連續執勤十四小時；如國內航線及國際航線混合派遣時，其飛航執勤期間限度依國際航線之規定。</p> <p>二、加強飛航組員：一次可連續執勤十八小時。</p> <p>三、雙飛航組員：一次可連續執勤二十四小時。</p>	<p>第三十八條 飛航組員之執勤時間限度如下：</p> <p>一、標準飛航組員：國內航線一次可連續執勤十二小時，國際航線一次可連續執勤十四小時；如國內航線及國際航線混合派遣時，其執勤時間限度依國際航線之規定。</p> <p>二、加強飛航組員：一次可連續執勤十八小時。</p> <p>三、雙飛航組員：一次可連續執勤二十四小時。</p>	<p>配合本規則第二條名詞定義之增、修訂，酌作文字修正，將第一項「執勤時間」修正為「飛航執勤期間」。</p>
<p>第三十八條之一 客艙組員飛航執勤期間不超過八小時，於執勤完畢後應給予連續九小時以上之休息。飛航執勤期間超過八小時，但不超過十二小時，於執勤後應給予連續十二小時以上之休息。飛航執勤期間超過十二小時，但不超過十六小時，於執勤完畢後應給予連續二十小時以上之休息。飛航執勤期間超過十六小時，於執勤完畢後應給予連續二十四小時以上之休息。</p> <p>連續七日內，應給予連續三十小時以上之休息。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、依據公聽會業者與工會意見訂定第一項有關客艙組員執勤後應給予休息期間之規定。</p> <p>三、比照第三十七條有關飛航組員之規定，新增第二項於連續七日內應給予客艙組員三十小時以上休息之規定。</p>
<p>第三十八條之二 飛航執勤期間超過六小時，航空器使用人需安排組員有用餐之時機。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、參酌國際民用航空公約第六號附約第一編附篇A 4.5.2，新增第二項有關組員用餐時機之規定。</p>
<p>第三十八條之三 飛航任務前之連續執勤期間列入飛航執勤期間計算。</p> <p>飛航任務後之連續執勤期間與飛航執勤期間合計不得超過本規則第三十八條與三十七條之一所規定之飛航執勤期間限度。但飛航任務後之調派時間得不予合計飛航執勤期間限度，但應列入執勤期間。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、考量執勤期間是長期疲勞的主要來源，另飛航時間與飛航執勤期間同時造成長、短期疲勞，故執勤期間續接飛航執勤期間，以飛航執勤期間來規範，執勤結束後要滿足現行規定，則以飛時計算的休時。並依業者派遣作業現況增列飛航任務後之調派得不</p>

		予合計之條件。
第三十八條之四 待命地點於休息處所者，其飛航執勤期間應自報到開始起算。待命地點非位於休息處所者，於待命期間內執行飛航任務，其飛航執勤期間應自待命開始起算。＝		一、 本條新增。 二、參酌國際民用航空公約第六號附約第一編附篇A 4.10.1，新增有關組員待命勤務公告時機、期間長短及計算方式等規定，以資明確。
第三十九條 飛航組員於飛航執勤期間限度內，除飛航訓練外，其起飛降落次數不得超過下列規定： 一、國際航線：不得超過六次。 二、國內航線：不得超十二次。但飛航時間均短於二十分鐘者，其起飛降落次數最多得增加四次。 三、國內航線及國際航線混合派遣時，依第一款之規定。＝	第三十九條 飛機飛航組員於執勤時間限度內，除飛航訓練外，其起飛降落次數不得超過下列規定： 一、國際航線：不得超過六次。 二、國內航線：不得超十二次。但飛航時間均短於二十分鐘者，其起飛降落次數最多得增加四次。 三、國內航線及國際航線混合派遣時，依第一款之規定。	配合本規則第二條名詞定義之增、修訂，酌作文字修正，將第一項「執勤時間」修正為「飛航執勤期間」。
第三十九條之一 客艙組員於飛航執勤期間限度內，其起飛降落次數不得超過下列規定： 一、國際航線：不得超過六次。 二、國內航線：不得超十二次。但飛航時間均短於二十分鐘者，其起飛降落次數最多得增加四次。 三、國內航線及國際航線混合派遣時，依第一款之規定。		一、 本條新增。 二、為減少客艙組員執勤期間發生疲勞，參酌本規則第三十九條飛航組員起落次數之規定。
第四十條 飛航前，組員如遇班機延誤時，航空器使用人應主動調整該項任務之組員，避免逾越飛航執勤期間限度。	第四十條 飛航前，飛航組員如遇班機延誤時，航空器使用人應主動調整該項任務之飛航組員，避免逾越執勤時間限度。	一、配合本規則第二條名詞定義之增、修訂，酌作文字修正，將「飛航組員」擴大適用至「組員」，「執勤時間」修正為「飛航執勤期間」。
