

國際航權分配及包機審查綱要修正草案總說明

國際航權分配及包機審查綱要係於九十一年八月十六日訂定發布，並歷經九十二年、九十三年、九十六年、九十八、一百年五次修正迄今；為明確國際航權之營運分配及因應實務需要，採全案修正方式修正本綱要，俾資遵循；茲將此次修正重點臚列如下：

- 一、 本綱要訂定內容係著重國際航權之營運分配及飛航國際包機之營運審查，為符訂定意旨，爰配合修正部分文字，以資明確。（修正條文第二條）
- 二、 為明確國際航權之營運分配，修正業者容量班次分配及新業者加入時機之規定。（修正條文第三條）
- 三、 配合實務作業情形，增修業者應依雙邊通航協定之簽訂內容，提出營運需求及檢附相關文件報請審查之作業流程，以資明確；另為利雙邊通航協定修增容量班次可儘早落實執行，爰對業者予以限期提報營運需求，以縮短營運分配之審查。（修正條文第四條）
- 四、 參酌修正條文第四條之體例，修正有關有修訂協定容量班次且未涉及增加業者營運時之通知、審查及核准程序，以資明確。（修正條文第五條）
- 五、 參依以往國際航權營運案之審查作業實務情形，修正有關初審業者之申請營運案時，應依政策面及技術面項目評估並予以排序之規定。（修正條文第六條）
- 六、 配合修正條文第四條及第六條之規定，明定經協定雙方同意於簽署協定前，應將營運之業者告知締約他方或協定內應明訂營運之業者時，得於協定簽署前依第四條及第六條之程序辦理營運分配；另明定營運之業者於協定簽署前，發生不得參與國際航權營運分配情事者，應再辦理評估及其報核程序。（修正條文第七條）
- 七、 為使業者充分利用協定之營運容量班次，增列業者未充份使用所分配營運容量班次達六個月，得廢止所分配營運容量班次之全部或一部之規定。（修正條文第十條）
- 八、 此次本綱要係全面修正，爰配合修正條文之條次調整及符合本綱要用語，修正相關規定。（修正條文第八條、第九條、第十四條）
- 九、 配合修正條文第四條及第六條之規定，增修雙邊通航協定尚有容量班次可供增加業者營運，或有經交通部廢止營運班次而得重新分配業者營運之申請、審查及核准程序。（修正條文第十一條）
- 十、 配合本綱要修正條文之用詞，將附表名稱修正為「國際航權營運分配技術面飛安考核評分表」。另參酌行政罰法有關「裁處」之用語及實務運作需求，修正附表之評分規定，明定以本局違規裁處發文日為計算基準、依民用航空法第五十七條函令限期改善之重大案件始需啟動扣分機制，並增列修正「所屬員工個人違規個案」，不列入扣分範圍，以資明確。

國際航權分配及包機審查綱要修正草案條文對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第一條 本綱要依民用航空法第五十條第四項規定訂定之。	第一條 本綱要依民用航空法第五十條第四項規定訂定之。	本條未修正。
第二條 國際航權分配或飛航國際包機之營運審查，依本綱要辦理。但條約或協定另有規定者，從其規定。	第二條 <u>國籍民用航空運輸業（以下簡稱業者）申請國際航權分配營運國際航線或申請飛航國際包機之審查，依本綱要辦理。但條約或協定另有規定者，從其規定</u>	本綱要之訂定內容係著重於對國際航權分配及飛航國際包機之營運審查，為符本綱要之訂定意旨，爰予以修正，以資明確。
	第三條 （刪除）	本條刪除。
