交通部民用航空局　公告　　中華民國 114 年 7 月 24 日
管制字第 11450170881 號

主　　旨：預告修正「飛航規則」第二條、第三十七條、第三十九條草案。

依　　據：行政程序法第一百五十一條第二項準用第一百五十四條第一項。

公告事項：

一、修正機關：交通部民用航空局。

二、修正依據：民用航空法第四十一條第二項。

三、「飛航規則」第二條、第三十七條、第三十九條修正草案及英文摘要如附件。本案另載於本局全球資訊網站（網址：https://www.caa.gov.tw）

四、對於本公告內容有任何意見或修正建議者，請於本公告刊登公報次日起 60 日內陳述意見或洽詢：

（一）承辦單位：交通部民用航空局

（二）地址：105008 臺北市敦化北路 340 號

（三）聯絡人：林技正

（四）電話：（02）2349-6128

（五）傳真：（02）2349-6122

（六）電子郵件：lemon@mail.caa.gov.tw

飛航規則第二條、第三十七條、第三十九條修正草案總說明

飛航規則(以下簡稱本規則)係四十四年九月一日訂定發布，歷經二十次修正，最近一次係於一百十年三月二十五日修正發布。因國際民用航空組織規劃於西元二〇二八年全面實施協作環境下飛航資訊流通服務，故配合國際民用航空公約第二號附約第四十八次修訂版及相關用語，爰修正本規則，其要點如下：

一、參照國際民用航空公約第二號附約第四十八次修訂版，修正飛航計畫定義，並於填報之飛航計畫中，增訂有關電子式飛航計畫等相關定義(修正條文第二條)。

二、參照國際民用航空公約第二號附約用語，將「世界標準時間」修正為「世界協調時間」(修正條文第三十七條及第三十九條)。

飛航規則第二條、第三十七條、第三十九條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、特技飛航：指航空器特意所為之飛航操作，包括其姿態之突變、不正常姿態或速度之不正常變化。 二、廣播式自動回報監視：指航空器、機場車輛或其他物體，藉由資料鏈結以廣播模式自動發射／接收訊號以提供識別、位置及其他適當資料之一種方法。 三、約定式自動回報監視協議：為設定約定式自動回報監視資料報告條件所訂定之協議。意即飛航服務單位需要之資料及約定式自動回報監視頻率等，在提供約定式自動回報監視前即需事先協議之事項。 四、約定式自動回報監視：藉由資料鏈結在地面系統與航空器間交換約定式自動回報監視協議之	第二條 本規則用詞，定義如下： 一、特技飛航：指航空器特意所為之飛航操作，包括其姿態之突變、不正常姿態或速度之不正常變化。 二、廣播式自動回報監視：指航空器、機場車輛或其他物體，藉由資料鏈結以廣播模式自動發射／接收訊號以提供識別、位置及其他適當資料之一種方法。 三、約定式自動回報監視協議：為設定約定式自動回報監視資料報告條件所訂定之協議。意即飛航服務單位需要之資料及約定式自動回報監視頻率等，在提供約定式自動回報監視前即需事先協議之事項。 四、約定式自動回報監視：藉由資料鏈結在地面系統與航空器間交換約定式自動回報監視協議之	一、依國際民用航空公約第二號附約規定，航空器飛航前均應填報飛航計畫(Filed flight plan)，使飛航主管機關據以提供相關飛航管制、飛航情報、搜尋與救護等服務，而現行飛航計畫會隨著飛航狀況變化，不斷進行更新或修改，參照國際民用航空公約第二號附約(Annex 2)第四十八次修訂版，現行飛航計畫應強調係經航管許可或變更之飛航計畫，爰配合修正第三十六款現行飛航計畫(Current flight plan, CPL)定義。 二、參照國際民用航空公約第二號附約第四十八次修訂版，於第四十一款填報之飛航計畫(Filed flight plan,FPL)定義，增訂填報之飛航計畫除透過航空固定通信服務交換之飛航計畫外，亦包括透過協作環境下飛航與流量資訊(Flight and Flow Information for a Collaborative Environment, FF-ICE)服務交換之電