第四十一條 組員於報到後至未開始執行飛航任務前，經航空器使用人安排其至休息處所且時間超過三小時者，此段時間列入執勤期間，但不列入飛航執勤期間限度計算。	第四十一條 飛航組員於報到後至未開始執行飛航任務前，經航空器使用人安排其至休息處所休息且休息時間超過三小時者，此段休息時間不列入執勤時間限度計算。	一、配合本規則第二條名詞定義之增、修訂，酌作文字修正，將「飛航組員」擴大適用至「組員」，「執勤時間」修正為「飛航執勤期間」。 二、因本條內容涉及組員報到後之執勤期間之起計方式，為避免與本規則第二條第二十一款所定

		義之「休息時間」產生混淆，爰將「休息時間」修正為「時間」，並酌作文字調整，以資明確。
<p>第四十二條 組員已開始執行飛航任務，如因故遭遇班機延誤需延長飛航執勤期間者，應由航空器使用人安排其至休息處所休息三小時以上，始得延長其休息期間一半之飛航執勤期間，且其延長後加計中途休息期間之總飛航執勤期間不得超過連續二十四小時之限制。</p> <p>依第三十八條第二款派遣之加強飛航組員，於任務途中，如遇天災、事變或其他不可抗力事件者，經機長全盤安全考量需轉降至目的地以外機場者，其連續飛航執勤期間得延長二小時，不受前項規定之限制。</p>	<p>第四十二條 飛航組員已開始執行飛航任務，如因故遭遇班機延誤需延長執勤時間者，應由航空器使用人安排其至休息處所休息三小時以上，始得延長其休息時間一半之執勤時間，且其延長後加計中途休息時間之總執勤時間不得超過連續二十四小時之限制。</p> <p>依第三十八條第二款派遣之加強飛航組員，於任務途中，如遇緊急醫療、滋擾旅客、炸彈威脅等緊急狀況，經機長全盤安全考量需轉降至目的地以外機場者，其連續執勤時間得延長二小時，不受前項規定之限制。</p>	<p>一、配合本規則第二條名詞定義之增、修訂，酌作文字修正，將「飛航組員」擴大適用至「組員」，「執勤時間」修正為「飛航執勤期間」，「休息時間」修正為「休息期間」，以資明確。</p> <p>二、配合實際作業需要及本規則第三十七條之一有關客艙組員飛時限度上限之規定，爰參考勞動基準法第三十二條之規定，將第二款中原條文有關緊急醫療等緊急狀況等例舉式條文，修正為「天災、事變或其他不可抗力事件者」等情況，以強化加強飛航組員派遣時之任務彈性，俾資週延。</p>
<p>第四十三條 組員通勤時間得不列入執勤期間；非於基地發生之通勤時間不得列入休息期間。</p> <p><u>組員調派時間應列入執勤期間。</u></p> <p><u>飛航任務結束後，應保留至少三十分鐘之執勤期間，但不得少於實際作業時間，以便利組員執行飛航後整理等工作。</u></p>	<p>第四十三條 飛航組員為配合飛航任務之執行必須搭機前往之隨機時間，應列入執勤時間。任務完畢搭機返回基地之隨機時間，不得列為休息時間。</p>	<p>一、參考國際民航公約第六號附約第一編附篇 A 2.3.3 及 4.8.1.4，配合本規則第二條名詞定義之增、修訂，修正組員通勤時間與調派時間相關規定與計算方式，以資明確。</p> <p>二、參酌國際民航公約第六號附約第一編附篇 A4.7.3.2 及 4.10.3，增訂第三項以律定執勤期間與飛航任務連續時之計算方式，以資明確。</p>
<p>第四十三條之一 組員執勤期間連續三十天不得超過二百三十小時，但因執行待命或調派勤務最多得採計三十小時之延長時間至二百</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、參酌國際民航公約第六號附約第一編附篇 A 4.7.2.1，律定組員執勤</p>

六十小時。		期間限度，以避免產生累積性疲勞，危害飛航安全。
第七十六條之一 航空器使用人執行超長程飛航作業應經民航局核准，並得不受第三十七條、第三十七條之一、第三十八條有關組員之飛航時間、飛航執勤期間規定之限制。—		一、 本條新增。 二、有鑑於航空器性能之發展已逐步擴展至超長程飛航，爰參酌新加坡 Air Operator Certificate Requirement 第 5 章第 21 節之規定，訂定航空器使用人執行超長航程飛航作業應經民航局核准，並得不受本規則有關組員飛航時間、飛航執勤期間之限制，以利該等作業之遂行。