<p>第三條 <u>雙邊通航協定（以下簡稱協定）之國際航權營運分配，依下列原則辦理：</u></p> <p><u>一、協定中規定一家國籍民用航空運輸業（以下簡稱業者）營運者，由一家業者營運。</u></p> <p><u>二、協定中訂有多家業者營運條款，且每週總容量班次在七班以下者，得由一家業者營運。</u></p> <p><u>三、協定中訂有多家營運條款，且每週總容量班次逾七班並有容量班次上限規定者，得由多家業者營運。</u></p> <p><u>四、協定中訂有多家營運條款，且不限每週總容量班次者，其營運家數不受限制。</u></p> <p><u>五、協定中訂有多家業者營運條款，且每週總容量班次限以貨運營運者，得由多家業者營運。</u></p> <p><u>依前項第一款營運之業者，享有每週七班之優先營運權。但協定修訂為多家營運且容量班次逾每週七班者，得增加第二家業者營運。第二家業者營運達每週三班後，其續增容量班次依序由該二家業者輪流增班至第二家業者達每週七班；如仍有剩餘容量班次得依第四項第二款至第四款辦理。</u></p> <p><u>依第一項第二款營運之業者，享有每週七班之優先營運權。但協定修訂容量班次逾每週七班者，得增加第二家業者營運；第二家</u></p>	<p>第四條 交通部民用航空局（以下簡稱民航局）應依下列原則辦理國際航線之指定：</p> <p>一、雙邊通航協定中規定一家先飛，或訂有多家指定條款，而每週營運總容量班次在七班以下者，應指定一家業者營運。</p> <p>二、雙邊通航協定中訂有多家指定條款，且規定每週營運總容量班次達八班以上或不限容量班次者，得指定多家業者營運。</p> <p><u>前項第二款情形，除雙邊通航協定不限營運總容量班次或經專案申請民航局核轉交通部核准者外，在兩城市間之指定航線以不逾二家業者營運為原則。</u></p> <p>第十條 <u>民航局應依下列原則辦理容量班次分配：</u></p> <p><u>一、依第四條第一項第一款獲指定營運之業者，享有每週七班之優先營運權。該雙邊通航協定增修容量班次達每週八班以上，或享有優先營運權之業者未充分使用獲配容量班次而喪失優先權時，民航局得指定第二家業者加入營運。第二家業者營運達每週三班後，續增容量班次由該二家業者依序輪流增班為原則。</u></p> <p>二、依第四條第一項第二款指定營運之業者申請營運容量班次數總和未超過該雙邊通航</p>	<p>一、條次變更；為明確國際航權營運分配，即業者可營運之容量班次及增加業者營運條件之原則，本條合併現行條文第四條及第十條並予以修正。</p> <p>二、配合雙邊通航協定營運家數及分配之樣態，將現行條文第四條第一項第一款調整為修正條文第一項第一款及第二款、第四條第一項第二款調整為修正條文第一項第三款及第四款；另配合實務需要，增訂第五款每週總容量班次限以貨運營運者，以不逾二家業者營運為原則。</p> <p>三、依據修正條文第一項各款原則並合併現行條文第四條第二項、第十條第一款及第二款規定，修正第二項至第四項如下：</p> <p>(一) 於第二項本文明定依第一項第一款營運之業者，享有每週七班之優先營運權；並於但書增訂業者容量班次分配及新業者加入時機之原則。</p> <p>(二) 於第三項本文明定依第一項第二款營運之業者，享有每週七班之優先營運權。並於但書增訂業</p>

<p>業者營運達每週三班後，其續增容量班次依序由該二家業者輪流增班至第二家業者達每週七班；如仍有剩餘容量班次得依第四項第二款至第四款辦理。</p> <p>依第一項第三款營運之業者，申請營運班次數總和未逾協定容量班次限制時，依業者申請營運班次數分配之；申請營運班次數總和逾協定容量班次限制時，依下列原則辦理：</p> <p>一、兩航點間航線優先分配二家業者營運，享有每週七班之優先營運權。但兩航點間航線之一航點為松山機場者，享有每週六班之優先營運權。</p> <p>二、兩航點間航線營運之業者均達前款之容量班次者，得增加一家業者營運。</p> <p>三、新增業者首次分配每週三班，但申請營運班次或可分配營運班次少於每週三班者，不在此限。</p> <p>四、依前三款分配後，如有剩餘容量班次，依序由該等業者輪流增班。