一種方法，用以指定約定式自動回報監視之啟動時機及所需包含之資料內容。	一種方法，用以指定約定式自動回報監視之啟動時機及所需包含之資料內容。	子式飛航計畫(Electronic Flight Plan (eFPL))，並酌作文字修正。
五、機場：指劃定之水陸區域，包括相關建築物、設施及裝備，該區域之全部或部分供航空器起飛、降落及地面活動。	五、機場：指劃定之水陸區域，包括相關建築物、設施及裝備，該區域之全部或部分供航空器起飛、降落及地面活動。	
六、機場管制服務：指對機場交通提供之飛航管制服務。	六、機場管制服務：指對機場交通提供之飛航管制服務。	
七、機場管制塔臺：簡稱塔臺，指為機場交通提供飛航管制服務而設置之單位。	七、機場管制塔臺：簡稱塔臺，指為機場交通提供飛航管制服務而設置之單位。	
八、機場交通：指機場操作區內之所有交通及所有在機場附近飛航之航空器。機場附近飛航之航空器係指正在、加入或脫離機場航線之航空器。	八、機場交通：指機場操作區內之所有交通及所有在機場附近飛航之航空器。機場附近飛航之航空器係指正在、加入或脫離機場航線之航空器。	
九、機場交通地帶：指為維護機場交通所劃定圍繞機場之空域。	九、機場交通地帶：指為維護機場交通所劃定圍繞機場之空域。	
十、飛航指南：指由政府發行之出版物，其內容包括空中航行所必需之持續性資料。	十、飛航指南：指由政府發行之出版物，其內容包括空中航行所必需之持續性資料。	
十一、航空電臺：指航	十一、航空電臺：指航	

空行動服務中之陸上電臺，必要時得設置於船艦或海面平台上。	空行動服務中之陸上電臺，必要時得設置於船艦或海面平台上。	
十二、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。	十二、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。	
十三、空中防撞系統：指以次級搜索雷達迴波器訊號為基礎之空用系統。該系統不倚賴陸基裝備而運作，提供其與具有次級搜索雷達迴波器配備航空器間之潛在衝突報告予駕駛員。	十三、空中防撞系統：指以次級搜索雷達迴波器訊號為基礎之空用系統。該系統不倚賴陸基裝備而運作，提供其與具有次級搜索雷達迴波器配備航空器間之潛在衝突報告予駕駛員。	
十四、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。	十四、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。	
十五、飛航管制許可：簡稱航管許可，指飛航管制單位對航空器，在其指定條件下所為飛航之授權。	十五、飛航管制許可：簡稱航管許可，指飛航管制單位對航空器，在其指定條件下所為飛航之授權。	
十六、飛航管制服務：簡稱航管服務，指為防止航空器	十六、飛航管制服務：簡稱航管服務，指為防止航空器	

間、航空器與障礙物間於航空站跑、滑道滑行時之碰撞及加速飛航流量並保持有序飛航所提供之服務。	間、航空器與障礙物間於航空站跑、滑道滑行時之碰撞及加速飛航流量並保持有序飛航所提供之服務。	
十七、飛航管制單位：簡稱航管單位，指區域管制、近場管制或機場管制單位之通稱。	十七、飛航管制單位：簡稱航管單位，指區域管制、近場管制或機場管制單位之通稱。	
十八、飛航服務：指飛航情報服務、守助服務、飛航管制服務。飛航管制服務包含區域管制服務、近場管制服務及機場管制服務。	十八、飛航服務：指飛航情報服務、守助服務、飛航管制服務。飛航管制服務包含區域管制服務、近場管制服務及機場管制服務。	
十九、飛航服務單位：指飛航情報中心或飛航管制單位之通稱。	十九、飛航服務單位：指飛航情報中心或飛航管制單位之通稱。	
二十、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。	二十、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。	
二十一、守助服務：指將需要搜救之航空器資料通知適當單位，並應該單位之需求予以協助之服務。	二十一、守助服務：指將需要搜救之航空器資料通知適當單位，並應該單位之需求予以協助之服務。	
二十二、備用機場：指列於飛航計畫中以備擬降落	二十二、備用機場：指列於飛航計畫中以備擬降落	