第九十九條 航空器應裝置經認可之便攜式滅火器，其裝置數量依附件九辦理。滅火器內盛裝之藥劑於使用時，不得肇致航空器內有毒性之空氣污染。 <u>中華民國一百年十二月三十一日以後首次適航之航空器，其裝置於廁所之固定式滅火器應禁止使用海龍藥劑。</u> <u>中華民國一百零五年十二月三十一日以後首次適航之航空器，其裝置之便攜式滅火器應禁止使用海龍藥劑。</u> 中華民國九十一年七月一日以後首次適航之加壓或非加壓運輸類航空器應裝置經航空器設計國民航主管機關認證可裝置於該型機之便攜式防護性呼吸裝備，供組員於航空器上滅火時使用，以避免煙霧、二氧化碳及其他有害氣體或航空器失壓情況下產生之氧氣不足等情況所產生之危害其裝置數量及規範依附件十辦理—	第九十九條 航空器應裝置經認可之便攜式滅火器，其裝置數量依附件九辦理。滅火器內盛裝之藥劑於使用時，不得肇致航空器內有毒性之空氣污染。 中華民國九十一年七月一日以後首次適航之加壓或非加壓運輸類航空器應裝置經航空器設計國民航主管機關認證可裝置於該型機之便攜式防護性呼吸裝備，供組員於航空器上滅火時使用，以避免煙霧、二氧化碳及其他有害氣體或航空器失壓情況下產生之氧氣不足等情況所產生之危害其裝置數量及規範依附件十辦理	一、為配合國際民航組織推動禁用海龍藥劑之期程，爰參酌國際民用航空公約第六號附約第一編 6.2.2.1 及第三編第二節 4.2.2.1 之規定，增訂第二項及第三項有關航空器上裝置之滅火器盛裝海龍藥劑之管制期程，以資遵行。 二、現行條文第二項移列為修正條文第四項，文字未修正。
—	第一百九十二條 客艙組員飛航及執勤時間得比照飛航組員或依勞動基準法相關規定，由勞雇雙方另行約定並報請當地勞工主管機關備查後實施。	一、 本條刪除。 二、客艙組員之飛航及執勤等限度已由本規則其他新增條文規定，有關勞基法所稱之「工作時間」

		應由勞雇雙方另行約定並報請當地勞工主管機關核備後實施等文字移列第三十六條之一。
<p>第二百零二條之一 普通航空業者於從事噴灑之飛航業務時，應符合附件二十之一之規定。</p> <p>普通航空業者於從事直昇飛機外掛載之飛航業務時，應符合附件二十之二之規定。</p> <p><u>普通航空業者於從事自由氣球飛航活動及自由氣球繫留作業時，應符合附件二十之三之規定。</u></p> <p>—</p>	<p>第二百零二條之一 普通航空業者於從事噴灑之飛航業務時，應符合附件二十之一之規定。</p> <p>普通航空業者於從事直昇飛機外掛載之飛航業務時，應符合附件二十之二之規定。</p>	<p>配合開放普通航空業以自由氣球經營空中遊覽等業務，為確保業者具有從事該項業務之安全營運能力，爰參酌美國聯邦航空總署發布之民航通告 AC91-71 及澳洲民航局發布之民航指令 20.18，增訂附件二十之三「自由氣球飛航及繫留作業規定」，要求完成檢定符合相關規定後，始得從事該項業務。</p>
<p>第二百二十八條 航空器搭載乘員者，機長於航空器起飛、降落時應告知乘員扣緊安全帶或肩帶。<u>但以自由氣球搭載乘員者，不在此限。</u>飛航中遭遇亂流或緊急情況而必要時，並應告知乘員採取適當之行動。</p>	<p>第二百二十八條 航空器搭載乘員者，機長於航空器起飛、降落時應告知乘員扣緊安全帶或肩帶。飛航中遭遇亂流或緊急情況而必要時，並應告知乘員採取適當之行動。</p>	<p>因應自由氣球之起飛與降落方式與傳統具動力之航空器不同，且民航局公告採用之美國聯邦航空法規第三十一編有關自由氣球之適航標準中，並未規範自由氣球應裝置安全帶，而國際間販售之自由氣球亦未配有該等裝備，爰將自由氣球排除本條之適用，以契合自由氣球飛航作業之實際情形與需求。</p>
<p>第二百四十條 航空器應裝置經認可之便攜式滅火器，其裝置數量依附件二十一辦理。滅火器內盛裝之藥劑於使用時，不得肇致航空器內有毒性之空氣污染。</p> <p><u>中華民國一百年十二月三十一日以後首次適航之航空器，其裝置於廁所之固定式滅火器應禁止使用海龍藥劑。</u></p> <p><u>中華民國一百零五年十二月三十一日以後首次適航之航空器，其便攜式滅火器應禁止使用海龍藥劑。</u></p>	<p>第二百四十條 航空器應裝置經認可之便攜式滅火器，其裝置數量依附件二十一辦理。滅火器內盛裝之藥劑於使用時，不得肇致航空器內有毒性之空氣污染。</p>	<p>為配合國際民航組織推動禁用海龍藥劑之期程，爰參酌國際民用航空公約第六號附約第二編第二節 2.4.2.3 及第三編第三節 4.1.3.2 之規定，增訂第二項及第三項有關航空器上裝置之滅火器盛裝海龍藥劑之管制期程，以資遵行。</p>
<p>第二百四十二條 飛航組員座椅應配置安全帶。該安全帶應具備自動抑制軀幹之裝置，於快速減速情況下，能維護其人身安全。</p> <p>年滿二歲以上乘員搭乘航空器時，航空器使用人應為其配備</p>	<p>第二百四十二條 飛航組員座椅應配置安全帶。該安全帶應具備自動抑制軀幹之裝置，於快速減速情況下，能維護其人身安全。</p> <p>年滿二歲以上乘員搭乘航空器時，航空器使用人應為其配備</p>	<p>因應自由氣球之起飛與降落方式與傳統具動力之航空器不同，且民航局公告採用之美國聯邦航空法規第三十一編有關自由氣球之適航標準中，並未規範自由氣球應裝</p>

