

航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則 部分條文及第三條附件一修正總說明

航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則係於六十一年四月三日訂定發布，並歷經十二次修正迄今。本次修正係參酌國際民用航空公約第八號附約有關執行簽證恢復可用之紀錄規定及維修實務需求，修正本規則部分條文，以期與國際作法接軌及符合實務作業需求，其修正要點如下：

- 一、修正預防性維修之定義，以符相關作業實際執行需求。(修正條文第二條)
- 二、修正第三條附件一有關航空器所有人或使用人委託國外維修機構從事停機線維修作業之申請規定。(修正第三條附件一)
- 三、增訂簽證恢復可用時，應於紀錄內載明維修機構名稱，以明確其責任。(修正條文第八條)
- 四、刪除航空器不合於適航安全條件相關敘述之重複文字。(修正條文第十九條)
- 五、修正航空器稱重相關用詞及作業規定。(修正條文第二十條)
- 六、配合航空器飛航作業管理規則新增第八條之二規定，刪除現行條文第二十六條，以避免重複規範。

航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則

部分條文修正條文對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<p>第二條 本規則用詞，定義如下：</p> <p>一、維修：指為維持航空器之適航性所從事之翻修、檢查、修理、改裝及更換零件，不包括預防性維修。</p> <p>二、預防性維修：指簡單之<u>檢查</u>、組裝作業、更換小標準零件及從事封存作業。</p> <p>三、修理：指將航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件依適用之適航標準及要求，回復至適航狀況。包括下列兩種：</p> <p>(一)大修理：指修理後可能影響航空器之重量、平衡、結構強度、性能、發動機操作、飛行特性、適航品質或修理時不能以一般工作方法施工之航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之修理。</p> <p>(二)小修理：指大修理以外之修理。</p> <p>四、改裝：指增減航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備或改變其既有之性能、功用所從事之技術修改工作。包括下列兩種：</p>	<p>第二條 本規則用詞，定義如下：</p> <p>一、維修：指為維持航空器之適航性所從事之翻修、檢查、修理、改裝及更換零件，不包括預防性維修。</p> <p>二、預防性維修：指簡單之組裝作業、更換小標準零件及從事封存作業。</p> <p>三、修理：指將航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件依適用之適航標準及要求，回復至適航狀況。包括下列兩種：</p> <p>(一)大修理：指修理後可能影響航空器之重量、平衡、結構強度、性能、發動機操作、飛行特性、適航品質或修理時不能以一般工作方法施工之航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之修理。</p> <p>(二)小修理：指大修理以外之修理。</p> <p>四、改裝：指增減航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備或改變其既有之性能、功用所從事之技術修改工作。包括下列兩種：</p> <p>(一)大改裝：指改裝後</p>	<p>鑒於檢查作業亦屬預防性維修之一環，爰於第二款增列「檢查」文字，以符實務作業需求。</p>

<p>(一)大改裝：指改裝後明顯影響航空器之重量、平衡、結構強度、性能、發動機操作、飛行特性、適航品質或改裝時不能以一般工作方法施工，且未明列於現行航空產品與其各項裝備規格之改裝。</p> <p>(二)小改裝：指大改裝以外之改裝。</p> <p>五、重造：依民航局同意之方法、技術或實作，及合格之零件，從事拆解、清潔、檢查、修理及組裝，並以等同於新產品之容差及限制進行測試，使航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件回復至適用之適航標準。</p> <p>六、操作限制：指航空器操作時為符合適航標準及持續適航所需之重量、平衡、性能、飛行特性、操控品質及裝備操作等限制。</p> <p>七、航空器發動機(以下簡稱發動機)：指航空器引擎與其附屬裝置及所屬附件。航空器引擎係用於達成推進航空器之增壓機及渦輪機。</p> <p>八、持續適航文件：指為維持適航所需之必要資訊，用以說明航空器與其發動</p>	<p>明顯影響航空器之重量、平衡、結構強度、性能、發動機操作、飛行特性、適航品質或改裝時不能以一般工作方法施工，且未明列於現行航空產品與其各項裝備規格之改裝。</p> <p>(二)小改裝：指大改裝以外之改裝。</p> <p>五、重造：依民航局同意之方法、技術或實作，及合格之零件，從事拆解、清潔、檢查、修理及組裝，並以等同於新產品之容差及限制進行測試，使航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件回復至適用之適航標準。</p> <p>六、操作限制：指航空器操作時為符合適航標準及持續適航所需之重量、平衡、性能、飛行特性、操控品質及裝備操作等限制。</p> <p>七、航空器發動機(以下簡稱發動機)：指航空器引擎與其附屬裝置及所屬附件。航空器引擎係用於達成推進航空器之增壓機及渦輪機。</p> <p>八、持續適航文件：指為維持適航所需之必要資訊，用以說明航空器與其發動</p>	
--	---	--