機場不能降落而改降之機場。	機場不能降落而改降之機場。	
二十三、高度：指自平均海平面至空中某平面或某點或某目標物間之垂直距離。	二十三、高度：指自平均海平面至空中某平面或某點或某目標物間之垂直距離。	
二十四、近場管制服務：指對離場或到場之管制飛航提供之飛航管制服務。	二十四、近場管制服務：指對離場或到場之管制飛航提供之飛航管制服務。	
二十五、適當飛航服務主管機關：指經政府指定負責在有關空域內提供飛航服務之機關。	二十五、適當飛航服務主管機關：指經政府指定負責在有關空域內提供飛航服務之機關。	
二十六、區域管制服務：指對管制區域內之管制飛航提供之飛航管制服務。	二十六、區域管制服務：指對管制區域內之管制飛航提供之飛航管制服務。	
二十七、飛航服務航線：指為飛航服務需要所規定之航線，用以安排交通流量。	二十七、飛航服務航線：指為飛航服務需要所規定之航線，用以安排交通流量。	
二十八、雲幕高：指低於二萬呎，涵蓋天空超過一半之最低雲層，其底部至地面或水面之實際高度。	二十八、雲幕高：指低於二萬呎，涵蓋天空超過一半之最低雲層，其底部至地面或水面之實際高度。	

二十九、變換點：指以特高頻多向導航臺設定之飛航服務航線上之一點。航空器通過該點將使其主要導航參考由已通過之設施轉換至前方將到達之設施。	二十九、變換點：指以特高頻多向導航臺設定之飛航服務航線上之一點。航空器通過該點將使其主要導航參考由已通過之設施轉換至前方將到達之設施。	
三十、管制區域：指自地球表面上某指定高度為基準往上延伸所劃定之管制空域。	三十、管制區域：指自地球表面上某指定高度為基準往上延伸所劃定之管制空域。	
三十一、管制機場；指對機場交通提供飛航管制服務之機場。	三十一、管制機場；指對機場交通提供飛航管制服務之機場。	
三十二、管制空域：指依空域分類提供飛航管制服務所劃定之空域，包括：A類、B類、C類、D類、E類空域及E類地表空域。	三十二、管制空域：指依空域分類提供飛航管制服務所劃定之空域，包括：A類、B類、C類、D類、E類空域及E類地表空域。	
三十三、管制飛航：指遵循飛航管制許可之任何飛航。	三十三、管制飛航：指遵循飛航管制許可之任何飛航。	
三十四、管制地帶：指自地球表面往上延伸至某指定上限高度所	三十四、管制地帶：指自地球表面往上延伸至某指定上限高度所	

劃定之管制空域。	劃定之管制空域。	
三十五、巡航空層：指航空器巡航中所保持之空層。	三十五、巡航空層：指航空器巡航中所保持之空層。	
三十六、現行飛航計畫：指經航管許可之飛航計畫及其後續之任何變更。	三十六、現行飛航計畫：指經許可之飛航計畫及其後續之任何變更。	
三十七、危險區：指劃定之空域，於特定時間內，該空域內之活動將危及航空器之飛航。	三十七、危險區：指劃定之空域，於特定時間內，該空域內之活動將危及航空器之飛航。	
三十八、資料鏈結通信：指經由資料鏈結交換訊息之通信方式。	三十八、資料鏈結通信：指經由資料鏈結交換訊息之通信方式。	
三十九、預計取開輪檔時間：指航空器開始進行與離場有關移動之預計時間。	三十九、預計取開輪檔時間：指航空器開始進行與離場有關移動之預計時間。	
四十、預計進場時間：指航管單位預計到場航空器在延誤之後，可以飛離等待點開始作儀器進場之時間。	四十、預計進場時間：指航管單位預計到場航空器在延誤之後，可以飛離等待點開始作儀器進場之時間。	
四十一、填報之飛航計畫：由航空器使用人或指定	四十一、填報之飛航計畫：由駕駛員或指定代理人	

代理人向飛航服務單位所提交，供飛航服務單位使用之最新飛航計畫，包括透過航空固定通信服務交換之飛航計畫及透過協作環境下飛航與流量資訊服務交換之電子式飛航計畫；電子式飛航計畫，得允許交換飛航計畫中未包含之額外資訊。	向飛航服務單位所填報不含後續修改之飛航計畫。	
四十二、飛航組員：指於飛航期間在航空器內負責航空器相關作業且具有證照之工作人員。	四十二、飛航組員：指於飛航期間在航空器內負責航空器相關作業且具有證照之工作人員。	
四十三、飛航情報中心：指負責提供飛航情報服務之單位。	四十三、飛航情報中心：指負責提供飛航情報服務之單位。	
四十四、飛航情報區：指提供飛航情報及守助服務所劃定之空域。	四十四、飛航情報區：指提供飛航情報及守助服務所劃定之空域。	
四十五、飛航情報服務：指提供建議與情報，以利飛航安全與效率之服務。	四十五、飛航情報服務：指提供建議與情報，以利飛航安全與效率之服務。	
	四十六、飛航空層：指相對於特定氣壓一、〇一三·二百帕（二九·九二吋汞柱）之固定氣壓值所形成之空層，並以指定氣壓間隔作為與其他空層之隔離。	
	四十七、飛航計畫：指向飛航服務單位提供有關航	