<p>具安全帶之座椅或臥鋪。</p> <p>使用兒童安全座椅時，該座椅應經民航局或其他國家之民航主管機關核准。</p> <p><u>普通航空業以自由氣球從事空中遊覽業務時，不受本條之限制。</u></p>	<p>具安全帶之座椅或臥鋪。</p> <p>使用兒童安全座椅時，該座椅應經民航局或其他國家之民航主管機關核准。</p>	<p>置安全帶，而國際間販售之自由氣球亦未配有該等裝備，爰將自由氣球排除本條之適用，以契合自由氣球飛航作業之實際情形與需求。</p>
<p>第二百四十四條 航空器飛航時，除備有本法第三十八條規定之文書外，另應備有下列文件：</p> <p>一、飛航手冊。</p> <p>二、飛航操作限制相關手冊。</p> <p>三、計劃航路路線及可能轉降機場之最新航行圖表。</p> <p>四、遭遇空中攔截之應對程序及目視訊號表。</p> <p>五、噪音證明文件。</p> <p>六、經營商務專機者之普通航空業許可證英文版。</p> <p>七、經營商務專機者之營運規範核准項目表。</p> <p><u>普通航空業以自由氣球從事空中遊覽業務時，無需備有前項第五款之噪音證明文件。</u></p>	<p>第二百四十四條 航空器飛航時，除備有本法第三十八條規定之文書外，另應備有下列文件：</p> <p>一、飛航手冊。</p> <p>二、飛航操作限制相關手冊。</p> <p>三、計劃航路路線及可能轉降機場之最新航行圖表。</p> <p>四、遭遇空中攔截之應對程序及目視訊號表。</p> <p>五、噪音證明文件。</p> <p>六、經營商務專機者之普通航空業許可證英文版。</p> <p>七、經營商務專機者之營運規範核准項目表。</p>	<p>考量自由氣球並非具動力之航空器，並不適用現行之「民用航空器噪音管制標準」，爰增訂第二項將自由氣球排除第一項第五款「噪音證明文件」之適用，以符合自由氣球飛航作業之實際需求。</p>
<p>第二百四十六條 航空器使用人應於航空器上裝置飛航紀錄器，以記錄供航空器失事調查使用之必要飛航資料，其詳細規範依附件十二辦理。但有下列特殊情形，並經申請民航局核准者，不在此限。</p> <p>一、該航空器原製造廠未提供技術通報供改裝且使用者無法於市場上取得我國、美國、歐洲聯合航空安全署或原設計國等民航主管機關之補充型別檢定證供技術修改所需者。</p> <p>二、使用中之航空器於中華民國九十四年九月三十日前將除籍者。</p> <p><u>三、航空器檢定類別為載人自由氣球類者。</u></p> <p>飛航紀錄器應於飛航前開啟，不得於飛航中關閉。但於航空器</p>	<p>第二百四十六條 航空器使用人應於航空器上裝置飛航紀錄器，以記錄供航空器失事調查使用之必要飛航資料，其詳細規範依附件十二辦理。但有下列特殊情形，並經申請民航局核准者，不在此限。</p> <p>一、該航空器原製造廠未提供技術通報供改裝且使用者無法於市場上取得我國、美國、歐洲聯合航空安全署或原設計國等民航主管機關之補充型別檢定證供技術修改所需者。</p> <p>二、使用中之航空器於中華民國九十四年九月三十日前將除籍者。</p> <p>飛航紀錄器應於飛航前開啟，不得於飛航中關閉。但於航空器失事、重大意外或意外事件發生後，應於飛航中止時即關閉飛航</p>	<p>考量自由氣球並非具動力之航空器，國際相關規範均未要求其裝置飛航紀錄器，爰增訂第三款「航空器檢定類別為載人自由氣球類者」，以排除自由氣球之適用並符合自由氣球飛航作業之實際需求。</p>

<p>失事、重大意外或意外事件發生後，應於飛航中止時即關閉飛航紀錄器，於取出紀錄前，不得再開啟飛航紀錄器。</p> <p>航空器使用人應執行飛航紀錄器系統操作及評估檢查以確認飛航紀錄器系統持續可用。</p>	<p>紀錄器，於取出紀錄前，不得再開啟飛航紀錄器。</p> <p>航空器使用人應執行飛航紀錄器系統操作及評估檢查以確認飛航紀錄器系統持續可用。</p>	
<p>第二百五十條 航空器依目視飛航規則飛航時，應裝置磁羅盤、能顯示時、分、秒之計時器、氣壓高度表及空速表各一具，並依民航局規定裝置儀表及裝備。</p> <p>管制目視飛航之航空器應依前條規定裝置儀表及裝備。</p> <p><u>普通航空業以自由氣球從事空中遊覽業務時，不受本條之限制。</u></p>	<p>第二百五十條 航空器依目視飛航規則飛航時，應裝置磁羅盤、能顯示時、分、秒之計時器、氣壓高度表及空速表各一具，並依民航局規定裝置儀表及裝備。</p> <p>管制目視飛航之航空器應依前條規定裝置儀表及裝備。</p>	<p>一、考量自由氣球之飛航儀表與裝置要求相較其他具動力航空器更為簡易，爰增訂第三項，排除自由氣球之適用。</p> <p>二、為利自由氣球飛航及繫留作業之安全，另依據第二百零二條之一「附件二十之三自由氣球飛航及繫留作業規定」，將自由氣球所需儀表及裝備另予明確規範。</p>