<p>機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修或重造之方法、技術及實作。</p> <p>九、年限管制件：指於型別設計、持續適航文件或維護手冊中規範依年限狀態強制更換之零件。</p> <p>十、年限狀態：指年限管制件之累計起降次數、使用時間或強制更換期限。</p> <p>十一、機體：指機身外殼、尾桁、短艙、整流外罩、機體整流罩、機翼表面、起落架與所屬附件及操控裝置，不包括發動機及螺旋槳。</p>	<p>裝備及零組件之維修、預防性維修或重造之方法、技術及實作。</p> <p>九、年限管制件：指於型別設計、持續適航文件或維護手冊中規範依年限狀態強制更換之零件。</p> <p>十、年限狀態：指年限管制件之累計起降次數、使用時間或強制更換期限。</p> <p>十一、機體：指機身外殼、尾桁、短艙、整流外罩、機體整流罩、機翼表面、起落架與所屬附件及操控裝置，不包括發動機及螺旋槳。</p>	
<p>第八條 航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修、重造或改裝完成後，應依下列規定辦理，始得簽證為恢復可用：</p> <p>一、依第六條或第七條之規定，完成相關維護紀錄之記載。<u>其由維修機構為之者，應於恢復可用紀錄載明維修機構名稱。</u></p> <p>二、從事航空器大修理、大改裝者，應依第六條規定填報航空器大修理、大改裝妥適報告表。</p> <p>三、對航空器從事修理或改裝，致改變飛</p>	<p>第八條 航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修、重造或改裝完成後，應依下列規定辦理，始得簽證為恢復可用：</p> <p>一、依第六條或第七條之規定，完成相關維護紀錄之記載。</p> <p>二、從事航空器大修理、大改裝者，應依第六條規定填報航空器大修理、大改裝妥適報告表。</p> <p>三、對航空器從事修理或改裝，致改變飛</p>	<p>一、參酌國際民用航空公約第八號附約第六章第6.8.2節之規定，爰修正第一項第一款，增訂簽證恢復可用時，如由維修機構所為者，應於紀錄內載明其名稱，以明確責任。</p> <p>二、前揭所稱「維修機構」，係指航空公司與以航空器訓練飛航駕駛員之訓練機構所屬維修部門及維修廠等。</p>

<p>航手冊之操作限制或飛航資料時，相關手冊之操作限制或飛航資料應配合修正並報請民航局核准或備查。</p> <p>發動機、螺旋槳、裝備或零組件之維修、預防性維修、重造或改裝完成後，應由授權簽證人員簽署適航掛籤或經民航局備查之表單，以證明其適航且恢復可用。</p>	<p>修正並報請民航局核准或備查。</p> <p>發動機、螺旋槳、裝備或零組件之維修、預防性維修、重造或改裝完成後，應由授權簽證人員簽署適航掛籤或經民航局備查之表單，以證明其適航且恢復可用。</p>	
<p>第十九條 領有適航證書之航空器，其所有人或使用人應對航空器為妥善之維修，並應於飛航前確遵規定施行檢查，保持其適航安全條件。</p> <p>航空器有下列情事之一者，為不合於適航安全條件：</p> <p>一、經民航局或委託之機關、團體檢查認定不符合原檢定時之適航標準。</p> <p>二、不依規定妥善維修，致航空器不能安全飛航。</p> <p>三、逾期執行或未執行民航局或原設計國民航主管機關通告之適航指令。</p> <p>四、未經民航局核准，自行改變航空器用途、性能、特性。</p> <p>五、連續停用逾九十日。但因維修者，不在此限。</p> <p>航空器之維護狀況不合於適航安全條件者，航空器所有人或使用人應停止該航空器之</p>	<p>第十九條 領有適航證書之航空器，其所有人或使用人應對航空器為妥善之維修，並應於飛航前確遵規定施行檢查，保持其適航安全條件。</p> <p>航空器有下列情事之一者，為不合於適航安全條件：</p> <p>一、經民航局或委託之機關、團體檢查認定不符合原檢定時之適航標準者。</p> <p>二、<u>其所有人或使用人不依規定妥善維修，致航空器不能安全飛航者。</u></p> <p>三、<u>其所有人或使用人逾期執行或未執行民航局或原設計國民航主管機關通告之適航指令。</u></p> <p>四、<u>其所有人或使用人未經民航局核准，自行改變航空器用途、性能、特性者。</u></p> <p>五、<u>航空器連續停用逾九十日者。</u>但因維修者，不在此限。</p>	<p>第一項已針對「航空器所有人或使用人」與「航空器」明定為適用主體，爰刪除第二項第一款至第五款中相關重複文字。</p>

<p>飛航。</p> <p>違反前項規定者，由民航局依民用航空法廢止其適航證書。</p>	<p>航空器之維護狀況不合於適航安全條件者，航空器所有人或使用人應停止該航空器之飛航。</p> <p>違反前項規定者，由民航局依民用航空法廢止其適航證書。</p>	
<p>第二十條 <u>除自由氣球外</u>，航空器應每三年接受<u>基本空重</u>之稱重一次。但因特殊情形報經民航局核准者，得酌予<u>延展稱重期間</u>，其<u>延展期間</u>最長不逾一年。</p> <p>飛機<u>基本空重</u>改變累積增減達其最大落地重量千分之五，或使其重心位移達平均氣動力弦千分之五者，應重新稱重；直昇機<u>基本空重</u>改變達其最大落地重量千分之五者，應重新稱重。</p> <p><u>依前二項規定</u>完成稱重之航空器，其重心或重量產生變化者，航空器所有人或使用人應依<u>航空器飛航作業管理規則修正載重平衡作業</u>相關手冊。</p>	<p>第二十條 航空器應每三年接受<u>基本作業重量平衡</u>之稱重一次。但因特殊情形報經民航局核准者，得酌予<u>延展稱重期間</u>，最長不超過四年。</p> <p>飛機<u>基本作業重量</u>改變累積增減達其最大落地重量千分之五，或使其重心位移達平均氣動力弦千分之五者，應重新稱重；直昇機<u>基本作業重量</u>改變達其最大落地重量千分之五者，應重新稱重。</p> <p>完成稱重之航空器，如其重心或重量有變化者，應重訂<u>重量平衡表及手冊</u>，<u>報經民航局核准後實施</u>。</p>	<p>一、飛機稱重之目的，係為計算其重量及重心位置，以符合裝載限制，並能確保飛機俯仰姿態之操控性及飛航操作安全。至自由氣球部分，因其負載均懸掛於球體機構下方，重心位置變異不大，亦無俯仰姿態操控需求，爰無需進行重心位置計算；另有關自由氣球之重量部分，由於其活動主要係以控制球體之升力以達垂直方向之飛航操作目的，故於氣球製造出廠時即由製造廠標定基本空重於其飛航手冊中，使用人操作時須依製造廠所訂規範進行載重作業。另查製造廠所發布之技術手冊中，亦無稱重要求及程序。爰參酌歐盟航空安全局所發布之氣球規則書 (Balloon Rule Book)及美國聯邦航空總署之氣球飛航手冊 (Balloon flying Handbook)規範，修正第一項增列自由氣球稱重之除外規定。</p> <p>二、為符實際作業情形，修正第一項及第二項之「基本作業重量」用詞為「基本空重」。所稱基本空重，包含航空器於出廠時所秤得之製造空</p>

		<p>重，加上航空器使用人依據法規及飛航需求安裝於航空器上之必要或緊急裝備(包含：醫藥箱、氧氣瓶、滅火瓶、救生衣、手電筒、緊急定位發報機等)，廚房餐飲設備(包含：餐車、烤箱、咖啡機等)。</p> <p><u>三、為明確航空器因特殊情形未能於限期內完成稱重作業者，得申請延展之規定，將有關稱重期限之文字酌予修正，規定延展期間最長不逾一年，以為明確。</u></p> <p><u>四、為明確稱重作業執行內容，修正第三項有關航空器於稱重完成後，其重心或重量產生變化者，航空器所有人或使用人應依航空器飛航作業管理規則有關航務手冊或其他相關之手冊規範(如第二十條、第二百零四條)修正載重平衡作業相關手冊；另查載重平衡作業相關手冊係屬航空器飛航作業範疇，其訂定及修正之報核程序已於前揭條文中明定，爰刪除第三項有關「報經民航局核准後實施」文字，以資明確。</u></p>
<p>第二十六條 (刪除)</p>	<p>第二十六條 航空器應依下列規定記載飛航及維修紀錄：</p> <p>一、飛航部分：應於每次飛航時記載每次飛航日期、飛航時間、飛航班次，組員姓名及任務、飛</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、本條規定之內容，係屬航空器飛航作業範疇，業已明定於航空器飛航作業管理規則第八條之二，爰予刪除。</p>

	<p>航起訖機場或地點及其他事項，並由機長簽證。</p> <p>二、維修部分：應於每次飛航前記載各項維修檢查情形、缺點及故障改正措施、缺點延遲改正紀錄、各種維修勤務及其他維修事項，並由領有合格證書之負責航空器維修工程師簽證，機長接受並簽署後始得飛航。</p> <p>前項不同日期之飛航及維護紀錄，不得共同記載於同一表內，並自記載之日起，至少應保存一年。</p>	
--	--	--

第三條附件一修正對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
<p>附件一</p> <p>從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件維修、預防性維修、重造或改裝之工作者及簽證恢復可用者之資格規定</p> <p>一、從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件維修、預防性維修、重造及改裝之工作者，應符合下列規定：</p> <p>(一)持有航空器維修工程師檢定證者，應依其檢定類別，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修及改裝工作。</p> <p>(二)持有維修員檢定證者，應依其檢定類別，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修及改裝工作。</p> <p>(三)未持有檢定證者，於持有航空器維修工程師或維修員檢定證者之監督下，且由督導者親自督導及注意工作從事範圍，確認工作適切之完成，並能迅速提供維修諮詢下，得從事其督導者被航空器所有人、使用人或維修廠書面授權項目之維修、預防性維修及改裝工作。但大修理、大改裝後之檢查工作，或非民用航空運輸業者及非普通航空業者依其維護計畫所從事之檢查工作不適用之。</p> <p>(四)持有維修廠檢定證書者，應依民航局核准之營運規範維護能量，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修及改裝工作。</p> <p>(五)持有民用航空運輸業或普通航空業許可證者，應依民航局核准之營運規範維護能量，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修及改裝工作。</p> <p>(六)持有航空器駕駛員檢定證者，駕駛非屬民用航空運輸業、普通航空業之航空器，得從事預防性維修工作。</p> <p>(七)航空器所有人或使用人操作航空器飛航離島偏遠地區，經民航局核准並符合下列規定者，得授權飛航組員從事特定之預防性維修項目之維修工作：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 該預防性維修項目係發生於飛航中或離島偏遠地區。 2. 飛航組員應完成經民航局核准之訓練計畫，並經航空器所有人或使用人以書面授權，明列可從事之預防性維修項目。 3. 該地區無檢定合格之航空器維修工程師可從事預防性維修工作。 4. 航空器所有人或使用人已建立書面程序，用以評估預防性維修項目之從事結果，可以確保其適航性。 <p>(八)普通航空業使用載客座位數九人座以下之航空器進行飛航時，經民航局核准並符合下列規定者，航空器所有人或使用人得授權飛航組員，從事拆裝經檢定或認可之客艙座椅、擔架，或在無須工具輔助下從事拆裝氧氣瓶之工作：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 飛航組員應完成經民航局核准之訓練計畫，並經航空器所有人或使用人以書面授權，明列可從事之工作項目。 2. 航空器所有人或使用人已建立書面程序，供飛航組員評估該工作已完成。 <p>(九)持有維修廠檢定證之製造廠得依下列規定辦理：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 持有民航局發給之型別檢定證或製造許可證之製造廠，得對其所生產之航空器 	<p>附件一</p> <p>從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件維修、預防性維修、重造或改裝之工作者及簽證恢復可用者之資格規定</p> <p>一、從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件維修、預防性維修、重造及改裝之工作者，應符合下列規定：</p> <p>(一)持有航空器維修工程師檢定證者，應依其檢定類別，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修及改裝工作。</p> <p>(二)持有維修員檢定證者，應依其檢定類別，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修及改裝工作。</p> <p>(三)未持有檢定證者，於持有航空器維修工程師或維修員檢定證者之監督下，且由督導者親自督導及注意工作從事範圍，確認工作適切之完成，並能迅速提供維修諮詢下，得從事其督導者被航空器所有人、使用人或維修廠書面授權項目之維修、預防性維修及改裝工作。但大修理、大改裝後之檢查工作，或非民用航空運輸業者及非普通航空業者依其維護計畫所從事之檢查工作不適用之。</p> <p>(四)持有維修廠檢定證書者，應依民航局核准之營運規範維護能量，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修及改裝工作。</p> <p>(五)持有民用航空運輸業或普通航空業許可證者，應依民航局核准之營運規範維護能量，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修及改裝工作。</p> <p>(六)持有航空器駕駛員檢定證者，駕駛非屬民用航空運輸業、普通航空業之航空器，得從事預防性維修工作。</p> <p>(七)航空器所有人或使用人操作航空器飛航離島偏遠地區，經民航局核准並符合下列規定者，得授權飛航組員從事特定之預防性維修項目之維修工作：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 該預防性維修項目係發生於飛航中或離島偏遠地區。 2. 飛航組員應完成經民航局核准之訓練計畫，並經航空器所有人或使用人以書面授權，明列可從事之預防性維修項目。 3. 該地區無檢定合格之航空器維修工程師可從事預防性維修工作。 4. 航空器所有人或使用人已建立書面程序，用以評估預防性維修項目之從事結果，可以確保其適航性。 <p>(八)普通航空業使用載客座位數九人座以下之航空器進行飛航時，經民航局核准並符合下列規定者，航空器所有人或使用人得授權飛航組員，從事拆裝經檢定或認可之客艙座椅、擔架，或在無須工具輔助下從事拆裝氧氣瓶之工作：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 飛航組員應完成經民航局核准之訓練計畫，並經航空器所有人或使用人以書面授權，明列可從事之工作項目。 2. 航空器所有人或使用人已建立書面程序，供飛航組員評估該工作已完成。 <p>(九)持有維修廠檢定證之製造廠得依下列規定辦理：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 持有民航局發給之型別檢定證或製造許可證之製造廠，得對其所生產之航空器 	<p>修正本附件第二點第七款內容，增修航空器所有人或使用人委託國外維修機構從事停機線維修作業時，應由航空器所有人或使用人為申請人，以明確責任，期有效管控所委託維修機構維護停機線維修作業品質。</p>

<p>與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件從事重造及改裝工作。</p> <p>2. 持有民航局發給之技術標準件核准書、零組件製造者核准書者，得對其所生產之產品從事重造及改裝工作。</p> <p>3. 依據民航局發給之型別檢定證或製造許可證，對其所製造且依航空器飛航作業管理規則之「一般飛航作業」規定從事飛航作業之航空器執行檢查工作。</p> <p>(十) 航空器所有人或使用人得委託經民航局檢定合格、核准或同意之國外維修機構，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修及改裝工作。</p> <p>(十一) 航空器之航電裝備內資料庫更新工作非屬維修作業，於航空器使用人已依據製造廠技術資料建立書面程序並符合下列規定時，得由航空器駕駛員從事更新作業：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 上載資料庫作業係於航空器駕駛艙內執行，無須拆卸航電裝備或使用工具、特殊裝備。 2. 航空器駕駛員依據已建立之書面程序，從事資料庫上載作業，並能確認上載資料之正確性。 <p>二、從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件維修、預防性維修、重造或改裝後，簽證恢復可用者，應符合下列規定：</p> <p>(一) 持有航空器維修工程師檢定證書者，應依據航空人員檢定給證管理規則之規定，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之恢復可用簽證。</p> <p>(二) 持有維修廠檢定證書者，依民航局核准之營運規範維護能量，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之恢復可用簽證。</p> <p>(三) 製造廠得依本附件一、(九)之規定及民航局核准之技術文件，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之重造、改裝或檢查後之恢復可用簽證。但從事大改裝之技術資料應經民航局核准。</p> <p>(四) 持有民用航空運輸業或普通航空業許可證者，依民航局核准之營運規範維護能量，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修及預防性維修之恢復可用簽證。其聘僱之航空器維修工程師應依據航空人員檢定給證管理規則及航空器飛航作業管理規則之規定完成授權後，始得從事航空器之恢復可用簽證。</p> <p>(五) 符合本附件一、(六)規定之駕駛員得於完成預防性維修項目工作後，從事航空器之恢復可用簽證。</p> <p>(六) 航空器所有人或使用人操作航空器飛航離島偏遠地區，經民航局核准者，得依本附件一、(七)之規定，由飛航組員從事特定之預防性維修項目工作後，從事航空器之恢復可用簽證。</p> <p>(七) 符合本附件一、(十)規定之國外維修機構，依其檢定證書及營運規範所載之檢定項目，得從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之恢復可用簽證；其受航空器所有人或使用人委託從事航空器停機線維護作業者，應由航空器所有人或使用人向民航局申請核准。</p>	<p>與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件從事重造及改裝工作。</p> <p>2. 持有民航局發給之技術標準件核准書、零組件製造者核准書者，得對其所生產之產品從事重造及改裝工作。</p> <p>3. 依據民航局發給之型別檢定證或製造許可證，對其所製造且依航空器飛航作業管理規則之「一般飛航作業」規定從事飛航作業之航空器執行檢查工作。</p> <p>(十) 航空器所有人或使用人得委託經民航局檢定合格、核准或同意之國外維修機構，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修、預防性維修及改裝工作。</p> <p>(十一) 航空器之航電裝備內資料庫更新工作非屬維修作業，於航空器使用人已依據製造廠技術資料建立書面程序並符合下列規定時，得由航空器駕駛員從事更新作業：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 上載資料庫作業係於航空器駕駛艙內執行，無須拆卸航電裝備或使用工具、特殊裝備。 2. 航空器駕駛員依據已建立之書面程序，從事資料庫上載作業，並能確認上載資料之正確性。 <p>二、從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件維修、預防性維修、重造或改裝後，簽證恢復可用者，應符合下列規定：</p> <p>(一) 持有航空器維修工程師檢定證書者，應依據航空人員檢定給證管理規則之規定，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之恢復可用簽證。</p> <p>(二) 持有維修廠檢定證書者，依民航局核准之營運規範維護能量，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之恢復可用簽證。</p> <p>(三) 製造廠得依本附件一、(九)之規定及民航局核准之技術文件，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之重造、改裝或檢查後之恢復可用簽證。但從事大改裝之技術資料應經民航局核准。</p> <p>(四) 持有民用航空運輸業或普通航空業許可證者，依民航局核准之營運規範維護能量，從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之維修及預防性維修之恢復可用簽證。其聘僱之航空器維修工程師應依據航空人員檢定給證管理規則及航空器飛航作業管理規則之規定完成授權後，始得從事航空器之恢復可用簽證。</p> <p>(五) 符合本附件一、(六)規定之駕駛員得於完成預防性維修項目工作後，從事航空器之恢復可用簽證。</p> <p>(六) 航空器所有人或使用人操作航空器飛航離島偏遠地區，經民航局核准者，得依本附件一、(七)之規定，由飛航組員從事特定之預防性維修項目工作後，從事航空器之恢復可用簽證。</p> <p>(七) 符合本附件一、(十)規定之國外維修機構，依其檢定證書及營運規範所載之檢定項目，得從事航空器與其發動機、螺旋槳、各項裝備及零組件之恢復可用簽證。受航空器所有人或使用人委託從事航空器停機線維護作業者，應向民航局申請核准。</p>	
---	---	--