四十六、飛航空層：指相對於特定氣壓一、〇一三·二百帕（二九·九二吋汞柱）之固定氣壓值所形成之空層，並以指定氣壓間隔作為與其他空層之隔離。 四十七、飛航計畫：指向飛航服務單位提供有關航空器意欲飛航或部分飛航之特定資料。 四十八、飛航能見度：指飛航中自駕駛艙內向前目視之能見度。 四十九、地面能見度：指由合格之觀測人員或自動系統所測報之機場能見度。 五十、　航向：指航空器縱軸所指之方向，以真北、磁北、羅北或方格北之度數表示之。 五十一、實際高度：指自特定基準至某平面、某點或某目標物間之垂直距離。 五十二、儀器飛航：指	空器意欲飛航或部分飛航之特定資料。 四十八、飛航能見度：指飛航中自駕駛艙內向前目視之能見度。 四十九、地面能見度：指由合格之觀測人員或自動系統所測報之機場能見度。 五十、　航向：指航空器縱軸所指之方向，以真北、磁北、羅北或方格北之度數表示之。 五十一、實際高度：指自特定基準至某平面、某點或某目標物間之垂直距離。 五十二、儀器飛航：指遵循儀器飛航規則之飛航。 五十三、儀器進場程序：指根據飛航儀表並保持規定之障礙物間隔所進行之一系列預定飛航操作。該飛航操作自最初進場定位點或指定之到場航線起始點起至能夠完成降落	

遵循儀器飛航規則之飛航。 五十三、儀器進場程序：指根據飛航儀表並保持規定之障礙物間隔所進行之一系列預定飛航操作。該飛航操作自最初進場定位點或指定之到場航線起始點起至能夠完成降落之一點止，此後，如不能完成降落，則飛至等待航線或符合航路障礙物間隔之某點位置。其分類如下： (一)非精確進場程序：使用左右導引但不使用垂直導引之儀器進場程序。 (二)具垂直導引之進場程序：使用左右與垂直導引之儀器進場程序，但不符合	之一點止，此後，如不能完成降落，則飛至等待航線或符合航路障礙物間隔之某點位置。其分類如下： (一)非精確進場程序：使用左右導引但不使用垂直導引之儀器進場程序。 (二)具垂直導引之進場程序：使用左右與垂直導引之儀器進場程序，但不符合精確進場作業之需求。 (三)精確進場程序：使用精確左右與垂直導引且依作業類別所定之最低標準之儀器進場程序。 五十四、儀器天氣情	

精確進場作業之需求。 (三)精確進場程序：使用精確左右與垂直導引且依作業類別所定之最低標準之儀器進場程序。	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。 五十五、空層：指航空器飛航時垂直位置之通稱，含高度、實際高度或飛航空層。	
五十四、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。 五十五、空層：指航空器飛航時垂直位置之通稱，含高度、實際高度或飛航空層。 五十六、操作區：指機場內供航空器起飛、降落及滑行之區域，但不包括停機坪。 五十七、活動區：指機場內供航空器起飛、降落及滑行之區域，包括操作區及	五十六、操作區：指機場內供航空器起飛、降落及滑行之區域，但不包括停機坪。 五十七、活動區：指機場內供航空器起飛、降落及滑行之區域，包括操作區及停機坪。 五十八、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。 五十九、不當使用精神作用物質：指航空人員使用一種以上精神作用物質致有下列情形之一	