<p>第二百六十一條 航空器裝置之通信裝備應備有與機場管制單位雙向通信之能力，且能於飛航中隨時接收氣象資料，並能隨時與至少一處航空電台或其他類似電台使用當地主管機關規定之頻率通話。</p> <p>前項通信裝備應能透過緊急頻率一二一點五百萬赫與地面連絡。</p> <p><u>自由氣球備有民用頻段無線電對講機裝備且於非管制空域活動者，不受前兩項之限制。</u></p>	<p>第二百六十一條 航空器裝置之通信裝備應備有與機場管制單位雙向通信之能力，且能於飛航中隨時接收氣象資料，並能隨時與至少一處航空電台或其他類似電台使用當地主管機關規定之頻率通話。</p> <p>前項通信裝備應能透過緊急頻率一二一點五百萬赫與地面連絡。</p>	<p>一、考量自由氣球實務作業需求與飛航環境之差異，爰增訂第三項「自由氣球備有民用頻段無線電對講機裝備且於非管制空域活動者，不受前兩項之限制。」之排除條款。</p> <p>二、為利自由氣球飛航及繫留作業之安全，依據第二百零二條之一「附件二十之三自由氣球飛航及繫留作業規定」，將自由氣球所需陸空通訊裝備另予明確規範。</p>
<p>第二百八十一條 飛航組員工作席位規定如下：</p> <p>一、飛航組員於起飛、降落時，應各就其工作席位。</p> <p>二、飛航組員於航路上應各就其工作席位，除因工作或生理上之需要外，不得離席。</p> <p>三、飛航組員位於工作席位時，應繫安全帶，起飛降落時應繫肩帶。駕駛席位以外之飛航組員，如肩帶影響其工作，</p>	<p>第二百八十一條 飛航組員工作席位規定如下：</p> <p>一、飛航組員於起飛、降落時，應各就其工作席位。</p> <p>二、飛航組員於航路上應各就其工作席位，除因工作或生理上之需要外，不得離席。</p> <p>三、飛航組員位於工作席位時，應繫安全帶，起飛降落時應繫肩帶。駕駛席位以外之飛航組員，如肩帶影響其工作，</p>	<p>因應自由氣球之起飛與降落方式與傳統具動力之航空器不同，且民航局公告採用之美國聯邦航空法規第三十一編有關自由氣球之適航標準中，並未規範自由氣球應裝置安全帶，而國際間販售之自由氣球亦未配有該等裝備，爰增訂第二項將自由氣球排除第一項第三款起飛降落時應繫肩帶規定之適用，以契</p>

<p>於起飛、降落時得不繫肩帶，但仍應繫安全帶。</p> <p>四、飛航組員位於工作席位時，不得閱讀與該次飛航無關之書籍報刊。</p> <p><u>普通航空業以自由氣球執行空中遊覽業務時，不受前項第三款之限制。</u></p>	<p>於起飛、降落時得不繫肩帶，但仍應繫安全帶。</p> <p>四、飛航組員位於工作席位時，不得閱讀與該次飛航無關之書籍報刊。</p>	<p>合自由氣球飛航作業之實際情形與需求。</p>
<p>第二百八十二條 飛航組員飛航時間限度：</p> <p>一、連續二十四小時內，其飛航時間不得超過八小時，且於任務完畢後，應至少給予連續十小時之休息。</p> <p>二、連續七日內，應給予連續二十四小時之休息。</p> <p>三、連續七日內，總飛航時間不得超過三十二小時。</p> <p>四、連續三十日內，總飛航時間不得超過一百小時。</p> <p>五、連續十二個月內，總飛航時間不得超過一千小時。</p> <p>執行航空器緊急救護，應依下列規定派遣：</p> <p>一、飛航組員應至少連續十小時之休息，航空器使用人始得派遣其擔任航空器緊急救護之待命勤務。</p> <p>二、執行航空器緊急救護待命勤務之飛航組員，連續二十四小時內，應給予至少連續八小時之休息。</p> <p>三、連續二十四小時內之累計飛航時間不得超過十小時。</p> <p>執行商務專機之飛航業務，適用第三十七條至第四十四條有關飛航組員之飛航時間、飛航執勤期間、執勤期間及休息期間之規定。</p>	<p>第二百八十二條 飛航組員飛航時間限度：</p> <p>一、連續二十四小時內，其飛航時間不得超過八小時，且於任務完畢後，應至少給予連續十小時之休息。</p> <p>二、連續七日內，應給予連續二十四小時之休息。</p> <p>三、連續七日內，總飛航時間不得超過三十二小時。</p> <p>四、連續三十日內，總飛航時間不得超過一百小時。</p> <p>五、連續十二個月內，總飛航時間不得超過一千小時。</p> <p>執行航空器緊急救護，應依下列規定派遣：</p> <p>一、飛航組員應至少連續十小時之休息，航空器使用人始得派遣其擔任航空器緊急救護之待命勤務。</p> <p>二、執行航空器緊急救護待命勤務之飛航組員，連續二十四小時內，應給予至少連續八小時之休息。</p> <p>三、連續二十四小時內之累計飛航時間不得超過十小時。</p> <p>執行商務專機之飛航業務，適用第三十七條至第四十四條有關飛航組員之飛航時間、執勤時間及休息時間之規定。</p>	<p>配合本規則第二條名詞定義之增、修訂，酌作文字修正，將第三項「執勤時間」、「休息時間」修正為「執勤期間」、「休息期間」，並增訂「飛航執勤期間」，以資明確。</p>
<p>第二百九十九條 具動力航空器之儀表、裝備及飛航文件，除依航空器設計國民航主管機關適航標準及民航局之規定裝置或攜帶外，並應符合附件二十三之規定。</p> <p><u>自由氣球裝置之儀表、裝備，</u></p>	<p>第二百九十九條 各型航空器之儀表、裝備及飛航文件，除依航空器設計國民航主管機關之適航標準及民航局之規定裝置或攜帶外，並應符合附件二十三之規定。</p>	<p>一、參酌美國聯邦航空法規第九十一編 205 之規定，將「各型航空器」修正為「具動力航空器」，排除不具動力自由氣球之適用，以契合自由氣</p>

<p><u>應依附件二十之三辦理。</u></p>		<p>球飛航作業之實際情形與需求。</p> <p>二、增訂第二項有關自由氣球應裝置之儀表、裝備應依附件二十之三辦理，以資遵循。</p>
<p>第三百條 航空器應裝置自動方式發射之緊急定位發報機，並保持作用正常，始得飛航。但符合第六項至第八項之情形者，不在此限。</p> <p>依前項所安裝之緊急定位發報機，應裝置於航空器遭受撞擊時受損最小之部位。但自動固定式及自動施放式之緊急定位發報機應儘可能裝置於航空器之最尾端。</p> <p>緊急定位發報機之電池，有下列情形之一時，應予更換或充電：</p> <p>一、使用累積超過一小時。</p> <p>二、使用壽命超過原製造廠核准壽命百分之五十或充電電池超過充電壽命百分之五十。</p> <p>緊急定位發報機之電池更換後之最新有效日期應標示於緊急定位發報機明顯處，並記載於維護紀錄內。保存期限內電力不會衰退之電池不受前項第二款之限制。</p> <p>依第一項所裝置之緊急定位發報機，應於每十二個月內執行下列檢查：</p> <p>一、正確裝置檢查。</p> <p>二、電池腐蝕檢查。</p> <p>三、控制器及撞擊作用感應器之操作檢查。</p> <p>四、天線發射足夠信號強度檢查。</p> <p>航空器有下列情形，除必要之組員外，不得搭載其他人員飛航：</p> <p>一、新購之航空器運渡至裝置緊急定位發報機安裝地點之飛航。</p>	<p>第三百條 航空器應裝置自動方式發射之緊急定位發報機，並保持作用正常，始得飛航。但符合第五項至第七項之情形者，不在此限。</p> <p>依前項所安裝之緊急定位發報機，應裝置於航空器遭受撞擊時受損最小之部位。但自動固定式及自動施放式之緊急定位發報機應儘可能裝置於航空器之最尾端。</p> <p>緊急定位發報機之電池，有下列情形之一時，應予更換或充電：</p> <p>一、使用累積超過一小時。</p> <p>二、使用壽命超過原製造廠核准壽命百分之五十或充電電池超過充電壽命百分之五十。</p> <p>緊急定位發報機之電池更換後之最新有效日期應標示於緊急定位發報機明顯處，並記載於維護紀錄內。保存期限內電力不會衰退之電池不受前項第二款之限制。</p> <p>依第一項所裝置之緊急定位發報機，應於每十二個月內執行下列檢查：</p> <p>一、正確裝置檢查。</p> <p>二、電池腐蝕檢查。</p> <p>三、控制器及撞擊作用感應器之操作檢查。</p> <p>四、天線發射足夠信號強度檢查。</p> <p>航空器有下列情形，除必要之組員外，不得搭載其他人員飛航：</p> <p>一、新購之航空器運渡至裝置緊急定位發報機安裝地點之飛航。</p>	<p>一、參酌美國聯邦航空法規第九十一編 207 之規定，酌作文字修正，並將第一項「第五項至第七項」修正為「第六項至第八項」。</p> <p>二、考量自由氣球並非具動力之航空器，國際相關規範均未要求其裝置緊急定位發報機，爰新增第七項第八款「自由氣球」無須安裝緊急定位發報機之規定，以符合自由氣球飛航作業之實際情形與需求，並配合將現行第七項之「第八款」修正為「第九款」。</p>

<p>二、緊急定位發報機失效需運渡至有能力修理或更換緊急定位發報機地點之飛航。</p> <p>第一項不適用於下列情形之一：</p> <p>一、中華民國九十三年一月一日前首次適航之渦輪噴射發動機之航空器。</p> <p>二、航空器於起飛機場半徑五十浬以內從事本場訓練。</p> <p>三、航空器從事設計及測試之飛航作業。</p> <p>四、新航空器之製造、準備及交機飛航作業。</p> <p>五、檢定為研究及發展用途之航空器。</p> <p>六、航空器從事證明符合適航規定、試飛組員訓練、展示、空中競賽及市場調查。</p> <p>七、單座之航空器。</p> <p><u>八、自由氣球。</u></p> <p>九、緊急定位發報機自航空器暫時移出執行檢查、修理、改裝或更換。</p> <p>前項第九款應符合下列規定：</p> <p>一、航空器之維護紀錄簿已記載緊急定位發報機移出日期、原製造廠、型式、序號及移出原因，並於駕駛員易見之處標示緊急定位發報機暫時移出。</p> <p>二、緊急定位發報機自航空器移出後之飛航不得超過九十日。</p>	<p>二、緊急定位發報機失效需運渡至有能力修理或更換緊急定位發報機地點之飛航。</p> <p>第一項不適用於下列情形之一：</p> <p>一、中華民國九十三年一月一日前首次適航之渦輪噴射發動機之航空器。</p> <p>二、航空器於起飛機場半徑五十浬以內從事本場訓練。</p> <p>三、航空器從事設計及測試之飛航作業。</p> <p>四、新航空器之製造、準備及交機飛航作業。</p> <p>五、檢定為研究及發展用途之航空器。</p> <p>六、航空器從事證明符合適航規定、試飛組員訓練、展示、空中競賽及市場調查。</p> <p>七、單座之航空器。</p> <p>八、緊急定位發報機自航空器暫時移出執行檢查、修理、改裝或更換。</p> <p>前項第八款應符合下列規定：</p> <p>一、航空器之維護紀錄簿已記載緊急定位發報機移出日期、原製造廠、型式、序號及移出原因，並於駕駛員易見之處標示緊急定位發報機暫時移出。</p> <p>二、緊急定位發報機自航空器移出後之飛航不得超過九十日。</p>	
<p>第三百零八條之一 中華民國一百零五年十二月三十一日以後首次適航之航空器，其裝置於廁所之固定式滅火器應禁止使用海龍藥劑。</p> <p>中華民國一百零五年十二月三十一日以後首次適航之航空器，其裝置之便攜式滅火器應禁止使用海龍藥劑。</p>		<p><u>一、本條新增。</u></p> <p>二、為配合國際民航組織推動禁用海龍藥劑之期程，爰參酌國際民用航空公約第六號附約第二編第二節 2.4.2.3 及第三編第三節 4.1.3.2 之規定，增訂本條第一項及第二項，明定航空器上裝置之滅火器盛裝海龍藥劑之管</p>

		制期程，以資遵行。
<p>第三百十三條之一 從事自由氣球飛航活動及自由氣球繫留作業之航空器，應具有載人自由氣球類航空器適航證書並由檢定合格之航空人員操作。</p> <p>從事自由氣球繫留作業，應向民航局申請核准後，始得實施。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、有鑑於國內「自由氣球繫留作業」迅速發展，為符合國人活動需求並兼顧安全及空域管理，爰參酌美國聯邦航空法規第九十一編及美國 FAA-H-8083-11 自由氣球飛航手冊（Balloon Flying Handbook），新增「自由氣球飛航活動」或「自由氣球繫留作業」時，均須持有載人自由氣球類航空器適航證書並由合格之航空人員操作之規定，以落實飛航及繫留作業之安全。另為便利空域管理、保障其他航空器之飛航安全，從事自由氣球繫留作業雖非屬飛航範疇，惟其作業仍應經民航局核准始得為之；相關申請之程序另依據「民用航空法」第三十四條暨「交通部民用航空局對機場四周禁止施放有礙飛航安全物體實施要點」等規定辦理。</p>
<p>第三百五十二條 本規則自發布日施行。<u>但中華民國〇年〇月〇日修正發布之第三十六條至第四十三條之一、第七十六條之一、第一百九十二條之施行日期，由交通部定之。</u></p>	<p>第三百五十二條 本規則自發布日施行。</p>	<p>為便利業者調整相關作業與資訊系統程式，並針對客艙組員人力配置作適當之規劃，明定施行日期。</p>

航空器飛航作業管理規則附件十九、附件二十之三修正草案對照表

修正規定	現行規定	說 明
<p>附件十九 檢定駕駛員資格</p> <p>本附件依第一百六十三條及第二百七十九條之規定訂定。</p> <p>1. <u>飛機、直昇機飛航總年資八年以上或自由氣球飛航總年資二年以上</u>，並依航空器類別區分如下：</p> <p>1.1 飛機駕駛員應有三年以上民航年資，其中二年以上為民航正駕駛員年資。</p> <p>1.2 直昇機駕駛員應有二年以上之民航正駕駛員年資。</p> <p>1.3 <u>自由氣球駕駛員應有一年以上自由氣球商用駕駛員年資，或聘僱之外籍航空器駕駛員具航空器製造國民航主管機關授權檢定考試官資格或具機長適職性考驗資歷者。</u></p> <p>2. 曾具有飛航教師或教師駕駛員資歷一年以上。<u>但自由氣球駕駛員應具有商用駕駛員資歷一年以上。</u></p> <p>3. 飛航總時間：</p> <p>3.1 飛機駕駛員五千小時以上，但航空器總重未超過一萬五千公斤者，所需飛航總時間得為三千小時以上。</p> <p>3.2 直昇機駕駛員二千小時以上，其中直昇機飛航總時間應為一千小時以上。</p> <p>3.3 <u>自由氣球駕駛員自由氣球飛航總時間七十小時以上。</u></p> <p>4. 一年內無飛航違規及近二年內無民用航空法違規處分之記錄者。</p> <p>5. 持有民航局核發之該航空器型別有效之檢定證。</p>	<p>附件十九 檢定駕駛員資格</p> <p>本附件依第一百六十三條及第二百七十九條之規定訂定。</p> <p>1. 飛航總年資八年以上，並依航空器類別區分如下：</p> <p>1.1 飛機駕駛員應有三年以上民航年資，其中二年以上為民航正駕駛員年資。</p> <p>1.2 直昇機駕駛員應有二年以上之民航正駕駛員年資。</p> <p>2. 曾具有飛航教師或教師駕駛員資歷一年以上。</p> <p>3. 飛航總時間：</p> <p>3.1 飛機駕駛員五千小時以上，但航空器總重未超過一萬五千公斤者，所需飛航總時間得為三千小時以上。</p> <p>3.2 直昇機駕駛員二千小時以上，其中直昇機飛航總時間應為一千小時以上。</p> <p>4. 一年內無飛航違規及近二年內無民用航空法違規處分之記錄者。</p> <p>5. 持有民航局核發之該航空器型別有效之檢定證。</p>	<p>為配合國內自由氣球飛航活動及繫留作業實務需求，依據本規則第二百七十九條規定，增訂自由氣球檢定駕駛員資格條件，以利普通航空業者依本規則第二百七十九條執行年度考驗時，有所遵循。</p>

<p>附件二十之三 自由氣球飛航活動及繫留作業規定</p> <p>本附件依第二百零二條之一及第二百九十九條規定訂定。</p> <p>1. 適用範圍</p> <p>1.1 普通航空業實施自由氣球飛航活動時，應遵守本規則本附件之規定。</p> <p>1.2 普通航空業實施載人氣球繫留作業時，應遵守本規則本附件之規定。</p> <p>1.3 自由氣球使用人依本規則第四章執行一般飛航時，應遵守本規則本附件有關儀表、裝備之規定。</p> <p>2. 航空器要求：</p> <p>2.1 檢查自由氣球並確認：</p> <p>2.1.1 所有必須之檢查已完成，並正確簽署。</p> <p>2.1.1.1 依維護計畫完成檢查。</p> <p>2.1.1.2 符合航空器登記及標記之規定。</p> <p>2.1.1.3 符合適用之持續適航文件要求。</p> <p>2.2 確認應備有之飛航文書已隨機且內容清晰可讀。</p> <p>2.3 執行三百六十度外部目視檢查及所有必要裝備是否妥適。</p> <p>3. 操作規定</p> <p>3.1 航空器使用人應備有自由氣球作業手冊。</p> <p>3.2 操作時應注意起降場地之氣象情況、淨空條件，並不得對生命、財產及其他航空器造成危害。</p> <p>3.3 執行自由氣球繫留作業之航空器應具有航空器適航證書並由檢定合格之駕駛員操作，作業應依程序申請取得民航局核准後始得執行。</p>	<p>一、本附件新增。</p> <p>二、參考美國聯邦航空總署之民航通告 AC 91-71 配有空用加溫器之自由氣球飛航作業（Operation of Hot Air Balloons with Airborne Heaters）及澳洲民航局民航指令（Civil Aviation Order）20.18 航空器裝備-基本作業</p>
---	---

<p>4. 飛航組員訓練要求</p> <p>4.1 應具備知識：</p> <p>4.1.1 民航局採用之載人自由氣球適航標準。</p> <p>4.1.2 民航通告 AC F91-71 配有空用加溫器之自由氣球飛航作業。</p> <p>4.2 依訓練計畫完成初訓或年度複訓。</p> <p>5. 儀表、裝備規定</p> <p>5.1 自由氣球必須備有下列裝備：</p> <p>5.1.1 一具氣壓高度表。</p> <p>5.1.2 一具升降速率表。</p> <p>5.1.3 一具裝置或由飛航組員配帶能顯示時、分、秒之計時器。</p> <p>5.1.4 一具以上之滅火器。</p> <p>5.1.5 急救箱。</p> <p>5.1.6 一具以上之民用頻段無線電對講機裝備（於管制及非管制空域飛航）；一具以上之空用無線電（於管制空域飛航）。</p> <p>5.2 熱氣球另須備有下列裝備：</p> <p>5.2.1 如裝有燃料箱，則必須裝置存量表可供組員讀取燃料存量。該裝備必須依適當之計量單位進行校驗，或使用油箱容量之百分比值表示。</p> <p>5.2.2 具兩種以上點火方式之點火器。</p> <p>5.3 充氣自由氣球另須備有下列裝備：</p> <p>5.3.1 一具磁羅盤。</p> <p>5.3.2 一具氣囊壓力表。</p>		<p>需求 (Aircraft Equipment -Basic Operation Requirement)，新增附件二十之三自由氣球飛航及繫留作業相關規定，俾規範使用人於符合本附件之規定後，始得從事該項業務，以確保安全。</p>
--	--	--