</p> <p>依第一項第五款營運之業者，申請營運班次數總和未逾協定容量班次限制時，依業者申請營運班次數分配之；申請營運班次數總和逾協定容量班次限制時，得分配業者至少每週一班。</p>	<p>協定容量班次限制時，由業者視市場需求彈性運用；如指定營運之業者申請營運容量班次數總和超過該雙邊通航協定容量班次限制時，由民航局依第六條規定及該航線市場特性分配之。</p> <p>三、業者依前二款獲分配之容量班次有未充分利用長達六個月者，該容量應由依雙邊協定指定營運之業者，依市場需求彈性運用。</p>	<p>者容量班次分配及新業者加入時機之原則。</p> <p>(三) 於第四項明定依第一項第三款營運之業者，申請營運班次數總和未逾協定容量班次限制時，依業者申請營運班次數分配之；並明確申請營運班次數總和逾協定容量班次限制時之辦理規定。</p> <p>四、配合實務需要，增訂第五項有關貨運航線營運容量班次之分配原則。</p>
<p>第四條 新訂或修訂之協定於簽署後，交通部民用航空局（以下簡稱民航局）應將協定之簽訂內容，函知經核准經營國際航線定期航空運輸業務之業者，業者於接獲通知後，應於限期內將營運需求及檢附下列文件，報請民航局初審。</p> <p>一、機隊及機組員能量。</p> <p>二、航線營運計畫：包括擬使用機型、每週容量班次及航線。</p> <p>三、市場調查及運量估計。</p>	<p>第五條 新訂或修訂雙邊通航協定簽署後，民航局應以書面通知經核准經營國際航線定期航空運輸業務之業者申請指定營運，並就政策面與技術面因素審查後，核轉交通部核准之。</p> <p>雙邊通航協定須於協定內明訂指定營運之業者，或經雙方同意於簽署雙邊通航協定前須將指定營運之業者告知締約他方時，民航局得於協定簽署前辦理指定營運作業並報請交通部核准。</p> <p>前項經指定營運之業者於雙</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、本條合併現行條文第五條第一項及第四項，並修正如下：</p> <p>(一) 依實務作業情形，於第一項增訂業者應依雙邊通航協定之簽訂內容，提出營運需求及檢附相關文件報請審查之作業流程，以資明確；另為利雙邊通航協定修增容量班次可儘早落實執行，爰對業者予以限期提報</p>

<p>四、收支預估。</p> <p>五、第六條評估項目之相關資料。</p> <p><u>民航局應依第六條辦理評估、檢附評估報告及前項初審之分配建議報請交通部核准。</u></p>	<p><u>邊通航協定簽署前，發生第七條不得參與國際航權分配情事者，民航局應報請交通部核准後，變更指定營運之業者。</u></p> <p>依第一項及第二項申請指定營運之業者，應檢附下列文件向民航局提出申請。</p> <p>一、機隊及機組員能量。</p> <p>二、航線營運計畫：包括擬使用機型、每週容量班次及航線。</p> <p>三、市場調查及運量估計。</p> <p>四、收支預估。</p> <p>五、第六條評估項目之相關資料。</p>	<p>營運需求，以縮短營運分配之審查。</p> <p>(二) 於第二項增訂有關對於業者申請第一項營運需求之評估及核准程序，以資明確。</p> <p>三、現行條文第二項及第三項移列修正條文第七條規定，爰予刪除。</p>
<p>第五條 <u>有修訂協定容量班次且未涉及增加業者營運時，於該協定簽署後，民航局應將協定之簽訂內容，函知原營運之業者，業者於接獲通知後，應於限期內檢附增班計畫及前條第一項之文件，報請民航局初審，民航局於初審後，應將分配建議報請交通部核准。</u></p>	<p>第十一條 <u>雙邊通航協定有增修容量班次且未涉及指定營運時，於該修訂之協定簽署後，經民航局書面通知原營運之業者提出申請分配新增容量班次。</u></p> <p>依前項申請分配新增容量班次之業者，應檢附增班計畫向民航局提出申請，民航局應依第六條規定予以分配，並報請交通部核備。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、參酌修正條文第四條之體例及合併現行條文第一項及第二項之規定，修正有關有修訂協定容量班次且未涉及增加業者營運時之通知、審查及核准程序，以資明確。</p>
<p>第六條 民航局初審業者之申請營運案時，應依下列政策面及技術面項目評估並予以排序。</p> <p>一、政策面（佔比例百分之六十）：</p> <p>(一) <u>國家政策及公共利益之配合。（佔比例百分之三十）</u></p> <p>—</p> <p>(二) <u>建立我國成為東亞轉運中心及我國整體長遠航空事業發展之考量。（佔比例百分之二十）</u></p> <p>(三) <u>業者對相關航權爭取之具體貢獻。（佔比例百分之二十）</u></p> <p>(四) <u>業者對相關獲配航權營運執行情形。（佔比例百分之十五）</u></p> <p>(五) <u>區域均衡發展之考量。（佔比例百分之十五）</u></p>	<p>第六條 前條第一項政策面與技術面因素之評估，以政策面為優先考量，其項目如下：</p> <p>一、政策面：</p> <p>(一)我國整體長遠航空事業發展之考量。</p> <p>(二)業者對相關航權爭取之具體貢獻。</p> <p>(三)民用航空運輸業均衡發展之考量。</p> <p>(四)市場機制之維持。</p> <p>(五)國家政策及公共利益之配合。</p> <p>二、技術面：</p> <p>(一)飛安作業良窳。（評分方式如國際航權分配技術面飛安考核評分表）</p> <p>(二)營運計畫可行性。</p> <p>(三)有無財務糾紛致影響公司正常營運。</p>	<p>為使業者申請國際航權營運案之審查能更趨於公平、公正及公開，本條爰依以往之審查經驗及實務情形修正如下：</p> <p>一、第一項本文修正為「民航局初審業者之申請營運案時，應依下列政策面及技術面項目評估並予以排序」。</p> <p>二、第一項第一款政策面，增列權重百分比，並將各目修正如下：</p> <p>(一) 現行條文第一款第五目移列第一目，並增列權重百分比。本目之考量因素，例如：包含但不限於業者配合節日或特殊天候狀況之加班疏運配合政策飛航專案包機</p>

<p>二、技術面（佔比例百分之四十）：</p> <p>（一）飛安作業良窳。（佔比例百分之五十，評分方式如國際航權營運分配技術面飛安考核評分表）</p> <p>（二）營運計畫可行性。（佔比例百分之二十五）</p> <p>（三）有無財務糾紛致影響公司正常營運。（佔比例百分之二十五）</p> <p><u>前項排序相同時，應優先考量政策面排序，政策面排序相同時，再考量技術面之排序。</u></p>	<p>（如：協助載運人犯、撤僑、運送救災物資等）及其他有關政策配合事宜等。</p> <p>（二）現行條文第一款第一目移為第二目，並修正為「建立我國成為東亞轉運中心及我國整體長遠航空事業發展之考量」，本目之考量因素例如：業者申請營運航線有助我機場轉運及航空城發展者等；另增列權重百分比。</p> <p>（三）現行條文第一款第二目移列第三目，並增列權重百分比。本目之考量因素例如：業者對相關航權爭取之具體貢獻：修約所擴增之航權與業者持續以加班機或包機等方式營運等。</p> <p>（四）增列第四目業者對相關獲配航權營運執行情形，本目之考量因素，例如：業者相關獲配航線之籌辦及班表執行情形等。惟對於新加入業者之申請則以滿分計算；另增列權重百分比。</p> <p>（五）現行條文第一款第三目移列第五目第二目，並修正為「區域均衡發展之考量」，本目之考量因素，例如：業者之營運申請是否有助於我國各城市區域均衡發展等；另增列權重百分比。</p> <p>三、第一項第二款技術面，增列權重百分比，並將各目修正如下：</p> <p>（一）第一目增列權重百分比，並將評分表之名稱修正為「國際航權營運分配技術面飛安考核評分表」</p>
--	---

		<p>。</p> <p>(二) 第二目增列權重百分比 本目之考量因素，例如： 是否影響既有航線之營運、是否有票價或服務提供方面之特殊性等。</p> <p>(三) 第三目增列權重百分比</p> <p>四、增訂第二項規定解決政策面及技術面之排序如相同時之評估困擾，明定排序相同時，應優先考量政策面排序，政策面排序相同時，再考量技術面之排序。</p>
<p>第七條 經協定雙方同意於簽署協定前，應將營運之業者告知締約他方或協定內應明訂營運之業者時，民航局得於協定簽署前依第四條及第六條之程序辦理營運分配。</p> <p>前項營運之業者於協定簽署前，發生第九條不得參與國際航權營運分配情事者，民航局應再依第六條辦理評估，檢附評估報告及前項初審之分配建議報請交通部核准。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>；本條係由現行第五條第二項及第三項移列修正。</p> <p>二、配合修正條文第四條及第六條，於第一項明定經協定雙方同意於簽署協定前，應將營運之業者告知締約他方或協定內應明訂營運之業者時，得於協定簽署前依第四條及第六條之程序辦理營運分配。</p> <p>三、配合修正條文第四條及第六條，於第二項明定營運之業者於協定簽署前，發生不得參與國際航權營運分配情事者，應再辦理評估及其報核程序。</p>
<p>第八條 經依第四條或第五條取得營運之業者，得以自有或租賃之航空器經營所分配營運之航線。以租賃航空器經營者，不得藉由出租人開立機票或提單銷售其運送服務，將所分配營運之航線班次由該出租人運用。但該出租人為國籍業者且具有經營該航線之營運班次者，不在此限。</p> <p>業者違反前項規定經查證屬實者，民航局得依民用航空法第</p>	<p>第八條之一 經民航局指定營運之業者，得以自有或租賃之航空器經營指定營運之航線。以租賃航空器經營者，不得藉由出租人開立機票或提單銷售其運送服務，將獲配之航權由該出租人運用。但該出租人為國籍業者且具有經營該指定營運航線之航權者，不在此限。</p> <p>業者違反前項規定經查證屬實者，民航局得依民用航空法第</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、第一項酌作文字修正，將「指定營運」修正為「所分配營運」、「獲配之航權」修正為「所分配營運之航線班次」，以資明確。</p> <p>三、第二項引用之民用航空法第一百十二條「第十四款」業修正為「第一項第六款」，爰配合修</p>

<p>五十七條規定通知限期改善，屆期未改善完成者，民航局得依民用航空法第一百十二條<u>第一項第六款</u>規定處罰。</p>	<p>五十七條規定通知限期改善，屆期未改善完成者，民航局得依民用航空法第一百十二條第十四款規定處罰。</p>	<p>正，以資遵循。</p>
<p>第九條 業者有發生航空器失事者，自發生日起一年內不得參與國際航權營運分配。但經民航局飛航安全評議會評定其失事顯著不可歸責於業者，不在此限。</p> <p>依前項規定不得參與國際航權營運分配之業者，經民航局飛航安全評議會評定無違反民用航空法規之情事時，即恢復參與航權營運分配，並得於下一次航權分配時，依國際航權營運分配技術面飛安考核評分表予以加分補償。</p>	<p>第七條 業者有發生航空器失事者，自發生日起一年內不得參與國際航權分配。但經民航局飛航安全評議會評定其失事顯著不可歸責於業者，不在此限。</p> <p>依前項規定不得參與國際航權分配之業者，經民航局飛航安全評議會評定無違反民用航空法規之情事時，即恢復參與航權分配，並得於下一次航權分配時，依國際航權分配技術面飛安考核評分表予以加分補償。</p>	<p>條次變更，並將本條之「航權分配」修正為「航權營運分配」。</p>
<p>第十條 業者有下列情形之一者，民航局得報請交通部廢止所分配營運容量班次之全部或一部：</p> <p>一、完成分配程序後，一個月內未提出航線申請。</p> <p>二、經核發航線證書後，四個月內未開航。</p> <p>三、開航後，停止營運達六個月或僅由一家營運之業者，其停止客運業務達三個月。</p> <p><u>四、業者未充分使用所分配營運容量班次連續達六個月。</u></p> <p>業者對前項第一款至第三款情形，得於各款期限屆滿前以書面說明理由向民航局申請延展，延展期限不得超過二個月，並以一次為限。但因天災、戰亂等不可抗力因素者，不在此限。</p>	<p>第八條 經民航局指定營運之業者有下列情形之一者，民航局得廢止原指定：</p> <p>一、完成指定程序後，一個月內未提出航線申請者。</p> <p>二、獲民航局核發航線證書後，四個月內未開航者。</p> <p>三、開航後，停止營運達六個月或僅得指定一家營運之業者，其停止客運業務達三個月。</p> <p><u>原指定營運之業者，對前項各款情形有正當理由時</u>，得於各款期限屆滿前以書面向民航局申請延展，延展期限不得超過二個月，並以一次為限。但因天災、戰亂等不可抗力因素者，不在此限。</p>	<p>一、條次變更。</p> <p>二、配合國際航權營運分配之核准層級及簡化文字，本條修正如下：</p> <p>(一) 本文修正為「業者有下列情形之一者，民航局得報請交通部廢止所分配營運班次之全部或一部」，以符實需及法制體例。</p> <p>(二) 第一款之「指定」修正為「分配」。</p> <p>(三) 第二款之「獲民航局」修正為「經」。</p> <p>(四) 第三款之「得指定」修正為「由」。</p> <p>(五) 為充分利用協定之營運容量班次，以提供乘客更多搭機便利，增列第四款對未充分使用所分配營運容量班次連續達六個月之業者，予以廢止所分配營運容量班次之全部或一部之規定。</p> <p>三、第二項配合第一項之修正，酌修如下：</p> <p>(一) 將「原指定營運之業者對前項各款情形有正當</p>

		理由時」修正為「業者對前項第一款至第三款情形」。 (二) 增列「說明理由」。
第十一條 雙邊通航協定尚有容量班次可供增加業者營運，或有經交通部廢止營運班次而得重新分配業者營運者， <u>民航局得依第四條及第六條之程序辦理營運分配</u> 。	第九條 雙邊通航協定尚有容量班次可供增加指定業者營運，或有廢止原指定而得重新指定業者營運時，經核准經營國際航線定期航空運輸業務之業者得檢附第五條第四項之文件申請民航局核轉交通部核准指定營運。 前項有多家業者同時申請時，民航局應依第六條審查後，核轉交通部核准之。	一、條次變更。 二、配合修正條文第四條、第六條及合併現行條文第二項，明定雙邊通航協定尚有容量班次可供增加業者營運，或有經交通部廢止營運班次而得重新分配業者營運之申請、審查及核准程序。
第十二條 業者申請非依雙邊通航協定授予之貨運航權時，應檢附擬飛航國家主管機關之核准文件，報經民航局核轉交通部核備後，並經民航局發給航線證書，始得營運。	第十二條 業者申請非依雙邊通航協定授予之貨運航權時，應檢附擬飛航國家主管機關之核准文件，報經民航局核轉交通部核備後，並經民航局發給航線證書，始得營運。	本條未修正。
第十三條 業者申請飛航國際包機，應先取得擬飛航之機場起降額度或時間帶，並經民航局航機務審查合格及依民用航空運輸業管理規則申請核准後，始得營運。 業者申請飛航國際包機之航線已有國籍業者經營定期航線班機時，應不予核准。但有下列情形之一並經民航局核准者，不在此限： 一、春節、清明節、端午節、中秋節或其他連續三日以上假期及其前後三日之國際客運包機申請。 二、配合國際貿易旺季之臨時性國際貨運包機申請。	第十三條 業者申請飛航國際包機，應先取得擬飛航之機場起降額度或時間帶，並經民航局航機務審查合格及依民用航空運輸業管理規則申請核准後，始得營運。 業者申請飛航國際包機之航線已有國籍業者經營定期航線班機時，應不予核准。但有下列情形之一並經民航局核准者，不在此限： 一、春節、清明節、端午節、中秋節或其他連續三日以上假期及其前後三日之國際客運包機申請。 二、配合國際貿易旺季之臨時性國際貨運包機申請。	本條未修正。
第十四條 業者申請飛航國際包機之航線暫無國籍業者經營定期航線班機時，其家數及架次不予限制。 依前項規定已飛航國際包機之業者，於 <u>已獲分配營運</u> 定期航線之業者開航後，三個月內仍得申請繼續飛航。	第十四條 業者申請飛航國際包機之航線暫無國籍業者經營定期航線班機時，其家數及架次不予限制。 依前項規定已飛航國際包機之業者，於指定之定期航線業者開航後，三個月內仍得申請繼續飛航。	本條第二項「指定之定期航線業者」修正為「已獲分配營運定期航線之業者」，以符實務作業。
第十五條 本綱要自發布日施行。	第十五條 本綱要自發布日施行。	本條未修正。

第六條之國際航權分配技術面飛安考核評分表修正草案對照表

修正名稱				現行名稱				說明
國際航權營運分配技術面飛安考核評分表				國際航權分配技術面飛安考核評分表				配合綱要修正條文第六條將「航權分配」修正為「航權營運分配」，爰修正附表名稱。
修正規定				現行規定				說明
編號	評分項目	最高分數	評分原則	編號	評分項目	最高分數	評分原則	一、配合行政罰法有關「裁處」行政處分之用語及實務需求，爰將本附表「飛安事件」之評分原則(二)之「評定」違規修正為「裁處」違規，以明確「裁處」行政處分時之計算時點，另酌作文字修正。 二、本附表「飛安管理」之評分原則(二)有關發函限期改善缺失之規定，依實務係指執行民用航空法第五十七條管理機制認為業者有缺失經發函通知限期改善之案件，爰予以修正，以資明確。
一	飛安事件	80	(一) 新設立之業者以48分計算。 (二) 以加權方式計算扣分如下： 扣分 = (10 × 一年以內裁處違規且自發生日起一年以內未受第七條處分之失事事件數 + 6 × 一年以前二年以內裁處違規之失事事件數 + 6 × 一年以內裁處違規之重大意外事件數 + 4 × 一年以前二年以內裁處違規之重大意外事件數 + 2 × 一年以內裁處非屬失事及重大意外事件之違規件數 + 1 × 一年以前二年以內裁處非屬失事及重大意外事件之違規件數) × (該業者飛行架次之權重數)。 (三) 本項扣分以80分為限。 註：(該業者飛行架次之權重數) = (二年以內各業者之中最高飛行架次) ÷ (二年以內該業者飛行架次)	一	飛安事件	80	(一) 新設立之業者以48分計算。 (二) 以加權方式計算扣分如下： 扣分 = (10 × 一年以內評定違規且自發生日起一年以內未受第七條處分之失事事件數 + 6 × 一年以前二年以內評定違規之失事事件數 + 6 × 一年以內評定違規之重大意外事件數 + 4 × 一年以前二年以內評定違規之重大意外事件數 + 2 × 一年以內評定非屬失事及重大意外事件之違規件數 + 1 × 一年以前二年以內評定非屬失事及重大意外事件之違規件數) × (該業者飛行架次之權重數)。 (三) 本項扣分以80分為限。 註：(該業者飛行架次之權重數) = (二年內各業者之中最高飛行架次) ÷ (二年內該業者飛行架次)	

一	飛安管理	80	(一) 新設立之業者第一年以其他業者之平均分數計算。 (二) 最近一年以內經民航局依民用航空法第五十七條規定發函限期改善者，每次扣1分，一年以前二年以內，每次扣0.5分。 (三) 業者對飛安重視程度： 1 最近一年以內業者總經理以上高階主管無故未出席飛安管理重大會議（含策略會議、高階主管研討會等同等級會議）情形，每一次扣1分 2 最近一年以內業者之航務、機務、飛安主管無故未出席飛安管理重大會議（含策略會議及航務、機務、飛安主管研討會等同等級會議）情形，每一次扣0.5分 (四) 本項扣分以80分為限	二	飛安管理	80	(一) 新設立之業者第一年以其他業者之平均分數計算。 (二) 最近一年內經檢查發函限期改善缺失，每次扣1分，一年以前二年以內發函限期改善缺失，每次扣0.5分。 (三) 業者對飛安重視程度： 1 最近一年內業者總經理以上高階主管無故未出席飛安管理重大會議（含策略會議、高階主管研討會等同等級會議）情形，每一次扣1分 2 最近一年內業者之航務、機務、飛安主管無故未出席飛安管理重大會議（含策略會議及航務、機務、飛安主管研討會等同等級會議）情形，每一次扣0.5分 (四) 本項扣分以80分為限	三、藉由國家民用航空安全計畫之實施及在航空安全政策架構下，充分運用安全管理系统（SMS）管理體制，針對個案研判業者及其所屬航空人員個人之違規情節輕重來論究其違規責任，並要求業者及其所屬航空人員注意防止違規之再發生；因此，為區分業者責任及純屬其所屬航空人員個人責任（例如虛報飛行時間、利用檢定證從事非法行為、擅自塗改或借予他人使用檢定證、執業時未攜帶檢定證或體格檢查及格證等情形），以避免因無涉業者之所屬航空人員個人違規而使業者受牽連裁處，進而計算扣分及考量航空人員因個人違規裁處而併使其業者扣分而導致蒙受過重個案壓力而產生飛安干擾因素，爰於本附表註3增修「所屬航空人員個人違規案件」等文字，並明訂不列入扣分範圍，以資明確。
總分合計			160	總分合計			160	
補償加分	10	受本綱要第七條限制不得參與航權分配之業者，如經民航局飛安評議會評定無違反民用航空法規之情事時，得於飛安考核補償加分10分。		補償加分	10	受本綱要第七條限制不得參與航權分配之業者，如經民航局飛安評議會評定無違反民用航空法規之情事時，得於飛安考核補償加分10分。		
註：1. 本表之評分計算期間，以雙邊通航協定簽署日之前一個月月末往前推算二年。 2. 新設立之業者，係指取得營運許可未滿二年之業者。 3. 飛安事件中裁處違規之失事事件、重大意外事件及非屬失事及重大意外事件，係指依民用航空法第十章罰則之裁處案件（惟符合民用航空法第一百十二條之一由業者主動提報之非屬失事及重大意外飛安事件、第一百十一條及第一百四條中，有關執行維修廠業務造成之違規案件、所屬航空人員個人違規案件，不列入扣分範圍）。				註：1. 本表之評分計算期間，以雙邊通航協定簽署日之前一個月月末往前推算二年。 2. 「新設立之業者」係指取得營運許可未滿二年內之業者。 3. 評定違規之「失事事件」、「重大意外事件」及「非屬失事及重大意外事件之違規」係指經民航局飛航安全評議會評定或經民航局各業務主管單位簽核後確定適用「民用航空法第十章罰則」之案件（惟符合民用航空法第一百十二條之一由業者主動提報之非屬失事及重大意外飛安事件、第一百十一條及第一百四條中，有關執行維修廠業務造成之違規案件不列入扣分範圍）。				