停機坪。 五十八、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。 五十九、不當使用精神作用物質：指航空人員使用一種以上精神作用物質致有下列情形之一者： (一)對使用人造成直接危害或危及他人生命、健康或權益。 (二)造成或惡化工作上、生活上、精神上或生理之問題。 六十、精神作用物質：指酒類、鴉片類、大麻、鎮靜劑及安眠藥、古柯鹼、其他精神刺激藥物、迷幻藥及興奮劑，但咖啡及菸草除外。 六十一、長期飛航計	者： (一)對使用人造成直接危害或危及他人生命、健康或權益。 (二)造成或惡化工作上、生活上、精神上或生理之問題。 六十、精神作用物質：指酒類、鴉片類、大麻、鎮靜劑及安眠藥、古柯鹼、其他精神刺激藥物、迷幻藥及興奮劑，但咖啡及菸草除外。 六十一、長期飛航計畫：指由航空器使用人送交飛航服務單位保存及重複使用之一系列經常、規律作業且基本特徵相同之個別飛航計畫。 六十二、位置報告點：指航空器能據以作位置報告之特定地理位置。	

畫：指由航空器使用人送交飛航服務單位保存及重複使用之一系列經常、規律作業且基本特徵相同之個別飛航計畫。 六十二、位置報告點：指航空器能據以作位置報告之特定地理位置。 六十三、限航區：指在領土及領海上空限制航空器應依特定條件飛航之特定空域。 六十四、跑道：指於陸上機場內所劃定之長方形區域，供航空器起飛與降落之用。 六十五、跑道等待位置：指除非塔台許可外，滑行之航空器或車輛應停止並等待之指定位置，用以維護跑道運作、障礙物限制面、儀器降落系統或微波降落系統之臨界區域	六十三、限航區：指在領土及領海上空限制航空器應依特定條件飛航之特定空域。 六十四、跑道：指於陸上機場內所劃定之長方形區域，供航空器起飛與降落之用。 六十五、跑道等待位置：指除非塔台許可外，滑行之航空器或車輛應停止並等待之指定位置，用以維護跑道運作、障礙物限制面、儀器降落系統或微波降落系統之臨界區域或敏感區域。 六十六、安全相關人員：指飛航組員、航空器維護人員、飛航管制員及其他執行職務或處置不當，可能會危及航空安全之人員。 六十七、特種目視飛航：指在管制地帶內低於目視天氣情況	

或敏感區域。 六十六、安全相關人員：指飛航組員、航空器維護人員、飛航管制員及其他執行職務或處置不當，可能會危及航空安全之人員。 六十七、特種目視飛航：指在管制地帶內低於目視天氣情況下，由駕駛員提出並獲航管單位同意後實施之目視飛航。 六十八、滑行：指航空器依其自身動力於機場場面之活動，不包括起飛及落地。 六十九、預計全部經過時間：於儀器飛航，係指從起飛至到達某一指定點上空所需之預計時間，該點係參考助航設施所訂定，並可由該點開始實施儀器進場程序；如目的地機場無助航設	下，由駕駛員提出並獲航管單位同意後實施之目視飛航。 六十八、滑行：指航空器依其自身動力於機場場面之活動，不包括起飛及落地。 六十九、預計全部經過時間：於儀器飛航，係指從起飛至到達某一指定點上空所需之預計時間，該點係參考助航設施所訂定，並可由該點開始實施儀器進場程序；如目的地機場無助航設施，則計算至到達目的地機場上空。於目視飛航，係指從起飛至到達目的地機場上空所需之預計時間。 七十、航跡：指航空器飛航途徑在地面上之投影，其任何一點之方向以真北、磁北或方	

施，則計算至到達目的地機場上空。於目視飛航，係指從起飛至到達目的地機場上空所需之預計時間。 七十、航跡：指航空器飛航途徑在地面上之投影，其任何一點之方向以真北、磁北或方格北之度數表示之。 七十一、相關航情：指由飛航服務單位頒發之資訊，提醒駕駛員可能在其飛航位置或預定航線附近其他已知或觀察到之航情，以協助駕駛員避免碰撞。 七十二、轉換高度：指某指定高度，在該高度以下，航空器之垂直位置係以高度為準。 七十三、無人氣球：指無動力驅動、無人操縱、輕於空氣、自由飛行之航空	格北之度數表示之。 七十一、相關航情：指由飛航服務單位頒發之資訊，提醒駕駛員可能在其飛航位置或預定航線附近其他已知或觀察到之航情，以協助駕駛員避免碰撞。 七十二、轉換高度：指某指定高度，在該高度以下，航空器之垂直位置係以高度為準。 七十三、無人氣球：指無動力驅動、無人操縱、輕於空氣、自由飛行之航空器。 七十四、目視飛航：指遵循目視飛航規則之飛航。 七十五、能見度：指下列較大者： (一)當以明亮背景做觀測時，對靠近地面且大小適當之黑色目標物，能夠看到及辨	

器。 七十四、目視飛航：指遵循目視飛航規則之飛航。 七十五、能見度：指下列較大者： (一)當以明亮背景做觀測時，對靠近地面且大小適當之黑色目標物，能夠看到及辨識之最大距離。 (二)當以無亮度之背景做觀測時，能夠看到及辨識一千燭光之最大距離。 七十六、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。 七十七、巡航空層表：指依磁航跡〇〇〇度至一七九度及一八〇度至三五九度，並分別指	識之最大距離。 (二)當以無亮度之背景做觀測時，能夠看到及辨識一千燭光之最大距離。 七十六、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。 七十七、巡航空層表：指依磁航跡〇〇〇度至一七九度及一八〇度至三五九度，並分別指定巡航空層所訂定之表。 七十八、轉換空層：指轉換高度以上可用之最低飛航空層。 七十九、防空識別區：指經特別指定範圍之空域，於該空域內之航空器除應遵循飛航服務相關規定外，並應符合特殊識別及(或)報告程序。	

定巡航空層所訂定之表。 七十八、轉換空層：指轉換高度以上可用之最低飛航空層。 七十九、防空識別區：指經特別指定範圍之空域，於該空域內之航空器除應遵循飛航服務相關規定外，並應符合特殊識別及(或)報告程序。 八十、　夜間：指自終昏至始曉之時間。 八十一、小型航空器：指最大起飛重量小於或等於五千七百公斤之航空器，不含超輕型載具。 八十二、目視飛航通訊追蹤：簡稱通訊追蹤，指飛航服務單位對目視飛航之小型航空器保持陸空通訊連絡，以利提供守助服務。 八十三、區域航行：指容許航空器在參考電台之助	八十、　夜間：指自終昏至始曉之時間。 八十一、小型航空器：指最大起飛重量小於或等於五千七百公斤之航空器，不含超輕型載具。 八十二、目視飛航通訊追蹤：簡稱通訊追蹤，指飛航服務單位對目視飛航之小型航空器保持陸空通訊連絡，以利提供守助服務。 八十三、區域航行：指容許航空器在參考電台之助導航涵蓋範圍內，或在其機載裝備之能力限度內，或兩者合用情形下，飛航於任何所欲飛行路徑之航行方法。 八十四、區域性航行協議：指一般由區域性空中航行會議建議並由國際民航組織理事會核准之協議。	

導航涵蓋範圍內，或在其機載裝備之能力限度內，或兩者合用情形下，飛航於任何所欲飛行路徑之航行方法。 八十四、區域性航行協議：指一般由區域性空中航行會議建議並由國際民航組織理事會核准之協議。 八十五、自由氣球：指非藉由機械推動輕於空氣之載人航空器。（包含充氣自由氣球及熱氣球）	八十五、自由氣球：指非藉由機械推動輕於空氣之載人航空器。（包含充氣自由氣球及熱氣球）	
第三十七條　飛航作業應使用世界協調時間，自午夜起算一日二十四小時，以時及分表示之，必要時可使用秒。	第三十七條　飛航作業應使用世界標準時間，自午夜起算一日二十四小時，以時及分表示之，必要時可使用秒。	參考國際民用航空公約第二號附約用語，將「世界標準時間」修正為「世界協調時間」(Coordinated Universal Time, UTC)。
第三十九條　於資料鏈結通信中應用時間時，應準確至世界協調時間一秒鐘內。	第三十九條　於資料鏈結通信中應用時間時，應準確至世界標準時間一秒鐘內。	修正理由同修正條文第三十七條說明。

Title	Summary
CIVIL AVIATION ADMINISTRATION, MOTC Notice is hereby given, to commence a period of public comments for the draft amendment on Article 2, 37 and 39 of "Rules of the Air."	In response to the Flight and Flow—Information for a Collaborative Environment Services, which the International Civil Aviation Organization (ICAO) plans to implement in 2028, the proposed amendment refers to the 48th edition of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation. The revision updates the definitions of "current flight plan" and "filed flight plan" in the draft amendment. This amendment also includes textual adjustments to Article 37 and 39 of the Rules of the Air, which have been revised to use "Coordinated Universal Time" in alignment with the terminology used in Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation.