

航空器飛航作業管理規則部分條文、第十二條及第二百零二條附件二、第三十二條及第二百零七條附件三、第九十八條及第二百三十九條附件八、第一百八十二條附件二十、第二百八十七條附件二十二、第二百九十九條及第三百二十八條附件二十三、第三百五十一條附件三十三修正總說明

航空器飛航作業管理規則係於八十九年九月二十八日訂定發布，並歷經十六次修正施行迄今；為符合國際民用航空相關規範及與國際實務作法接軌，參酌國際民用航空公約第六號附約第一編第十一版第四十三次至第四十五次、第二編第十版第三十六次之修正及美國聯邦航空法規等相關規定，修正本規則部分規定，以資遵循，其修正要點如下：

- 一、新增以性能為基礎之通信、以性能為基礎之監視、以性能為基礎之導航、通信性能規範需求、監視性能規範需求、低能見度飛航、延展轉降時限作業及門檻時間之用詞定義；配合新增上述名詞定義，修正相關規定之用詞。(修正條文第二條、第一百三十六條、修正第十二條及第二百零二條附件二、第三百五十一條附件三十三)
- 二、配合實務用語，將平視顯示儀修正為抬頭顯示器，並新增航空器使用人於低能見度飛航時使用抬頭顯示器或增強目視系統者應經民航局核准之規定。(修正條文第二條、第一百十三條之一、第二百四十八條之一、修正第三百五十一條附件三十三)
- 三、考量航空器使用人所記載之飛航日記簿及日常維護紀錄應依個別日期以不同表列記載，爰酌作文字調整。(修正條文第八條之二)
- 四、新增飛航日記簿及日常維護紀錄之保存，應保持其內容之可讀性、安全性及完整性。(修正條文第八條之二、第一百五十條、第二百七十六條)
- 五、新增航空器使用人得依風險評估程序完成評估並經民航局核准後，採取不同時間間隔之自動追蹤機制及航空器使用人應建立航空器位置追蹤資訊之保存程序，以利於發生意外事件時確認航空器位置之

規定；配合民用航空法第二條第九款「飛航管制」定義中使用「飛航管制機構」之用詞，爰將飛航管制單位修正為飛航管制機構，另第二百十五條所稱之飛航管制協調中心，其性質亦同於飛航管制機構，爰配合修正。(修正條文第八條之三、第一百七十七條、第二百十五條、第二百九十條、第二百零五條、第三百三十條、修正第三十二條及第二百零七條附件三)

- 六、為便利業者於營運規範、各類手冊及計畫等得以電子紀錄簽章運作，增訂如營運規範、飛航手冊及維護計畫等應報民航局審查合格、核准或備查之文件，經民航局核准得編訂電子式手冊或電子式簽署之管理及保存系統相關作業程序。(修正條文第八條之四、第一百零九條、第二百四十四條)
- 七、修正航空器使用人建立安全管理系統後，應就其管理事項建立安全管理手冊報請民航局備查後實施之規定；另修正附件一安全管理系統參考之版本、發布日期及其相關內容。(修正條文第九條、第二百八十五條之二)
- 八、新增航空器使用人應依據安全管理系統程序評估飛航計畫中所定機場所具備之救援及消防服務等級，以確保於發生緊急狀況下能獲得足夠之救援及防護支援。另增訂航空器使用人應將評估合格之救援及消防服務等級之相關資訊訂於操作手冊，以資遵循。(修正條文第十一條之一、第二百零三條之一)
- 九、於附件二營運規範核准項目表增列電子飛行包、以性能為基礎之通信及以性能為基礎之監視，並刪除該附件第四章維護第十六節有關高齡飛機檢查與紀錄審查之管制及執行紀錄等內容。(修正第十二條及第二百零二條附件二)
- 十、考量本規則所訂手冊非全部須經民航局核准，爰增列備查機制，以符實際規範。(修正條文第二十條、第二百零四條)
- 十一、新增航空器使用人訂定機場最低飛航限度時應考量之情形。(修正條文第二十九條)
- 十二、配合一百零四年二月十七日行政院勞工委員會改制為勞動部，將「勞工主管機關」修正為「勞動主管機關」。(修正條文第三十六條)

之一)

十三、新增航空器於衝突區域上空或附近飛航者，應辦理風險評估以確保飛航作業安全。(修正條文第五十五條之一)

十四、將適用於雙渦輪發動機飛機之延展航程作業修正為適用於二具以上渦輪發動機之延展轉降時限作業，並依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。(修正條文第七十六條、第二百二十七條之一、修正第十二條及第二百零二條附件二、第三百五十一條附件三十三)

十五、新增航空器執行貨艙運輸物品時應訂定之作業程序及飛航手冊等事項。(修正條文第七十七條之一)

十六、新增航空器使用人訂定起飛之最低跑道視程應經民航局核准。(修正條文第七十九條之一)

十七、新增於中華民國一百十年十一月四日以後，機長應確切掌握跑道表面狀況及飛機性能方得執行降落作業。(修正條文第八十條之一、第二百二十九條之一及第二百九十條之一)

十八、新增於中華民國一百十年十一月四日以後，機長於跑道上煞車減速時，如其減速效果未如所獲通報時，應立即向飛航管制機構提出報告。(修正條文第八十條之二、第二百二十九條之二及第二百九十条之二)

十九、新增航空器使用人應訂定風險評估程序並報民航局核准後，始得使用電子飛行包，且應確保攜帶式電子飛行包不影響航空器系統及裝備性能或航空器之操作。(修正條文第一百十三條之二、第一百十三條之三、第二百四十八條之二、第二百四十八條之三)

二十、新增組員休息用座位或睡眠設備經核准得於起降階段使用者，亦應具備救生背心或浮水器具。(修正條文第一百十六條)

二十一、新增飛機於遇險時應自動傳送位置資訊供航空器使用人確認，以為緊急處置；另新增附件十二之一飛機於遇險時應能自動傳送位置資訊供航空器使用人確認之作業規定。(修正條文第一百十八條之一)

二十二、新增飛機如具有危險地形預警功能之接近地面警告系統，應及時更新最新資訊。(修正條文第一百二十八條)

- 二十三、新增民用航空運輸業及普通航空業以航空器飛航於以性能為基礎之通信之空域或航路時應遵守之規定。(修正條文第一百三十一條、第一百三十一條之一、第二百六十一條、第二百六十一條之一、第三百四十五條之一、第三百四十五條之二)
- 二十四、刪除水陸之地標之間距不得大於六十哩之規定。(修正條文第一百三十二條、第二百六十二條)
- 二十五、修正民用航空運輸業、普通航空業及一般飛航作業以航空器飛航於以性能為基礎之導航之空域或航路時應遵守之規定。(修正條文第一百三十三條、第二百六十三條、第三百四十六條)
- 二十六、新增民用航空運輸業、普通航空業及一般飛航作業之航空器原則上應裝置監視設備，以符合飛航管制機構要求；另新增航空器飛航於以性能為基礎之監視之空域或航路時應遵守之規定。(修正條文第一百三十八條之一、第一百三十八條之二、第二百六十七條之一、第二百六十七條之二、第三百四十六條之二、第三百四十六條之三)
- 二十七、要求航空器使用人應確保航空器適航標準及維持航空器適航證書之有效性，並酌作文字調整。(修正條文第一百三十九條、第一百四十條、第二百六十八條)
- 二十八、新增民用航空運輸業及普通航空業維護計畫之項目。(修正條文第一百四十一條、第二百八十五條之二十六)
- 二十九、修正機長職責之贅詞，以精簡文字。(修正條文第一百五十四條)
- 三十、修正飛航組員地面學科及飛航訓練之訓練計畫應包含之項目。(修正條文第一百六十條)
- 三十一、刪除正駕駛應以實機實施航路起飛及降落三次，航空器使用人始得派遣其擔任機長之規定，並修正為正駕駛員應於其檢定機型之同型航空器或民航局核准之飛行模擬機實施三次起降後，航空器使用人始得派遣其擔任機長之職務。(修正條文第一百六十二條、第一百六十三條)
- 三十二、配合航空人員術科檢定委託辦法及實務用語，將考驗程序修正為適職性考驗；另將民用航空運輸業飛航組員之適職性考驗修正為應於檢定考驗或恢復資格考驗及格之日起連續十二個月內辦理二次。

(修正條文第一百七十三條、第二百七十九條)

三十三、新增如航空器於取得型別檢定階段已於航空器製造廠實施並經驗證可於九十秒鐘內完成乘客緊急撤離演練，則僅須執行無乘客參與之部分緊急撤離演練，以資完備。(修正條文第一百九十一條)

三十四、修正飛機有最大起飛重量超過五萬四千五百公斤、最大起飛重量超過四萬五千五百公斤且載客座位數超過十九座，或載客座位數超過六十座其一情形者，應裝置駕駛艙防爆門。(修正條文第一百九十三條)

三十五、為避免相關飛航作業人員規避或拒絕檢測麻醉藥物或酒精而影響飛航作業，爰修正經航空器使用人檢查發現麻醉藥物或酒精不符標準或拒絕檢測者不得從事相關飛航作業。(修正條文第一百九十九條、第二百八十四條)

三十六、新增普通航空業之航空器使用人指派全職且適任之航務主管、機隊主管、機務主管以執行航、機務管理業務及各主管應具備之資格條件之規定；另新增航空器使用人應提供適當之訓練，以利各類主管熟諳法規及手冊程序。(修正條文第二百零一條之一至第二百零一條之五)

三十七、考量第二百零二條之一係屬第三章普通航空業之規範，為避免重複說明，爰將普通航空業用詞修正為航空器使用人。(修正條文第二百零二條之一)

三十八、考量現行條文第二百八十五條之九有關機長職責之規定應適用於所有普通航空業，爰刪除第二百八十五條之九，將其規範內容移列至第二百十條規定，並酌作文字修正。(修正條文第二百十條、第二百八十五條之九)

三十九、新增飛機依據目視飛航規則飛航時應攜帶之油量。(修正條文第二百零二十一條之一)

四十、為落實航空器使用人之航空器維護能力手冊於變更實施前，應先報請民航局備查之機制，酌作文字修正，將「實施」修正為「實施前」，以落實管理。(修正條文第二百六十九條)

四十一、配合航空器適航維修管理規則於一百零四年十二月二日修正名

稱為航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則，爰修正法規名稱，並酌作文字修正。(修正條文第三百十四條、第三百十六條、修正第二百九十九條及第三百二十八條附件二十三)

四十二、修正急救箱、醫療箱及衛生防護箱裝置數量、器材及藥品之清單，並酌作文字修正。(修正第九十八條及第二百三十九條附件八)

四十三、考量附件二十所參考之國際民用航空組織9389號文件已由9760號文件所取代，爰配合修正其依據文件並酌作文字修正。(修正第一百八十二條附件二十)

四十四、配合民用航空法及飛航模擬訓練設備檢定管理規則之用詞並配合實務需求，將簽派員用詞修正為航空器簽派員，並將模擬機、飛航模擬機用詞統一修正為飛行模擬機，另將檢驗認證用詞修正為檢定合格。(修正第二百八十七條附件二十二、第三百五十一條附件三十三)

航空器飛航作業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、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>四、組員：指由航空器使用人指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>第二條 本規則用詞，定義如下：</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>四、組員：指由航空器使用人指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>一、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第一章 Navigation specification，修正第四十五款「導航規格」之定義及用詞。</p> <p>二、第八十七款之「平視顯示儀」修正為「抬頭顯示器」，以符實務用語。</p> <p>三、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第一章 Performance-based communication (PBC)、Performance-based navigation (PBN) 及 Performance-based surveillance (PBS)，新增第九十一款至第九十三款以性能為基礎之通信、以性能為基礎之導航及以性能為基礎之監視之定義。</p> <p>四、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第一章 Required communication performance (RCP) 及 Required surveillance performance (RSP)，新增第九十四款通信性能規範需求及第九十五款監視性能規範需求之定義。</p> <p>五、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第一章 Low-visibility operations (LVO)，新增第九十六款低能見度飛航之定義。</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、副駕駛員及飛航工程師各一員，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工程師二員，或正駕駛員二員、副駕駛員一員及飛航工程師二員。</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、副駕駛員及飛航工程師各二員，或正駕駛員一員、巡航駕駛員一員、副駕駛員及飛航工程師各二員。</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</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、副駕駛員及飛航工程師各一員，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工程師二員，或正駕駛員二員、副駕駛員一員及飛航工程師二員。</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、副駕駛員及飛航工程師各二員，或正駕駛員一員、巡航駕駛員一員、副駕駛員及飛航工程師各二員。</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</p>	<p>六、參考國際民用航空公約第六號附約第一編有關第一章 Threshold time 及第四章 4.7 Extended Diversion Time Operation (EDTO) 新增第九十七款延展轉降時限作業及第九十八款門檻時間之定義。</p>
---	---	---

<p>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>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>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之各項勤務期間，包括飛航任務、飛航後整理工作、行政工作、訓練、調派及待命等</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>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之各項勤務期間，包括飛航任務、飛航後整理工作、行政工作、訓練、調派及待命等</p>	
--	--	--

<p>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</p>	<p>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</p>	
---	---	--

<p>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</p>	<p>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</p>	
--	--	--

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。

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。

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。

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

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。

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。

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。

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

<p>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>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</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</p>	
--	--	--

<p>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</p>	<p>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</p>	
--	--	--

<p>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><u>四十五、導航規格：於特定空域內為實施以性能為基礎之導航之飛航，而對航空器及飛航組員所訂定之規範，包含下列二種：</u></p> <p>(一)<u>導航性能需求規格：依據區域航行所需之性能監控及警示所訂之導航規格。</u></p> <p>(二)<u>區域航行規格：依據區域航行但未包含所需之性能監控及警示所訂之導航規格。</u></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>四十八、升等訓練：指對飛航組員曾在某特定機型擔任副駕駛員或飛航工程師升任正駕駛員或副駕駛員之訓練。</p> <p>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。</p>	<p>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>四十八、升等訓練：指對飛航組員曾在某特定機型擔任副駕駛員或飛航工程師升任正駕駛員或副駕駛員之訓練。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
---	--	--

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>五十二、夜間：指自終昏至始曉之時間。</p> <p>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。</p> <p>五十四、大型航空器：</p> <p>(一)飛機：指最大起飛重量超過五千七百公斤之飛機。</p> <p>(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。</p> <p>五十五、小型航空器：</p> <p>(一)飛機：指最大起飛重量在五千七百公斤以下之飛機。</p> <p>(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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>五十二、夜間：指自終昏至始曉之時間。</p> <p>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。</p> <p>五十四、大型航空器：</p> <p>(一)飛機：指最大起飛重量超過五千七百公斤之飛機。</p> <p>(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。</p> <p>五十五、小型航空器：</p> <p>(一)飛機：指最大起飛重量在五千七百公斤以下之飛機。</p> <p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>五十八、二級性能直昇機：指除在起飛臨界點前或降落臨界</p>	
--	--	--

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>六十四、起飛臨界點：指直昇機於起飛及初始爬升階段中之</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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，</p>	
--	---	--

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飛或中止起飛。

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。

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。

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

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飛或中止起飛。

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。

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。

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。

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。

七十一、最後進場及離場區：指直昇機自

<p>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料。</p> <p>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</p>	<p>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料。</p> <p>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</p> <p>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</p>	
---	---	--

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>七十七、首次適航：指航空器第一次取得中華民國適航證書。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>八十、超長程飛航：指連續十六小時以上飛航時間之飛航。</p> <p>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。</p> <p>八十二、重造發動機：指使用新零件或符合新零件容差及</p>	<p>升時所能達到之最低速度。</p> <p>七十七、首次適航：指航空器第一次取得中華民國適航證書。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>八十、超長程飛航：指連續十六小時以上飛航時間之飛航。</p> <p>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。</p> <p>八十二、重造發動機：指使用新零件或符合新零件容差及</p>	
---	--	--

<p>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。</p> <p>八十三、飛航執勤期間：指組員自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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>八十六、基地：經航空器使用人指定，為組員開始與結束一個或數個勤務之特定地點。</p> <p>八十七、抬頭顯示器：指將飛航資訊顯示在駕駛員前方外界視野內之顯示裝備。</p> <p>八十八、增強目視系統：指將由圖像傳感器獲得之外部景象顯示為及時電子圖像之系統。</p>	<p>八十三、飛航執勤期間：指組員自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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>八十六、基地：經航空器使用人指定，為組員開始與結束一個或數個勤務之特定地點。</p> <p>八十七、平視顯示儀：指將飛航資訊顯示在駕駛員前方外界視野內之顯示裝備。</p> <p>八十八、增強目視系統：指將由圖像傳感器獲得之外部景象顯示為及時電子圖像之系統。</p> <p>八十九、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。</p> <p>九十、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。</p>	
--	---	--

<p>八十九、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。</p> <p>九十、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。</p> <p><u>九十一、以性能為基礎之通信：指基於性能規範，應用於飛航服務之通信作業。</u></p> <p><u>九十二、以性能為基礎之導航：指航空器於航路、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。</u></p> <p><u>九十三、以性能為基礎之監視：指基於性能規範，應用於飛航服務之監視作業。</u></p> <p><u>九十四、通信性能規範需求：指為支持以性能為基礎之通信作業，所需之飛航服務與相關地面設備、航空器性能及飛航操作之需求。</u></p> <p><u>九十五、監視性能規範需求：指為支持以性能為基礎之監視作業，所需之飛航服務與相關地面設備、航空器性能及飛航操作之需求。</u></p> <p><u>九十六、低能見度飛航：跑道視程低於五百五十公尺或決定實際高度低於六</u></p>		
---	--	--

<p><u>十公尺之進場作業，或跑道視程低於四百公尺之起飛。</u></p> <p><u>九十七、延展轉降時限作業：航空器使用人使用雙渦輪發動機之飛機，於航路中之任一航點轉降至其適當航路備用機場，以單發動機失效之正常巡航速度及靜風狀況下飛航逾門檻時間之距離，或使用逾二具渦輪發動機之飛機，以所有發動機正常運作下之巡航速度及靜風狀況下飛航逾門檻時間之距離之飛航作業。</u></p> <p><u>九十八、門檻時間：指由民航局所訂定，於航路上之任一點至適當之航路備用機場之時間。</u></p>		
<p>第八條之二 航空器使用人應依下列規定記載飛航日記簿及日常維護紀錄：</p> <p>一、飛航日記簿：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、飛航起訖機場或地點及其他事項，並由機長簽證。</p> <p>二、日常維護紀錄：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</p>	<p>第八條之二 航空器使用人應依下列規定記載飛航日記簿及日常維護紀錄：</p> <p>一、飛航日記簿：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、飛航起訖機場或地點及其他事項，並由機長簽證。</p> <p>二、日常維護紀錄：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</p>	<p>為確保航空器使用人所記載之飛航日記簿及日常維護紀錄易於閱讀及保存，將第二項酌作文字修正，刪除「分別日期」、增列「不同日期」及「其記載事項應確保可讀性、安全性及完整性」等文字，以求周延。</p>

<p>修勤務及其他維修事項，由領有合格證書之負責航空器維修工程師簽證，並經機長簽署後始得飛航。</p> <p>前項飛航日記簿或日常維護紀錄之記載，應以不褪色墨汁即時填寫且<u>不同日期</u>不得共同記載於同一表內，並自記載之日起應保存一年以上；其記載事項應<u>確保可讀性、安全性及完整性</u>。</p> <p>第一項規定之飛航日記簿及日常維護紀錄之記載及簽證，航空器使用人得建立並使用電子紀錄系統管理程序，報經民航局核准後實施。</p>	<p>修勤務及其他維修事項，由領有合格證書之負責航空器維修工程師簽證，並經機長簽署後始得飛航。</p> <p>前項飛航日記簿或日常維護紀錄之記載，應<u>分別日期</u>以不褪色墨汁即時填寫且不得共同記載於同一表內，並自記載之日起應保存一年以上。</p> <p>第一項規定之飛航日記簿及日常維護紀錄之記載及簽證，航空器使用人得建立並使用電子紀錄系統管理程序，報經民航局核准後實施。</p>	
<p>第八條之三 中華民國一百零七年十一月八日以後航空器使用人應具備對其操作之飛機全程追蹤位置、資料保存及協助搜救指揮作業之能力。</p> <p>對於飛越海洋區域且符合下列條件之飛機，航空器使用人應確保其具有每十五分鐘內取得一次飛機位置資訊之自動追蹤機制。<u>但航空器使用人依據經核准之風險評估程序完成評估，且認定飛航作業之風險可被管控時，經報請民航局核准後，其自動追蹤機制得採用不同時間之間隔。</u></p> <p>一、飛機最大起飛重量超過四萬五千五百公斤且座位數超過</p>	<p>第八條之三 中華民國一百零七年十一月八日以後航空器使用人應具備對其操作之飛機全程追蹤位置、資料保存及協助搜救指揮作業之能力。</p> <p>對於飛越海洋區域且符合下列條件之飛機，航空器使用人應確保其具有每十五分鐘內取得一次飛機位置資訊之自動追蹤機制：</p> <p>一、飛機最大起飛重量超過四萬五千五百公斤且座位數超過十九座者。</p> <p>二、航管單位取得飛機位置報告時間之間隔大於十五分鐘者。</p> <p>航空器使用人應建立符合前二項規定之裝</p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第一編第三章3.5.4及3.5.5，修正如下：</p> <p>一、新增第二項但書有關航空器使用人得依風險評估程序進行風險評估作業，確認確可掌握飛機飛航風險時，得經核准後，採取不同時間間隔之自動追蹤機制，另配合民用航空法規定，酌作文字修正，將第二項第二款之「航管單位」修正為「飛航管制機構」，以統一用詞。</p> <p>二、新增第三項有關航空器使用人依第二項訂定風險評估程序時應包含之項目。</p> <p>三、配合新增第三項規</p>

<p>十九座者。</p> <p>二、<u>飛航管制機構取得飛機位置報告時間之問隔大於十五分鐘者。</u></p> <p><u>前項但書所稱風險評估程序，應足以顯示不同時間間隔對飛航作業之風險，並應至少包含下列項目：</u></p> <p>一、<u>航空器使用人就其飛航作業管制系統及程序所具有之能力，包含與飛航管制機構之溝通。</u></p> <p>二、<u>飛機與其系統之整體能力。</u></p> <p>三、<u>追蹤飛機位置且與其取得聯繫之方法。</u></p> <p>四、<u>飛機自動報告之頻率及間隔時間。</u></p> <p>五、<u>飛航組員操作程序改變所造成之人為因素影響。</u></p> <p>六、<u>具體之緩解措施及緊急程序。</u></p> <p>航空器使用人應建立符合<u>第一項及第二項</u>規定之裝備能力及作業程序，報經民航局核准後實施。</p> <p>航空器使用人應建立飛機追蹤位置資料保存程序報經民航局核准後實施，以協助搜救指揮單位確認飛機最終所在位置。</p>	<p>備能力及作業程序，報經民航局核准後實施。</p>	<p>定，將現行條文第三項移列至第四項，並酌作文字修正，將「前二項」修正為「第一項及第二項」。</p> <p>四、新增第五項有關要求航空器使用人應建立飛機位置追蹤資訊之保存程序，俾於發生意外事件時協助搜救指揮單位確認飛機最終所在位置。</p>
<p>第八條之四 本規則中應報民航局核准或備查之各類手冊及計畫，航空器使用人得建立電子式手冊或電子式簽署之管理及保存系統相關作業程</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、為便利航空器使用人之各類手冊及計畫等得以電子紀錄簽章運作，參考現行條文第一百零九條及第二百</p>

<p>序，報經民航局核准後實施。</p>		<p>四十四條，增訂如飛航手冊、航務手冊、航空器維護能力手冊、客艙組員手冊及維護計畫等應報民航局核准或備查之文件，經民航局核准得編訂電子式手冊或電子式簽署之管理及保存系統相關作業程序。</p>
<p>第九條 航空器使用人應建立安全管理系統，並訂定安全管理手冊報請民航局備查後，於中華民國九十八年一月一日起實施，該系統應具有下列功能：</p> <p>一、辨識安全危險因子。</p> <p>二、確保維持可接受安全等級之必要改正措施已實施。</p> <p>三、提供持續監督及定期評估達到安全等級。</p> <p>四、以持續增進整體性安全等級為目標。</p> <p>前項之安全管理系統應清楚界定航空器使用人各層級組織所應負之安全責任，包括管理階層所應負之直接安全責任並依附件一辦理。</p> <p>航空器使用人對最大起飛重量超過二萬七千公斤之飛機，應建立飛航資料分析計畫並予以維持；該計畫為第一項安全管理系統之一部分。</p> <p>前項飛航資料分析計畫不以處分或追究責任為目的，航空器使用</p>	<p>第九條 航空器使用人應建立安全管理系統並經報請民航局備查後，於中華民國九十八年一月一日起實施，該系統應具有下列功能：</p> <p>一、辨識安全危險因子。</p> <p>二、確保維持可接受安全等級之必要改正措施已實施。</p> <p>三、提供持續監督及定期評估達到安全等級。</p> <p>四、以持續增進整體性安全等級為目標。</p> <p>前項之安全管理系統應清楚界定航空器使用人各層級組織所應負之安全責任，包括管理階層所應負之直接安全責任並依附件一辦理。</p> <p>航空器使用人對最大起飛重量超過二萬七千公斤之飛機，應建立飛航資料分析計畫並予以維持；該計畫為第一項安全管理系統之一部分。</p> <p>前項飛航資料分析計畫不以處分或追究責任為目的，航空器使用人並應建立安全措施保</p>	<p>第一項規定自九十六年一月十七日修正發布施行以後，有關「航空器使用人應建立安全管理系統並經報請民航局備查」一節之實務作法，係航空器使用人於建立安全管理系統後，即將相關作業規範明訂於安全管理手冊中，經報請民航局查核確認其系統符合法規及相關指導文件之規範後予以備查，故現行之規定，係具體呈現於安全管理手冊中，爰配合修正，以符實務運作情況。</p>

人並應建立安全措施保護該計畫之相關資料。	護該計畫之相關資料。	
<p>第十一條之一 航空器使用人應依安全管理系統評估飛航計畫中所定機場之救援及消防服務等級，以確保其航空器獲得必要之防護。</p> <p>前項評估作業應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p> <p>航空器使用人應將評估合格之救援及消防服務等級之相關資訊訂於操作手冊。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.1.4，增訂航空器使用人應依據安全管理系統程序評估飛航計畫中所定機場(包含備用機場)所具備之救援及消防服務等級，以確保於發生緊急狀況下能獲得足夠之救援及防護支援。</p> <p>三、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.1.5，增訂第三項，航空器使用人應將評估合格之救援及消防服務等級之相關資訊訂於操作手冊，以資遵循。</p>
<p>第二十條 航空器使用人應依有關之法規及程序訂定航務手冊或其他相關之手冊，<u>依規定分別報請民航局核准或備查</u>，作為所有航空人員之工作指導，並適時修訂之。</p> <p>航空器使用人及其所屬航空人員應依前項手冊之各項規定實施所負之職責，並不得逾越之。</p>	<p>第二十條 航空器使用人應依有關之法規及程序訂定航務手冊或其他相關之手冊，報請民航局核准後，作為所有航空人員之工作指導，並適時修訂之。</p> <p>航空器使用人及其所屬航空人員應依前項手冊之各項規定實施所負之職責，並不得逾越之。</p>	<p>查航空器使用人依有關之法規及程序所訂定航務手冊或其他相關手冊之陳報機制，除有核准外尚有備查，為資明確，於第一項增列依規定分別報請備查之規定。</p>
<p>第二十九條 航空器使用人於訂定機場之最低飛航限度時，應考量下列情形：</p> <p>一、機型之性能與操作特性及飛航手冊中<u>各項規定、標準及限制</u>。</p> <p>二、飛航組員之組合及</p>	<p>第二十九條 航空器使用人於訂定機場之最低飛航限度時，應考量下列情形：</p> <p>一、機型之性能及操作特性。</p> <p>二、飛航組員之組合及其能力與經驗。</p> <p>三、跑道之長寬與特性</p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.2.8.2，新增第一款飛航手冊相關之規定、第九款營運規範之授權及限制、第十款機場所在國所公布之最低飛航限度，為航空器使用人訂定機場之最低飛航限度時，應考量之情</p>

<p>其能力與經驗。</p> <p>三、跑道之長寬與特性或直昇機安全起降所需之距離。</p> <p>四、目視及非目視地面助航裝備及其性能。</p> <p>五、航空器上用於導航及控制飛航路線於進場及誤失進場之裝備。</p> <p>六、進場及誤失進場範圍內之障礙物及儀器進場之超越障礙物高度。</p> <p>七、判定及報告天候狀況之方法。</p> <p>八、爬升範圍之障礙物及所需之超越高度。</p> <p>九、<u>營運規範之授權及限制。</u></p> <p>十、<u>機場所在國公布之機場最低飛航限度。</u></p>	<p>或直昇機安全起降所需之距離。</p> <p>四、目視及非目視地面助航裝備及其性能。</p> <p>五、航空器上用於導航及控制飛航路線於進場及誤失進場之裝備。</p> <p>六、進場及誤失進場範圍內之障礙物及儀器進場之超越障礙物高度。</p> <p>七、判定及報告天候狀況之方法。</p> <p>八、爬升範圍之障礙物及所需之超越高度。</p>	<p>形。</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<u>勞動主管機關</u>核備後實施。</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<u>勞工主管機關</u>核備後實施。</p>	<p>配合一百零四年二月十七日行政院勞工委員會改制為「勞動部」，將「勞工主管機關」修正為「勞動主管機關」。</p>
<p>第五十五條之一 航空器使用人應確保飛航計畫及操作飛航計畫安全執行，始得執行飛航作業。</p> <p>航空器使用人於航空器飛越或接近衝突區域前，應完成風險評估並採取適當之風險緩解措施，以確保飛航安全。</p> <p>前項所稱衝突區域，係指已發生武裝衝突、可能發生武裝衝突</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.1.2，新增航空器使用人應確保飛航計畫及操作飛航計畫安全執行，始得執行飛航作業，以及於飛越或接近衝突區域者，應辦理風險評估，以確保飛航安全；另參考國際民用航空組織10084號文件，新增第三項衝突</p>

或處於高度軍事戒備狀態之空域。		區域之定義。
<p>第七十六條 除經民航局核准外，航空器使用人使用雙渦輪發動機之飛機，於航路中之任一航點轉降至其適當航路備用機場，不得超過以單發動機失效之正常巡航速度及靜風狀況下飛航六十分鐘之距離。</p> <p><u>航空器使用人以二具以上渦輪發動機之飛機實施延展轉降時限作業，應在操作飛航計畫中選定航路備用機場，並依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</u></p>	<p>第七十六條 除經民航局核准外，航空器使用人使用雙渦輪發動機之飛機，於航路中之任一航點轉降至其適當航路備用機場，不得超過以單發動機失效之正常巡航速度及靜風狀況下飛航六十分鐘之距離。</p> <p>雙渦輪發動機之飛機於實施延展航程作業時，應在操作飛航計畫中選定航路備用機場，其作業規定依附件四辦理。</p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.7.1.1，修正第二項，將現行僅適用於雙渦輪發動機飛機之延展航程作業名稱修正為延展轉降時限作業。另明定其實施應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理，並配合刪除現行附件四。</p>
<p>第七十七條之一 航空器使用人於貨艙載運物品時，應訂定包含安全風險評估之作業政策及程序；其安全風險評估應包含下列項目：</p> <p>一、載運物品之危害性。</p> <p>二、航空器使用人之作業能力。</p> <p>三、飛航作業注意事項，包含飛航空域或轉降時間。</p> <p>四、飛機及其系統能力，包含貨艙之滅火能力。</p> <p>五、貨物裝載設備之包覆特性。</p> <p>六、包裝物包裝及捆緊。</p> <p>七、被載運物品之運輸安全性。</p> <p>八、載運危險物品之數量及分布情形。</p> <p>航空器使用人應於飛航手冊或其他相關之</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第十五章15.1.1至15.2.2，新增航空器使用人執行貨艙運輸物品時應訂定包含安全風險評估之作業政策與程序及應於飛航手冊或其他相關之手冊中訂定經核准之貨艙防火系統之規範等規定。同時，所訂之政策及程序應能確保貨艙內之物品因故失火時，能被防火保護系統偵測及抑制，直到飛機安全降落為止。</p>

<p>手冊中訂定經民航局或航空器設計國民航主管機關核准之貨艙防火保護系統規範。</p> <p>航空器使用人應確保依第一項訂定之作業政策及程序能於物品失火時，火勢能被貨艙防火保護系統偵測及抑制，直至飛機安全降落。</p>		
<p>第七十九條之一 航空器使用人所訂起飛之最低跑道視程應經民航局核准。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.2.8.5，新增航空器使用人訂定起飛之最低跑道視程應經核准之規定。</p>
<p>第八十條之一 中華民國一百一十年十一月四日以後，除經機長掌握跑道表面狀況資訊，並認定飛機性能資料顯示得以安全降落外，飛機不得於低於機場標高上空一千呎繼續進場作業。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.4.11，新增機長應掌握跑道表面狀況及飛機性能方得執行降落作業。</p>
<p>第八十條之二 中華民國一百一十年十一月四日以後，機長發現跑道煞車減速效果未如所獲通報時，應立即向當地飛航管制機構報告。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.4.2.1，要求機長於跑道上煞車減速時，如其減速效果未如所獲通報時，應立即向飛航管制機構提出報告，以維護飛航安全。</p>
<p>第一百零九條 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、航務手冊。</p> <p>三、航行圖表。</p> <p>四、操作手冊。</p>	<p>第一百零九條 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、航務手冊。</p> <p>三、航行圖表。</p> <p>四、操作手冊。</p>	<p>修正條文第八條之四已將各類手冊納入得建立電子式手冊或電子式簽署之紀錄管理及保存系統相關作業程序，為避免重複規範，爰修正第三項，排除各類手冊之適用。</p>

<p>五、最低裝備需求手冊。</p> <p>六、客艙組員手冊。</p> <p>七、民用航空運輸業許可證英文版。</p> <p>八、營運規範核准項目表。</p> <p>九、噪音證明文件英文版。</p> <p>未派遣客艙組員之飛航，得免備前項第六款之手冊。</p> <p>第一項第三款規定之文件及本法第三十八條第一項第三款至第五款所定之文書，航空器使用人得建立電子式手冊或電子式簽署之紀錄管理及保存系統相關作業程序，報經民航局核准後實施。</p>	<p>五、最低裝備需求手冊。</p> <p>六、客艙組員手冊。</p> <p>七、民用航空運輸業許可證英文版。</p> <p>八、營運規範核准項目表。</p> <p>九、噪音證明文件英文版。</p> <p>未派遣客艙組員之飛航，得免備前項第六款之手冊。</p> <p>第一項第一款至第六款規定之文件及本法第三十八條第一項第三款至第五款所定之文書，航空器使用人得建立電子式手冊或電子式簽署之紀錄管理及保存系統相關作業程序，報經民航局核准後實施。</p>	
<p>第一百十三條之一 航空器裝備有<u>抬頭顯示器</u>或增強目視系統或二者兼具者，航空器使用人應將其相關之訓練及使用程序，報請民航局核准後，始得實施。</p> <p>航空器使用人執行前項經民航局核准之作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p> <p><u>除經民航局核准外，航空器使用人不得以抬頭顯示器或增強目視系統執行低能見度飛航。</u></p>	<p>第一百十三條之一 航空器裝備有平視顯示儀或增強目視系統或二者兼具者，航空器使用人應將其相關之訓練及使用程序，報請民航局核准後，始得實施。</p> <p>航空器使用人執行前項經民航局核准之作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p>	<p>一、酌作文字修正，將現行條文第一項之「平視顯示儀」修正為「抬頭顯示器」，以符實務用語。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.2.8.1.1，新增第三項有關航空器使用人除經核准外，不得以抬頭顯示器或增強目視系統執行低能見度飛航。</p>
<p>第一百十三條之二 航空器使用人於飛機上使用攜帶式電子飛行包者，應確保其不影響飛機系統與裝備性能及飛航作業。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第六章6.25.1，新增航空器使用人於飛機上使用攜帶式電子飛行</p>

		包者，應確保該電子飛行包不影響飛機系統與裝備性能及飛航作業。
<p>第一百十三條之三 航空器使用人申請使用電子飛行包者，應符合下列條件並經民航局核准後，始得使用：</p> <p>一、電子飛行包裝備及相關硬體，包含其與飛機系統連結部分，應符合適用之適航檢定需求。</p> <p>二、完成電子飛行包作業功能之安全風險評估。</p> <p>三、建立電子飛行包資訊及顯示功能之替代方案。</p> <p>四、建立電子飛行包功能及其使用之資料庫管理程序。</p> <p>五、建立電子飛行包之使用及訓練管理程序。</p> <p>六、航空器使用人於電子飛行包失效時，應確保飛航組員即時取得安全飛航之足夠資訊。</p> <p>航空器使用人應依前項規定建立風險評估及管理程序，報請民航局核准後，始得實施。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第六章 6.25.2 及 6.25.3，新增航空器使用人申請使用電子飛行包者，應符合之條件並經核准後始得使用之規定。</p>
<p>第一百十六條 陸用或水陸二用之飛機飛航於下列情形之一時，應具備供航空器上每一人員使用附電力發光裝置之救生背心或同等功能之個人浮水器具，置於座椅或臥鋪之周邊便於取用之處：</p>	<p>第一百十六條 陸用或水陸二用之飛機飛航於下列情形之一時，應具備供航空器上每一人員使用附電力發光裝置之救生背心或同等功能之個人浮水器具，置於座椅或臥鋪之周邊便於取用之處：</p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第一編第六章 6.5.2.2，新增第三項組員休息座椅或睡眠設備，經核准得於起降時使用者，應具備供組員使用附電力發光裝置之救生背心或同等功能之個人浮水器具，置於座椅或睡眠設備之周</p>

<p>一、飛越距陸岸達五十哩以上。</p> <p>二、航路所經水面距陸岸逾其滑翔距離。</p> <p>三、起飛或降落航道位於水面上。</p> <p>載客座位數十九座以下陸用或水陸二用之飛機於前項情況下飛航時，如未配置客艙組員，除經民航局核准外，應備有適當數量之救生艇供機上全部人員使用。</p> <p><u>組員休息座椅或睡眠設備經民航局核准得於起降時使用者，應具備符合第一項附電力發光裝置之救生背心或同等功能之個人浮水器具，置於座椅或睡眠設備周邊便於取用之處。</u></p>	<p>一、飛越距陸岸達五十哩以上。</p> <p>二、航路所經水面距陸岸逾其滑翔距離。</p> <p>三、起飛或降落航道位於水面上。</p> <p>載客座位數十九座以下陸用或水陸二用之飛機於前項情況下飛航時，如未配置客艙組員，除經民航局核准外，應備有適當數量之救生艇供機上全部人員使用。</p>	<p>邊便於取用之處。</p>
<p>第一百十八條之一 中華民國一百一十二年一月一日以後首次適航且最大起飛重量超過二萬七千公斤之飛機，於遇險時，應每分鐘至少自動傳送一次位置資訊供航空器使用人確認，並符合附件十二之一之規定。</p> <p>航空器使用人應將前項之位置資訊提供民航局及搜救指揮單位。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第六章6.18，新增中華民國一百一十二年一月一日以後首次適航且最大起飛重量超過二萬七千公斤之飛機於遇險時應能自動傳送位置資訊供航空器使用人確認，俾進行緊急處置作業。</p>
<p>第一百二十八條 渦輪發動機之飛機，其最大起飛重量超過五千七百公斤或載客座位數超過九座者，應裝置具有危險地形預警功能之接近地面警告系統。</p> <p>渦輪發動機之飛機，其最大起飛重量超過一萬五千公斤或載客</p>	<p>第一百二十八條 渦輪發動機之飛機，其最大起飛重量超過五千七百公斤或載客座位數超過九座者，應裝置具有危險地形預警功能之接近地面警告系統。</p> <p>渦輪發動機之飛機，其最大起飛重量超過一萬五千公斤或載客</p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第一編第六章6.15.2，新增第六項航空器使用人應訂定地形及障礙物資料庫管理程序，以確保使用具有危險地形預警功能之接近地面警告系統之飛機，可適時獲得正確之地形及障礙物資訊。</p>

<p>座位數超過三十座者，應裝置具有危險地形預警功能之接近地面警告系統。</p> <p>往復式活塞發動機之飛機，其最大起飛重量超過五千七百公斤或載客座位數超過九座者，應裝置具有危險地形預警功能之接近地面警告系統。</p> <p>前三項之接近地面警告系統應備有自動提供適時及明確之接近地面可能危害之下列功能：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、過大之下降率。 二、過大之地面接近率。 三、起飛後或重飛時，過大之高度損失。 四、完成降落外形前，未能與地面保持安全距離。 五、過度低於儀器進場下滑道。 <p>飛航臺灣本島與澎湖縣之七美鄉與望安鄉、臺東縣之蘭嶼鄉與綠島鄉等離島地區或離島與其離島地區間航線，最大起飛重量介於五千七百公斤至一萬五千公斤之航空器，經航空器使用人申請民航局核准者，得免裝置第一項至第三項規定之接近地面警告系統。</p> <p><u>航空器使用人應訂定地形及障礙物資料庫管理程序，以確保使用第一項至第三項具有危險地形預警功能之接近地面警告系統之飛機，</u></p>	<p>座位數超過三十座者，應裝置具有危險地形預警功能之接近地面警告系統。</p> <p>往復式活塞發動機之飛機，其最大起飛重量超過五千七百公斤或載客座位數超過九座者，應裝置具有危險地形預警功能之接近地面警告系統。</p> <p>前三項之接近地面警告系統應備有自動提供適時及明確之接近地面可能危害之下列功能：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、過大之下降率。 二、過大之地面接近率。 三、起飛後或重飛時，過大之高度損失。 四、完成降落外形前，未能與地面保持安全距離。 五、過度低於儀器進場下滑道。 <p>飛航臺灣本島與澎湖縣之七美鄉與望安鄉、臺東縣之蘭嶼鄉與綠島鄉等離島地區或離島與其離島地區間航線，最大起飛重量介於五千七百公斤至一萬五千公斤之航空器，經航空器使用人申請民航局核准者，得免裝置第一項至第三項規定之接近地面警告系統。</p>	
--	---	--

<p><u>可適時獲得正確之地形及障礙物資訊。</u></p>		
<p>第一百三十一條 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臺或其他類似電臺，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>第一百三十一條 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>航空器飛航於通信性能需求規範之空域或航路時，除應符合第一項規定外，並應符合下列規定：</u></p> <p><u>一、裝置符合通信性能需求型別操作之通信裝備。</u></p> <p><u>二、經民航局核准於該空域飛航。</u></p>	<p>一、配合飛航規則第四十八條將現行條文第一項「航空電台」修正為「航空電臺」、「電台」修正為「電臺」。</p> <p>二、考量現行條文第三項係屬通信性能規範需求之內容，為統一規範，爰予刪除，並將其移列於第一百三十一條之一第一項。</p>
<p>第一百三十一條之一 航空器飛航於以性能為基礎之通信之空域或航路時，除應符合前條規定外，並應符合下列規定：</p> <p>一、裝置符合通信性能規範需求之通信裝備。</p> <p>二、航空器所具備之通信性能需求能力相關資訊應明列於飛航手冊，並經航空器設計國民航主管機關或民航局核准。</p> <p>三、於最低裝備需求手冊中訂定通信性能規範需求能力相關</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第七章7.1.3至7.1.5，新增航空器飛航於以性能為基礎之通信之空域或航路時，應遵守之規定與航空器使用人應建立相關程序之報准機制及其作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p>

<p>規定。</p> <p>航空器使用人應建立以下程序，報請民航局核准後，始得於以性能為基礎之通信之空域或航路從事飛航作業：</p> <p>一、正常、異常及緊急程序。</p> <p>二、依據適用之通信性能規範需求訂定飛航組員資格及適職要求。</p> <p>三、依飛航作業需求訂定相關人員之訓練計畫。</p> <p>四、依據適用之通信性能規範需求訂定維修程序，確保航空器持續適航。</p> <p>經民航局依前項規定核准之航空器，應遵守下列規定：</p> <p>一、接收通信監控國際組織通知之通信性能偏差報告。</p> <p>二、對通信性能偏差之航空器採取有效之立即改善措施。</p> <p>航空器使用人執行以性能為基礎之通信作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p>		
<p>第一百三十二條 航空器應裝置導航裝備並符合下列需求：</p> <p>一、操作飛航計畫。</p> <p>二、飛航管制之要求。</p> <p>航空器為於儀器天氣情況下，能實施儀器進場及降落作業之飛航，應裝置通信裝備接收導引信號，使其能抵</p>	<p>第一百三十二條 航空器應裝置導航裝備並符合下列需求：</p> <p>一、操作飛航計畫。</p> <p>二、飛航管制之要求。</p> <p>航空器為於儀器天氣情況下，能實施儀器進場及降落作業之飛航，應裝置通信裝備接收導引信號，使其能抵</p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第一編第七章7.2.1，刪除現行條文第三項水陸之地標之間距不得大於六十浬之規定。</p>

<p>達目的地機場及備用機場之目視降落之起始點。</p> <p>航空器依目視飛航規則從事飛航時，得依水陸之地標作參考。但民航局另有規定者，不在此限。</p>	<p>達目的地機場及備用機場之目視降落之起始點。</p> <p>航空器依目視飛航規則從事飛航時，得依水陸之地標作參考，<u>其間距不得大於六十哩</u>。但民航局另有規定者，不在此限。</p>	
<p>第一百三十三條 航空器<u>飛航於以性能為基礎之導航之空域或航路時，除應符合前條規定外，並應符合下列規定：</u></p> <p>一、<u>導航裝備之裝置應符合導航規格。</u></p> <p>二、<u>航空器所具備之導航規格能力相關資訊應明列於飛航手冊，並經航空器設計國民航主管機關或民航局核准。</u></p> <p>三、<u>於最低裝備需求手冊中訂定導航規格能力相關規定。</u></p> <p><u>航空器使用人應建立以下程序，報請民航局核准後，始得於以性能為基礎之導航之空域或航路從事飛航作業：</u></p> <p>一、<u>正常、異常及緊急程序。</u></p> <p>二、<u>依據適用之導航規格訂定飛航組員資格及適職要求。</u></p> <p>三、<u>依飛航作業需求訂定相關人員之訓練計畫。</u></p> <p>四、<u>依據適用之導航規格訂定維修程序，確保航空器持續適航。</u></p> <p><u>航空器使用人執行</u></p>	<p>第一百三十三條 航空器<u>為於性能導航之空域或航路飛航時，應依附件十五辦理並符合下列規定：</u></p> <p>一、<u>導航裝備應符合性能導航規範之需求。</u></p> <p>二、<u>經民航局核准。</u></p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第一編第七章7.2.2及7.2.3，修正航空器飛航於以性能為基礎之導航之空域或航路時，應遵守之規定與航空器使用人應建立相關程序之報准機制及其作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理；另刪除附件十五，以避免重複規定。</p>

<p><u>以性能為基礎之導航作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</u></p>		
<p>第一百三十六條 裝置於航空器之通信及導航裝備，於任一具供通信或導航或二者共用裝備發生故障時，不得造成其他相同用途裝備亦發生故障。</p> <p>航空器應配備足夠之導航裝備以確保在飛航之任何階段如有裝備失效時，其餘裝備應符合第一百三十二條之規定，實施導航。如於<u>以性能為基礎之導航</u>、最低導航性能規範、縮減垂直隔離之空域或航路時，應符合第一百三十三條至第一百三十五條之規定，實施導航。</p>	<p>第一百三十六條 裝置於航空器之通信及導航裝備，於任一具供通信或導航或二者共用裝備發生故障時，不得造成其他相同用途裝備亦發生故障。</p> <p>航空器應配備足夠之導航裝備以確保在飛航之任何階段如有裝備失效時，其餘裝備應符合第一百三十二條之規定，實施導航。如於性能導航、最低導航性能規範、縮減垂直隔離之空域或航路時，應符合第一百三十三條至第一百三十五條之規定，實施導航。</p>	<p>配合修正條文第二條新增第九十二款，將現行條文第二項之「性能導航」修正為「以性能為基礎之導航」。</p>
<p>第一百三十八條之一 航空器應裝置監視裝備，並依飛航管制機構要求開啟使用。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第七章7.3.1，新增航空器應裝置監視裝備，包含國際民用航空組織第9924號Aeronautical Surveillance Manual內所述之廣播式自動相關監視(ADS-B)、契約式自動相關監視(ADS-C)、廣播式自動相關監視重播(ADS-R)等，並依飛航管制機構要求開啟使用之規定。</p>
<p>第一百三十八條之二 航空器飛航於以性能為基礎之監視之空域或航路時，除應符合前條規定外，並應符合下列規</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第七章7.3.2至7.3.4，新增航空器飛航於以</p>

<p>定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、裝置符合監視性能規範需求之監視裝備。 二、航空器所具備之監視性能需求能力相關資訊應明列於飛航手冊，並經航空器設計國民航主管機關或民航局核准。 三、於最低裝備需求手冊中訂定監視性能規範需求能力相關規定。 <p>航空器使用人應建立以下程序，報請民航局核准後，始得於以性能為基礎之監視之空域或航路從事飛航作業：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、正常、異常及緊急程序。 二、依據適用之監視性能規範需求訂定飛航組員資格及適職要求。 三、依飛航作業需求訂定相關人員之訓練計畫。 四、依據適用之監視性能規範需求訂定維修程序，確保航空器持續適航。 <p>經民航局依前項規定核准之航空器，應遵守下列規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、接收監視監控國際組織通知之監視性能偏差報告。 二、對監視性能偏差之航空器採取有效之立即改善措施。 <p>航空器使用人執行以性能為基礎之監視作</p>		<p>性能為基礎之監視之空域或航路時，應符合之規定與航空器使用人應建立相關程序之報准機制及其作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理之規定。</p>
--	--	---

業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。		
<p>第一百三十九條 航空器使用人對其航空器負妥善維護之主要責任，並保持其符合持續適航標準，且各式飛航及緊急裝備應符合飛航作業需求，並維持其航空器適航證書之有效性。</p> <p>航空器使用人得將其航空器之維護委託經民航局核准之個人、團體或維護機構執行，但仍負有前項之責任。</p> <p>前項航空器維護完成時，應經民航局核准之個人、團體或維護機構負責簽證證明其適航。</p>	<p>第一百三十九條 航空器使用人對其航空器，<u>包括航空器機體、發動機、螺旋槳、航空器各項裝備及其零組件</u>負妥善維護之主要責任並保持其符合持續適航標準。</p> <p>航空器使用人得將其航空器之維護委託經民航局核准之個人、團體或維護機構執行，但仍負有前項之責任。</p> <p>前項航空器維護完成時，應經民航局核准之個人、團體或維護機構負責簽證證明其適航。</p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第一編第八章8.1.1及8.1.2，修正第一項有關航空器使用人對其航空器負妥善維護之主要責任並保持其符合持續適航標準，且各式飛航及緊急裝備應符合飛航作業需求，並維持其航空器適航證書之有效性。</p>
<p>第一百四十條 航空器使用人應設專責維護組織，<u>以維護其航空器之適航狀況，並於報請民航局檢定合格後，始得從事維護工作。</u></p> <p><u>航空器使用人應確保從事維護工作時備有適職之人員、必要之技術資料、裝備、工具、材料、適當之維護設施、儲存設施及環境，始得從事經核准之維護工作。儲存設施應提供安全防護，以防止所儲存之備用零件、裝備、工具及器材產生變質或損壞情況。</u></p>	<p>第一百四十條 航空器使用人應設專責維護組織，<u>經報請民航局核准後，始得從事維護工作，以維護其航空器之適航狀況。</u></p> <p>前項維護組織應備有必要之技術資料、裝備、工具、材料、適當之維護設施、儲存設施及環境，始得從事經核准之維護工作。儲存設施應提供安全防護，以防止所儲存之備用零件、裝備、工具及器材產生變質或損壞情況。</p>	<p>一、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第八章8.1.2及8.1.4，要求航空器使用人應維護其航空器處於適航狀況。另查所有從事航空器維護工作之組織均應經民航主管機關檢定合格後，始得從事維護工作。爰將現行條文第一項之「報請民航局核准」修正為「報請民航局檢定合格」。</p> <p>二、為滿足從事航空器維護工作時應具備之條件，並課予航空器使用人應善盡監督之責任，修正第二項規定，要求航空器使用人於從事維護作業時，除應具備必要之技術資料、裝備、工</p>

		具、材料、適當之維護設施、儲存設施及環境等外，並應備有適職之人員，以期妥適從事維護作業。
<p>第一百四十一條 航空器使用人應訂定航空器維護能力手冊，報請民航局備查後實施。受委託之維護機構亦應據以執行航空器之維護。</p> <p>航空器維護能力手冊應隨時保持最新及完整之資料。如有變更，其實施前應先報請民航局備查。</p> <p>航空器使用人之維護組織及人員應依航空器維護能力手冊實施航空器之維護，並不得違反之。</p> <p>航空器使用人應訂定維護計畫，報請民航局核准後，據以執行各種維護工作。<u>維護計畫應依航空器設計國民航主管機關或型別檢定證持有人所提供之資訊，及過往之操作經驗訂定之；其內容應至少包含下列事項：</u></p> <p>一、<u>維護工作項目及其執行時距。</u></p> <p>二、<u>適用之結構維護計畫。</u></p> <p>三、<u>維護計畫之修正程序。</u></p> <p>四、<u>航空器系統、零組件與發動機之監控及可靠性管制計畫之關聯說明。</u></p> <p><u>前項第一款內容之訂定，應考量航空器操作環境及預期使用情</u></p>	<p>第一百四十一條 航空器使用人應訂定航空器維護能力手冊，報請民航局備查後實施。受委託之維護機構亦應據以執行航空器之維護。</p> <p>航空器維護能力手冊應隨時保持最新及完整之資料。如有變更，其實施應先報請民航局備查。</p> <p>航空器使用人之維護組織及人員應依航空器維護能力手冊實施航空器之維護，並不得違反之。</p> <p>航空器使用人應訂定維護計畫，報請民航局核准後，據以執行各種維護工作。</p> <p>航空器維護能力手冊及維護計畫之規劃及實施應符合人為因素原則。</p> <p>航空器維護能力手冊及維護計畫之各項修訂應儘速分發至所有手冊使用者。</p>	<p>一、第二項酌作文字修正，將「實施」修正為「實施前」，俾明確航空器使用人之航空器維護能力手冊如有變更，於實施前應先報請民航局備查，以落實管理。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第十一章11.3，於第四項後段新增訂定維護計畫時應考量之因素及其內容應包含之項目，以資遵循。</p> <p>三、新增第五項規定，要求航空器使用人訂定航空器維護工作項目及執行時距時，應考量航空器操作環境及預期使用情況。</p> <p>四、配合新增第四項及第五項規定，將現行條文第五項及第六項移列至第六項及第七項。</p>

<p>況。</p> <p>航空器維護能力手冊及維護計畫之規劃及實施應符合人為因素原則。</p> <p>航空器維護能力手冊及維護計畫之各項修訂應儘速分發至所有手冊使用者。</p>		
<p><u>第一百五十條 航空器使用人之維修紀錄應以具適當格式之表單填寫；其記載事項應確保可讀性、安全性及完整性。</u></p> <p>航空器使用人應保存下列紀錄：</p> <p>一、航空器總使用時間、每日使用時間、起降次數；自上次翻修後之總使用時間及起降次數。</p> <p>二、航空器具年限管制件之裝置起迄日期及總使用時間或起降次數；自上次翻修後之總使用時間或起降次數。</p> <p>三、符合<u>強制性持續適航資訊</u>之現況資料。</p> <p>四、航空器及其主要機件之改裝及修理之相關資料。</p> <p>五、依維護計畫規定執行之航空器檢查紀錄。</p> <p>六、維護簽放符合維護手冊規定之詳細維護工作紀錄。</p> <p>前項第一款至第五款之紀錄，應保存至航空器或零組件報廢或永久停用後二年止。第六</p>	<p>第一百五十條 航空器使用人應保存下列紀錄：</p> <p>一、航空器總使用時間、每日使用時間、起降次數；自上次翻修後之總使用時間及起降次數。</p> <p>二、航空器具年限管制件之裝置起迄日期及總使用時間或起降次數；自上次翻修後之總使用時間或起降次數。</p> <p>三、符合持續適航之現況資料。</p> <p>四、航空器及其主要機件之改裝及修理之相關資料。</p> <p>五、依維護計畫規定執行之航空器檢查紀錄。</p> <p>六、維護簽放符合維護手冊規定之詳細維護工作紀錄。</p> <p>前項第一款至第五款之紀錄，應保存至航空器或零組件報廢或永久停用後二年止。第六款之紀錄，應保存至該工作已重覆執行或為其他工作所取代。但不得少於一年。</p> <p>日常維護工作及日常維護簽放紀錄應以不</p>	<p>一、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第八章8.4，新增第一項有關航空器使用人之維修紀錄應以具適當格式之表單填寫，其記載事項應確保可讀性、安全性及完整性；現行條文第一項至第五項移列為第二項至第六項，並配合酌修第五項及第六項條文中引述之項次。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第八章8.4.1b，將現行條文第二項第三款之「持續適航」修正為「強制性持續適航資訊」，以資明確。</p>

<p>款之紀錄，應保存至該工作已重覆執行或為其他工作所取代。但不得少於一年。</p> <p>日常維護工作及日常維護簽放紀錄應以不褪色墨汁填寫並應保存一年以上。</p> <p>第二項規定之紀錄記載及簽證，航空器使用人得建立並使用電子紀錄系統管理程序，報經民航局核准後實施。</p> <p>航空器使用人變更時，第二項各款紀錄應一併移轉。</p>	<p>褪色墨汁填寫並應保存一年以上。</p> <p>第一項規定之紀錄記載及簽證，航空器使用人得建立並使用電子紀錄系統管理程序，報經民航局核准後實施。</p> <p>航空器使用人變更時，第一項各款紀錄應一併移轉。</p>	
<p>第一百五十四條 機長職責如下：</p> <p>一、在飛航中負航空器操作、機上全體人員及貨物安全之責，並得為一切緊急處理。</p> <p>二、應確保程序檢查表之每一細節皆予履行。</p> <p>三、於飛航終了時，應負責將已知及可疑之航空器故障報告航空器使用人並對填寫之飛航紀錄負責。</p> <p>四、當航空器失事或航空器重大意外事件發生時，應儘速通知當地主管機關及相關主管機關。</p>	<p>第一百五十四條 機長職責如下：</p> <p>一、<u>機長</u>在飛航中負航空器操作、機上全體人員及貨物安全之責，並得為一切緊急處理。</p> <p>二、<u>機長</u>應確保程序檢查表之每一細節皆予履行。</p> <p>三、<u>機長</u>於飛航終了時，應負責將已知及可疑之航空器故障報告航空器使用人並對填寫之飛航紀錄負責。</p> <p>四、當航空器失事或航空器重大意外事件發生時，<u>機長</u>應儘速通知當地主管機關及相關主管機關。</p>	<p>本條之序文已有規範「機長」職責之文字，爰將第一款至第四款之「機長」一詞刪除。</p>
<p>第一百六十條 航空器使用人應訂定並保持經民航局核准之地面學科及飛航訓練計畫；<u>訓練計畫應施予複習訓練及測</u></p>	<p>第一百六十條 航空器使用人應訂定並保持經民航局核准之地面學科及飛航訓練計畫，以確保每一飛航組員皆經過適合</p>	<p>一、現行條文第三項後段之「訓練計畫應施予複習訓練及測驗」移至第一項規範，以資明確。</p>

<p>驗，以確保每一飛航組員皆經過適合之訓練，勝任其職務。</p> <p>地面學科及飛航訓練應由合格之教師於民航局核准之訓練設備執行之。<u>訓練計畫內容應包括下列事項：</u></p> <p><u>一、飛航組員未來執行任務機種之地面學科及飛航訓練。</u></p> <p><u>二、各種因機身、發動機或各系統之故障、火災及其他不正常情況下緊急處理程序之飛航組員協調及訓練。</u></p> <p><u>三、不正常飛行姿態預防及改正訓練。</u></p> <p><u>四、飛航組員未來執行任務機種相關之目視及儀器操作程序、航圖，包含威脅及疏失管理之人為表現、危險物品運輸之訓練。</u></p> <p>每一飛航組員之訓練應確定其瞭解在於不正常或緊急操作程序中其應負之責任及與其他組員間之關係。</p>	<p>之訓練，勝任其職務。</p> <p>地面學科及飛航訓練應由合格之教師於民航局核准之訓練設備執行之。訓練計畫應包括飛航組員未來執行任務機種相關之目視及儀器操作程序、組員資源管理訓練協調合作、超長程飛航特殊需求訓練、各種因機身、發動機或各系統之故障、火災、危險物品運送訓練及其他不正常情況下緊急處理程序之地面學科或飛航訓練。</p> <p>每一飛航組員之訓練應確定其瞭解在於不正常或緊急操作程序中其應負之責任及與其他組員間之關係。<u>訓練計畫應施予複習訓練及測驗。</u></p>	<p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第九章9.3.1，修正第二項地面學科及飛航訓練之訓練計畫應含之項目。</p>
<p>第一百六十二條（刪除）</p>	<p>第一百六十二條 正駕駛員於最近九十日內，至少應在其檢定機型之同型航空器實施任一航路起飛及降落三次之紀錄，航空器使用人始得派遣其擔任機長。</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u></p> <p>二、查現行國際民用航空公約第六號附約並未有擔任機長者應以實機實施任一航路起飛及降落三次之規定，爰刪除本條，以符國際規範。</p>
<p>第一百六十三條 正駕駛員於最近九十日內，至少應在其檢定機型之同型航空器或民航局核准之飛行模擬機實施三次起</p>	<p>第一百六十三條 正駕駛員於最近九十日內，至少應在其檢定機型之同型航空器或民航局核准之飛行模擬機實施三次起</p>	<p>一、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第九章9.4，於第一項增訂有關正駕駛員應於其檢定機型之同型</p>

<p>降，航空器使用人始得派遣其擔任正駕駛員<u>或機長</u>。</p> <p>正駕駛員如未於九十日內完成前項規定之三次起降者，除應完成訓練計畫規定之訓練外，並應完成下列訓練，航空器使用人始得派遣其擔任正駕駛員<u>或機長</u>：</p> <p>一、由檢定駕駛員監督，於航空器或飛行模擬機上執行三次起降。</p> <p>二、前款規定之起降，應包括下列情形：</p> <p>(一)至少一次模擬關鍵發動機失效之起飛。</p> <p>(二)至少一次於航空器使用人經民航局核准之機場最低飛航限度，執行儀器降落。</p> <p>(三)至少一次降落後全停。</p> <p>正駕駛員使用飛行模擬機執行前項規定訓練者，應符合下列規定：</p> <p>一、已於該機型累積一百小時以上之飛航時間。</p> <p>二、於完成訓練後，前二次之飛航派遣由檢定駕駛員擔任機長並於操作席位監督下，執行二次降落，並應符合航空器使用人經民航局核准之第一類儀降作業之降落天氣標準以上，且應於飛</p>	<p>降，航空器使用人始得派遣其擔任正駕駛員。</p> <p>正駕駛員如未於九十日內完成前項規定之三次起降者，除應完成訓練計畫規定之訓練外，並應完成下列訓練，航空器使用人始得派遣其擔任正駕駛員：</p> <p>一、由檢定駕駛員監督，於航空器或飛行模擬機上執行三次起降。</p> <p>二、前款規定之起降，應包括下列情形：</p> <p>(一)至少一次模擬關鍵發動機失效之起飛。</p> <p>(二)至少一次於航空器使用人經民航局核准之機場最低飛航限度，執行儀器降落。</p> <p>(三)至少一次降落後全停。</p> <p>正駕駛員使用飛行模擬機執行前項規定訓練者，應符合下列規定：</p> <p>一、已於該機型累積一百小時以上之飛航時間。</p> <p>二、於完成訓練後，前二次之飛航派遣由檢定駕駛員擔任機長並於操作席位監督下，執行二次降落，並應符合航空器使用人經民航局核准之第一類儀降作業之降落天氣標準以上，且應於飛行模擬機完訓後四十五日內完成。</p>	<p>航空器或民航局核准之飛行模擬機實施三次起降後，始得派遣其擔任機長職務之規定。</p> <p>二、配合第一項之修正，於修正條文第二項增列有關駕駛員如未於九十日內完成第一項之起降作業者，應完成規定之訓練後，始得派遣其擔任機長職務。</p>
--	---	--

<p>行模擬機完訓後四十五日內完成。</p> <p>當使用飛行模擬機完成第一項及第二項規定時，飛行模擬機上應配置該當之合格飛航組員配合執行，模擬正常飛航操作環境，並不得使用飛行模擬機位置重設功能。</p> <p>檢定駕駛員應檢定受測之正駕駛員起降是否符合技術考驗規定，如有需要，得增加訓練課目以決定是否合格。</p> <p>檢定駕駛員之資格如附件十九。</p>	<p>當使用飛行模擬機完成第一項及第二項規定時，飛行模擬機上應配置該當之合格飛航組員配合執行，模擬正常飛航操作環境，並不得使用飛行模擬機位置重設功能。</p> <p>檢定駕駛員應檢定受測之正駕駛員起降是否符合技術考驗規定，如有需要，得增加訓練課目以決定是否合格。</p> <p>檢定駕駛員之資格如附件十九。</p>	
<p>第一百七十三條 航空器使用人應訂定<u>適職性</u>考驗，以確保飛航組員之技術及緊急程序之處置能力符合航空器使用人及民航局所規定之標準。</p> <p>持有多型別或接近型別駕駛員檢定證之飛航組員，經民航局核准後得合併執行考驗。</p> <p>航空器使用人依儀器飛航規則從事飛航作業者，第一項<u>適職性</u>考驗應確保其飛航組員具有實施儀器飛航之能力。</p> <p>第一項及第二項考驗應由檢定駕駛員負責執行，飛航組員應於<u>檢定考驗或恢復資格考驗及格日後四至八個月間，執行適職性考驗。</u></p> <p><u>飛航組員除檢定考驗或恢復資格考驗外，應於連續十二個月內執</u></p>	<p>第一百七十三條 航空器使用人應訂定<u>考驗程序</u>，以確保飛航組員之技術及緊急程序之處置能力符合航空器使用人及民航局所規定之標準。</p> <p>持有多型別或接近型別駕駛員檢定證之飛航組員，經民航局核准後得合併執行考驗。</p> <p>航空器使用人依儀器飛航規則從事飛航作業者，第一項考驗程序應確保其飛航組員具有實施儀器飛航之能力。</p> <p>第一項及第二項考驗應由檢定駕駛員負責執行，<u>於飛航組員之檢定考驗及格日期或恢復資格考驗及格日起每十二個月內，應至少執行二次</u>，其間隔應在四個月以上八個月以下，且二次考驗內容不得完全相同。</p>	<p>一、參考航空人員術科檢定委託辦法第二條第三款及實務用語，將第一項及第三項之「<u>考驗程序</u>」修正為「<u>適職性考驗</u>」，以資明確。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第九章9.4.4.1，將現行條文第四項分列二項規定如下：</p> <p>(一)於第四項修正有關飛航組員應於檢定考驗或恢復資格考驗及格日後四至八個月間執行<u>適職性考驗</u>。</p> <p>(二)於第五項修正有關飛航組員除檢定考驗或恢復資格考驗外，應於連續十二個月內執行二次<u>適職性考驗</u>，其間隔應在四個月以上八個月以下，且二次考驗內容不得完全相同之規定。</p>

<p>行二次<u>適職性考驗</u>，其間隔應在四個月以上八個月以下，且二次考驗內容不得完全相同。</p>		
<p>第一百七十七條 簽派員職責如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、航空器之簽派。 二、提供所需資料以協助機長完成飛航準備工作。 三、協助機長完成飛航計畫，並依當地規定向<u>飛航管制機構</u>提出。 四、提供機長於飛航中安全飛航所必需之資料。 五、飛機航行位置不能經由第八條之三第二項規定之飛機位置資訊自動追蹤機制位置所確定，且無法與駕駛員建立通訊聯繫時，應立即通知飛機最後位置附近之<u>飛航管制機構</u>。 	<p>第一百七十七條 簽派員職責如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、航空器之簽派。 二、提供所需資料以協助機長完成飛航準備工作。 三、協助機長完成飛航計畫，並依當地規定向航管單位提出。 四、提供機長於飛航中安全飛航所必需之資料。 五、飛機航行位置不能經由第八條之三第二項規定之飛機位置資訊自動追蹤機制位置所確定，且無法與駕駛員建立通訊聯繫時，應立即通知飛機最後位置附近之航管單位。 	<p>配合民用航空法規定，酌作文字修正，將現行條文第一項第三款及第五款之「航管單位」修正為「飛航管制機構」，以統一用詞。</p>
<p>第一百九十一條 緊急撤離演練應符合下列規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、載客座位數超過四十四座之航空器，應在九十秒鐘內完成。 二、航空器使用人於首次使用之機型載客座位數超過四十四座，於營運前或航空器經相關修改後，應以實機作乘客緊急撤離演練一次。<u>但該航空器取得型別檢定時，已</u> 	<p>第一百九十一條 緊急撤離演練應符合下列規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、載客座位數超過四十四座之航空器，應在九十秒鐘內完成。 二、航空器使用人於首次使用之機型載客座位數超過四十四座，於營運前或航空器經相關修改後，應以實機作乘客緊急撤離演練一次。 三、年度訓練或定期演 	<p>參考美國聯邦航空法規第一百二十一編121.291及附錄 D，於第二款新增但書有關航空器於取得型別檢定階段已於航空器製造廠實施並符合九十秒鐘內完成乘客緊急撤離演練之規範，僅須執行無乘客參與之「部分緊急撤離演練 (partial demonstration)」。</p> <p>考量實務上各國民航主管機關多選擇執行部分緊急撤離演練，爰增訂相關規定以資完備。</p>

<p><u>由原航空器製造廠完成九十秒內緊急撤離驗證者，得以實機作無乘客參與之部分緊急撤離演練，且應於十五秒內完成。</u></p> <p>三、年度訓練或定期演練得於緊急逃生訓練艙實施。</p>	<p>練得於緊急逃生訓練艙實施。</p>	
<p>第一百九十三條 客運飛機之駕駛艙門，於飛航中應予關妥並上鎖。航空器使用人應提供方法使客艙組員於發現有礙飛航安全之干擾行為時能通知飛航組員。</p> <p>飛航國際航線之客運飛機有下列情形之一者，應裝置經民航局核准之駕駛艙門，其強度應足以抵擋小型武器及手榴彈破片穿透及非許可人員之強力闖入，且應能由任一駕駛員座椅上操作上鎖及解鎖：</p> <p><u>一、最大起飛重量超過五萬四千五百公斤。</u></p> <p><u>二、最大起飛重量超過四萬五千五百公斤且載客座位數超過十九座。</u></p> <p><u>三、載客座位數超過六十座。</u></p> <p>裝置前項駕駛艙門之航空器，其駕駛艙門應於乘客登機完畢艙門關妥後至艙門開啟乘客下機前之期間，保持關妥及上鎖位置。但航空器使用人或民航局許可進入駕駛艙之人員於需要進出時，不在此限。</p>	<p>第一百九十三條 客運航空器之駕駛艙門，於飛航中應予關妥並上鎖。航空器使用人應提供方法使客艙組員於發現有礙飛航安全之干擾行為時能通知飛航組員。</p> <p>飛航國際航線之客運航空器最大起飛重量超過四萬五千五百公斤，或載客座位數超過六十座，<u>於中華民國九十二年十一月一日前</u>，應裝置經民航局核准之駕駛艙門，其強度應足以抵擋小型武器及手榴彈破片穿透及非許可人員之強力闖入。此門應能由任一駕駛員座椅上操作上鎖及解鎖。</p> <p>裝置前項駕駛艙門之航空器，其駕駛艙門應於乘客登機完畢艙門關妥後至艙門開啟乘客下機前之期間，保持關妥及上鎖位置。但航空器使用人或民航局許可進入駕駛艙之人員於需要進出時，不在此限。</p> <p>裝置第二項規定駕駛艙門之航空器，應有由任一駕駛員座椅上即可監看駕駛艙門外部情況之方法，以辨識欲進</p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第一編第十三章13.2.2，修正第二項並調整文字及分三款規範有關飛航國際航線之客運飛機有最大起飛重量超過五萬四千五百公斤、最大起飛重量超過四萬五千五百公斤且載客座位數超過十九座及載客座位數超過六十座之情形者，應裝置經核准之駕駛艙門之規定；另刪除裝置駕駛艙門之限期規定，以符國際規範。</p>

<p>裝置第二項規定駕駛艙門之航空器，應有由任一駕駛員座椅上即可監看駕駛艙門外部情況之方法，以辨識欲進入駕駛艙之人員及察覺可疑行為與潛在威脅。</p> <p>航空器使用人因特殊情況無法於規定期限內完成本條規定之駕駛艙門及客艙監視系統改裝時，應檢具相關證明文件及說明檔向民航局申請核准延展完成期限。</p>	<p>入駕駛艙之人員及察覺可疑行為與潛在威脅。</p> <p>航空器使用人因特殊情況無法於規定期限內完成本條規定之駕駛艙門及客艙監視系統改裝時，應檢具相關證明文件及說明檔向民航局申請核准延展完成期限。</p>	
<p>第一百九十九條 航空器使用人應確保其飛航組員、客艙組員、簽派員及維護人員等相關飛航作業人員於執勤期間無受麻醉藥物或酒精作用而影響飛安之情形，並訂定相關之麻醉藥物及酒精測試規定，<u>報請民航局備查後執行抽檢</u>，檢測紀錄應存檔備查。</p> <p>民航局得以定期或不定期方式對前項飛航作業人員實施麻醉藥物及酒精檢測。</p> <p>麻醉藥物及酒精檢測檢查標準如下：</p> <p>一、麻醉藥物檢測：尿液樣本反應呈陰性。</p> <p>二、酒精濃度檢測：血液中酒精濃度不得超過百分之零點零二或吐氣中酒精濃度不得超過每公升零點一毫克。</p> <p><u>第一項或第二項之檢測有</u>不合格或吐氣中酒精濃度超過每公升零</p>	<p>第一百九十九條 航空器使用人應確保其飛航組員、客艙組員、簽派員及維護人員等相關飛航作業人員於執勤期間無受麻醉藥物或酒精作用而影響飛安之情形，並訂定相關之麻醉藥物及酒精測試規定，<u>並執行抽檢</u>，檢測紀錄應存檔備查。</p> <p>民航局得以定期或不定期方式對前項飛航作業人員實施麻醉藥物及酒精檢測。</p> <p>麻醉藥物及酒精檢測檢查標準如下：</p> <p>一、麻醉藥物檢測：尿液樣本反應呈陰性。</p> <p>二、酒精濃度檢測：血液中酒精濃度不得超過百分之零點零二或吐氣中酒精濃度不得超過每公升零點一毫克。</p> <p>前項檢查不合格或吐氣中酒精濃度超過每公升零毫克而未超過規</p>	<p>一、為強化航空器使用人落實執行所訂麻醉藥物及酒精測試作業，修正第一項規定，要求其所訂定之麻醉藥物及酒精測試規定應報請民航局備查後實施抽檢作業。</p> <p>二、為明確麻醉藥物或酒精檢測有不合格或吐氣中酒精濃度超過每公升零毫克而未超過規定標準之管理，酌作文字修正，將現行條文第四項之「前項檢查」修正為「第一項或第二項之檢測有」，以資遵循。</p> <p>三、第六項酌作文字修正，將「為委託行為時」修正為「為委託時」。</p>

<p>毫克而未超過規定標準者，不得從事相關飛航作業，拒絕檢測者，亦同。</p> <p>第二項麻醉藥物及酒精之檢測，民航局得委託航空站經營人辦理。</p> <p>民航局依前項規定為委託時，應將委託之對象、事項及法規依據公告之，並刊登於政府公報。</p> <p>航空器使用人於中央流行疫情指揮中心成立期間，應依經該指揮中心核定並由民航局公告之國籍航空公司實施機組人員防疫健康管控措施作業原則訂定防疫管理措施，並報經民航局備查後，始得實施。</p> <p>航空器使用人及其所屬人員應遵守前項防疫管理措施之規定。</p>	<p>定標準者，不得從事相關飛航作業，拒絕檢測者，亦同。</p> <p>第二項麻醉藥物及酒精之檢測，民航局得委託航空站經營人辦理。</p> <p>民航局依前項規定為委託行為時，應將委託之對象、事項及法規依據公告之，並刊登於政府公報。</p> <p>航空器使用人於中央流行疫情指揮中心成立期間，應依經該指揮中心核定並由民航局公告之國籍航空公司實施機組人員防疫健康管控措施作業原則訂定防疫管理措施，並報經民航局備查後，始得實施。</p> <p>航空器使用人及其所屬人員應遵守前項防疫管理措施之規定。</p>	
<p>第二百零一條之一 航空器使用人應設置全職且適任之航務主管、機隊主管及機務主管，並報請民航局備查。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、參考美國聯邦航空法第一百十九編119.69及119.71，新增航空器使用人應指派全職且適任之航務主管、機隊主管及機務主管依營運規範執行管理作業。</p>
<p>第二百零一條之二 航務主管除應熟悉與其業務相關各類手冊、營運規範及相關民航法規外，並應具備下列條件之一：</p> <p>一、持有或曾持有民航運輸駕駛員檢定證或商用駕駛員檢定證並擔任機長三年以上經驗。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、參考美國聯邦航空法第一百十九編119.71，新增航務主管應具備之資格條件。</p>

二、擔任民用航空運輸業或普通航空業航務管理或監督業務三年以上之經驗。		
第二百零一條之三 機隊主管除應熟悉與其業務相關各類手冊、營運規範及相關民航法規外，並應具備下列條件之一： 一、持有至少一種該航空器使用人所用機型之有效民航運輸駕駛員檢定證或商用駕駛員檢定證。 二、擔任民用航空器機長三年以上之經驗。但經民航局確認申請人具有同等之航空經驗者，不在此限。		一、 <u>本條新增</u> 。 二、參考美國聯邦航空法第一百十九編119.71及第十五條之規定，新增機隊主管應具備之資格條件。 三、第二款所稱「同等之航空經驗」係指申請人如具備軍用規格之民用航空器操作經驗且有紀錄可資證明者，得經審查後擔任機隊主管。
第二百零一條之四 機務主管除應熟悉與其業務相關各類手冊、普通航空業維護作業、營運規範及相關民航法規適用之維護規定外，並應具備下列條件之一： 一、持有或曾持有航空器維修工程師檢定證並具有機務相關工作三年以上之經驗。 二、民用航空器五年以上之維護經驗，且其中一年以上曾擔任管理職之經驗。		一、 <u>本條新增</u> 。 二、參考美國聯邦航空法第一百十九編119.71及第十六條之規定，新增機務主管應具備之資格條件。
第二百零一條之五 航空器使用人應提供適當訓練，俾利主管人員熟諳本規則及相關手冊、規定。		一、 <u>本條新增</u> 。 二、參考本規則第十九條，新增航空器使用人應提供適當之訓練，以利各類主管熟諳法規及手冊程序之規定。
第二百零二條之一 <u>航空器</u>	第二百零二條之一 普通航	酌作文字修正，將「普通

<p>使用人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>航空器使用人於從事直昇機機外掛載之飛航業務時，應符合附件二十之二之規定。</p> <p>航空器使用人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。</p> <p>航空器使用人以單渦輪發動機飛機從事各類飛航作業時，除應符合第二百三十四條、第二百四十九條、第二百五十一條及第二百七十一條規定外，並應符合附件二十之四規定。</p>	<p>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機機外掛載之飛航業務時，應符合附件二十之二之規定。</p> <p>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。</p> <p>普通航空業者以單渦輪發動機飛機從事各類飛航作業時，除應符合第二百三十四條、第二百四十九條、第二百五十一條及第二百七十一條規定外，並應符合附件二十之四規定。</p>	<p>航空業」修正為「航空器使用人」，以統一用詞。</p>
<p>第二百零三條之一 航空器使用人應依安全管理系統評估飛航計畫中所定機場之救援及消防服務等級，以確保其航空器獲得必要之防護。</p> <p>前項評估作業應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p> <p>航空器使用人應將評估合格之救援及消防服務等級之相關資訊訂於操作手冊。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.1.4，新增航空器使用人應評估飛航計畫中所訂之機場(含指定之備用機場)所具備之救援及消防服務等級，以期於發生緊急狀況下能獲得足夠之救援及防護支援。</p> <p>三、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.1.5，增訂第三項，航空器使用人應將評估合格之救援及消防服務等級之相關資訊訂於操作手冊，以資遵循。</p>
<p>第二百零四條 航空器使用人應依有關之法規及程序訂定航務手冊或其他相關之手冊，<u>依規定分</u></p>	<p>第二百零四條 航空器使用人應依有關之法規及程序訂定航務手冊或其他相關之手冊，報請民航</p>	<p>查航空器使用人依有關之法規及程序所訂定航務手冊或其他相關手冊之陳報機制，除有核准外尚有備</p>

<p><u>別報請民航局核准或備查後，作為所有航空人員之工作指導，並適時修訂之。</u></p> <p>航空器使用人及其所屬航空人員應依前項手冊之各項規定實施其所負之職責，並不得逾越之。</p>	<p>局核准後，作為所有航空人員之工作指導，並適時修訂之。</p> <p>航空器使用人及其所屬航空人員應依前項手冊之各項規定實施其所負之職責，並不得逾越之。</p>	<p>查，為資明確，於第一項增列報請「備查」之規定。</p>
<p><u>第二百十條 機長職責如下：</u></p> <p><u>一、在飛航中負飛機操作及全體乘員安全之責，並得為一切緊急處理。</u></p> <p><u>二、應確保程序檢查表之每一細節皆予履行。</u></p> <p><u>三、於飛航終了時，應負責將已知及可疑之航空器故障報告航空器使用人並對填寫之飛航紀錄負責。</u></p> <p><u>四、當航空器失事或航空器重大意外事件發生時，應儘速通知當地主管機關及相關主管機關。</u></p> <p><u>機長失能時其接替順位，航空器使用人應於航務手冊或其他相關之手冊中規定。</u></p> <p>機長應檢查認可下列項目，並簽署飛航準備文件後，始得飛航：</p> <p>一、航空器為適航狀態。</p> <p>二、儀表及裝備足以完成此次飛航。</p> <p>三、航空器已完成維護簽放。</p> <p>四、本次飛航之航空器重量及重心在安全</p>	<p><u>第二百十條 機長應檢查認可下列項目，並簽署飛航準備文件後，始得飛航：</u></p> <p>一、航空器為適航狀態。</p> <p>二、儀表及裝備足以完成此次飛航。</p> <p>三、航空器已完成維護簽放。</p> <p>四、本次飛航之航空器重量及重心在安全範圍內。</p> <p>五、裝載合乎規定並繫牢。</p> <p>六、本次飛航未超越航空器操作限度。</p> <p>七、操作飛航計畫已完成。</p> <p>除前項第三款紀錄應保存至少一年外，航空器使用人應保存前項完整飛航準備文件至少三個月。</p> <p>航空器使用人應訂定第一項機長檢查認可之程序。</p>	<p>一、考量現行機長職責及失能時之處置係規定於第二百八十五條之九，且非僅適用於普通航空業之大型及運輸類飛機，而係適用於所有普通航空業之機長人員，爰將現行條文第二百八十五條之九移列至本條，並將其內容增列於第一項及第二項。</p> <p>二、配合新增第一項及第二項，將現行條文第一項至第三項移列至第三項至第五項，第五項並酌作文字修正，將「第一項」修正為「第三項」。</p>

<p>範圍內。</p> <p>五、裝載合乎規定並繫牢。</p> <p>六、本次飛航未超越航空器操作限度。</p> <p>七、操作飛航計畫已完成。</p> <p>除前項第三款紀錄應保存至少一年外，航空器使用人應保存前項完整飛航準備文件至少三個月。</p> <p>航空器使用人應訂定第三項機長檢查認可之程序。</p>		
<p>第二百十五條 航空器使用人或機長應於作業前一日將任務內容通知飛航管制機構。</p>	<p>第二百十五條 航空器使用人或機長應於作業前一日將任務內容通知飛航管制協調中心。</p>	<p>配合民用航空法規定，酌作文字修正，此外飛航管制協調中心其意旨係為飛航管制機構，爰將「飛航管制協調中心」修正為「飛航管制機構」，以統一用詞。</p>
<p>第二百二十一條之一 飛機依目視飛航規則飛航者，應依下列規定攜帶油量：</p> <p>一、日間飛航者，除應攜帶飛抵操作飛航計畫中之目的地機場油量外，應再攜帶三十分鐘正常巡航油量。</p> <p>二、夜間飛航者，除應攜帶飛抵操作飛航計畫中之目的地機場油量外，應再攜帶四十五分鐘正常巡航油量。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第2.2章2.2.3.6，新增飛機依據目視飛航規則飛航時應攜帶之油量。</p>
<p>第二百二十七條之一 雙渦輪發動機之飛機於實施<u>延展轉降時限</u>作業時，應在操作飛航計畫中選定航路備用機場，其作業應依民航局核定採用</p>	<p>第二百二十七條之一 雙渦輪發動機之飛機於實施延展航程作業時，應在操作飛航計畫中選定航路備用機場，其作業依附件四辦理。</p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.7.1.1，將現行僅適用於雙渦輪發動機飛機之延展航程作業名稱修正為延展轉降時限作業。另明定其</p>

<p><u>之國際飛航標準辦理。</u></p>		<p>實施應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理，並配合刪除現行附件四。</p>
<p>第二百二十九條之一 中華民國一百一十年十一月四日以後，除經機長掌握跑道表面狀況資訊，並認定飛機性能資料顯示得以安全降落外，飛機不得於低於機場標高上空一千呎繼續進場作業。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u> 二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.4.11及同附約第二編第2.2章2.2.4.4，新增機長應掌握跑道表面狀況及飛機性能方得執行降落作業。</p>
<p>第二百二十九條之二 中華民國一百一十年十一月四日以後，機長發現跑道煞車減速效果未如所獲通報時，應立即向當地飛航管制機構報告。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u> 二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.4.2.1，要求機長於跑道上煞車減速時，如其減速效果未如所獲通報時，應立即向飛航管制機構提出報告，以維護飛航安全。</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： 一、飛航手冊。 二、飛航操作限制相關手冊。 三、計畫航路路線及可能轉降機場之最新航行圖表。 四、遭遇空中攔截之應對程序及目視訊號表。 五、噪音證明文件。 六、經營商務專機者之普通航空業許可證英文版。 七、經營商務專機者之營運規範核准項目表。 自由氣球得不備具前項第五款至第七款之</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： 一、飛航手冊。 二、飛航操作限制相關手冊。 三、計畫航路路線及可能轉降機場之最新航行圖表。 四、遭遇空中攔截之應對程序及目視訊號表。 五、噪音證明文件。 六、經營商務專機者之普通航空業許可證英文版。 七、經營商務專機者之營運規範核准項目表。 自由氣球得不備具前項第五款至第七款之</p>	<p>一、第一項酌作文字修正，將第三款之「計畫」修正為「計畫」，以資明確。 二、修正條文第八條之四已將各類手冊納入得建立電子式手冊或電子式簽署之紀錄管理及保存系統相關作業程序，為避免重複規範，爰修正第三項，將「第一項第一款至第四款」修正為「第一項第三款與第四款」，以排除各類手冊之適用。</p>

<p>文件。</p> <p>第一項第三款與第四款規定之文件及本法第三十八條第一項第三款所定之文書，航空器使用人得建立並使用電子式手冊或電子式簽署之紀錄管理及保存系統相關作業程序，報經民航局核准後實施。</p>	<p>文件。</p> <p>第一項第一款至第四款規定之文件及本法第三十八條第一項第三款所定之文書，航空器使用人得建立並使用電子式手冊或電子式簽署之紀錄管理及保存系統相關作業程序，報經民航局核准後實施。</p>	
<p>第二百四十八條之一 航空器裝備有<u>抬頭顯示器</u>或增強目視系統或二者兼具者，航空器使用人應將其相關之訓練及使用程序，報請民航局核准後，始得實施。</p> <p>航空器使用人執行前項經民航局核准之作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p> <p><u>除經民航局核准外，航空器使用人不得以抬頭顯示器或增強目視系統執行低能見度飛航。</u></p>	<p>第二百四十八條之一 航空器裝備有平視顯示儀或增強目視系統或二者兼具者，航空器使用人應將其相關之訓練及使用程序，報請民航局核准後，始得實施。</p> <p>航空器使用人執行前項經民航局核准之作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p>	<p>一、酌作文字修正，將現行條文第一項之「平視顯示儀」修正為「抬頭顯示器」，以符實務用語。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.2.8.1.1，新增第三項有關航空器使用人除經核准外，不得以抬頭顯示器或增強目視系統執行低能見度飛航。</p>
<p>第二百四十八條之二 航空器使用人於飛機上使用攜帶式電子飛行包者，應確保其不影響飛機系統與裝備性能及飛航作業。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第2.4章2.4.17.1，新增航空器使用人於飛機上使用攜帶式電子飛行包者，應確保該電子飛行包不致影響飛機系統與裝備性能及飛航作業。</p>
<p>第二百四十八條之三 航空器使用人申請使用電子飛行包者，應符合下列條件並經民航局核准後始得使用：</p> <p>一、電子飛行包裝備及相關硬體，包含其</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第六章 6.25.2 及 6.25.3，新增航空器使用人申請使用電子飛行包者，應符合之條</p>

<p>與飛機系統連結部分，應符合適用之適航檢定需求。</p> <p>二、完成電子飛行包作業功能之安全風險評估。</p> <p>三、建立電子飛行包資訊及顯示功能之替代方案。</p> <p>四、建立電子飛行包功能及其使用之資料庫管理程序。</p> <p>五、建立電子飛行包之使用及訓練管理程序。</p> <p>六、航空器使用人於電子飛行包失效時，應確保飛航組員即時取得安全飛航之足夠資訊。</p> <p>航空器使用人應依前項規定建立風險評估及管理程序，報請民航局核准後，始得實施。</p>		<p>件並經核准後始得使用之規定。</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臺或其他類似電臺，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>除經民航局核准免除安裝外，航空器執行越水飛航及飛越搜救困難地區，應裝置無線電通信裝備，並具備於飛航期間之任何時機，使用規定之頻率，與機場管制單位雙向通信之能</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>除經民航局核准免除安裝外，航空器執行越水飛航及飛越搜救困難地區，應裝置無線電通信裝備，並具備於飛航期間之任何時機，使用規定之頻率，與機場管制單位雙向通信之能</p>	<p>一、配合飛航規則第四十八條將現行條文第一項「航空電台」修正為「航空電臺」、「電台」修正為「電臺」。</p> <p>二、考量現行條文第四項係屬通信性能規範需求之內容，為統一規範，爰移列第二百六十一條之一，並配合現行條文第四項刪除，將現行條文第五項項次調整為第四項，並酌作文字修正，將「前四項」修正為「前三項」。</p>

<p>力。</p> <p>自由氣球備有無線電對講機裝備且於非管制空域活動者，不適用前三項規定。</p>	<p>力。</p> <p><u>航空器飛航於通信性能需求規範之空域或航路時，除應符合前三項規定外，並應符合下列規定：</u></p> <p><u>一、裝置符合通信性能需求型別操作之通信裝備。</u></p> <p><u>二、經民航局核准於該空域飛航。</u></p> <p>自由氣球備有無線電對講機裝備且於非管制空域活動者，不適用前四項規定。</p>	
<p>第二百六十一條之一 航空器飛航於以性能為基礎之通信之空域或航路時，除應符合前條規定外，並應符合下列規定：</p> <p>一、裝置符合通信性能規範需求之通信裝備。</p> <p>二、航空器所具備之通信性能需求能力相關資訊應明列於飛航手冊，並經航空器設計國民航主管機關或民航局核准。</p> <p>三、於最低裝備需求手冊中訂定通信性能規範需求能力相關規定。</p> <p>航空器使用人應建立以下程序，報請民航局核准後，始得於以性能為基礎之通信之空域或航路從事飛航作業：</p> <p>一、正常、異常及緊急程序。</p> <p>二、依據適用之通信性能規範需求訂定飛</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第 2.5 章 2.5.1.6、2.5.1.8、2.5.1.9，新增航空器飛航於以性能為基礎之通信之空域或航路時，應遵守之規定與航空器使用人應建立相關程序之報准機制及其作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p>

<p>航組員資格及適職要求。</p> <p>三、依飛航作業需求訂定相關人員之訓練計畫。</p> <p>四、依據適用之通信性能規範需求訂定維修程序，確保航空器持續適航。</p> <p>經民航局依前項規定核准之航空器，應遵守下列規定：</p> <p>一、接收通信監控國際組織通知之通信性能偏差報告。</p> <p>二、對通信性能偏差之航空器採取有效之立即改善措施。</p> <p>航空器使用人執行以性能為基礎之通信作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p>		
<p>第二百六十二條 航空器應裝置導航裝備並符合下列需求：</p> <p>一、操作飛航計畫。</p> <p>二、飛航管制之要求。</p> <p>航空器為於儀器天氣情況下，能實施儀器進場及降落作業之飛航，應裝置通信裝備接收導引信號，使其能抵達目的地機場及備用機場之目視降落之起始點。</p> <p>航空器依目視飛航規則從事飛航時，得依水陸之地標作參考。但民航局另有規定者，不在此限。</p>	<p>第二百六十二條 航空器應裝置導航裝備並符合下列需求：</p> <p>一、操作飛航計畫。</p> <p>二、飛航管制之要求。</p> <p>航空器為於儀器天氣情況下，能實施儀器進場及降落作業之飛航，應裝置通信裝備接收導引信號，使其能抵達目的地機場及備用機場之目視降落之起始點。</p> <p>航空器依目視飛航規則從事飛航時，得依水陸之地標作參考，<u>其間距不得大於六十哩</u>。但民航局另有規定者，不在此限。</p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第二編第2.5章2.5.2.1，刪除現行條文第三項水陸之地標之間距不得大於六十哩之規定。</p>
<p>第二百六十三條 航空器<u>飛</u></p>	<p>第二百六十三條 航空器<u>為</u></p>	<p>參考國際民用航空公約第</p>

<p><u>航於以性能為基礎之導航之空域或航路時，除應符合前條規定外，並應符合下列規定：</u></p> <p>一、<u>導航裝備之裝置應符合導航規格。</u></p> <p>二、<u>航空器所具備之導航規格能力相關資訊應明列於飛航手冊，並經航空器設計國民航主管機關或民航局核准。</u></p> <p>三、<u>於最低裝備需求手冊中訂定導航規格能力相關規定。</u></p> <p><u>航空器使用人應建立以下程序，報請民航局核准後，始得於以性能為基礎之導航之空域或航路從事飛航作業：</u></p> <p>一、<u>正常、異常及緊急程序。</u></p> <p>二、<u>依據適用之導航規格訂定飛航組員資格及適職要求。</u></p> <p>三、<u>依飛航作業需求訂定相關人員之訓練計畫。</u></p> <p>四、<u>依據適用之導航規格訂定維修程序，確保航空器持續適航。</u></p> <p><u>航空器使用人執行以性能為基礎之導航作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</u></p>	<p><u>於性能導航之空域或航路飛航時，應依附件十五辦理並符合下列規定：</u></p> <p>一、<u>導航裝備應符合性能導航規範之需求。</u></p> <p>二、<u>經民航局核准。</u></p>	<p>六號附約第二編第2.5章2.5.2.2、2.5.2.4及2.5.2.5，修正航空器飛航於以性能為基礎之導航之空域或航路時，應遵守之規定與航空器使用人應建立相關程序之報准機制及其作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理；另刪除附件十五，以避免重複規定。</p>
<p>第二百六十七條之一 航空器應裝置監視裝備，並依飛航管制機構要求開啟使用。但經民航局核准者，不在此限。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第2.5章2.5.3.1，新增航空器應裝置監視裝備，包含國際民用航空組織第9924號</p>

		<p>Aeronautical Surveillance Manual 內所述之廣播式自動相關監視(ADS-B)、契約式自動相關監視(ADS-C)、廣播式自動相關監視重播(ADS-R)等，並依飛航管制機構要求開啟使用以及其但書規定。</p>
<p>第二百六十七條之二 航空器飛航於以性能為基礎之監視之空域或航路時，除應符合前條規定外，並應符合下列規定：</p> <p>一、裝置符合監視性能規範需求之監視裝備。</p> <p>二、航空器所具備之監視性能需求能力相關資訊應明列於飛航手冊，並經航空器設計國民航主管機關或民航局核准。</p> <p>三、於最低裝備需求手冊中訂定監視性能規範需求能力相關規定。</p> <p>航空器使用人應建立以下程序，報請民航局核准後，始得於以性能為基礎之監視之空域或航路從事飛航作業：</p> <p>一、正常、異常及緊急程序。</p> <p>二、依據適用之監視性能規範需求訂定飛航組員資格及適職要求。</p> <p>三、依飛航作業需求訂定相關人員之訓練</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第 2.5 章 2.5.3.2、2.5.3.4及2.5.3.5，新增航空器飛航於以性能為基礎之監視之空域或航路時，應符合之規定與航空器使用人應建立相關程序之報准機制及其作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理之規定。</p>

<p>計畫。</p> <p>四、依據適用之監視性能規範需求訂定維修程序，確保航空器持續適航。</p> <p>經民航局依前項規定核准之航空器，應遵守下列規定：</p> <p>一、接收監視監控國際組織通知之通信性能偏差報告。</p> <p>二、對通信性能偏差之航空器採取有效之立即改善措施。</p> <p>航空器使用人執行以性能為基礎之監視作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p>		
<p>第二百六十八條 航空器使用人對其航空器負妥善維護之主要責任，並保持其符合持續適航標準，且各式飛航及緊急裝備應符合飛航作業需求，並維持其航空器適航證書之有效性。</p> <p>航空器使用人應設專責維護組織，以維護其航空器之適航狀況，並於報請民航局檢定合格後，始得從事維護工作。</p> <p>航空器使用人應確保從事維護工作時備有適職之人員、必要之技術資料、裝備、工具、材料、適當之維護設施、儲存設施及環境，始得從事經核准之維護工作。儲存設施應提供安全防護，以防止所儲存之備用零件、裝備、工具及器材產生變質或</p>	<p>第二百六十八條 航空器使用人對其航空器，包括航空器機體、發動機、螺旋槳、航空器各項裝備及其零組件負妥善維護之主要責任並保持其符合持續適航標準。</p> <p>航空器使用人應設專責維護組織，經報請民航局核准後，始得從事維修工作，以維護其航空器之適航狀況。</p> <p>前項維護組織應備有必要之技術資料、裝備、工具、材料、適當之維護設施、儲存設施及環境，始得從事經核准之維護工作。儲存設施應提供安全防護，以防止所儲存之備用零件、裝備、工具及器材產生變質或損壞情況。</p> <p>航空器使用人得將其航空器之維護委託經民航局核准之個人、團</p>	<p>一、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第2.6章2.6.1.1，於現行條文第一項增列有關航空器之各式飛航及緊急裝備應符合飛航作業需求，並維持其航空器適航證書之有效性。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第 2.6 章 2.6.1.1 及 2.6.1.2，修正第二項規定，要求航空器使用人應維護其航空器處於適航狀況。另查所有從事航空器維護工作之組織均應經民航主管機關檢定合格後，始得從事維護工作，爰將「報請民航局核准」修正為「報請民航局檢定合格」。</p> <p>三、為滿足從事航空器維</p>

<p>損壞情況。</p> <p>航空器使用人得將其航空器之維護委託經民航局核准之個人、團體或維護機構執行，但仍負有第一項之責任。</p> <p>前項航空器維護完成時，應經民航局核准之個人、團體或維護機構負責簽證證明其適航。</p>	<p>體或維護機構執行，但仍負有第一項之責任。</p> <p>前項航空器維護完成時，應經民航局核准之個人、團體或維護機構負責簽證證明其適航。</p>	<p>護工作時應具備之條件，並課予航空器使用人應善盡監督之責任，修正第三項規定，要求航空器使用人於從事維護作業時，除應具備必要之技術資料、裝備、工具、材料、適當之維護設施、儲存設施及環境等外，並應備有適職之人員，以期妥適從事維護作業。</p>
<p>第二百六十九條 航空器使用人應訂定航空器維護能力手冊，報請民航局備查後實施。受委託之維護機構亦應據以執行航空器之維護。</p> <p>航空器維護能力手冊應隨時保持最新及完整之資料。如有變更，其實施<u>前</u>應先報民航局備查。</p> <p>航空器使用人之維護組織及人員應依航空器維護能力手冊實施航空器之維護，並不得違反之。</p> <p>航空器使用人應訂定維護計畫，報請民航局核准後，據以執行各種維護工作。</p> <p>航空器維護能力手冊及維護計畫之規劃及實施應符合人為因素原則。</p> <p>航空器維護能力手冊及維護計畫之各項修訂應儘速分發至所有手冊使用者。</p>	<p>第二百六十九條 航空器使用人應訂定航空器維護能力手冊，報請民航局備查後實施。受委託之維護機構亦應據以執行航空器之維護。</p> <p>航空器維護能力手冊應隨時保持最新及完整之資料。如有變更，其實施應先報民航局備查。</p> <p>航空器使用人之維護組織及人員應依航空器維護能力手冊實施航空器之維護，並不得違反之。</p> <p>航空器使用人應訂定維護計畫，報請民航局核准後，據以執行各種維護工作。</p> <p>航空器維護能力手冊及維護計畫之規劃及實施應符合人為因素原則。</p> <p>航空器維護能力手冊及維護計畫之各項修訂應儘速分發至所有手冊使用者。</p>	<p>酌作文字修正，將第二項之「實施」修正為「實施前」，俾明確航空器使用人之航空器維護能力手冊如有變更，於實施前應先報請民航局備查，以落實管理。</p>
<p>第二百七十六條 <u>航空器使用人之維修紀錄應以具適當格式之表單填寫；</u></p>	<p>第二百七十六條 航空器使用人應保存下列紀錄： 一、航空器總使用時</p>	<p>一、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第2.6章2.6.2.4，新增</p>

<p><u>其記載事項應確保可讀性、安全性及完整性。</u></p> <p>航空器使用人應保存下列紀錄：</p> <p>一、航空器總使用時間、每日使用時間、起降次數；自上次翻修後之總使用時間及起降次數。</p> <p>二、航空器及其年限管制件之裝置起迄日期及總使用時間或起降次數；自上次翻修後之總使用時間或起降次數。</p> <p>三、符合<u>強制性</u>持續適航資訊之現況資料。</p> <p>四、航空器及其主要機件之改裝及修理之相關資料。</p> <p>五、依維護計畫規定執行之航空器檢查紀錄。</p> <p>六、維護簽放符合維護手冊規定之詳細維護工作紀錄。</p> <p>前項第一款至第五款之紀錄，應保存至航空器或零組件報廢或永久停用後二年止。前項第六款之紀錄，應保存至該工作已重覆執行或為其他工作所取代。但不得少於一年。</p> <p>日常維護工作及日常維護簽放紀錄應以不褪色墨汁填寫並應至少保存一年以上。</p> <p>第二項規定之紀錄記載及簽證，航空器使用人得建立並使用電子紀錄系統管理程序，報</p>	<p>間、每日使用時間、起降次數；自上次翻修後之總使用時間及起降次數。</p> <p>二、航空器及其年限管制件之裝置起迄日期及總使用時間或起降次數；自上次翻修後之總使用時間或起降次數。</p> <p>三、符合持續適航之現況資料。</p> <p>四、航空器及其主要機件之改裝及修理之相關資料。</p> <p>五、依維護計畫規定執行之航空器檢查紀錄。</p> <p>六、維護簽放符合維護手冊規定之詳細維護工作紀錄。</p> <p>前項第一款至第五款之紀錄，應保存至航空器或零組件報廢或永久停用後二年止。前項第六款之紀錄，應保存至該工作已重覆執行或為其他工作所取代。但不得少於一年。</p> <p>日常維護工作及日常維護簽放紀錄應以不褪色墨汁填寫並應至少保存一年以上。</p> <p>第一項規定之紀錄記載及簽證，航空器使用人得建立並使用電子紀錄系統管理程序，報經民航局核准後實施。</p> <p>航空器使用人變更時，第一項各款紀錄應一併移轉。</p>	<p>第一項有關航空器使用人之維修紀錄應以具適當格式之表單填寫，其記載事項應確保可讀性、安全性及完整性；現行條文第一項至第五項移列為第二項至第六項，並配合酌修第五項及第六項條文中引述之項次。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第2.6章2.6.2.1. b，將現行條文第二項第三款之「持續適航」修正為「強制性持續適航資訊」，以資明確。</p>
---	--	---

<p>經民航局核准後實施。</p> <p>航空器使用人變更時，<u>第二</u>項各款紀錄應一併移轉。</p>		
<p>第二百七十九條 航空器飛航組員之人數及組成，不得低於航務手冊或操作手冊及飛航手冊之規定。但得視航空器型別、飛航性質及飛航時間增加或替換之。</p> <p>飛航組員應依操作手冊及飛航手冊中各項規定、標準及限制操作航空器，不得逾越之。但有正當理由者，不在此限。</p> <p>第一項之航務手冊和操作手冊有同一規範時，不得為不同之規定。</p> <p>航空器使用人應訂定<u>適職性</u>考驗，以確保飛航組員之技術及緊急程序之處置能力符合航空器使用人及民航局所規定之標準。該考驗應由檢定駕駛員負責執行，於飛航組員之檢定考驗<u>或恢復資格考驗及格日後十二個月內</u>，應至少執行一次考驗，且應於連續十二個月內執行一次考驗。</p> <p>執行商務專機飛航業務之飛航組員及普通航空業飛航業務之機長，適用第一百七十三條<u>適職性</u>考驗之規定。但自由氣球機長，不在此限。</p> <p>檢定駕駛員資格如附件十九。</p>	<p>第二百七十九條 航空器飛航組員之人數及組成，不得低於航務手冊或操作手冊及飛航手冊之規定。但得視航空器型別、飛航性質及飛航時間增加或替換之。</p> <p>飛航組員應依操作手冊及飛航手冊中各項規定、標準及限制操作航空器，不得逾越之。但有正當理由者，不在此限。</p> <p>第一項之航務手冊和操作手冊有同一規範時，不得為不同之規定。</p> <p>航空器使用人應訂定<u>考驗程序</u>，以確保飛航組員之技術及緊急程序之處置能力符合航空器使用人及民航局所規定之標準。該考驗應由檢定駕駛員負責執行，於飛航組員之檢定考驗<u>及格日期</u>或恢復資格考驗<u>及格日起每十二個月內</u>，應至少執行一次。</p> <p>執行商務專機飛航業務之飛航組員及普通航空業飛航業務之機長，適用第一百七十三條考驗程序之規定。</p> <p>檢定駕駛員資格如附件十九。</p>	<p>一、參考航空人員術科檢定委託辦法第二條第三款及實務用語，將現行條文第四項之「考驗程序」修正為「<u>適職性</u>考驗」，另修正有關飛航組員恢復資格考驗及格日後十二個月內，應至少執行一次考驗，且應於連續十二個月內執行一次考驗之規定。</p> <p>二、參考航空人員術科檢定委託辦法第二條第三款及實務用語，將現行條文第五項之「考驗程序」修正為「<u>適職性</u>考驗」，另增列但書規定。</p> <p>三、參考美國聯邦航空總局FAA-H-8083-11A之規定，明訂執行普通航空業自由氣球飛航業務之機長不適用第一百七十三條民用航空運輸業<u>適職性</u>考驗之規定，而係依據修正條文第四項規定，每十二個月執行一次<u>適職性</u>考驗。</p>
<p>第二百八十四條 航空器使</p>	<p>第二百八十四條 航空器使</p>	<p>一、為強化航空器使用人</p>

用人應確保其飛航組員、客艙組員、簽派員及維護人員等相關飛航作業人員於執勤期間不受麻醉藥物或酒精作用而有影響飛安之情形，並訂定相關之麻醉藥物及酒精測試規定，報請民航局備查後執行抽檢，檢測紀錄應存檔備查。

民航局得以定期或不定期方式對前項飛航作業人員實施麻醉藥物及酒精檢測。

麻醉藥物及酒精檢測檢查標準如下：

- 一、麻醉藥物檢測：尿液樣本反應呈陰性。
- 二、酒精濃度檢測：血液中酒精濃度不得超過百分之零點零二或吐氣中酒精濃度不得超過每公升零點一毫克。

第一項或第二項之檢測有不合格或吐氣中酒精濃度超過每公升零毫克而未超過規定標準者，不得從事相關飛航作業，拒絕檢測者，亦同。

第二項麻醉藥物及酒精之檢測，民航局得委託航空站經營人辦理。

民航局依前項規定為委託時，應將委託之對象、事項及法規依據公告之，並刊登於政府公報。

經營商務專機飛航業務之航空器使用人於

用人應確保其飛航組員、客艙組員、簽派員及維護人員等相關飛航作業人員於執勤期間不受麻醉藥物或酒精作用而有影響飛安之情形，並訂定相關之麻醉藥物及酒精測試規定，並執行抽檢，檢測紀錄應存檔備查。

民航局得以定期或不定期方式對前項飛航作業人員實施麻醉藥物及酒精檢測。

麻醉藥物及酒精檢測檢查標準如下：

- 一、麻醉藥物檢測：尿液樣本反應呈陰性。
- 二、酒精濃度檢測：血液中酒精濃度不得超過百分之零點零二或吐氣中酒精濃度不得超過每公升零點一毫克。

前項檢測不合格或吐氣中酒精濃度超過每公升零毫克而未超過規定標準者，不得從事相關飛航作業，拒絕檢測者，亦同。

第二項麻醉藥物及酒精之檢測，民航局得委託航空站經營人辦理。

民航局依前項規定為委託行為時，應將委託之對象、事項及法規依據公告之，並刊登於政府公報。

經營商務專機飛航業務之航空器使用人於中央流行疫情指揮中心成立期間，應依經該指

落實執行所訂麻醉藥物及酒精測試作業，修正第一項規定，要求其所訂定之麻醉藥物及酒精測試規定應報請民航局備查後實施抽檢作業。

- 二、為明確麻醉藥物或酒精檢測有不合格或吐氣中酒精濃度超過每公升零毫克而未超過規定標準之管理，酌作文字修正，將現行條文第四項之「前項」修正為「第一項或第二項」及增列「有」等文字，以資遵循。

<p>中央流行疫情指揮中心成立期間，應依經該指揮中心核定並由民航局公告之國籍航空公司實施機組人員防疫健康管控措施作業原則訂定防疫管理措施，並報經民航局備查後，始得實施。</p> <p>航空器使用人及其所屬人員應遵守前項防疫管理措施之規定。</p>	<p>揮中心核定並由民航局公告之國籍航空公司實施機組人員防疫健康管控措施作業原則訂定防疫管理措施，並報經民航局備查後，始得實施。</p> <p>航空器使用人及其所屬人員應遵守前項防疫管理措施之規定。</p>	
<p>第二百八十五條之二 航空器使用人應建立安全管理系統，<u>並訂定安全管理手冊</u>報請民航局備查後實施，該系統應具有下列功能：</p> <p>一、辨識安全危險因子。</p> <p>二、確保維持可接受安全等級之必要改正措施已實施。</p> <p>三、提供持續監督及定期評估達到安全等級。</p> <p>四、以持續增進整體性安全等級為目標。</p> <p>前項之安全管理系統應清楚界定航空器使用人各層級組織所應負之安全責任，包括管理階層所應負之直接安全責任，並依附件一辦理。</p> <p><u>航空器使用人得以第一項規定取代自我督察計畫及失事預防飛安計畫。</u></p>	<p>第二百八十五條之二 航空器使用人應建立安全管理系統並經報請民航局備查後實施，該系統應具有下列功能：</p> <p>一、辨識安全危險因子。</p> <p>二、確保維持可接受安全等級之必要改正措施已實施。</p> <p>三、提供持續監督及定期評估達到安全等級。</p> <p>四、以持續增進整體性安全等級為目標。</p> <p>前項之安全管理系統應清楚界定航空器使用人各層級組織所應負之安全責任，包括管理階層所應負之直接安全責任，並依附件一辦理。</p>	<p>一、第一項規定自九十六年一月十七日修正發布施行以後，有關「航空器使用人應建立安全管理系統並經報請民航局備查」一節之實務作法，係航空器使用人於建立安全管理系統後，即將相關作業規範明訂於安全管理手冊中，經報請民航局查核確認其系統符合法規及相關指導文件之規範後予以備查，故現行之規定，係具體呈現於安全管理手冊中，爰配合修正，以符實務運作情況。</p> <p>二、新增第三項，明訂航空器使用人得以已報請民航局備查之安全管理系統取代自我督察計畫及失事預防飛安計畫。</p>
<p>第二百八十五條之九（刪除）</p>	<p>第二百八十五條之九 機長職責如下：</p> <p>一、機長在飛航中負飛機操作及全體乘員安全之責，並得為</p>	<p>一、<u>本條刪除。</u></p> <p>二、考量機長職責應適用於所有普通航空業，而非僅普通航空業之大型及運輸類飛機，</p>

	<p>一切緊急處理。</p> <p>二、機長應確保程序檢查表之每一細節皆予履行。</p> <p>三、機長於飛航終了時，應負責將已知及可疑之航空器故障報告航空器使用人並對填寫之飛航紀錄負責。</p> <p>四、當航空器失事或航空器重大意外事件發生時，機長應儘速通知當地主管機關及相關主管機關。</p> <p>機長失能時其接替順位，航空器使用人應於航務手冊或其他相關之手冊中規定。</p>	爰將本條內容移列至第二百十條規定。
<p>第二百八十五條之二十六航空器使用人應遵守下列持續適航規定：</p> <p>一、大型航空器使用人應訂定可靠性管制計畫，以監控及評鑑其航空器持續適航維護與操作經驗，報請民航局核准後實施。並於實施後依民航局之規定提報資料。</p> <p>二、依該型飛機型別檢定持有人獲取持續適航資料及建議，並依民航局備查之程序，採取必要之措施。</p> <p><u>航空器使用人應訂定維護計畫，報請民航局核准後，據以執行各種維護工作。維護計畫應依航空器設計國民航主管機關或型別檢定證</u></p>	<p>第二百八十五條之二十六航空器使用人應遵守下列持續適航規定：</p> <p>一、大型航空器使用人應訂定可靠性管制計畫，以監控及評鑑其航空器持續適航維護與操作經驗，報請民航局核准後實施。並於實施後依民航局之規定提報資料。</p> <p>二、依該型飛機型別檢定持有人獲取持續適航資料及建議，並依民航局備查之程序，採取必要之措施。</p>	<p>一、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第3.11章3.11.2，新增第二項航空器使用人應訂定維護計畫，以及於擬定維護計畫時應考量之因素，以及其內應包含之項目。</p> <p>二、新增第三項規定，要求航空器使用人訂定航空器維護工作項目及執行時距時，應依航空器操作環境及預期使用情況訂定。</p>

<p><u>持有人所提供之資訊，及過往之操作經驗訂定之；其內容應至少包含下列事項：</u></p> <p><u>一、維護工作項目及其執行時距。</u></p> <p><u>二、適用之結構維護計畫。</u></p> <p><u>三、維護計畫之修正程序。</u></p> <p><u>四、航空器系統、零組件與發動機之監控及可靠性管制計畫之關聯說明。</u></p> <p><u>前項第一款內容之訂定，應考量航空器操作環境與預期使用情況。</u></p>		
<p>第二百九十條 機長於開始飛航前，應熟悉該次飛航之相關資訊，該資訊應包括下列事項：</p> <p>一、依儀器飛航規則或不在鄰近機場之地區飛航所需之氣象報告及預報、燃油需求、備用機場及飛航管制機構告知機長之任何延誤。</p> <p>二、該飛航所使用機場之可用跑道長度及下列之起飛及降落資訊：</p> <p>(一)經民航局核准之飛航手冊或其等效手冊中，航空器之起飛及降落距離資料。</p> <p>(二)與航空器性能有關之機場標高、跑道坡度、航空器總重、風及氣溫預期值之可靠資訊。</p>	<p>第二百九十條 機長於開始飛航前，應熟悉該次飛航之相關資訊，該資訊應包括下列事項：</p> <p>一、依儀器飛航規則或不在鄰近機場之地區飛航所需之氣象報告及預報、燃油需求、備用機場及飛航管制單位告知機長之任何延誤。</p> <p>二、該飛航所使用機場之可用跑道長度及下列之起飛及降落資訊：</p> <p>(一)經民航局核准之飛航手冊或其等效手冊中，航空器之起飛及降落距離資料。</p> <p>(二)與航空器性能有關之機場標高、跑道坡度、航空器總重、風及氣溫預期值之可靠資訊。</p>	<p>配合民用航空法規定，酌作文字修正，將現行條文第一款之「飛航管制單位」修正為「飛航管制機構」，以統一用詞。</p>
<p>第二百九十條之一 中華民國</p>		<p>一、本條新增。</p>

<p>國一百十年十一月四日以後，除經機長掌握跑道表面狀況資訊，並認定飛機性能資料顯示得以安全降落外，飛機不得於低於機場標高上空一千呎繼續進場作業。</p>		<p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.4.11及第二編第2.2章2.2.4.4，新增機長應確切掌握跑道表面狀況及飛機性能方得執行降落作業。</p>
<p>第二百九十條之二 中華民國一百十年十一月四日以後，機長發現跑道煞車減速效果未如所獲通報時，應立即向當地飛航管制機構報告。</p>		<p>一、<u>本條新增</u>。 二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.4.2.1，要求機長於跑道上煞車減速時，其減速效果未如所獲通報時，應立即向飛航管制機構提出報告，以維護飛航安全。</p>
<p>第三百零五條 航管雷達迴波器之自動氣壓高度報告系統，應符合下列規定：</p> <p>一、未經飛航管制機構指示，不得解除該裝置。</p> <p>二、該裝置經校正及測試，自海平面至航空器最大作業高度，應以一千零十三點二五百帕壓力為基準，其發射高度資料及指示高度間之誤差應於一百二十五呎之內，該指示或校正高度通常使用於保持飛航高度。</p> <p>三、該裝置之高度表及其數位編碼器，應符合民航局依本法第二十三條第一項核定採用國際間通用之適航標準。</p>	<p>第三百零五條 航管雷達迴波器之自動氣壓高度報告系統，應符合下列規定：</p> <p>一、未經飛航管制單位指示，不得解除該裝置。</p> <p>二、該裝置經校正及測試，自海平面至航空器最大作業高度，應以一千零十三點二五百帕壓力為基準，其發射高度資料及指示高度間之誤差應於一百二十五呎之內，該指示或校正高度通常使用於保持飛航高度。</p> <p>三、該裝置之高度表及其數位編碼器，應符合民航局依本法第二十三條第一項核定採用國際間通用之適航標準。</p>	<p>配合民用航空法規定，酌作文字修正，將現行條文第一款之「飛航管制單位」修正為「飛航管制機構」，以統一用詞。</p>
<p>第三百十四條 航空器所有人或使用人應負責保持</p>	<p>第三百十四條 航空器所有人或使用人應負責保持</p>	<p>「航空器適航維修管理規則」已於一百零四年十二</p>

<p>航空器適航安全條件。</p> <p>航空器之維護、修理及預防性維修應依<u>航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則</u>執行。</p> <p>航空器所有人或使用人應訂定維護計畫，報請民航局核准後，據以執行各種維護工作。</p>	<p>航空器適航安全條件。</p> <p>航空器之維護、修理及預防性維修應依航空器適航維修管理規則執行。</p> <p>航空器所有人或使用人應訂定維護計畫，報請民航局核准後，據以執行各種維護工作。</p>	<p>月二日修正名為「航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則」，爰配合修正第二項引用該法規之名稱。</p>
<p>第三百十六條 航空器於維護後，應符合下列規定，始得飛航：</p> <p>一、經合格人員完成適航簽放。</p> <p>二、依航空<u>產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則</u>完成維護紀錄。</p> <p>航空器於維護後，經地面測試及檢查之結果顯示，該項維護對飛航性能或對飛航作業有顯著影響時，應經合格航空器駕駛員針對該項維護執行試飛。於完成適航簽放及維護紀錄前，除組員外不得搭載任何人員。</p> <p>航空器於維護後，經地面測試及檢查之結果顯示，該項維護對飛航性能或飛航作業無顯著影響，得不執行前項之試飛。</p> <p>航空器於非營利性飛航作業時，航空器使用人如已提出完整相關作業程序及完成飛航組員訓練並經民航局核准者，其航空器於無故障且無須任何維護工作情況下，得由飛航組員執行航空器飛航前檢查及</p>	<p>第三百十六條 航空器於維護後，應符合下列規定，始得飛航：</p> <p>一、經合格人員完成適航簽放。</p> <p>二、依航空器適航維修管理規則完成維護紀錄。</p> <p>航空器於維護後，經地面測試及檢查之結果顯示，該項維護對飛航性能或對飛航作業有顯著影響時，應經合格航空器駕駛員針對該項維護執行試飛。於完成適航簽放及維護紀錄前，除組員外不得搭載任何人員。</p> <p>航空器於維護後，經地面測試及檢查之結果顯示，該項維護對飛航性能或飛航作業無顯著影響，得不執行前項之試飛。</p> <p><u>普通航空業之航空器</u>於非營利性飛航作業時，航空器使用人如已提出完整相關作業程序及完成飛航組員訓練並經民航局核准者，其航空器於無故障且無須任何維護工作情況下，得由飛航組員執行航空器飛航前檢查及於維護紀</p>	<p>一、「航空器適航維修管理規則」已於一百零四年十二月二日修正名為「航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則」，爰配合修正第一項第二款引用該法規之名稱。</p> <p>二、考量本條係規範一般飛航作業而非普通航空業，爰刪除第四項「普通航空業」之用詞，以資明確。</p>

<p>於維護紀錄中記錄完成檢查後，得免執行適航簽放。</p>	<p>錄中記錄完成檢查後，得免執行適航簽放。</p>	
<p>第三百三十條 越水飛航之飛機飛越距陸岸飛航時間超過三十分鐘或達一百哩以上者，機上應裝置下列裝備且作用正常，始得飛航。但符合第二項及第三項者，不在此限：</p> <p>一、於航路任一點至少能與一個地面設施聯絡之通信裝備，該裝備應包括下列項目：</p> <p>(一)二具發射機。</p> <p>(二)二具麥克風。</p> <p>(三)二付耳機或一付耳機及一具擴音器。</p> <p>(四)二具獨立之接收機。</p> <p>二、於飛航管制機構指定飛航之空域內能提供駕駛員所需導航資訊之二套獨立導航裝備。該導航裝備之接收機能一併接收通信及所需導航信號者，得不受前款第四目應具備獨立二具接收機之限制。</p> <p>前項所規定之通信裝備或導航裝備中，如發生任一故障，仍具通信及導航功能時，得自無修理或更換能力之地點運渡至有修理或更換能力之地點。</p> <p>當所飛之航路同時需要特高頻及高頻二種通信裝備者，如飛機具備二具特高頻接收機或</p>	<p>第三百三十條 越水飛航之飛機飛越距陸岸飛航時間超過三十分鐘或達一百哩以上者，機上應裝置下列裝備且作用正常，始得飛航。但符合第二項及第三項者，不在此限：</p> <p>一、於航路任一點至少能與一個地面設施聯絡之通信裝備，該裝備應包括下列項目：</p> <p>(一)二具發射機。</p> <p>(二)二具麥克風。</p> <p>(三)二付耳機或一付耳機及一具擴音器。</p> <p>(四)二具獨立之接收機。</p> <p>二、於飛航管制單位指定飛航之空域內能提供駕駛員所需導航資訊之二套獨立導航裝備。該導航裝備之接收機能一併接收通信及所需導航信號者，得不受前款第四目應具備獨立二具接收機之限制。</p> <p>前項所規定之通信裝備或導航裝備中，如發生任一故障，仍具通信及導航功能時，得自無修理或更換能力之地點運渡至有修理或更換能力之地點。</p> <p>當所飛之航路同時需要特高頻及高頻二種通信裝備者，如飛機具備二具特高頻接收機或</p>	<p>配合民用航空法規定，酌作文字修正，將現行條文第一項第二款之「飛航管制單位」修正為「飛航管制機構」，以統一用詞。</p>

發話機時，得僅由一具高頻接收機或發話機提供通信之用。	發話機時，得僅由一具高頻接收機或發話機提供通信之用。	
<p>第三百四十五條之一 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臺或其他類似電臺，使用當地主管機關規定之頻率通話。</p> <p>自由氣球備有無線電對講機裝備且於非管制空域活動者，不適用前項規定。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考現行條文第二百六十一條，新增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及其相關規定。</p>
<p>第三百四十五條之二 航空器飛航於以性能為基礎之通信之空域或航路時，除應符合前條規定外，並應符合下列規定：</p> <p>一、裝置符合通信性能規範需求之通信裝備。</p> <p>二、航空器所具備之通信性能需求能力相關資訊應明列於飛航手冊，並經航空器設計國民航主管機關或民航局核准。</p> <p>三、於最低裝備需求手冊中訂定通信性能規範需求能力相關規定。</p> <p>航空器使用人應建立以下程序，報請民航局核准後，始得於以性能為基礎之通信之空域或航路從事飛航作業：</p> <p>一、正常、異常及緊急程序。</p> <p>二、依據適用之通信性</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第七章7.1.3、7.1.4、7.1.5等及現行第一百三十一條之一，新增航空器飛航於以性能為基礎之通信之空域或航路時應遵守之規定及航空器使用人執行以性能為基礎之通信作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p>

<p>能規範需求訂定飛航組員資格及適職要求。</p> <p>三、依飛航作業需求訂定相關人員之訓練計畫。</p> <p>四、依據適用之通信性能規範需求訂定維修程序，確保航空器持續適航。</p> <p>經民航局依前項規定核准之航空器，應遵守下列規定：</p> <p>一、接收通信監控國際組織通知之通信性能偏差報告。</p> <p>二、對通信性能偏差之航空器採取有效之立即改善措施。</p> <p>航空器使用人執行以性能為基礎之通信作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p>		
<p>第三百四十六條 <u>航空器飛航於以性能為基礎之導航之空域或航路時，除應符合前條規定外，並應符合下列規定：</u></p> <p>一、<u>導航裝備之裝置應符合導航規格。</u></p> <p>二、<u>航空器所具備之導航規格能力相關資訊應明列於飛航手冊，並經航空器設計國民航主管機關或民航局核准。</u></p> <p>三、<u>於最低裝備需求手冊中訂定導航規格能力相關規定。</u></p> <p><u>航空器使用人應建立以下程序，報請民航局核准後，始得於以性能為基礎之導航之空域</u></p>	<p>第三百四十六條 航空器為<u>於性能導航之空域或航路飛航時，應依附件十五辦理並符合下列規定：</u></p> <p>一、<u>導航裝備應符合性能導航規範之需求。</u></p> <p>二、<u>經民航局核准。</u></p>	<p>參考國際民用航空公約第六號附約第二編第2.5章2.5.2.2、2.5.2.4及2.5.2.5，修正航空器飛航於以性能為基礎之導航之空域時應遵守之規定與航空器使用人應建立相關程序之報准機制及其作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理；另刪除附件十五，以避免重複規定。</p>

<p><u>或航路從事飛航作業：</u></p> <p><u>一、正常、異常與緊急程序。</u></p> <p><u>二、依據適用之導航規格訂定飛航組員資格及適職要求。</u></p> <p><u>三、依飛航作業需求訂定相關人員之訓練計畫。</u></p> <p><u>四、依據適用之導航規格訂定維修程序，確保航空器持續適航。</u></p> <p><u>航空器使用人執行以性能為基礎之導航作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</u></p>		
<p>第三百四十六條之二 航空器應裝置監視裝備，並依飛航管制機構要求開啟使用。但經民航局核准者，不在此限。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第2.5章2.5.3.1，新增航空器應裝置監視設備，包含國際民用航空組織第9924號Aeronautical Surveillance Manual內所述之廣播式自動相關監視(ADS-B)、契約式自動相關監視(ADS-C)、廣播式自動相關監視重播(ADS-R)等，並依飛航管制機構要求開啟使用以及其但書規定。</p>
<p>第三百四十六條之三 航空器飛航於以性能為基礎之監視之空域或航路時，除應符合前條規定外，並應符合下列規定：</p> <p>一、裝置符合監視性能規範需求之監視裝備。</p>		<p>一、<u>本條新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第二編第2.5章2.5.3.2、2.5.3.4及2.5.3.5，新增航空器飛航於以性能為基礎之監視空域或航路時應遵守之規定與航空器使用人應建</p>

<p>二、航空器所具備之監視性能需求能力相關資訊應明列於飛航手冊，並經航空器設計國民航主管機關或民航局核准。</p> <p>三、於最低裝備需求手冊中訂定監視性能規範需求能力相關規定。</p> <p>航空器使用人應建立以下程序，報請民航局核准後，始得於以性能為基礎之監視之空域或航路從事飛航作業：</p> <p>一、正常、異常及緊急程序。</p> <p>二、依據適用之監視性能規範需求訂定飛航組員資格及適職要求。</p> <p>三、依飛航作業需求訂定相關人員之訓練計畫。</p> <p>四、依據適用之監視性能規範需求訂定維修程序，確保航空器持續適航。</p> <p>經民航局依前項規定核准之航空器，應遵守下列規定：</p> <p>一、接收監視監控國際組織通知之監視性能偏差報告。</p> <p>二、對監視性能偏差之航空器採取有效之立即改善措施。</p> <p>航空器使用人執行以性能為基礎之監視作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理。</p>		<p>立相關程序之報准機制及其作業，應依民航局核定採用之國際飛航標準辦理之規定。</p>
--	--	--

第九條及第二百八十五條之二附件一修正對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>附件一 安全管理系統之實施架構</p> <p>本附件依第九條規定與參考 ICAO Annex 19, Appendix 2及 ICAO Doc. 9859訂定。航空器使用人應建立並維持安全之安全管理系統（Safety Management System, SMS），其實施架構應與組織之規模及業務複雜度一致，<u>並與其他組織間維持良好之介面管理，以促進安全。</u></p> <p>安全管理系統應符合下列規定：</p> <p>一、安全政策及目標</p> <p>（一）管理階層之承諾</p> <p>1.<u>航空器使用人應符合國際規範及國內法規訂定安全政策，其內容應包含以下項目：</u></p> <p>（1）<u>反映航空器使用人對安全之承諾，包含提升正面之安全文化。</u></p> <p>（2）<u>為實施安全政策提供必要資源之明確說明。</u></p> <p>（3）<u>安全報告程序。</u></p> <p>（4）<u>明確說明不可接受之行為類型、得減輕或免除紀律處分之行為。</u></p> <p>（5）<u>由組織之權責主管簽字承諾。</u></p> <p>（6）<u>以顯而易見之方式傳達予整個組織。</u></p> <p>（7）<u>定期檢視以確保其對航空器使用人維持妥適性及有效性。</u></p> <p>2.<u>航空器使用人應依安全政策，訂定安全目標。安全目標應：</u></p> <p>（1）<u>作為本附件第三項(一)、2中所訂定之安全績效監測及評估之基礎。</u></p> <p>（2）<u>反映航空器使用人對維持或持續改善整體安全管理系統之有效性所做的承諾。</u></p> <p>（3）<u>傳達予整個組織。</u></p> <p>（4）<u>定期檢視以確保其對航空器使用人維持相關性及適當性。</u></p> <p>（二）安全責任及職責</p> <p>航空器使用人應<u>：</u></p> <p>（1）<u>指定權責主管(accountable executive)，代表該組織對實施並維持有效之安全管理系統負責。</u></p> <p>（2）<u>明確整個組織之安全責任分工，包含高層管理人員對安全負有之直接責任。</u></p> <p>（3）<u>明確所有管理階層人員及職員相應於組織安全績效之安全職責。</u></p> <p>（4）<u>記錄及傳達整個組織所有人員之安全責任、職責及權限。</u></p> <p>（5）<u>針對安全風險容忍程度(Safety risk tolerability)定義具決定權之管理層級。</u></p> <p>（三）任命關鍵安全人員</p> <p>航空器使用人應指定一名安全經理<u>以為實施及維持</u>安全管理系統。</p> <p>（四）協調緊急應變計畫</p> <p>航空器使用人應<u>建立並維持一</u>緊急應變計畫，<u>以因應航空器失事與航空器重大意外事件及其他航空緊急事件，並確保該緊急應變計畫能與其他航空組織之緊急應變計畫間有良好之協調。</u></p> <p>（五）安全管理系統文件</p> <p>1.<u>航空器使用人應訂定並維持安全管理系統手冊，其內容應包含以下項目：</u></p> <p>（1）<u>安全政策及目標。</u></p> <p>（2）<u>安全管理系統要求。</u></p> <p>（3）<u>安全管理系統作業流程及程序。</u></p> <p>（4）<u>安全管理系統作業流程及程序之安全權責、職責及權限。</u></p>	<p>附件一 安全管理系統之實施架構</p> <p>本附件依第九條規定與參考 ICAO Annex 6, <u>Part I</u>, Appendix 7及 ICAO Doc.9859訂定。航空器使用人應建立維持安全之安全管理系統（Safety Management System, SMS），其實施架構<u>並</u>應與組織之規模及業務複雜度一致；安全管理系統應符合下列規定：</p> <p>一、安全政策及目標</p> <p>（一）<u>管理階層之承諾及責任</u></p> <p>航空器使用人應對其組織之安全政策訂定符合國內法規及國際規範之規定，並由負責之管理人員簽字承諾。安全政策應反映出航空器使用人對安全之承諾，包括為實施安全政策提供必要資源之明確說明及以顯而易見之方式傳達予整個組織。安全政策包括安全報告程序、明確說明不可接受之行為類型、得減輕或免除紀律處分之行為等。安全政策應經定期審查，以確保其妥適性及有效性。</p> <p>（二）安全責任</p> <p>航空器使用人應明確界定權責主管（accountable executive）所負之安全責任，並確定管理階層及所有職員相應之安全責任。包括安全責任、責任制度與授權等應以書面明確規範並傳達予整個組織及各層主管授權處理自承安全風險決定之範圍。航空器使用人，除其他職責之外，對實施並保持安全管理系統負最終之責任。</p> <p>（三）任命關鍵安全人員</p> <p>航空器使用人應指定一名安全經理，作為實施並確保有效安全管理系統之<u>負責人及協調人。</u></p> <p>（四）協調緊急應變計畫</p> <p>航空器使用人應訂定並確保擁有一個有序且有效之緊急應變計畫，以利由正常作業轉換為緊急狀態，再恢復為正常作業。該作業並應與其他航空組織之同類應變計畫作良好協調。</p> <p>（五）安全管理系統文件</p> <p>航空器使用人應訂定一個經管理者核准之安全管理系統實施計畫，並對其安全管理之作法詳加闡述，以實現該組織所設定之安全目標。航空器使用人並應建立安全管理系統文件，用以敘述安全政策與目標、安全管理系統要求、安全管理系統措施與程序、責任制度、措施與程序之責任、授權及安全管理系統之輸出。航空器使用人應訂定並保存一份安全管理系統手冊（SMS Manual, SMSM），作為安全管理文件系統之一部分，並將其安全管理做法傳達予整個組織。</p> <p>二、安全風險管理</p> <p>（一）識別危害因子</p> <p>航空器使用人應訂定並保持一程序，用以識別作業中之危害因子；該危害因子必須與被動式（reactive）、主動式（proactive）或預測式（predictive）安全資料蒐集方式相結合。</p> <p>（二）安全風險評估及緩解措施</p> <p>航空器使用人應訂定並保持一程序，<u>用</u>以對作業中之安全風險進行分析、評估及控制。</p> <p>三、安全保證</p> <p>（一）<u>安全績效之</u>監測及評估</p>	<p>考量安全管理系統規範已由國際民用航空公約第六號附約改由國際民用航空公約第十九號附約規範，爰修正參考之版本及發布日期，並參考第十九號附約附錄二修正相關內容。</p>

<p><u>2.航空器使用人應訂定並維持一安全管理系統之作業紀錄，以作為安全管理系統文件之一部分。</u></p> <p>二、安全風險管理</p> <p>(一)<u>危害識別</u></p> <p><u>1.航空器使用人應訂定並維持一流程，以識別與其作業有關之風險。</u></p> <p><u>2.危害識別應包含被動式及主動式方法。</u></p> <p>(二)<u>安全風險評估及緩解措施</u></p> <p>航空器使用人應訂定並<u>維持一流程</u>，以對<u>其所識別危害之相關</u>安全風險進行分析、評估及控制。</p> <p>三、安全保證</p> <p>(一)<u>安全績效監測及評估</u></p> <p><u>1.航空器使用人應訂定並維持一方法，以檢驗確認組織之安全績效並驗證安全風險管制措施之有效性。</u></p> <p><u>2.航空器使用人之安全績效應參考安全管理系統之安全績效指標及安全績效目標予以檢驗，以支持組織之安全目標。</u></p> <p>(二)<u>改變管理</u></p> <p>航空器使用人應訂定並<u>維持一流程</u>，以辨別<u>改變對其作業所造成之影響</u>，以及辨別<u>與管理因改變可能造成之安全風險</u>。</p> <p>(三)<u>持續改進安全管理系統</u></p> <p>航空器使用人應<u>監測及評估安全管理系統之措施</u>，以維持或持續改善整體安全管理系統之有效性。</p> <p>四、安全提升</p> <p>(一)<u>訓練及教育</u></p> <p><u>1.航空器使用人應訂定並維持一安全訓練計畫，以確保所有人員得到適當訓練並勝任安全管理系統之職責。</u></p> <p><u>2.安全訓練計畫內容應與每個人參與安全管理系統之程度相符。</u></p> <p>(二)<u>安全交流</u></p> <p>航空器使用人應訂定並<u>維持一正式安全交流之方法</u>，以確保<u>下列事項</u>：</p> <p><u>(1)所有人員對安全管理系統之瞭解程度與其職責相符。</u></p> <p><u>(2)傳達重要安全資訊。</u></p> <p><u>(3)說明採取特定安全措施以改善安全之原因。</u></p> <p><u>(4)說明實施或修改安全程序之原因。</u></p>	<p>航空器使用人應訂定並保持一檢驗該組織安全效績並核實安全風險管制措施有效性之方法。組織安全管理系統之績效應基於安全效績指標與安全效績目標予以檢驗。</p> <p>(二)<u>改變管理</u></p> <p>航空器使用人應訂定並保持一程序，以識別組織內對既定程序及作業可能產生影響之改變，以及在實施改變前，對確保安全績效之各項安排加以描述，檢討取消或修改因環境變化而不再需要或不再有效之安全風險控制措施。</p> <p>(三)<u>持續改進之安全管理系統</u></p> <p>航空器使用人應訂定並保持一程序，以識別安全管理系統低於標準績效之原因及確定安全管理系統運作低於標準績效之影響，並消除或緩解這些原因。</p> <p>四、安全提升</p> <p>(一)<u>教育及訓練</u></p> <p>航空器使用人應訂定並保持安全訓練計畫，以確保全體人員得到適當之訓練並勝任安全管理系統之職責。安全訓練之內容應與個人參與安全管理系統之程度相符。</p> <p>(二)<u>安全交流</u></p> <p>航空器使用人應訂定並保持一正式安全交流之方法，以確保全體人員充分瞭解安全管理系統、傳達重要安全資訊，並解釋採取某項特殊安全措施或推行或修正某項安全程序之原因。</p>
---	---

第十二條及第二百零二條附件二修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
附件二、營運規範 本附件依第十二條、第二百零二條之規定及參考 ICAO Doc.8335, Attachment B /AN879訂定。 營運規範內容包括航空器使用人名稱、地址，主要運作基地地址，審查合格證明證號，核准操作之機型、國籍標誌及登記號碼、航空器序號、核准運作之機場、核准運作之航路、核准作業之項目、沿途（航路）之作業許可及限制、航空站之作業許可及限制、核准之維護計畫、核准之載重平衡計畫、交互使用協定、航空器濕租作業及其他民航局認為需要之事項。 依本規則第十二條及第二百零二條規定民用航空運輸業，普通航空業航空器使用人於完成營運規範審查後，或變更營運規範範圍或內容時，必須檢附本附件報請民航局核准後始可從事飛航作業。	附件二、營運規範 本附件依第十二條、第二百零二條之規定及參考 ICAO Doc.8335, Attachment B /AN879訂定。 營運規範內容包括航空器使用人名稱、地址，主要運作基地地址，審查合格證明證號，核准操作之機型、國籍標誌及登記號碼、航空器序號、核准運作之機場、核准運作之航路、核准作業之項目、沿途（航路）之作業許可及限制、航空站之作業許可及限制、核准之維護計畫、核准之載重平衡計畫、交互使用協定、航空器濕租作業及其他民航局認為需要之事項。 依本規則第十二條及第二百零二條規定民用航空運輸業，普通航空業航空器使用人於完成營運規範審查後，或變更營運規範範圍或內容時，必須檢附本附件報請民航局核准後始可從事飛航作業。	一、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.2.1.6及附錄六，於營運規範核准項目表中增列電子飛行包、以性能為基礎之通信及以性能為基礎之監視，以符實需。另刪除審查合格證明一欄重複誤植之「證明」二字。 二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章 4.7.1.1，將「延展航程作業」修正為「延展轉降時限作業」。 三、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第一章，將「性能導航」修正為「以性能為基礎之導航」。 四、配合以性能為基礎之通信及以性能為基礎之監視規範之新增，於第二章沿途之作業許可及限制及第三章航空站之作業許可及限制，要求航空器使用人如有安裝上述裝備時，應註記其系統裝備

營運規範核准項目表 OPERATIONS SPECIFICATIONS				
詳細連絡方式 ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS 電話號碼 _____ 電傳號碼 _____ 電子郵件 _____ Telephone Fax E-mail				
審查合格證明證號_____ 公司名稱_____ 日期_____ 簽章_____				
AOC# Operator name Date Signature				
申請營運事業名稱_____				
Dba trading name				
航空器型別/航空器國籍登記 Type of aircraft/Aircraft nationality registration				
營運方式: 民用航空運輸業 Types of operation: Civil Air Transport Enterprise <input type="checkbox"/> 客運 <input type="checkbox"/> 貨運 <input type="checkbox"/> 其他 _____				
Passengers Cargo Other				
營運區域： Area(s) of operation				
特殊限制： Special limitations				
特殊核准 SPECIAL APPROVALS	是 YES	否 NO	項目說明 DESCRIPTION	備註 REMARKS
危險品 Dangerous goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
低能見度操作 Low visibility operations 進場及落地 Approach and landing 起飛 Take-off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	類別__ 跑道視程__公尺 決定高度__呎 跑道視程__公尺	
縮減垂直隔離 <input type="checkbox"/> N/A RVSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		


營運規範核准項目表 OPERATIONS SPECIFICATIONS				
詳細連絡方式 ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS 電話號碼 _____ 電傳號碼 _____ 電子郵件 _____ Telephone Fax E-mail				
審查合格證明 <u>證明</u> 證號_____ 公司名稱_____ 日期_____ 簽章_____				
AOC# Operator name Date Signature				
申請營運事業名稱_____				
Dba trading name				
航空器型別/航空器國籍登記 Type of aircraft/Aircraft nationality registration				
營運方式: 民用航空運輸業 Types of operation: Civil Air Transport Enterprise <input type="checkbox"/> 客運 <input type="checkbox"/> 貨運 <input type="checkbox"/> 其他 _____				
Passengers Cargo Other				
營運區域： Area(s) of operation				
特殊限制： Special limitations				
特殊核准 SPECIAL APPROVALS	是 YES	否 NO	項目說明 DESCRIPTION	備註 REMARKS
危險品 Dangerous goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
低能見度操作 Low visibility operations 進場及落地 Approach and landing 起飛 Take-off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	類別__ 跑道視程__公尺 決定高度__呎 跑道視程__公尺	
縮減垂直隔離 <input type="checkbox"/> N/A RVSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
延展航程作業 <input type="checkbox"/> N/A ETOPS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	最大轉降時間 _____ 分 鐘	

進場及落地 Approach and landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	度____呎 跑道視程____公尺	
起飛 Take-off				
縮減垂直隔離 <input type="checkbox"/> N/A RVSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
延展轉降時限作業 <input type="checkbox"/> N/A EDTO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	門檻時間 Threshold Time _____分 鐘 Minutes 最大轉降時間 Maximum Diversion Time _____分 鐘 Minutes	
以性能為基礎之導航 AR Navigation specifications for PBN operations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
以性能為基礎之通信 Performance-Based Communication	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
以性能為基礎之監視 Performance-Based Surveillance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
持續適航 Continuing airworthiness				
電子飛行包 EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
其他 Other	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
申請者授權簽署
AUTHORIZATION SIGNATURES FOR
(APPLICANT'S NAME)

職稱 Title	簽名 Signature	授權簽署部分 Parts Authorized
(航務主管職稱-1)	(於此處簽名/Signature)	(填入每章英文代號)
(Title of flight operations management-1)	(航務主管姓名/Name of flight operations management)	
(航務主管職稱-2)	(於此處簽名/Signature)	(填入每章英文代號)
(Title of flight operations management-2)	(航務主管姓名/Name of flight operations management)	
(機務修護主管職稱-1)	(於此處簽名/Signature)	(填入每章英文代號)




中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
申請者授權簽署
AUTHORIZATION SIGNATURES FOR
(APPLICANT'S NAME)

職稱 Title	簽名 Signature	授權簽署部分 Parts Authorized	
(航務主管職稱-1)	(於此處簽名/Signature)	(填入每章英文代號)	
(Title of flight operations management-1)	(航務主管姓名/Name of flight operations management)		
(航務主管職稱-2)	(於此處簽名/Signature)	(填入每章英文代號)	
(Title of flight operations management-2)	(航務主管姓名/Name of flight operations management)		
(機務修護主管職稱-1)	(於此處簽名/Signature)	(填入每章英文代號)	
(Title of engineering/maintenance management-1)	(機務修護主管姓名/Name of engineering/maintenance management)		
(機務修護主管職稱-2)	(於此處簽名/Signature)	(填入每章英文代號)	
(Title of engineering/maintenance management-2)	(機務修護主管姓名/Name of engineering/maintenance management)		
交通部民航局權責檢查員 Responsible CAA POI		營運管理事宜聯絡方式 Operational point of contact	
姓名:		姓名:	
Name:		Name:	
地址:		地址:	
Address:		Address:	
Telephone no.:		Telephone no.:	
Fax:		Fax:	
E-mail:		E-mail:	

*申請人得依其權責劃分調整授權簽署主管人數

生效日期 Effective Date : 頁次 Page : 序 Preface



中華民國 交通部
民用航空局

(Title of engineering/maintenance management-1)		(機務修護主管姓名/Name of engineering/maintenance management)		代號)	
(機務修護主管職稱-2)		(於此處簽名/Signature)		(填入每章英文代號)	
(Title of engineering/maintenance management-2)		(機務修護主管姓名/Name of engineering/maintenance management)		代號)	
交通部民航局權責檢查員 Responsible CAA POI			營運管理事宜聯絡方式 Operational point of contact		
姓名:				姓名:	
Name:				Name:	
地址:				地址:	
Address:				Address:	
Telephone no.:				Telephone no.:	
Fax:				Fax:	
E-mail:				E-mail:	
*申請人得依其權責劃分調整授權簽署主管人數					
生效日期 Effective Date : 頁次 Page : 序 Preface					



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
修訂紀錄
RECORD OF REVISIONS

修訂版別	生效日期	修訂版別	生效日期
Revision No.	Effective Date	Revision No.	Effective Date
(XXX)	(YYYY-MM-DD)		

營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
修訂紀錄
RECORD OF REVISIONS

修訂版別	生效日期	修訂版別	生效日期
Revision No.	Effective Date	Revision No.	Effective Date
(XXX)	(YYYY-MM-DD)		

生效日期 Effective Date : 頁次 Page : 修訂紀錄 REC-REV




中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表 – 第一章
CHECKLIST – PART A

項目	說明	生效日期	修訂版別
Paragraph	Description	Effective Date	Revision No.

生效日期 Effective Date :

頁次 Page : 修訂紀錄 REC-REV




中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表 – 第一章
CHECKLIST – PART A

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	適用 Applicability	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			

1	適用 Applicability	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

生效日期 Effective Date :

頁次 Page : 檢核表 Checklist - A



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表 – 第二章
CHECKLIST – PART B

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	中華民國領域內之航空器飛航作業 Aircraft Operations within the Territory of R.O.C.	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			

12			
13			
14			
15			

生效日期 Effective Date：頁次 Page：檢核表 Checklist - A



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表－第二章
CHECKLIST－PART B

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	中華民國領域內之航空器飛航作業 Aircraft Operations within the Territory of R.O.C.	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			

3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

生效日期 Effective Date：頁次 Page：檢核表 Checklist - B




中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表－第三章
CHECKLIST－PART C

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	通則 General	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			

14			
15			

生效日期 Effective Date : 頁次 Page : 檢核表 Checklist - B




中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表 – 第三章
CHECKLIST – PART C

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	通則 General	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

生效日期 Effective Date : 頁次 Page : 檢核表 Checklist - C

6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

生效日期 Effective Date : 頁次 Page : 檢核表 Checklist - C



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表 – 第四章
CHECKLIST – PART D

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	飛機維護–飛機維護計劃授權 Aircraft Maintenance – Aircraft Maintenance Program Authorization	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表－第四章
CHECKLIST－PART D

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	飛機維護－飛機維護計劃授權 Aircraft Maintenance – Aircraft Maintenance Program Authorization	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

生效日期 Effective Date： 頁次 Page：檢核表 Checklist - D



8

9

10

11

12

13

14

15

生效日期 Effective Date： 頁次 Page：檢核表 Checklist - D



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表－第五章
CHECKLIST－PART E

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	乘客及組員重量 Determination of Weight of Passenger and Crew	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			

中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表－第五章
CHECKLIST－PART E

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	乘客及組員重量 Determination of Weight of Passenger and Crew	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

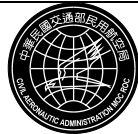
生效日期 Effective Date：頁次 Page：檢核表 Checklist - E



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS

10			
11			
12			
13			
14			
15			

生效日期 Effective Date：頁次 Page：檢核表 Checklist - E



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表－第六章
CHECKLIST－PART F

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	(保留頁) (reserve page)	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			

檢核表－第六章
CHECKLIST－PART F

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	(保留頁) (reserve page)	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			


生效日期 Effective Date：頁次 Page：檢核表 Checklist - F


中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表－第七章
CHECKLIST－PART G

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	本營運規範持有人獲准依據下表所	(YYYY-MM-DD)	(XXX)

13			
14			
15			

生效日期 Effective Date：頁次 Page：檢核表 Checklist - F


中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
檢核表－第七章
CHECKLIST－PART G

項目 Paragraph	說明 Description	生效日期 Effective Date	修訂版別 Revision No.
1	本營運規範持有人獲准依據下表所列之濕租合約從事各項作業。 The holder of these operations specifications is authorized to conduct operations in accordance with the wet lease agreements identified in the following tables.	(YYYY-MM-DD)	(XXX)
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			

Definitions and Abbreviations

2.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

3.核准之機型

Aircraft Authorization

3.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

4.經核准之最低客艙組員人數

Authorized Minimum Number of Cabin Crew

4.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

5.一般營運及飛航規則

General Operating and Flight Rules

5.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

6.危險品之運送

Transportation of Dangerous Goods

6.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

7.電子飛行資料包及電子操作程序檢查表作業

Electronic Flight Bag and Electronic Checklist

7.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

8.使用電子式簽署、電子式紀錄保存及電子式手冊授權

Authorized to use of Electronic Signatures, Electronic Recordkeeping System, and Electronic Mannuals.

8.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

生效日期 Effective Date :

頁次 Page :



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範

OPERATIONS SPECIFICATIONS

第二章 沿途之作業許可及限制

PART B EN-ROUTE AUTHORIZATIONS AND LIMITATIONS

1.中華民國領域內之航空器飛航作業

Aircraft Operations within the Territory of R.O.C.

1.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

2.航空器航行於中華民國空域時，應按 AIP 或民航局核准之航路飛行，但以下情形例外：

Aircraft Operations in the territory of R. O. C. Airspace shall be conducted over the routes defined in approved Aeronautical Information Publications (AIPs) or over the routes approved by CAA, R. O. C., except:



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範

OPERATIONS SPECIFICATIONS

第二章 沿途之作業許可及限制

PART B EN-ROUTE AUTHORIZATIONS AND LIMITATIONS

1.中華民國領域內之航空器飛航作業

Aircraft Operations within the Territory of R.O.C.

1.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

2.航空器航行於中華民國空域時，應按 AIP 或民航局核准之航路飛行，但以下情形例外：

Aircraft Operations in the territory of R. O. C. Airspace shall be conducted over the routes defined in approved Aeronautical Information Publications (AIPs) or over the routes approved by CAA, R. O. C., except:

2.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

3.中華民國領域外之航空器飛航作業

Aircraft Operations outside the Territory of R.O.C.

3.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

4.儀器飛航規則 (IFR)

Instrument Flight Rules

4.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

5.作業於無機場管制塔台服務之機場

Operations at Aerodromes without Air Traffic Control Tower Service

5.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

6.航空器之無線電與導航設備

Aircraft Radio and Navigation Equipment

6.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

7.航路所需之性能導航作業

Enroute Operations within PBN Airspace

7.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

8.管制員－駕駛員資料鏈結通信作業 (CPDLC)

Controller-Pilot Data Link Communication Operations

8.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

9.雙渦輪發動機延展航程作業 (ETOPS)

Extended Range Operations with Two-engine Airplane

9.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

10.縮減垂直隔離作業 (RVSM)

Operations within Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) Airspace

10.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

11.廣播式自動回報監視系統作業 (ADS-B)

<div>2.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>3.中華民國領域外之航空器飛航作業 Aircraft Operations outside the Territory of R.O.C. 3.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>4.儀器飛航規則 (IFR) Instrument Flight Rules 4.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>5.作業於無機場管制塔台服務之機場 Operations at Aerodromes without Air Traffic Control Tower Service 5.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>6.航空器之無線電與導航設備 Aircraft Radio and Navigation Equipment 6.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>7.以性能為基礎之通信(PBC) Performance-based communication 7.1(內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>8.航路所需之<u>以性能為基礎之</u>導航作業 Enroute Operations within PBN Airspace 8.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>9.以性能為基礎之監視(PBS) Performance-based surveillance 9.1(內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>10.管制員－駕駛員資料鏈結通信作業 (CPDLC) Controller-Pilot Data Link Communication Operations 10.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>11.延展轉降時限作業(EDTO) Extended Diversion Time Operations 11.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>12.縮減垂直隔離作業 (RVSM) Operations within Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) Airspace 12.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>13.廣播式自動回報監視系統作業 (ADS-B) ADS-B (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast) Operations 13.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>14.超長程飛航作業 Ultra Long Range (ULR) Flight Operations 14.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>15.北極區作業 North Polar Operations 15.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>16.北大西洋最低導航性能規範作業(NAT MNPS) North Atlantic Minimum Navigation Performance Specifications 16.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>生效日期 Effective Date :<div>頁次 Page :</div></div>	<div>ADS-B (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast) Operations 11.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>12.超長程飛航作業 Ultra Long Range (ULR) Flight Operations 12.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>13.北極區作業 North Polar Operations 13.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>14.北大西洋最低導航性能規範作業(NAT MNPS) North Atlantic Minimum Navigation Performance Specifications 14.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>生效日期 Effective Date :<div>頁次 Page :</div></div> <div><div><div>中華民國 交通部 民用航空局 營運規範 OPERATIONS SPECIFICATIONS 第三章 航空站之作業許可及限制 PART C AERODROME AUTHORIZATIONS AND LIMITATIONS</div></div></div> <div>1.通則 General 1.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>2.儀器進場程序及機場最低飛航限度 Instrument Approach Procedures and Aerodrome Operating Minimum 2.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>3.備用機場儀器飛航最低天氣標準 Alternate Airport IFR Weather Minimum 3.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>4.儀器飛航起飛限度及起飛備用機場 IFR Takeoff Minimum and Alternate Airport for Departure 4.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>5.對照表 Comparison Table 5.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>6.核准之機場 Authorized Airports 6.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>7.高原機場作業 High Elevation Airport Operations 7.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>8.機場終端性能導航作業</div>
--	---



中華民國 交通部

民用航空局

營運規範

OPERATIONS SPECIFICATIONS

第三章 航空站之作業許可及限制

PART C AERODROME AUTHORIZATIONS AND LIMITATIONS

1.通則

General

1.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

2.儀器進場程序及機場最低飛航限度

Instrument Approach Procedures and Aerodrome Operating Minimum

2.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

3.備用機場儀器飛航最低天氣標準

Alternate Airport IFR Weather Minimum

3.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

4.儀器飛航起飛限度及起飛備用機場

IFR Takeoff Minimum and Alternate Airport for Departure

4.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

5.對照表

Comparison Table

5.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

6.核准之機場

Authorized Airports

6.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

7.高原機場作業

High Elevation Airport Operations

7.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

8.機場終端以性能為基礎之導航作業

Airport Terminal PBN Operations

8.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

生效日期 Effective Date :

頁次 Page :



中華民國 交通部

民用航空局

營運規範

OPERATIONS SPECIFICATIONS

第四章 維護

PART D MAINTENANCE

Airport Terminal PBN Operations

8.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

生效日期 Effective Date :

頁次 Page :



中華民國 交通部

民用航空局

營運規範

OPERATIONS SPECIFICATIONS

第四章 維護

PART D MAINTENANCE

1.飛機維護－飛機維護計畫授權

Aircraft Maintenance – Aircraft Maintenance Program Authorization

1.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

2.航空器及附件維護能量授權

Aircraft and Components Maintenance Authorization

2.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

3.委託合格維修組織執行維護授權

Authorization to Make Arrangements with Other Organizations to Perform Substantial Maintenance

3.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

4.最低裝備需求手冊授權

Minimum Equipment List (MEL) Authorization

4.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

5.可靠性計畫之授權

Reliability Program Authorization

5.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

6.縮減垂直隔離作業維護計畫授權

Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for Operation in Designated Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) Airspace

6.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

7.第二類/第三類儀降作業維護計畫授權

Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for CAT II/III Operation

7.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

8.性能導航作業計畫維護授權

Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for Operation in Designated RNP/RNAV Airspace

8.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)

<div>1.飛機維護－飛機維護計畫授權 Aircraft Maintenance – Aircraft Maintenance Program Authorization 1.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>2.航空器及附件維護能量授權 Aircraft and Components Maintenance Authorization 2.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>3.委託合格維修組織執行維護授權 Authorization to Make Arrangements with Other Organizations to Perform Substantial Maintenance 3.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>4.最低裝備需求手冊授權 Minimum Equipment List (MEL) Authorization 4.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>5.可靠性計畫之授權 Reliability Program Authorization 5.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>6.縮減垂直隔離作業維護計畫授權 Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for Operation in Designated Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) Airspace 6.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>7.第二類/第三類儀降作業維護計畫授權 Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for CAT II/III Operation 7.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>8.以性能為基礎之通信作業計畫維護授權 <u>Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for Operation in Designated PBC Airspace</u> 8.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>9.以性能為基礎之導航作業計畫維護授權 Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for Operation in Designated <u>PBN</u> Airspace 9.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>10.以性能為基礎之監視作業計畫維護授權 <u>Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for Operation in Designated PBS Airspace</u> 10.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>11.廣播式自動回報監視系統作業計畫維護授權 Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for Operation in Designated ADS-B Airspace 11.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div>	<div>9.廣播式自動回報監視系統作業計畫維護授權 Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for Operation in Designated ADS-B Airspace 9.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>10.最低導航性能規範授權 Maintenance Program Authorization for Airplanes Used for Operation in Designated Minimum Navigation Performance Specification (MNPS) Airspace 10.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>11.雙渦輪發動機延展航程作業維護計畫授權 Maintenance Program Authorization for Two-Engine Airplanes Used for Operation in Extended-Range Operations, ETOPS 11.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>12.短期維護時距延展授權 Short Term Escalation Authorization 12.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>13.零組件共用/租借授權 Parts Pooled / Borrowed Authorization 13.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>14.借用零件翻修時限短期延展授權 Short Term Escalation Authorization for Borrowed Parts Subject to Overhaul Requirement 14.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>15.執行運渡特種飛航許可之持續授權 Special Flight Permit with Continuous Authorization to Conduct Ferry Flights 15.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div> <div>16.高齡飛機安全法規 <u>Aging Airplane Safety Regulation</u> 16.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)</div>	<div>生效日期 Effective Date :</div> <div>頁次 Page :</div> <div><div>中華民國 交通部 民用航空局 營運規範 OPERATIONS SPECIFICATIONS</div></div>
---	---	--

2.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)
3.定期飛機之秤重
Periodic Aircraft Weighing
3.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)
4.隨身行李之計畫
Carry-on Baggage Program
4.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)
5.航路上之配重安排與說明如下
The Following Loading Schedules and Instructions shall be Used for Routine Operations
5.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)
生效日期 Effective Date : 頁次 Page :



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
第六章 交互使用協定
PART F INTERCHANGE OF EQUIPMENT OPERATIONS

生效日期 Effective Date :

頁次 Page :



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
第七章 航空器出租作業(濕租)
PART G AIRCRAFT LEASING OPERATIONS (WET LEASE)



中華民國 交通部
民用航空局
營運規範
OPERATIONS SPECIFICATIONS
第七章 航空器出租作業(濕租)
PART G AIRCRAFT LEASING OPERATIONS (WET LEASE)

1.本營運規範持有人獲准依據下表所列之濕租合約從事各項作業。營運時，所有操作
均需符合本營運規範及租約條文所列規定。濕租合約中之租賃公司應為營運作業及
航機適航負責。
The holder of these operations specifications is authorized to conduct operations in
accordance with the wet lease agreements identified in the following tables. All operations
conducted under the wet lease agreements shall be conducted in accordance with the
authorizations, limitations, and provisions of these operations authorized specifications and
the terms and conditions of the appropriate wet lease agreements. The lessor in the wet lease
agreement shall be responsible for and maintain the operational control and airworthiness
of the aircraft.
1.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)
2.溼租合約及國籍標誌與登記號碼
Wet Lease Agreements and Listed Aircraft
2.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號)
生效日期 Effective Date : 頁次 Page :

中華民國交通部 民用航空局
審查合格證明證號：
Civil Aeronautics Administration MOTC. R. O. C.
Operating Certificate No.
(申請人名稱) 茲申請修正背頁所示之營運規範如下：
(Applicant's name) hereby makes application for amendment of the Specific Operating
Provisions appearing on the reverse side hereof, as follows:
本人證明上述均為確實並代表 (申請人)提出申請。
I certify that the statements submitted in the connection herewith are true and that I am duly
authorized to make application on behalf of (applicant's name).
日期 Date :
(簽章 Signature)
(職稱 Title)
檢查員之意見 Inspector's Recommendation :
修正編號：
Amendment No. (簽章 Signature)
生效日期：
Effective Date (職稱 Title)
取代 (日期)核備 之條款

<div><div>1.本營運規範持有人獲准依據下表所列之濕租合約從事各項作業。營運時，所有操作均需符合本營運規範及租約條文所列規定。濕租合約中之租賃公司應為營運作業及航機適航負責。 The holder of these operations specifications is authorized to conduct operations in accordance with the wet lease agreements identified in the following tables. All operations conducted under the wet lease agreements shall be conducted in accordance with the authorizations, limitations, and provisions of these operations authorized specifications and the terms and conditions of the appropriate wet lease agreements. The lessor in the wet lease agreement shall be responsible for and maintain the operational control and airworthiness of the aircraft. 1.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號) 2.溼租合約及國籍標誌與登記號碼 Wet Lease Agreements and Listed Aircraft 2.1 (內容中英文並陳但不重複輸入大綱編號) 生效日期 Effective Date : 頁次 Page :</div><div><div>中華民國交通部 民用航空局 審查合格證明證號： Civil Aeronautics Administration MOTC. R. O. C. Operating Certificate No. (申請人名稱) 茲申請修正背頁所示之營運規範如下： (Applicant’s name) hereby makes application for amendment of the Specific Operating Provisions appearing on the reverse side hereof, as follows: 本人證明上述均為確實並代表 (申請人)提出申請。 I certify that the statements submitted in the connection herewith are true and that I am duly authorized to make application on behalf of (applicant’s name). 日期 Date : (簽章 Signature) (職稱 Title) 檢查員之意見 Inspector’s Recommendation : 修正編號： Amendment No. (簽章 Signature) 生效日期： Effective Date (職稱 Title) 取代 (日期)核備 之條款 Supersedes Provisions dated (營運規範之背面)</div></div></div>	<div>Supersedes Provisions dated (營運規範之背面)</div>	
--	---	--

第三十二條及第二百零七條附件三修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>附件三、不良天候飛航規定</p> <p>本附件依第三十二條及第二百零七條之規定訂定。</p> <p>1. 各航空站在其公佈之開放時間內無論天氣狀況為何，應保持其開放狀態，氣象觀測台應提供最新機場天氣報告，塔台以終端資料廣播服務（ATIS）播出天氣資料（無 ATIS 設備單位可免報），航空器使用人及飛航組員應守聽及注意最新天氣報告。</p> <p>2. 不良天候係指：颱風、雷雨、地面強風（風速34浬/小時以上）、颶線、絕對高度2000呎以下低空風切、影響目的地及備降機場選定之低雲幕或低能見度、中度或嚴重空中結冰、冰雹、下雪、凍雨、冰霧或冰淞、嚴重或強烈亂流（含晴空亂流及山岳波）、火山灰、沙暴或塵暴及不可預測之天氣突變導致低於該機場之飛航限度，或道面污染，無法使用跑道或嚴重影響航空器操縱及性能之天候及上述任一或一型以上多重混合型狀況。</p> <p>3. 航空器使用人應訂定接收傳遞氣象資料作業程序，及不良天候下各項操作程序、操作限度規定及訓練計畫，以確保其人員及飛航組員於飛航中及緊急情況時之各種操作程序符合飛航手冊、航務手冊、操作手冊及其他與適航有關文件之規定。</p> <p>4. 颱風飛航規定：</p> <p>4.1 颱風警報期間如機場天氣低於機場最低飛航限度時，原則該機場應保持工作狀態，以備航空器之緊急降落。</p> <p>4.2 颱風警報期間如機場天氣不低於該機場最低飛航限度時，應保持開放，飛航管制機構應適時提供起降參考之機場天氣報告。</p> <p>4.3 颱風期間如嚴重降水致跑道積水時，依各該航空站相關規定辦理。航空器使用人（或其指定代理人）及其機長應依經核准之相關規定，決定是否起降，並負飛航安全及飛航作業管制之責任。</p> <p>5. 雷雨飛航規定：</p> <p>5.1 在航路上飛航之航空器，如發現雷雨有礙其航行時，得向飛航管制機構要求繞道飛航。</p> <p>5.2 經氣象觀測台發佈雷雨特別天氣報告時，航空器使用人之飛航作業應依經核准飛航限度執行，並要求其飛航組員嚴格遵守，嚴禁穿越雷雨飛航。</p> <p>5.3 機場上空發布雷雨（TSRA）：</p> <p>5.3.1 機場上空發布雷雨期間，如機場天氣不低於機場最低飛航限度時，應保持開放。飛航管制機構應適時提供起降參考之機場天氣報告。</p> <p>5.3.2 雷雨期間如嚴重降水致跑道積水時，依各該航空站相關規定辦理。航空器使用人（或其指定代理人）及其機長應依經核准之相關規定決定是否起降，並負飛航安全及飛航作業管制之責任。</p> <p>5.3.3 氣象觀測台觀測雷雨情況若有消失或移離機場上空之情形，應立即以特別天氣報告發布。</p>	<p>附件三、不良天候飛航規定</p> <p>本附件依第三十二條及第二百零七條之規定訂定。</p> <p>1. 各航空站在其公佈之開放時間內無論天氣狀況為何，應保持其開放狀態，氣象觀測台應提供最新機場天氣報告，塔台以終端資料廣播服務（ATIS）播出天氣資料（無 ATIS 設備單位可免報），航空器使用人及飛航組員應守聽及注意最新天氣報告。</p> <p>2. 不良天候係指：颱風、雷雨、地面強風（風速34浬/小時以上）、颶線、絕對高度2000呎以下低空風切、影響目的地及備降機場選定之低雲幕或低能見度、中度或嚴重空中結冰、冰雹、下雪、凍雨、冰霧或冰淞、嚴重或強烈亂流（含晴空亂流及山岳波）、火山灰、沙暴或塵暴及不可預測之天氣突變導致低於該機場之飛航限度，或道面污染，無法使用跑道或嚴重影響航空器操縱及性能之天候及上述任一或一型以上多重混合型狀況。</p> <p>3. 航空器使用人應訂定接收傳遞氣象資料作業程序，及不良天候下各項操作程序、操作限度規定及訓練計畫，以確保其人員及飛航組員於飛航中及緊急情況時之各種操作程序符合飛航手冊、航務手冊、操作手冊及其他與適航有關文件之規定。</p> <p>4. 颱風飛航規定：</p> <p>4.1 颱風警報期間如機場天氣低於機場最低飛航限度時，原則該機場應保持工作狀態，以備航空器之緊急降落。</p> <p>4.2 颱風警報期間如機場天氣不低於該機場最低飛航限度時，應保持開放，飛航管制單位應適時提供起降參考之機場天氣報告。</p> <p>4.3 颱風期間如嚴重降水致跑道積水時，依各該航空站相關規定辦理。航空器使用人（或其指定代理人）及其機長應依經核准之相關規定，決定是否起降，並負飛航安全及飛航作業管制之責任。</p> <p>5. 雷雨飛航規定：</p> <p>5.1 在航路上飛航之航空器，如發現雷雨有礙其航行時，得向飛航管制單位要求繞道飛航。</p> <p>5.2 經氣象觀測台發佈雷雨特別天氣報告時，航空器使用人之飛航作業應依經核准飛航限度執行，並要求其飛航組員嚴格遵守，嚴禁穿越雷雨飛航。</p> <p>5.3 機場上空發布雷雨（TSRA）：</p> <p>5.3.1 機場上空發布雷雨期間，如機場天氣不低於機場最低飛航限度時，應保持開放。飛航管制單位應適時提供起降參考之機場天氣報告。</p> <p>5.3.2 雷雨期間如嚴重降水致跑道積水時，依各該航空站相關規定辦理。航空器使用人（或其指定代理人）及其機長應依經核准之相關規定決定是否起降，並負飛航安全及飛航作業管制之責任。</p> <p>5.3.3 氣象觀測台觀測雷雨情況若有消失或移離機場上空之情形，應立即以特別天氣報告發布。</p>	<p>酌作文字修正，將本附件之「飛航管制單位」修正為「飛航管制機構」，以統一用詞。</p>

第七十六條及第二百二十七條之一附件四修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
附件四（刪除）	<p>附件四、雙渦輪發動機航空器延展航程作業規定(ETOPS)</p> <p>本附件依第七十六條規定及參考 ICAO Annex 6, Part I, Attachment E 訂定。</p> <p>1. 目的與範圍</p> <p>1.1. 前言</p> <p>本附件係為提供建立門檻時間及達到安全標準要求之指引，以作為超過所訂門檻時間飛航許可之依據。</p> <p>1.2. 門檻時間</p> <p>本附件所訂之門檻時間並非作業限制，而係指在航路上的一段飛航時間內能順利到達適用之備用機場。超過該時段以後之飛航則需特別考慮航機及其作業方可核准。雙渦輪發動機飛機作業之門檻時間訂為六十分鐘。</p> <p>1.3. 基本觀念</p> <p>准許二具發動機航機超過門檻時間的作業為保持及航路上安全標準要求如下：</p> <p>1.3.1. 對於准許超過門檻時間作業特定型別的適航給證，並考慮該航機系統設計與可靠性；</p> <p>1.3.2. 其推進系統之可靠性應幾乎不可能由於獨立之原因而造成二具發動機故障。</p> <p>1.3.3. 需達到特別維護的要求</p> <p>1.3.4. 需符合特定之飛航簽派需求</p> <p>1.3.5. 需訂立必需之飛航作業程序</p> <p>1.3.6. 該特定作業許可需經民用航空局核准</p> <p>2. 名詞定義：</p> <p>用於本附件各名詞定義如下：</p> <p>2.1. 適當的備用機場（Adequate alternate aerodrome）：一個適當的備用機場為能符合航空器落地性能要求及預劃時是開放可用地，如需要時，其有必要之設施及服務，例如航管，燈光，通信，氣象服務，助導航設施，救難，及消防；及合適之儀器進場程序。</p> <p>2.2. 合適的備用機場（Suitable alternate aerodrome）：一個合適的備用機場為一個適當的機場，當預期使用時，其天氣報告或預報或任何組合顯示天氣情況將等於或高於所需之最低機場操作之天氣標準而且跑道表面情況報告顯示可提供安全降落。</p> <p>2.3. 航機系統：航機系統係包括對一特別主要功能之控制和性能所需裝備之全部元件，包括為該功能特別提供之裝備與其裝備運作所需之供應動力。本附件所稱動力機件並非航機系統。</p> <p>2.4. 延展航程作業：二具渦輪動力機件航機在航路上任何一點開始因一具發動機失效以單發動機失效巡航速度（國際標準大氣及靜風狀態上）到達一適當的備用機場的飛航時間大於民航局核准之門檻時間之飛航。</p> <p>2.5. 動力機件：指一發動機及其裝置上航機前即安裝於發動機上之所有附件用以提供和主控制動力/推力及為航機各系統產生能源，但不包括各別短期的推力產生裝置。</p> <p>2.6. 推進系統：一個系統包含動力機件及所有其他裝備以提供裝置於機身上動力機件動力輸出之維持、監控、控制所必需之功能。</p>	<p>一、<u>本附件刪除。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.7.1.1，將現行僅適用於雙渦輪發動機飛機之延展航程作業名稱修正為亦適用於二具或二具以上渦輪發動機飛機之延展轉降時限作業 Extended Diversion Time Operations, EDTO。依據民用航空法第四十一條之一第二項，以核定採用國際民用航空公約第六號附約第一編第四章4.7.1.1及附件C有關延展轉降時限作業之國際標準，故刪除本附件。</p>

	<div>3. 延展航程作業適航給證需求 對欲進行延展航程作業的某型航機，於適航給證程序中，應特別注意確保在各種作業可能遭遇的各種情況下仍能保持規定之安全標準，例如在一具發動機與/或不可缺的系統失效之後的延展時間。與延展航程作業特別相關的資料或程序並納入航機飛航手冊、維護手冊或其他適合文件內。(ICAO Doc.9760 延展航程作業航空器系統性能及可靠性標準</div> <div>4. 推進系統的成熟性及可靠性 4.1. 對延展航程作業之核准，所考慮的基本因素為推進系統的成熟性及可靠性，以使因單獨原因而完全喪失動力的風險幾乎不可能。 4.2. 評估推進系統成熟性及使用中的可靠性唯一方法乃參照全世界對該系統動力機件之經驗，以工程製造判斷行之。 4.3. 對可靠性業經評估之推進系統如業者引用相同或相近型別動力機件，民用航空局依據其可靠性紀錄評估其維持可靠性標準之能力。</div> <div>5. 適航修改及維護計畫需求 航空器使用人之維護計畫應確保： 5.1. 據以使航機系統合格執行延展航程作業之所有適航修改、增加及改變應向民用航空局報備其項目名稱與數目。 5.2. 為延展航程作業而訂立之合格條件、維護及訓練程序、措施或限制如有任何改變，需先報經民用航空局核准後採行。 5.3. 應訂定與執行一可靠性報告計畫，核准後執行。 5.4. 對推進系統可靠性可能有影響的必需修改與檢查應立刻執行。 5.5. 訂立防止在前次飛航時有動力機件熄火或主要系統故障的航機仍被簽派延展航程作業之程序，且應等到該失效原因確定並完成必需的改正行動後方可簽派。另為確定改正行動已生效，在某些情況下得於簽派延展航程作業前要求成功地完成一次修改後飛航。 5.6. 訂立之程序以確保空用裝備持續保持延展航程作業必需之性能及可靠性標準。</div> <div>6. 簽派作業需求 一般飛航簽派需求除應特別重視可能發生延展航程作業的一切較嚴重狀況，如延展飛航中一動力機件失效、主系統性能衰退、降低飛航高度外，並另應考慮下列各點： 6.1. 飛航前系統之可用性 6.2. 通信及導航設備及能力 6.3. 燃油需求 6.4. 可供使用的有關性能之資料</div> <div>7. 作業原則 從事延展航程作業航機遇有： 7.1. 關掉一具動力機件情事時，應能正常飛航並降落在最近(最短飛航時間計)適於落地的機場。 7.2. 一個或多個主要航機系統失效情事時應能正常飛航並降落在最近適用機場，但需視失效的飛航後果與後續再失效的或然率，已證明繼續已計劃的飛航不會造成安全上實質的減低，方可繼續飛航。 7.3. 遇有最低裝備表上通信與導航設備，燃油與滑油供應，航路備用機場或航機性能等項目現況有影響的改變情事時，則對飛航計畫予以適當的調整。</div> <div>8. 作業的許可</div>	
--	---	--

	<p>經民用航空局核准二具動力機件航機延展航程作業除本附件上述所訂需求外，業者應確保：</p> <p>8.1. 過去經驗與執行紀錄令人滿意</p> <p>8.2. 經證明在下列作業情況下能繼續飛航至安全落地</p> <p>8.2.1. 一具動力機件完全喪失推力</p> <p>8.2.2. 完全喪失由動力機件產生的電力</p> <p>8.2.3. 民用航空局認為有危及適航與性能之其他任何情況</p> <p>8.3. 組員訓練計畫足以執行其申請的作業</p> <p>8.4. 伴隨延展航程作業授權之文件涵蓋所有有關方面。</p>	
--	--	--

第九十八條及第二百三十九條附件八修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明																												
<p>附件八、急救箱、醫療箱及衛生防護箱裝置數量、器材及藥品</p> <p>本附件依第九十八條及第二百三十九條之規定及參考 ICAO Annex 6, Part I, Attachment <u>A</u> 訂定。</p> <p>1. 類型</p> <p>1.1 應配備以下醫藥用品：在所有飛機上配備急救箱，在所有需要有客艙組員之飛機上配備衛生防護箱，載<u>客座位數逾100座</u>及航程長度超過2小時之飛機，配備1個醫療箱。</p> <p>1.2 航空器使用人應考慮營運之特殊需求，依據風險評估決定是否配備自動外部去纖顫器(AED)。</p> <p>2. 急救箱及衛生防護箱數量</p> <p>2.1 急救箱</p> <p>急救箱之數量應與<u>載客座位數</u>成正比：</p> <table><tr><th>載客座位數</th><th>急救箱</th></tr><tr><td><u>0 - 100</u></td><td><u>1</u></td></tr><tr><td><u>101 - 200</u></td><td><u>2</u></td></tr><tr><td><u>201 - 300</u></td><td><u>3</u></td></tr><tr><td><u>301 - 400</u></td><td><u>4</u></td></tr><tr><td><u>401 - 500</u></td><td><u>5</u></td></tr><tr><td><u>超過500</u></td><td><u>6</u></td></tr></table> <p>2.2 衛生防護箱</p> <p>至少須有一名客艙組員之航空器於營運時，應攜帶一個或二個衛生防護箱，<u>載客座位數逾二百五十座之航空器</u>應攜帶二個衛生防護箱，遇有大眾健康風險增加之情況，例如爆發具有大流行可能性之嚴重傳染疾病期間，應提供更多個醫療箱。該衛生防護箱應可用來清理任何可能有傳染性質之體內物質，如血、尿、嘔吐物及排泄物，並對客艙組員在協助疑似患有傳染病之可能傳染病例時提供保護。</p> <p>3. 位置</p> <p>3.1 急救箱及衛生防護箱數量應儘可能均勻地配置在客艙中，使客艙組員易於取用。</p> <p>3.2 若裝載<u>醫療箱</u>，則應將其存放在合適之安全地方。</p> <p>4. 內裝物品</p> <p>4.1 以下提供急救箱、衛生防護箱及醫療箱典型內裝物品之指南。</p> <p>4.1.1 急救箱 <u>(應包含內裝物品清單)</u></p> <p>a) Antiseptic swabs (10/pack)</p> <p>b) Bandage: adhesive strips</p> <p>c) Bandage: gauze 7.5 cm × 4.5 m</p>	載客座位數	急救箱	<u>0 - 100</u>	<u>1</u>	<u>101 - 200</u>	<u>2</u>	<u>201 - 300</u>	<u>3</u>	<u>301 - 400</u>	<u>4</u>	<u>401 - 500</u>	<u>5</u>	<u>超過500</u>	<u>6</u>	<p>附件八、急救箱、醫療箱及衛生防護箱裝置數量、器材及藥品</p> <p>本附件依第九十八條及第二百三十九條之規定及參考 ICAO Annex 6, Part I, Attachment B 訂定。</p> <p>1. 類型</p> <p>1.1 應配備以下醫藥用品：在所有飛機上配備急救箱，在所有需要有客艙組員之飛機上配備衛生防護箱，載運100名以上乘客及航程長度超過2小時之飛機，配備1個醫療箱。</p> <p>1.2 航空器使用人應考慮營運之特殊需求，依據風險評估決定是否配備自動外部去纖顫器(AED)。</p> <p>2. 急救箱及衛生防護箱數量</p> <p>2.1 急救箱</p> <p>急救箱之數量應與載客量成正比：</p> <table><tr><th>乘客</th><th>急救箱</th></tr><tr><td>0 - 100</td><td>1</td></tr><tr><td>101 - 200</td><td>2</td></tr><tr><td>201 - 300</td><td>3</td></tr><tr><td>301 - 400</td><td>4</td></tr><tr><td>401 - 500</td><td>5</td></tr><tr><td>超過500</td><td>6</td></tr></table> <p>2.2 衛生防護箱</p> <p>至少須有一名客艙組員之航空器於營運時，應攜帶一個或二個衛生防護箱，遇有大眾健康風險增加之情況，例如爆發具有大流行可能性之嚴重傳染疾病期間，應提供更多個醫療箱。該醫療箱應可用來清理任何可能有傳染性質之體內物質，如血、尿、嘔吐物及排泄物，並對客艙組員在協助疑似患有傳染病之可能傳染病例時提供保護。</p> <p>3. 位置</p> <p>3.1 急救箱及衛生防護箱數量應儘可能均勻地配置在客艙中，使客艙組員易於取用。</p> <p>3.2 若裝載衛生防護箱，則應將其存放在合適之安全地方。</p> <p>4. 內裝物品</p> <p>4.1 以下提供急救箱、衛生防護箱及醫療箱典型內裝物品之指南。</p> <p>4.1.1 急救箱 <u>內裝物品清單</u>：</p> <p>a) Antiseptic swabs (10/pack)</p> <p>b) Bandage: adhesive strips</p> <p>c) Bandage: gauze 7.5 cm × 4.5 m</p> <p>d) Bandage: triangular; safety pins</p>	乘客	急救箱	0 - 100	1	101 - 200	2	201 - 300	3	301 - 400	4	401 - 500	5	超過500	6	<p>一、考量急救箱、醫療箱及衛生防護箱裝置、器材及藥品所參考之文件已修正為國際民用航空公約第六號附約第一編附件 A，爰配合修正相關內容，並將1.1之「載運100名以上乘客」修正為「載客座位數逾100座」以資明確。</p> <p>二、參考國際民用航空公約第六章號附約第六章6.2.2，於2.2新增「載客座位數逾二百五十座之飛機應配置二個衛生防護箱」並將「醫療箱」修正為「衛生防護箱」，以有效防範傳染病事件及因應實務需求。</p> <p>三、酌作文字修正，將3.2之「衛生防護箱」修正為「醫療箱」，以資正確。</p> <p>四、參考國際民用航空公約第六章號附約第六章4.1.3，將4.內裝</p>
載客座位數	急救箱																													
<u>0 - 100</u>	<u>1</u>																													
<u>101 - 200</u>	<u>2</u>																													
<u>201 - 300</u>	<u>3</u>																													
<u>301 - 400</u>	<u>4</u>																													
<u>401 - 500</u>	<u>5</u>																													
<u>超過500</u>	<u>6</u>																													
乘客	急救箱																													
0 - 100	1																													
101 - 200	2																													
201 - 300	3																													
301 - 400	4																													
401 - 500	5																													
超過500	6																													

<p>d) Bandage: triangular; safety pins</p> <p>e) Dressing: burn 10 cm × 10 cm</p> <p>f) Dressing: compress, sterile 7.5 cm × 12 cm</p> <p>g) Dressing: gauze, sterile 10.4 cm × 10.4 cm</p> <p>h) Tape: adhesive 2.5 cm (roll)</p> <p>i) Steri-strips (or equivalent adhesive strip)</p> <p>j) Hand cleanser or cleansing towelettes</p> <p>k) Pad with shield, or tape, for eye</p> <p>l) Scissors: 10 cm</p> <p>m) Tape: Adhesive, surgical 1.2 cm × 4.6 m</p> <p>n) Tweezers: splinter</p> <p>o) Disposable gloves (multiple pairs)</p> <p>p) Thermometers (non-mercury)</p> <p>q) Mouth-to-mouth resuscitation mask with one-way valve</p> <p>r) First-aid manual, current edition</p> <p>s) Incident record form</p> <p>急救箱內建議可放入下列藥品</p> <p>a) Mild to moderate analgesic</p> <p>b) Antiemetic</p> <p>c) Nasal decongestant</p> <p>d) Antacid</p> <p>e) Antihistamine</p> <p>4.1.2衛生防護箱 <u>(應包含內裝物品清單)</u></p> <p>a) Dry powder that can convert small liquid spill into a sterile granulated gel</p> <p>b) Germicidal disinfectant for surface cleaning</p> <p>c) Skin wipes</p> <p>d) Face/eye mask (separate or combined)</p> <p>e) Gloves (disposable)</p> <p>f) Protective apron</p> <p>g) Large absorbent towel</p> <p>h) Pick-up scoop with scraper</p> <p>i) Bio-hazard disposal waste bag</p> <p>j) Instructions</p> <p>4.1.3 醫療箱 <u>(應包含內裝物品清單)</u></p> <p>裝備</p> <p><u>a)</u> Stethoscope</p> <p><u>b)</u> Sphygmomanometer (electronic preferred)</p> <p><u>c)</u> Airways, oropharyngeal (three sizes)</p> <p><u>d)</u> Syringes (appropriate range of sizes)</p> <p><u>e)</u> Needles (appropriate range of sizes)</p> <p><u>f)</u> Intravenous catheters (appropriate range of sizes)</p>	<p>e) Dressing: burn 10 cm × 10 cm</p> <p>f) Dressing: compress, sterile 7.5 cm × 12 cm</p> <p>g) Dressing: gauze, sterile 10.4 cm × 10.4 cm</p> <p>h) Tape: adhesive 2.5 cm (roll)</p> <p>i) Steri-strips (or equivalent adhesive strip)</p> <p>j) Hand cleanser or cleansing towelettes</p> <p>k) Pad with shield, or tape, for eye</p> <p>l) Scissors: 10 cm</p> <p>m) Tape: Adhesive, surgical 1.2 cm × 4.6 m</p> <p>n) Tweezers: splinter</p> <p>o) Disposable gloves (multiple pairs)</p> <p>p) Thermometers (non-mercury)</p> <p>q) Mouth-to-mouth resuscitation mask with one-way valve</p> <p>r) First-aid manual, current edition</p> <p>s) Incident record form</p> <p>急救箱內建議可放入下列藥品</p> <p>a) Mild to moderate analgesic</p> <p>b) Antiemetic</p> <p>c) Nasal decongestant</p> <p>d) Antacid</p> <p>e) Antihistamine</p> <p>4.1.2衛生防護箱</p> <p>a) Dry powder that can convert small liquid spill into a sterile granulated gel</p> <p>b) Germicidal disinfectant for surface cleaning</p> <p>c) Skin wipes</p> <p>d) Face/eye mask (separate or combined)</p> <p>e) Gloves (disposable)</p> <p>f) Protective apron</p> <p>g) Large absorbent towel</p> <p>h) Pick-up scoop with scraper</p> <p>i) Bio-hazard disposal waste bag</p> <p>j) Instructions</p> <p>4.1.3 醫療箱</p> <p>裝備</p> <p><u>a)</u>內裝物品清單</p> <p>b) Stethoscope</p> <p>c) Sphygmomanometer (electronic preferred)</p> <p>d) Airways, oropharyngeal (three sizes)</p> <p>e) Syringes (appropriate range of sizes)</p> <p>f) Needles (appropriate range of sizes)</p> <p>g) Intravenous catheters (appropriate range of sizes)</p>	<p>物品酌作文字修正，並修正心臟監視器所需配有之清單。</p>
---	---	----------------------------------

<p><u>g</u>) Antiseptic wipes</p> <p><u>h</u>) Gloves (disposable)</p> <p><u>i</u>) Needle disposal box</p> <p><u>j</u>) Urinary catheter</p> <p><u>k</u>) System for delivering intravenous fluids</p> <p><u>l</u>) Venous tourniquet</p> <p><u>m</u>) Sponge gauze</p> <p><u>n</u>) Tape – adhesive</p> <p><u>o</u>) Surgical mask</p> <p><u>p</u>) Emergency tracheal catheter (or large gauge intravenous cannula)</p> <p><u>q</u>) Umbilical cord clamp</p> <p><u>r</u>) Thermometers (non-mercury)</p> <p><u>s</u>) Basic life support cards</p> <p><u>t</u>) Bag-valve mask</p> <p><u>u</u>) Flashlight and batteries</p> <p>藥品</p> <p>a) Epinephrine 1:1 000</p> <p>b) Antihistamine – injectable</p> <p>c) Dextrose 50% (or equivalent) – injectable: 50 ml</p> <p>d) Nitroglycerin tablets, or spray</p> <p>e) Major analgesic</p> <p>f) Sedative anticonvulsant – injectable</p> <p>g) Antiemetic – injectable</p> <p>h) Bronchial dilator – inhaler</p> <p>i) Atropine – injectable</p> <p>j) Adrenocortical steroid – injectable</p> <p>k) Diuretic – injectable</p> <p>l) Medication for postpartum bleeding</p> <p>M) Sodium chloride 0.9% (minimum 250 ml)</p> <p>n) Acetyl salicylic acid (aspirin) for oral use</p> <p>o) Oral beta blocker</p> <p>如果配備有心臟監視器（輔以 AED 或未有 AED），上述清單可增加： 1:10000 腎上腺素（1:1000 腎上腺素之稀釋量）</p>	<p><u>h</u>) Antiseptic wipes</p> <p><u>i</u>) Gloves (disposable)</p> <p><u>J</u>) Needle disposal box</p> <p><u>k</u>) Urinary catheter</p> <p><u>l</u>) System for delivering intravenous fluids</p> <p><u>m</u>) Venous tourniquet</p> <p><u>n</u>) Sponge gauze</p> <p><u>o</u>) Tape – adhesive</p> <p><u>p</u>) Surgical mask</p> <p><u>q</u>) Emergency tracheal catheter (or large gauge intravenous cannula)</p> <p><u>r</u>) Umbilical cord clamp</p> <p><u>s</u>) Thermometers (non-mercury)</p> <p><u>t</u>) Basic life support cards</p> <p><u>u</u>) Bag-valve mask</p> <p><u>v</u>) Flashlight and batteries</p> <p>藥品</p> <p>a) Epinephrine 1:1 000</p> <p>b) Antihistamine – injectable</p> <p>c) Dextrose 50% (or equivalent) – injectable: 50 ml</p> <p>d) Nitroglycerin tablets, or spray</p> <p>e) Major analgesic</p> <p>f) Sedative anticonvulsant – injectable</p> <p>g) Antiemetic – injectable</p> <p>h) Bronchial dilator – inhaler</p> <p>i) Atropine – injectable</p> <p>j) Adrenocortical steroid – injectable</p> <p>k) Diuretic – injectable</p> <p>l) Medication for postpartum bleeding</p> <p>M) Sodium chloride 0.9% (minimum 250 ml)</p> <p>n) Acetyl salicylic acid (aspirin) for oral use</p> <p>o) Oral beta blocker</p> <p>如果配備有（帶 AED 或不帶 AED）之心臟監視器，上述清單可增加： 1:10000 腎上腺素（1:1000 腎上腺素之稀釋量）<u>Sphygmomanometer.</u> <u>Stethoscope.</u> <u>Sterile scissors.</u> <u>Haemostatic forceps.</u> <u>Haemostatic bandages or tourniquet.</u> <u>Sterile equipment for suturing wounds.</u> <u>Disposable syringes and needles.</u> <u>Disposable scalpel handle and blade.</u> <u>藥品部份：</u></p>	
--	---	--

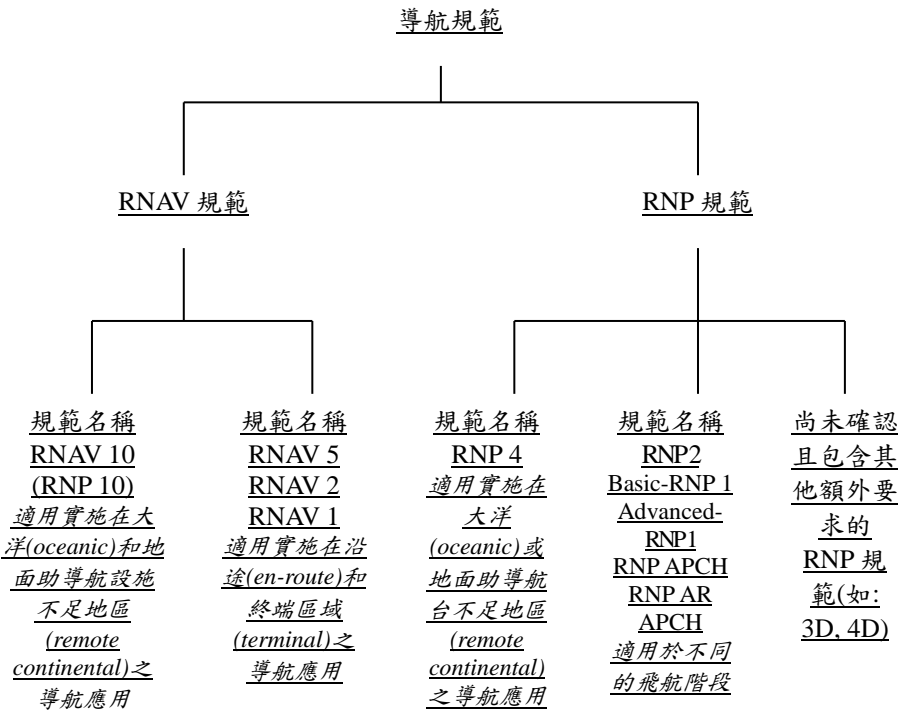
	<u>Coronary vasodilators.</u> <u>Analgesics.</u> <u>Diuretics.</u> <u>Anti-allergics.</u> <u>Steroids.</u> <u>Sedatives.</u> <u>Ergometrine.</u> <u>Where compatible with regulations of the appropriate authority, a narcotic drug in injectable form.</u> <u>Injectable broncho dilator.</u>	
--	--	--

第一百十八條之一附件十二之一修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>附件十二之一、飛機遇險位置</p> <p>本附件依第一百十八之一條之規定及參考 ICAO Annex 6 Appendix 9訂定。</p> <p>一、目的及範圍：飛機遇險位置確認係以合理的方法確認在可能之遇險位置半徑六海浬範圍內定出確切地點。</p> <p>二、作業規定：</p> <p>1.飛機於遇險時應自動傳送位置資訊供航空器使用人確認，且該資訊應包含時間標記（Time Stamp），此外該項傳送作業亦得以手動方式進行。自動傳送位置資訊之系統於飛機喪失電力之狀況下，至少應維持傳送至預期之飛航時間。</p> <p>2.飛機異常行為事件如未妥善處理時，可能由遇險狀況轉變為失事或重大意外事件。飛機於遇險狀況下應自動起始位置傳送位置之功能，此將有助於在可能之遇險位置半徑六海浬範圍內定出確切地點。航空器使用人於飛機遇險時應即接獲警告，且其誤報率應低於可接受之水準。於傳送系統觸動後，初始之位置資訊應於偵測到啟動事件後立即或於5秒鐘內開始傳送。</p> <p>備註一、飛機異常行為事件包含但不限於以下狀況：異常姿態，異常速度狀況、撞擊地面、喪失所有發動機推力及地面近接警告等。</p> <p>備註二、遇險警告得以飛機位置及飛航階段而變動之準則來觸發。有關飛航事件之偵測及觸發準則得參考 EUROCAE ED-237 偵測航空器飛航遇險事件觸發及傳送飛航資訊準則之最低航空性能規範(MASPS, Minimum Aviation System Performance Specification)。</p> <p>3.當航空器使用人或飛航管制機構構認定航空器出現遇險狀況時，二者間應即建立協調機制。</p> <p>4.民航局於接獲處於緊急階段之航空器之位置資訊後提供相關之組織參考，包含飛航管制機構及搜救指揮單位。</p> <p>備註三、參考第11號附約有關緊急階段之準則。</p> <p>備註四、參考第12號附約有關於緊急階段事件所需之通報。</p> <p>5.當自動起始位置傳送位置之功能啟動後，應能以相同之機制予以停止。</p> <p>6.位置資訊之準確性應至少符合為緊急定位發報機所建立的位置正確性要求。</p>		<p>一、<u>本附件新增。</u></p> <p>二、參考國際民用航空公約第六號附約第一編第六章6.18及附錄九，新增飛機於遇險時應能自動傳送位置資訊供航空器使用人確認之相關規定及參考文件，俾進行緊急處置或救援作業。</p>

第一百三十三條、第二百六十三條及第三百四十六條附件十五修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
附件十五 （刪除）	<p>附件十五、性能導航作業規定</p> <p>本附件依第一百三十三條、第二百六十三條、第三百四十六條之規定及參考 ICAO Doc. 9613-AN/937 Performance-Based Navigation (PBN) Manual 訂定。</p> <ol style="list-style-type: none">性能導航(PBN—Performance-based navigation)係指航空器於航路、儀器進場程序、或空域執行之對導航性能有所需求之區域航行作業。性能導航是形成空域概念(Airspace Concept)考量之項目之一，其他考量項目尚包含通信(Communication)、監控(Surveillance)及空中交通管理(ATM)。性能導航由三個要素組成：導航規範(Navigation Specifications)、導航設施(Navigation Infrastructure)及導航應用(Navigation Application)。導航規範是於特定對導航性能有所需求之空域作業時，對航空器裝備及飛航組員之作業要求。導航規範內容包含依據特定空域航行所需之精確度(Accuracy)、完整度(Integrity)、連續性(Continuity)及可用性(Availability)所訂定之導航性能要求、該導航性能所需之導航功能(navigation functionality)、飛航組員訓練及作業許可等相關規範。導航規範分為 RNAV 及 RNP 兩類，其中 RNP 規範需要航空器具有機載導航性能監控及警告能力，RNAV 規範則不需要，下圖為各 RNAV 及 RNP 規範及其名稱：	<p>一，<u>本附件刪除</u>。</p> <p>二、以性能為基礎之導航作業已於修正條文第一百三十三條、第二百六十三條、第三百四十六條重新規範，且明定航空器使用人執行以性能為基礎之通信之作業，應依核定採用之國際飛航標準辦理，爰刪除本附件，以避免重覆規定。</p>



	<div>5. 導航設施指能符合導航作業要求之傳統陸基助導航電台及星基衛星導航系統。</div> <div>6. 導航應用指在特定空域概念下，將導航規範配合可使用之導航設施應用於特定航、程序或某一空域範圍內之作業。</div> <div>7. 航空器使用人於執行性能導航應用前，均應取得相應之民航局作業許可。</div>	
--	--	--

第一百八十二條附件二十修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>附件二十 手冊內容規定</p> <p>本附件依據第一百八十二條之規定及參考 ICAO Doc.9760 訂定。 航空器使用人所建立之航務手冊或其他相關之手冊，其內容至少需包括下列項目訂定，以符合航空器使用人操作需求。</p> <p>1.飛航作業管理及監督</p> <p>1.1 執行飛航作業人員職責之指示。</p> <p>1.2 緊急與安全裝備檢查表及其使用指示。</p> <p>1.3 所操作機型之最低裝備需求表及特定操作之許可，包括任何有關在 PBN 空域中操作之要求。</p> <p>1.4 乘客在機上進行加油作業時之安全措施。</p> <p>2.自我督察及失事預防之安全計畫</p> <p>符合本規則有關之計畫細節，包括安全政策及人員責任之敘述。</p> <p>3.航空人員訓練</p> <p>3.1 飛航組員訓練計畫及要求之細節。</p> <p>附註：使用飛行模擬機進行不正常飛行姿態預防及改正訓練之程序，可參考 ICAO Doc. 9868：PANS-TRG 訓練手冊；使用飛行模擬機進行不正常飛行姿態預防及改正訓練之技術指引，可參考 ICAO Doc. 10011：不正常飛行姿態預防及改正訓練手冊；執行飛航組員實證訓練，可參考 ICAO Doc. 9995:實證訓練手冊。</p> <p>3.2 客艙組員訓練計畫及要求之細節。</p> <p>4.飛航時間、飛航執勤期間及執勤期間之限制</p> <p>符合本規則有關組員之飛航時間、飛航執勤期間、執勤期間，並提供適當休息時間之規定及調配與飛航中輪休作業程序。</p> <p>5.航務操作</p> <p>5.1 各航段飛航之飛航組員指揮操控權責規定。</p> <p>5.2 飛航時正常及緊急情況時每一組員之職責。</p> <p>5.3 飛航時應攜帶之燃油及滑油量之計算規定，須考量所有之情況含巡航時一個或多個發動機失效之狀況。</p> <p>5.4 符合本規則須使用氧氣之狀況及數量規定。</p> <p>5.5 載重平衡作業管制規定。</p> <p>5.6 地面防冰/除冰執行及操作規定。</p> <p>5.7 操作飛航計畫規格、內容及使用規範。</p> <p>5.8 供飛航組員使用之正常、非正常、緊急程序檢查表及相關系統資訊。</p> <p>5.9 飛航時每一飛行階段之標準作業程序。</p> <p>5.10 使用正常檢查表之規定及時機。</p> <p>5.11 緊急逃生程序。</p> <p>5.12 離場突發狀況之應變處理程序。</p> <p>5.13 使用自動化飛航時對高度保持查知及飛航組員對高度保持警覺呼叫規定。</p> <p>5.14儀器天氣飛航狀況下使用自動駕駛及油門規定。於5.19與5.23之情況下，使用自動駕駛及油門之規定。</p> <p>5.15航管許可指示確認及接受之規定及於地障隔離顧慮下之注意事項。</p> <p>5.16離場及進場提示。</p> <p>5.17航路及目的地機場熟悉。</p> <p>5.18穩定進場程序之細節。</p>	<p>附件二十 手冊內容規定</p> <p>本附件依據第一百八十二條之規定及參考 ICAO Doc.9389 訂定。 航空器使用人所建立之航務手冊或其他相關之手冊，其內容至少需包括下列項目訂定，以符合航空器使用人操作需求。</p> <p>1.飛航作業管理及監督</p> <p>1.1 執行飛航作業人員職責之指示。</p> <p>1.2 緊急與安全裝備檢查表及其使用指示。</p> <p>1.3 所操作機型之最低裝備需求表及特定操作之許可，包括任何有關在 PBN 空域中操作之要求。</p> <p>1.4 乘客在機上進行加油作業時之安全措施。</p> <p>2.自我督察及失事預防之安全計畫</p> <p>符合本規則有關之計畫細節，包括安全政策及人員責任之敘述。</p> <p>3.航空人員訓練</p> <p>3.1 飛航組員訓練計畫及要求之細節。</p> <p>附註：使用飛行模擬機進行不正常飛行姿態預防及改正訓練之程序，可參考 ICAO Doc. 9868：PANS-TRG 訓練手冊；使用飛行模擬機進行不正常飛行姿態預防及改正訓練之技術指引，可參考 ICAO Doc. 10011：不正常飛行姿態預防及改正訓練手冊；執行飛航組員實證訓練，可參考 ICAO Doc. 9995:實證訓練手冊。</p> <p>3.2 客艙組員訓練計畫及要求之細節。</p> <p>4.飛航時間、飛航執勤期間及執勤期間之限制</p> <p>符合本規則有關組員之飛航時間、飛航執勤期間、執勤期間，並提供適當休息時間之規定及調配與飛航中輪休作業程序。</p> <p>5.航務操作</p> <p>5.1 各航段飛航之飛航組員指揮操控權責規定。</p> <p>5.2 飛航時正常及緊急情況時每一組員之職責。</p> <p>5.3 飛航時應攜帶之燃油及滑油量之計算規定，須考量所有之情況含巡航時一個或多個發動機失效之狀況。</p> <p>5.4 符合本規則須使用氧氣之狀況及數量規定。</p> <p>5.5 載重平衡作業管制規定。</p> <p>5.6 地面防冰/除冰執行及操作規定。</p> <p>5.7 操作飛航計畫規格、內容及使用規範。</p> <p>5.8 供飛航組員使用之正常、非正常、緊急程序檢查表及相關系統資訊。</p> <p>5.9 飛航時每一飛行階段之標準作業程序。</p> <p>5.10 使用正常檢查表之規定及時機。</p> <p>5.11 緊急逃生程序。</p> <p>5.12 離場突發狀況之應變處理程序。</p> <p>5.13 使用自動化飛航時對高度保持查知及飛航組員對高度保持警覺呼叫規定。</p> <p>5.14儀器天氣飛航狀況下使用自動駕駛及油門規定。於5.19與5.23之情況下，使用自動駕駛及油門之規定。</p> <p>5.15航管許可指示確認及接受之規定及於地障隔離顧慮下之注意事項。</p> <p>5.16離場及進場提示。</p> <p>5.17航路及目的地機場熟悉。</p> <p>5.18穩定進場程序之細節。</p>	<p>一、考量本附件所參考之國際民用航空組織第9389號文件已由第9760號文件所取代，爰修正第一項參考文件之編號。</p> <p>二、考量現行第16點係屬規範航空器維護能力手冊及其他屬於適航相關手冊，而非屬航務相關手冊，爰將該點修正為第三項，並調整款次之編號。</p> <p>三、酌作文字修正，將本附件之「飛航管制單位」修正為「飛航管制機構」，以統一用詞。</p>

<p>5.19低高度大下降率之限制。</p> <p>5.20開始或繼續儀器進場所需之條件。</p> <p>5.21執行精確系或非精確系儀器進場程序之作業規定。</p> <p>5.22夜間、儀器天氣狀況及進場落地階段，飛航組員勤務分配程序與組員工作負荷管理規定。</p> <p>5.23防止操控下接近地面及接近地面警告系統之使用指示、訓練要求及政策需求。</p> <p>5.24有關民航機攔截之資訊及指定包括：</p> <p>5.24.1 如 ICAO Annex 2之被攔截的飛機之機長的程序；及</p> <p>5.24.2 如 ICAO Annex 2之攔截及被攔截飛機所使用之目視信號。</p> <p>5.25在15000公尺(49000呎)以上操作之飛機：</p> <p>5.25.1 提供飛航組員當暴露於太陽宇宙輻射時，決定應採取最佳行動之資訊；及</p> <p>5.25.2 當決定下降時之程序，包括：</p> <p>5.25.2.1 給予適當之<u>飛航管制機構</u>有關狀況之先期警告之必要性，並取得臨時之下降許可；且</p> <p>5.25.2.2 當無法與航管通聯或受到干擾時，應採取之行動。</p> <p>6.航空器性能</p> <p>符合本規則有關航空器正常狀況下之爬升操作及性能資料。</p> <p>7.航路指引及航圖</p> <p>確保飛航組員於每次飛航能獲得有關通訊設施、助航設施、機場及其他航空器使用人為執行飛行操作所需適切資料。</p> <p>8.最低飛航高度</p> <p>8.1 決定最低飛航高度之方法。</p> <p>8.2 每一航路最低飛航高度。</p> <p>9.機場最低飛航限度</p> <p>9.1 決定機場最低最低飛航限度之方法。</p> <p>9.2 進場落地或備降場之機場最低飛航限度。</p> <p>9.3 當進場或機場設施功能降低時，提高機場最低最低飛航限度之標準。</p> <p>10.搜救及機場消防等級</p> <p>10.1 如 ICAO Annex 12之生還者所用之陸空目視信號。</p> <p>10.2 如 ICAO Annex 12之機長觀測意外事件程序。</p> <p>10.3 如 ICAO Annex 6之可接受之搜救及機場消防等級，並應包含安全管理系統中評估操作飛航計畫所列機場搜救及消防等級之程序。</p> <p>11.危險品</p> <p>載運危險品之作業，包括緊急狀況時應採取之行動。</p> <p>12.航行</p> <p>12.1 所有機載航行裝備之列表，包括任何有關在 PBN 空域中操作之需求。</p> <p>12.2 長距離航行作業程序。</p> <p>13.通訊</p> <p>須維持無線電守聽之狀況。</p> <p>14.保安</p> <p>14.1 保安作業程序及指導。</p> <p>14.2 符合本規則有關保安作業規定。</p> <p>15.人為因素</p> <p>訓練計畫內人為表現之相關知識與技巧資訊。</p> <p>附註：人為表現相關之知識與技巧資訊，可參考 ICAO Doc. 9683：人為因素訓練手冊。</p> <p>航空器使用人所建立之航空器維護能力冊或其他相關之手冊，其內容可含下列項目訂定，以符合航空器使用人維護操作需求。</p>	<p>5.19低高度大下降率之限制。</p> <p>5.20開始或繼續儀器進場所需之條件。</p> <p>5.21執行精確系或非精確系儀器進場程序之作業規定。</p> <p>5.22夜間、儀器天氣狀況及進場落地階段，飛航組員勤務分配程序與組員工作負荷管理規定。</p> <p>5.23防止操控下接近地面及接近地面警告系統之使用指示、訓練要求及政策需求。</p> <p>5.24有關民航機攔截之資訊及指定包括：</p> <p>5.24.1 如 ICAO Annex 2之被攔截的飛機之機長的程序；及</p> <p>5.24.2 如 ICAO Annex 2之攔截及被攔截飛機所使用之目視信號。</p> <p>5.25在15000公尺(49000呎)以上操作之飛機：</p> <p>5.25.1 提供飛航組員當暴露於太陽宇宙輻射時，決定應採取最佳行動之資訊；及</p> <p>5.25.2 當決定下降時之程序，包括：</p> <p>5.25.2.1 給予適當之航管單位有關狀況之先期警告之必要性，並取得臨時之下下降許可；且</p> <p>5.25.2.2 當無法與航管通聯或受到干擾時，應採取之行動。</p> <p>6.航空器性能</p> <p>符合本規則有關航空器正常狀況下之爬升操作及性能資料。</p> <p>7.航路指引及航圖</p> <p>確保飛航組員於每次飛航能獲得有關通訊設施、助航設施、機場及其他航空器使用人為執行飛行操作所需適切資料。</p> <p>8.最低飛航高度</p> <p>8.1 決定最低飛航高度之方法。</p> <p>8.2 每一航路最低飛航高度。</p> <p>9.機場最低飛航限度</p> <p>9.1 決定機場最低最低飛航限度之方法。</p> <p>9.2 進場落地或備降場之機場最低飛航限度。</p> <p>9.3 當進場或機場設施功能降低時，提高機場最低最低飛航限度之標準。</p> <p>10.搜救及機場消防等級</p> <p>10.1 如 ICAO Annex 12之生還者所用之陸空目視信號。</p> <p>10.2 如 ICAO Annex 12之機長觀測意外事件程序。</p> <p>10.3 如 ICAO Annex 6之可接受之搜救及機場消防等級，並應包含安全管理系統中評估操作飛航計畫所列機場搜救及消防等級之程序。</p> <p>11.危險品</p> <p>載運危險品之作業，包括緊急狀況時應採取之行動。</p> <p>12.航行</p> <p>12.1 所有機載航行裝備之列表，包括任何有關在 PBN 空域中操作之需求。</p> <p>12.2 長距離航行作業程序。</p> <p>13.通訊</p> <p>須維持無線電守聽之狀況。</p> <p>14.保安</p> <p>14.1 保安作業程序及指導。</p> <p>14.2 符合本規則有關保安作業規定。</p> <p>15.人為因素</p> <p>訓練計畫內人為表現之相關知識與技巧資訊。</p> <p>附註：人為表現相關之知識與技巧資訊，可參考 ICAO Doc. 9683：人為因素訓練手冊。</p> <p><u>16.航空器使用人所建立之航空器維護能力冊或其他相關之手冊，其內容可含下列項目訂定，以符合航空器使用人維護操作需求。</u></p> <p>1) 維護組織架構。</p>	
---	---	--

<div>1_ 維護組織架構。</div> <div>2_ 維護主管對適航責任之承諾。</div> <div>3_ 維護管理人員職責。</div> <div>4_ 維護組織各級人員職責。</div> <div>5_ 維護設施，維護能量。</div> <div>6_ 手冊修訂、分發及頁次版期管制。</div> <div>7_ 航空器各項保養及維護程序。</div> <div>8_ 維護工作中斷與交接程序。</div> <div>9_ 航空器維護計畫之發展與修訂程序。</div> <div>10_ 經民航局核准之保養及維護方法。</div> <div>11_ 維護簽放程序。</div> <div>12_ 品質稽核(Quailty Audit)政策與制度。</div> <div>13_ 檢驗制度，飛機檢驗，工廠檢驗，器材接收檢驗。</div> <div>14_ 授權簽放，授權檢驗人員資格、授權範圍及名冊。</div> <div>15_ 必須檢驗項目及檢驗程序。</div> <div>16_ 航空器載重平衡管制。</div> <div>17_ 乘客於機上時，加油、洩油之程序。</div> <div>18_ 精密量測裝備管理。</div> <div>19_ 適航指令管理。</div> <div>20_ 工作程序單，工程指令管理。</div> <div>21_ 技術文件管理。</div> <div>22_ 重大修理及重大改裝標準與程序。</div> <div>23_ 非強制執行類技術修改之政策。</div> <div>24_ 修護管制系統。</div> <div>25_ 維護紀錄管理。</div> <div>26_ 最低裝備需求與延遲改正缺點程序。</div> <div>27_ 航材管理。</div> <div>28_ 委託維護評估與管理。</div> <div>29_ 維護文件、表單、掛籤範本。</div> <div>30_ 可靠性管制計畫。</div> <div>31_ 試飛政策與程序。</div> <div>32_ 特殊作業(Special Operations)程序。</div> <div>33_ 勞工安全衛生規定。</div> <div>34_ 保養困難報告及事故通報程序。</div> <div>35_ 停機線維護站作業程序（手冊）。</div>	<div>2) 維護主管對適航責任之承諾。</div> <div>3) 維護管理人員職責。</div> <div>4) 維護組織各級人員職責。</div> <div>5) 維護設施，維護能量。</div> <div>6) 手冊修訂、分發及頁次版期管制。</div> <div>7) 航空器各項保養及維護程序。</div> <div>8) 維護工作中斷與交接程序。</div> <div>9) 航空器維護計畫之發展與修訂程序。</div> <div>10) 經民航局核准之保養及維護方法。</div> <div>11) 維護簽放程序。</div> <div>12) 品質稽核(Quailty Audit)政策與制度。</div> <div>13) 檢驗制度，飛機檢驗，工廠檢驗，器材接收檢驗。</div> <div>14) 授權簽放，授權檢驗人員資格、授權範圍及名冊。</div> <div>15) 必須檢驗項目及檢驗程序。</div> <div>16) 航空器載重平衡管制。</div> <div>17) 乘客於機上時，加油、洩油之程序。</div> <div>18) 精密量測裝備管理。</div> <div>19) 適航指令管理。</div> <div>20) 工作程序單，工程指令管理。</div> <div>21) 技術文件管理。</div> <div>22) 重大修理及重大改裝標準與程序。</div> <div>23) 非強制執行類技術修改之政策。</div> <div>24) 修護管制系統。</div> <div>25) 維護紀錄管理。</div> <div>26) 最低裝備需求與延遲改正缺點程序。</div> <div>27) 航材管理。</div> <div>28) 委託維護評估與管理。</div> <div>29) 維護文件、表單、掛籤範本。</div> <div>30) 可靠性管制計畫。</div> <div>31) 試飛政策與程序。</div> <div>32) 特殊作業(Special Operations)程序。</div> <div>33) 勞工安全衛生規定。</div> <div>34) 保養困難報告及事故通報程序。</div> <div>35) 停機線維護站作業程序（手冊）。</div>	
---	---	--

第二百八十七條附件二十二修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>附件二十二 機長適職性考驗與近期飛航經歷規定</p> <p>本附件依第二百八十七條之規定及參考美國聯邦航空法規 Part 91.5、61.56、61.57及61.58訂定。</p> <p>壹、檢定機型為多組員操作航空器之機長考驗規定</p> <p>1. 擔任檢定機型為多組員操作航空器之機長，應符合下列規定：</p> <p>1.1 最近十二個月內完成檢定機型適職性考驗者。</p> <p>1.2 依本規則第二章及第三章規定完成檢定機型考驗者。</p> <p>2. 完成下列任一款規定者，得視為符合機長適職性考驗：</p> <p>2.1 通過由民航局授權之委任駕駛員檢定考試官執行機長適職性考驗，其考驗內容包括航空器型別檢定需二人以上駕駛員之機型檢定所需之操作及程序。</p> <p>2.2 通過民航局執行航空器型別檢定需二員以上駕駛員之機型檢定所需術科考驗。</p> <p>2.3 通過航空器型別檢定需二員以上駕駛員之駕駛員檢定考試官或檢定駕駛員所需之初次或定期術科考驗。</p> <p>3. 前項之考驗應於民航局檢定合格或認可之飛行模擬機內完成，並符合下列規定：</p> <p>3.1 使用民航局<u>檢定合格</u>或認可之<u>飛行</u>模擬機進行機長適職性考驗，如無法進行特定之操控課目時，應符合下列規定。但符合下列3.2、3.3規定者，不在此限：</p> <p>3.1.1 航空人員適職訓練機構應於申請人之訓練紀錄中註明未執行之操控課目。</p> <p>3.1.2 擔任機長前，駕駛員應於航空器或適用之<u>飛行</u>模擬機內完成未執行之操控課目，以證明其適職性。</p> <p>3.2 使用之<u>飛行</u>模擬機不適合進行環繞進場課目時，應符合下列規定：</p> <p>3.2.1 申請人之訓練紀錄應記載「環繞進場課目適職性未考驗」字樣。</p> <p>3.2.2 申請人不得於天氣低於基本目視飛航規則之情況下進行環繞進場並擔任機長；於執行環繞進場前，駕駛員應於航空器或適合進行環繞進場課目之<u>飛行</u>模擬機，實際操作環繞進場課目，以證明其適職性。</p> <p>3.3 使用之<u>飛行</u>模擬機不適合進行落地課目時，應符合下列規定：</p> <p>3.3.1 申請人應持有該<u>飛行</u>模擬機所代表機型之檢定證。</p> <p>3.3.2 於最近九十日內於該型航空器實際操作起飛及降落三次之紀錄。</p> <p>4. 為符合第一項之機長適職性考驗需求，駕駛員得於日間目視飛航規則或日間儀器飛航規則天氣，及未搭載與考驗無關之人員、物品情況下，擔任機長飛航。</p> <p>貳、檢定機型為單組員操作航空器之機長考驗規定</p> <p>1. 擔任檢定機型為單組員操作航空器之機長，應符合下列規定：</p> <p>1.1 最近十二個月內完成檢定機型適職性考驗者。</p> <p>1.2 依本規則第二章及第三章規定完成檢定機型考驗者。</p> <p>2. 除第五項所述外，執行適職性考驗應包含一小時地面學科考驗及一小時術科考驗，其內容如下列：</p> <p>2.1 正常、不正常/緊急操作程序、飛航規則及本規則第四章內容之地面學科測驗。</p> <p>2.2 委任駕駛員檢定考試官、檢定駕駛員或飛航教師認為維持安全飛航<u>應</u>熟練之程序及操作。</p>	<p>附件二十二 機長適職性考驗與近期飛航經歷規定</p> <p>本附件依第二百八十七條之規定及參考美國聯邦航空法規 Part 91.5、61.56、61.57及61.58訂定。</p> <p>壹、檢定機型為多組員操作航空器之機長考驗規定</p> <p>1. 擔任檢定機型為多組員操作航空器之機長，應符合下列規定：</p> <p>1.1 最近十二個月內完成檢定機型適職性考驗者。</p> <p>1.2 依本規則第二章及第三章規定完成檢定機型考驗者。</p> <p>2. 完成下列任一款規定者，得視為符合機長適職性考驗：</p> <p>2.1 通過由民航局授權之委任駕駛員檢定考試官執行機長適職性考驗，其考驗內容包括航空器型別檢定需二人以上駕駛員之機型檢定所需之操作及程序。</p> <p>2.2 通過民航局執行航空器型別檢定需二員以上駕駛員之機型檢定所需術科考驗。</p> <p>2.3 通過航空器型別檢定需二員以上駕駛員之駕駛員檢定考試官或檢定駕駛員所需之初次或定期術科考驗。</p> <p>3. 前項之考驗應於民航局檢驗認證或認可之模擬機內完成，並符合下列規定：</p> <p>3.1 使用民航局檢驗認證或認可之模擬機進行機長適職性考驗，如無法進行特定之操控課目時，應符合下列規定。但符合下列3.2、3.3規定者，不在此限：</p> <p>3.1.1 航空人員適職訓練機構應於申請人之訓練紀錄中註明未執行之操控課目。</p> <p>3.1.2 擔任機長前，駕駛員應於航空器或適用之模擬機內完成未執行之操控課目，以證明其適職性。</p> <p>3.2 使用之模擬機不適合進行環繞進場課目時，應符合下列規定：</p> <p>3.2.1 申請人之訓練紀錄應記載「環繞進場課目適職性未考驗」字樣。</p> <p>3.2.2 申請人不得於天氣低於基本目視飛航規則之情況下進行環繞進場並擔任機長；於執行環繞進場前，駕駛員應於航空器或適合進行環繞進場課目之模擬機，實際操作環繞進場課目，以證明其適職性。</p> <p>3.3 使用之模擬機不適合進行落地課目時，應符合下列規定：</p> <p>3.3.1 申請人應持有該模擬機所代表機型之檢定證。</p> <p>3.3.2 於最近九十日內於該型航空器實際操作起飛及降落三次之紀錄。</p> <p>4. 為符合第一項之機長適職性考驗需求，駕駛員得於日間目視飛航規則或日間儀器飛航規則天氣，及未搭載與考驗無關之人員、物品情況下，擔任機長飛航。</p> <p>貳、檢定機型為單組員操作航空器之機長考驗規定</p> <p>1. 擔任檢定機型為單組員操作航空器之機長，應符合下列規定：</p> <p>1.1 最近十二個月內完成檢定機型適職性考驗者。</p> <p>1.2 依本規則第二章及第三章規定完成檢定機型考驗者。</p> <p>2. 除第五項所述外，執行適職性考驗應包含一小時地面學科考驗及一小時術科考驗，其內容如下列：</p> <p>2.1 正常、不正常/緊急操作程序、飛航規則及本規則第四章內容之地面學科測驗。</p> <p>2.2 委任駕駛員檢定考試官、檢定駕駛員或飛航教師認為維持安全飛航必須熟練之程序及操作。</p>	<p>配合飛航模擬訓練設備檢定管理規則之用詞及配合實務需求，將「模擬機」修正為「飛行模擬機」，另將「檢驗認證」修正為「檢定合格」，並酌作文字修正。</p>

<p>3. 除非於本次飛航前十二個月，完成下列飛航條件，否則不得擔任該檢定機型之機長，但符合第四項及第六項者除外：</p> <p>3.1 經委任駕駛員檢定考試官、檢定駕駛員或飛航教師完成第一項所述之機型檢定。</p> <p>3.2 經委任駕駛員檢定考試官、檢定駕駛員或飛航教師於飛航駕駛員飛航紀錄簿內簽字背書該次考驗合格。</p> <p>4. 於最近十二個月內，參加並通過經民航局認可之民用航空人員訓練機構所提供之適職性訓練與考驗。</p> <p>5. 本人具有飛航教師資格而於最近十二個月內已完成飛航教師適職性考驗者，得免除第二項所述之地面學科測驗。</p> <p>6. 尚未取得機型檢定之學習駕駛員，於受訓期間依規定單飛者，不需執行適職性考驗。</p> <p>7. 應符合本附件有關機長近期經歷之規定。</p> <p>參、機長近期經歷規定</p> <p>1. 一般飛航經歷規定。</p> <p>1.1 飛航駕駛員應於本次飛行前九十天內至少完成符合下述條件之三次起飛及三次落地，否則不得於載運乘員之航空器內擔任機長；或依規定<u>應</u>為多組員方得飛航之航空器內擔任機長：</p> <p>1.1.1 該飛航駕駛員為前述航空器起降時之操控駕駛員。</p> <p>1.1.2 起飛及落地次數要求已於同型別之航空器內完成，如該飛航之航空器為後三點式飛機則該三次起飛及落地<u>應</u>包含一次落地全停。</p> <p>1.2 為符合1.1之規定，駕駛員得於日間目視飛航規則或日間儀器飛航規則天氣，及未搭載與考驗無關之人員、物品情況下，擔任機長飛航。</p> <p>1.3 飛航駕駛員<u>得</u>於經民航局<u>檢定合格</u>或認可之<u>飛行</u>模擬機內，使用經核准之訓練課目以符合1.1之規定。</p> <p>2. 夜航起飛及落地經歷規定。</p> <p>2.1 所有飛航駕駛員應於夜間至少完成符合下列條件之三次起飛及三次全停落地，方<u>得</u>於夜間載運乘員之航空器內擔任機長職務：</p> <p>2.1.1 該飛航駕駛員為前述航空器起降時之操控駕駛員。</p> <p>2.1.2 起飛及落地次數要求已於同型別之航空器內完成。</p> <p>2.2 飛航駕駛員<u>得</u>於經民航局<u>檢定合格</u>或認可之<u>飛行</u>模擬機內，使用經核准之訓練課目以符合2.1款之規定。</p> <p>3. 儀器飛航經歷規定。</p> <p>飛航駕駛員依儀器飛航規則飛航時，應符合下列條件始得擔任機長：</p> <p>3.1 本次飛航前六個月內，飛航駕駛員<u>應</u>以實機於真天氣或使用蓋罩模擬儀器飛航並完成下述條件之儀器飛航程序及進場次數，且登載於飛航駕駛員飛航紀錄簿內：</p> <p>3.1.1 六次儀器進場。</p> <p>3.1.2 儀器待命程序。</p> <p>3.1.3 以電子導航裝備執行航線攔截及循跡飛航（Course Interception and Tracking）。</p> <p>3.2 本次飛航前六個月內，使用實機或經民航局<u>檢定合格</u>或認可之<u>飛行</u>模擬機完成3.1.1、3.1.2、3.1.3之飛航課目且登載於飛航駕駛員飛航紀錄簿內。</p> <p>4. 儀器適職性考驗。</p>	<p>3. 除非於本次飛航前十二個月，完成下列飛航條件，否則不得擔任該檢定機型之機長，但符合第四項及第六項者除外：</p> <p>3.1 經委任駕駛員檢定考試官、檢定駕駛員或飛航教師完成第一項所述之機型檢定。</p> <p>3.2 經委任駕駛員檢定考試官、檢定駕駛員或飛航教師於飛航駕駛員飛航紀錄簿內簽字背書該次考驗合格。</p> <p>4. 於最近十二個月內，參加並通過經民航局認可之民用航空人員訓練機構所提供之適職性訓練與考驗。</p> <p>5. 本人具有飛航教師資格而於最近十二個月內已完成飛航教師適職性考驗者，得免除第二項所述之地面學科測驗。</p> <p>6. 尚未取得機型檢定之學習駕駛員，於受訓期間依規定單飛者，不需執行適職性考驗。</p> <p>7. 應符合本附件有關機長近期經歷之規定。</p> <p>參、機長近期經歷規定</p> <p>1. 一般飛航經歷規定。</p> <p>1.1 飛航駕駛員應於本次飛行前九十天內至少完成符合下述條件之三次起飛及三次落地，否則不得於載運乘員之航空器內擔任機長；或依規定<u>必須</u>為多組員方得飛航之航空器內擔任機長：</p> <p>1.1.1 該飛航駕駛員為前述航空器起降時之操控駕駛員。</p> <p>1.1.2 起飛及落地次數要求已於同型別之航空器內完成，如該飛航之航空器為後三點式飛機則該三次起飛及落地<u>必須</u>包含一次落地全停。</p> <p>1.2 為符合1.1之規定，駕駛員得於日間目視飛航規則或日間儀器飛航規則天氣，及未搭載與考驗無關之人員、物品情況下，擔任機長飛航。</p> <p>1.3 飛航駕駛員可於經民航局檢驗認證或認可之模擬機內，使用經核准之訓練課目以符合1.1之規定。</p> <p>2. 夜航起飛及落地經歷規定。</p> <p>2.1 所有飛航駕駛員應於夜間至少完成符合下列條件之三次起飛及三次全停落地，方可於夜間載運乘員之航空器內擔任機長職務：</p> <p>2.1.1 該飛航駕駛員為前述航空器起降時之操控駕駛員。</p> <p>2.1.2 起飛及落地次數要求已於同型別之航空器內完成。</p> <p>2.2 飛航駕駛員可於經民航局檢驗認證或認可之模擬機內，使用經核准之訓練課目以符合2.1款之規定。</p> <p>3. 儀器飛航經歷規定。</p> <p>飛航駕駛員依儀器飛航規則飛航時，應符合下列條件始得擔任機長：</p> <p>3.1 本次飛航前六個月內，飛航駕駛員<u>必須</u>以實機於真天氣或使用蓋罩模擬儀器飛航並完成下述條件之儀器飛航程序及進場次數，且登載於飛航駕駛員飛航紀錄簿內：</p> <p>3.1.1 六次儀器進場。</p> <p>3.1.2 儀器待命程序。</p> <p>3.1.3 以電子導航裝備執行航線攔截及循跡飛航（Course Interception and Tracking）。</p> <p>3.2 本次飛航前六個月內，使用實機或經民航局檢驗認證或認可之模擬機完成3.1.1、3.1.2、3.1.3之飛航課目且登載於飛航駕駛員飛航紀錄簿內。</p> <p>4. 儀器適職性考驗。</p>
--	--

<p>不符合3.1、3.2之儀器飛航經歷規定，而未通過儀器飛航適職性考驗者，不得於儀器飛航規則情況下擔任機長之職務。</p> <p>5. 多組員渦輪動力飛機之飛航駕駛員之夜航起飛及落地經歷應符合下列規定，方<u>得</u>於夜間擔任機長職務。</p> <p>5.1 飛航駕駛員<u>應</u>持有同型別之商用駕駛員檢定證，且：</p> <p>5.1.1 登載之飛行時數超過一千五百小時。</p> <p>5.1.2 符合第一項之規定，獨立完成並登載日間起飛及落地次數。</p> <p>5.1.3 本次飛航前九十天內，<u>應</u>於同型別飛機內完成並登載至少十五小時飛行時數。</p> <p>5.1.4 本次飛航前六個月內，應於夜間至少獨立完成三次起飛及三次落地全停。</p> <p>5.2飛航駕駛員<u>應</u>持有同型別之商用駕駛員檢定證，且：</p> <p>5.2.1 登載之飛行時數超過一千五百小時。</p> <p>5.2.2 符合第一項之規定，獨立完成並登載日間起飛及落地次數。</p> <p>5.2.3 本次飛航前九十天內，<u>應</u>於同型別飛機內完成並登載至少十五小時飛行時數。</p> <p>5.2.4 本次飛航前十二個月內，該飛航駕駛員應於經民航局<u>檢定合格或認可之飛行模擬機</u>內完成經核准之航空人員適職訓練機構訓練課程。前開課程至少應包含六次起飛及六次全停落地。該<u>飛行模擬機</u>之目視系統<u>應</u>為可調整並符合日落後一小時至日出前一小時之亮度。</p> <p>肆、駕駛員於機長適職性考驗<u>或</u>近期經歷屆期前一個月或屆期後一個月內進行考驗<u>或</u>飛航，均視為於屆期當月，以便於計算下次屆期月份。</p>	<p>不符合3.1、3.2之儀器飛航經歷規定，而未通過儀器飛航適職性考驗者，不得於儀器飛航規則情況下擔任機長之職務。</p> <p>5. 多組員渦輪動力飛機之飛航駕駛員之夜航起飛及落地經歷應符合下列規定，方可於夜間擔任機長職務。</p> <p>5.1 飛航駕駛員須持有同型別之商用駕駛員檢定證，且：</p> <p>5.1.1 登載之飛行時數超過一千五百小時。</p> <p>5.1.2 符合第一項之規定，獨立完成並登載日間起飛及落地次數。</p> <p>5.1.3 本次飛航前九十天內，必須於同型別飛機內完成並登載至少十五小時飛行時數。</p> <p>5.1.4 本次飛航前六個月內，應於夜間至少獨立完成三次起飛及三次落地全停。</p> <p>5.2飛航駕駛員須持有同型別之商用駕駛員檢定證，且：</p> <p>5.2.1 登載之飛行時數超過一千五百小時。</p> <p>5.2.2 符合第一項之規定，獨立完成並登載日間起飛及落地次數。</p> <p>5.2.3 本次飛航前九十天內，必須於同型別飛機內完成並登載至少十五小時飛行時數。</p> <p>5.2.4 本次飛航前十二個月內，該飛航駕駛員應於經民航局檢驗認證或認可之模擬機內完成經核准之航空人員適職訓練機構訓練課程。前開課程至少應包含六次起飛及六次全停落地。該模擬機之目視系統必須為可調整並符合日落後一小時至日出前一小時之亮度。</p> <p>肆、駕駛員於機長適職性考驗/近期經歷屆期前一個月或屆期後一個月內進行考驗/飛航，均視為於屆期當月，以便於計算下次屆期月份。</p>	
---	--	--

第二百零二條之一條附件二十之四修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
附件二十之四、單渦輪發動機飛機於夜間或儀器飛航作業之附加要求 本附件係參考 ICAO Annex 6, Part I,5.1.2,5.4,Appendix 3及 Canadian Aviation Regulations Standard Part VII 723.24及 India Civil Aviation Requirement Section 3 Air Transport Series ‘C’ Part III 中飛航組員經歷需求所訂定。 1. 單渦輪發動機飛機於夜間或儀器飛航作業時，航空器使用人應保證飛機符合適航檢定及下列要求，俾達到「航空器飛航作業管理規則」及「航空器適航檢定維修管理規則」之總體安全水準： 1.1渦輪發動機之可靠度。 1.2航空器使用人之維修程序、作業規範、航務簽派程序及組員訓練計畫。 1.3符合本附件之裝備要求。 2.渦輪發動機之可靠度 2.1 渦輪發動機之可靠度應表明動力喪失率每十萬發動機小時不得超過一次。 註：動力喪失係定義為任何動力之喪失，其原因可追溯為發動機缺失、發動機零附件之設計或安裝，其包括燃油附件或發動機控制系統之設計及安裝。 2.2 航空器使用人應負責對發動機趨勢進行監控。 2.3 為降低發動機空中失效機率，發動機應安裝： 2.3.1在起飛、著陸及可見雲層情況下飛行中能夠自動作動或手動作動之點火系統。 2.3.2監控發動機、附件傳動齒輪箱及減速齒輪箱之磁屑偵測或等同之系統，提供飛行駕駛艙之警告指示。 2.3.3當燃油控制單元在合理範圍內發生失效時，發動機緊急動力控制裝置能使發動機在足夠動力範圍內繼續工作直至安全地完成飛行。 3. 系統及設備 3.1為確保在發動機失效時，可持續安全飛航並執行安全迫降，應安裝以下系統及設備： 3.1.1二套獨立之電力系統，任何一套系統均能提供夜間或儀器飛航時，其相關儀表、設備及系統持續飛行所需之電力負載。 3.1.2無線電高度表。 3.1.3失去所有發電電源後，緊急供電系統應至少提供以下需求： 3.1.3.1從最大核准飛行高度及飄降外型，飄滑下降至完成著陸期間，提供所有必要之飛行儀表、通信及導航系統持續工作之所需。 3.1.3.2 適用時，提供放下襟翼及起落架所需。 3.1.3.3 提供一個空速管加熱供電，且確保駕駛員能清楚看見空速指示器之所需。 3.1.3.4在夜間迫降時落地燈能充分照亮落地區域，且不受起落架影響之所需。 3.1.3.5 適用時，提供重新起動發動機一次之所需。 3.1.3.6 提供無線電高度表持續工作之所需。 3.1.4兩套由獨立電源供電之姿態指示器。 3.1.5進行至少一次重新起動發動機之設備。 3.1.6機載氣象雷達。 3.1.7經檢定合格之區域航行系統，其具程式化以提供機場及安全迫降地區之即時航跡與距離資料。 3.1.8執行載客作業時，應配有符合動態試驗性能標準之旅客座椅及固定裝置，每個旅客	附件二十之四、單渦輪發動機飛機於夜間或儀器飛航作業之附加要求 本附件係參考 ICAO Annex 6, Part I,5.1.2,5.4,Appendix 3及 Canadian Aviation Regulations Standard Part VII 723.24及 India Civil Aviation Requirement Section 3 Air Transport Series ‘C’ Part III 中飛航組員經歷需求所訂定。 1. 單渦輪發動機飛機於夜間或儀器飛航作業時，航空器使用人應保證飛機符合適航檢定及下列要求，俾達到「航空器飛航作業管理規則」及「航空器適航檢定維修管理規則」之總體安全水準： 1.1渦輪發動機之可靠度。 1.2航空器使用人之維修程序、作業規範、航務簽派程序及組員訓練計畫。 1.3符合本附件之裝備要求。 2.渦輪發動機之可靠度 2.1 渦輪發動機之可靠度應表明動力喪失率每十萬發動機小時不得超過一次。 註：動力喪失係定義為任何動力之喪失，其原因可追溯為發動機缺失、發動機零附件之設計或安裝，其包括燃油附件或發動機控制系統之設計及安裝。 2.2 航空器使用人應負責對發動機趨勢進行監控。 2.3 為降低發動機空中失效機率，發動機應安裝： 2.3.1在起飛、著陸及可見雲層情況下飛行中能夠自動作動或手動作動之點火系統。 2.3.2監控發動機、附件傳動齒輪箱及減速齒輪箱之磁屑偵測或等同之系統，提供飛行駕駛艙之警告指示。 2.3.3當燃油控制單元在合理範圍內發生失效時，發動機緊急動力控制裝置能使發動機在足夠動力範圍內繼續工作直至安全地完成飛行。 3. 系統及設備 3.1為確保在發動機失效時，可持續安全飛航並執行安全迫降，應安裝以下系統及設備： 3.1.1二套獨立之電力系統，任何一套系統均能提供夜間或儀器飛航時，其相關儀表、設備及系統持續飛行所需之電力負載。 3.1.2無線電高度表。 3.1.3失去所有發電電源後，緊急供電系統應至少提供以下需求： 3.1.3.1從最大核准飛行高度及飄降外型，飄滑下降至完成著陸期間，提供所有必要之飛行儀表、通信及導航系統持續工作之所需。 3.1.3.2 適用時，提供放下襟翼及起落架所需。 3.1.3.3 提供一個空速管加熱供電，且確保駕駛員能清楚看見空速指示器之所需。 3.1.3.4在夜間迫降時落地燈能充分照亮落地區域，且不受起落架影響之所需。 3.1.3.5 適用時，提供重新起動發動機一次之所需。 3.1.3.6 提供無線電高度表持續工作之所需。 3.1.4兩套由獨立電源供電之姿態指示器。 3.1.5進行至少一次重新起動發動機之設備。 3.1.6機載氣象雷達。 3.1.7經檢定合格之區域導航系統，其具程式化以提供機場及安全迫降地區之即時航跡與距離資料。 3.1.8執行載客作業時，應配有符合動態試驗性能標準之旅客座椅及固定裝置，每個旅客	配合第二條第四十五款，將3.1.7區域導航系統修正為區域航行系統。

<p>座位上均配有肩帶或對角肩帶之安全帶。</p> <p>3.1.9於發動機失效後，從最大核准飛行高度，以最大性能飄降時，飛機艙壓需提供所有人員充足之備用氧氣，直到下降至無需供應氧氣之高度。</p> <p>3.1.10能夠在夜間迫降時充分照明落地區域之獨立於起落架以外的落地燈。</p> <p>3.1.11發動機火警系統。</p> <p>4. 最低裝備需求手冊</p> <p>航空器使用人應訂定最低裝備需求手冊(如附件七)，以規範夜間或儀器飛航及日間或目視飛航作業要求之設備，報請民航局核准後實施。</p> <p>5. 飛航手冊資料</p> <p>飛航手冊應包括有關單渦輪發動機飛機在夜間或儀器飛航作業之限制、程序、核准內容及其他資料。</p> <p>6. 事件報告</p> <p>6.1 使用單渦輪發動機飛機在夜間或儀器飛航作業之航空器使用人，應將所有重大失效、故障或缺點通報民航局，俾利民航局採取適當措施通知該航空器設計國。</p> <p>6.2 民航局應檢討安全資料及監控可靠度資訊，並向航空器設計國或其他同機型使用人提出重大事件或特別關注趨勢。</p> <p>7. 航空器使用人之規劃</p> <p>7.1 航空器使用人在進行航路規劃時，應對預期作業之航路或地區進行評估，並考慮下列各項因素：</p> <p>7.1.1飛越地形之特性，包括發動機失效或重大故障時進行安全迫降之可能性。</p> <p>7.1.2氣象資料，包括可能影響飛行之季節性因素及其他不良天候影響。</p> <p>7.1.3其他飛航作業標準及限制。</p> <p>7.2 航空器使用人應確保發動機失效時，可供使用之機場或安全迫降著陸區，並將其位置輸入區域航行系統。</p> <p>註：安全迫降係指在一區域著陸，儘管飛機可能發生嚴重損壞，但能夠合理地預期將不會導致人員重傷或死亡。</p> <p>8. 飛航組員經歷、訓練及考驗</p> <p>8.1 機長應具備儀器檢定及飛航經歷需求：</p> <p>8.1.1 總飛航經歷至少700小時。</p> <p>8.1.2 機長總飛航經歷至少300小時。</p> <p>8.1.3 機長總儀器飛航經歷至少100小時。</p> <p>8.1.4 該機型機長總飛航經歷至少50小時。</p> <p>8.1.5 該機型機長最近6個月飛航經歷至少10小時。</p> <p>8.1.6 夜間操作總飛航經歷至少10小時。</p> <p>8.2 飛航組員之訓練及考驗應著重於夜間或儀器飛航課目，其包括正常、不正常及緊急程序，特別是發動機失效程序，其包括在夜間或儀器飛航時之下降及安全迫降。</p> <p>9.限制</p> <p>9.1 航路限制</p> <p>飛機航路不可超過於無風狀態下，從飛航高度飄降至合適著陸地區之水平距離。</p> <p>9.2 載客限制</p> <p>單渦輪發動機飛機乘客不得多於8位。</p> <p>10.夜間或儀器飛航作業審查</p> <p>航空器使用人應經民航局審查合格並發給營運規範核准項目表後，始得執行單渦輪發動機飛機夜間或儀器飛航作業。</p>	<p>座位上均配有肩帶或對角肩帶之安全帶。</p> <p>3.1.9於發動機失效後，從最大核准飛行高度，以最大性能飄降時，飛機艙壓需提供所有人員充足之備用氧氣，直到下降至無需供應氧氣之高度。</p> <p>3.1.10能夠在夜間迫降時充分照明落地區域之獨立於起落架以外的落地燈。</p> <p>3.1.11發動機火警系統。</p> <p>4. 最低裝備需求手冊</p> <p>航空器使用人應訂定最低裝備需求手冊(如附件七)，以規範夜間或儀器飛航及日間或目視飛航作業要求之設備，報請民航局核准後實施。</p> <p>5. 飛航手冊資料</p> <p>飛航手冊應包括有關單渦輪發動機飛機在夜間或儀器飛航作業之限制、程序、核准內容及其他資料。</p> <p>6. 事件報告</p> <p>6.1 使用單渦輪發動機飛機在夜間或儀器飛航作業之航空器使用人，應將所有重大失效、故障或缺點通報民航局，俾利民航局採取適當措施通知該航空器設計國。</p> <p>6.2 民航局應檢討安全資料及監控可靠度資訊，並向航空器設計國或其他同機型使用人提出重大事件或特別關注趨勢。</p> <p>7. 航空器使用人之規劃</p> <p>7.1 航空器使用人在進行航路規劃時，應對預期作業之航路或地區進行評估，並考慮下列各項因素：</p> <p>7.1.1飛越地形之特性，包括發動機失效或重大故障時進行安全迫降之可能性。</p> <p>7.1.2氣象資料，包括可能影響飛行之季節性因素及其他不良天候影響。</p> <p>7.1.3其他飛航作業標準及限制。</p> <p>7.2 航空器使用人應確保發動機失效時，可供使用之機場或安全迫降著陸區，並將其位置輸入區域導航系統。</p> <p>註：安全迫降係指在一區域著陸，儘管飛機可能發生嚴重損壞，但能夠合理地預期將不會導致人員重傷或死亡。</p> <p>8. 飛航組員經歷、訓練及考驗</p> <p>8.1 機長應具備儀器檢定及飛航經歷需求：</p> <p>8.1.1 總飛航經歷至少700小時。</p> <p>8.1.2 機長總飛航經歷至少300小時。</p> <p>8.1.3 機長總儀器飛航經歷至少100小時。</p> <p>8.1.4 該機型機長總飛航經歷至少50小時。</p> <p>8.1.5 該機型機長最近6個月飛航經歷至少10小時。</p> <p>8.1.6 夜間操作總飛航經歷至少10小時。</p> <p>8.2 飛航組員之訓練及考驗應著重於夜間或儀器飛航課目，其包括正常、不正常及緊急程序，特別是發動機失效程序，其包括在夜間或儀器飛航時之下降及安全迫降。</p> <p>9.限制</p> <p>9.1 航路限制</p> <p>飛機航路不可超過於無風狀態下，從飛航高度飄降至合適著陸地區之水平距離。</p> <p>9.2 載客限制</p> <p>單渦輪發動機飛機乘客不得多於8位。</p> <p>10.夜間或儀器飛航作業審查</p> <p>航空器使用人應經民航局審查合格並發給營運規範核准項目表後，始得執行單渦輪發動機飛機夜間或儀器飛航作業。</p>	
--	--	--

11.所有於夜間或儀器飛航作業之單渦輪發動機飛機應具備發動機趨勢監控系統。自中華民國九十四年一月一日以後首次適航者，應具備渦輪發動機自動趨勢監控系統。	11.所有於夜間或儀器飛航作業之單渦輪發動機飛機應具備發動機趨勢監控系統。自中華民國九十四年一月一日以後首次適航者，應具備渦輪發動機自動趨勢監控系統。	
---	---	--

第二百九十九條及第三百二十八條附件二十三修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>附件二十三、航空器之儀表、裝備及飛航文件規定</p> <p>本附錄依第二百九十九條之規定及參考美國聯邦航空法規 Part 91.205、Appendix A 訂定。</p> <p>1. 航空器執行日間目視飛航時，應具備下列儀表及裝備：</p> <p>1.1. 空速表。</p> <p>1.2. 高度表。</p> <p>1.3. 磁羅盤。</p> <p>1.4. 每具發動機之轉速表。</p> <p>1.5. 每具使用壓力系統發動機之滑油壓力表。</p> <p>1.6. 每具液冷式發動機之溫度表。</p> <p>1.7. 每具氣冷式發動機之滑油溫度表。</p> <p>1.8. 每具空用往復式發動機之進氣岐管壓力表。</p> <p>1.9. 每個油箱燃油存量之油量表。</p> <p>1.10. 可收放起落架之航空器需具有起落架位置指示器。</p> <p>1.11. 裝置合格之空用紅色或白色防撞燈。當防撞燈系統失效時，該航空器可繼續飛航至有能力修理之場站。</p> <p>1.12. 航空器於越水飛航離陸岸超出無動力飄降距離時，應備有至少一具煙火信號產生器及供每位乘員便於取得之合格漂浮裝置。</p> <p>1.13. 年滿二歲以上之乘員應備有合格金屬扣環之安全帶。</p> <p>1.14. 小型航空器飛航組員位置之座椅，或其他併排座椅應備有合格之肩帶。</p> <p>1.15. 依第三百條規定應裝置之緊急定位發報機。</p> <p>1.16. 乘員座位數不超過九個之通用類及特技類之航空器，飛航組員位置之座椅，或其他併排座椅，應備有合格之肩帶。</p> <p>1.17. 直昇機符合民航局依本法第二十三條第一項核定採用國際間通用之適航標準者，其每一座椅，應備有合格之肩帶。</p> <p>2. 航空器執行夜間目視飛航(若適用)時，應具備下列儀表及裝備：</p> <p>2.1. 依前項所規定之儀表及裝備。</p> <p>2.2. 位置燈。</p> <p>2.3. 一具電氣式落地燈。</p> <p>2.4. 適當電力供應之電器及通訊裝備。</p> <p>2.5. 備用保險絲組或每一種類有三個備用之保險絲，應置於駕駛員便於取得處。</p> <p>3. 航空器於儀器飛航時，應具備下列儀表及裝備：</p> <p>3.1. 前項所規定之儀表及裝備；於執行夜間目視飛航(若適用)時應裝置本項所規定之儀表及裝備。</p> <p>3.2. 雙向通訊系統及適合該飛航航路使用之導航裝備。</p> <p>3.3. 陀螺式轉彎傾斜儀。但下列情形，不在此限：</p> <p>3.3.1. 飛機裝有第三套具有三百六十度俯仰及滾轉姿態之姿態儀。</p> <p>3.3.2. 直昇機裝有第三套具有正負八十度俯仰及正負一百二十度滾轉姿態之姿態儀。</p> <p>3.4. 側滑儀。</p>	<p>附件二十三、航空器之儀表、裝備及飛航文件規定</p> <p>本附錄依第二百九十九條之規定及參考美國聯邦航空法規 Part 91.205、Appendix A 訂定。</p> <p>1. 航空器執行日間目視飛航時，應具備下列儀表及裝備：</p> <p>1.1. 空速表。</p> <p>1.2. 高度表。</p> <p>1.3. 磁羅盤。</p> <p>1.4. 每具發動機之轉速表。</p> <p>1.5. 每具使用壓力系統發動機之滑油壓力表。</p> <p>1.6. 每具液冷式發動機之溫度表。</p> <p>1.7. 每具氣冷式發動機之滑油溫度表。</p> <p>1.8. 每具空用往復式發動機之進氣岐管壓力表。</p> <p>1.9. 每個油箱燃油存量之油量表。</p> <p>1.10. 可收放起落架之航空器需具有起落架位置指示器。</p> <p>1.11. 裝置合格之空用紅色或白色防撞燈。當防撞燈系統失效時，該航空器可繼續飛航至有能力修理之場站。</p> <p>1.12. 航空器於越水飛航離陸岸超出無動力飄降距離時，應備有至少一具煙火信號產生器及供每位乘員便於取得之合格漂浮裝置。</p> <p>1.13. 年滿二歲以上之乘員應備有合格金屬扣環之安全帶。</p> <p>1.14. 小型航空器飛航組員位置之座椅，或其他併排座椅應備有合格之肩帶。</p> <p>1.15. 依第三百條規定應裝置之緊急定位發報機。</p> <p>1.16. 乘員座位數不超過九個之通用類及特技類之航空器，飛航組員位置之座椅，或其他併排座椅，應備有合格之肩帶。</p> <p>1.17. 直昇機符合民航局依本法第二十三條第一項核定採用國際間通用之適航標準者，其每一座椅，應備有合格之肩帶。</p> <p>2. 航空器執行夜間目視飛航(若適用)時，應具備下列儀表及裝備：</p> <p>2.1. 依前項所規定之儀表及裝備。</p> <p>2.2. 位置燈。</p> <p>2.3. 一具電氣式落地燈。</p> <p>2.4. 適當電力供應之電器及通訊裝備。</p> <p>2.5. 備用保險絲組或每一種類有三個備用之保險絲，應置於駕駛員便於取得處。</p> <p>3. 航空器於儀器飛航時，應具備下列儀表及裝備：</p> <p>3.1. 前項所規定之儀表及裝備；於執行夜間目視飛航(若適用)時應裝置本項所規定之儀表及裝備。</p> <p>3.2. 雙向通訊系統及適合該飛航航路使用之導航裝備。</p> <p>3.3. 陀螺式轉彎傾斜儀。但下列情形，不在此限：</p> <p>3.3.1. 飛機裝有第三套具有三百六十度俯仰及滾轉姿態之姿態儀。</p> <p>3.3.2. 直昇機裝有第三套具有正負八十度俯仰及正負一百二十度滾轉姿態之姿態儀。</p> <p>3.4. 側滑儀。</p>	<p>「航空器適航維修管理規則」已於一百零四年十二月二日修正名稱為「航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則」，爰配合修正 7.3.3 之法規名稱。</p>

<p>3.5. 可調整氣壓之高靈敏度高度表。</p> <p>3.6. 具有時、分、秒指針或數字指示之時鐘。</p> <p>3.7. 適當容量之交流發電機。</p> <p>3.8. 陀螺姿態儀(人工水平儀)。</p> <p>3.9. 陀螺方向儀。</p>	<p>3.5. 可調整氣壓之高靈敏度高度表。</p> <p>3.6. 具有時、分、秒指針或數字指示之時鐘。</p> <p>3.7. 適當容量之交流發電機。</p> <p>3.8. 陀螺姿態儀(人工水平儀)。</p> <p>3.9. 陀螺方向儀。</p>	
<p>4. 航空器飛航於海平面二萬四千呎以上，應依3.2規定裝置特高頻多向導航接收機，於我國境內飛航時，另應裝置合格之測距儀，始得飛航。</p>	<p>4. 航空器飛航於海平面二萬四千呎以上，應依3.2規定裝置特高頻多向導航接收機，於我國境內飛航時，另應裝置合格之測距儀，始得飛航。</p>	
<p>5. 航空器執行第二類儀降作業之儀表及裝備，應符合第3項及第7項之規定。</p>	<p>5. 航空器執行第二類儀降作業之儀表及裝備，應符合第3項及第7項之規定。</p>	
<p>6. 航空器執行第三類儀降作業之儀表及裝備，應符合第3項規定。</p>	<p>6. 航空器執行第三類儀降作業之儀表及裝備，應符合第3項規定。</p>	
<p>7. 第二類儀降作業之手冊、儀表、裝備及維護規定</p> <p>7.1. 第二類儀降作業手冊</p> <p>7.1.1. 申請第二類儀降作業之手冊或修訂，應經民航局核准，如需展示評鑑計畫，應包括下列各項：</p> <p>7.1.1.1. 飛機所在地及執行展示之地點。</p> <p>7.1.1.2. 開始展示之日期，需在申請十日以後。</p> <p>7.1.1.3. 第二類儀降作業手冊應包括：</p> <p>7.1.1.3.1. 航空器之登記號碼、製造廠家及機型。</p> <p>7.1.1.3.2. 本附錄所規定之維護計畫。</p> <p>7.1.1.3.3. 核准之決定高度、使用之跑道視程資訊、進場監控、決定區域（中信標與決定高度之間之區域）、決定區域內 ILS 最大允許指示偏差、誤失進場、使用之低空進場裝備、自動駕駛儀最低使用高度、儀表及裝備失效警告系統、儀表失效之程序及說明，或其他民航局要求之程序、說明及限制。</p> <p>7.2. 所需儀表及裝備</p> <p>從事第二類儀降作業之航空器應裝置下列儀表及裝備。本節並不對第二百九十九條或本章其他條文之儀表及裝備作重複要求。</p> <p>7.2.1. 第一組：</p> <p>7.2.1.1. 二具左右定位儀及滑降台接收系統，每一系統應提供基本 ILS 顯示及儀表板兩邊應有基本 ILS 顯示。但可使用單一左右定位儀天線及單一滑降台天線。</p> <p>7.2.1.2. 至少一個 ILS 系統操作不受通信系統影響。</p> <p>7.2.1.3. 信標接收器能清楚提供外信標及中信標之音響及目視信號。</p> <p>7.2.1.4. 二具陀螺姿態儀。</p> <p>7.2.1.5. 二具陀螺方向儀。</p> <p>7.2.1.6. 二具空速表。</p> <p>7.2.1.7. 二具可調整氣壓之高度表，均有高度表刻度誤差及航空器輪胎離地高度修正表（placarded correction）。可調整氣壓之高度表，應有間隔20呎標誌、高度表刻度誤差及航空器輪胎離地高度修正表。</p> <p>7.2.1.8. 二具升降速率表。</p> <p>7.2.1.9. 構成自動進場耦合器或飛航指引儀之飛航操控導引儀系統。飛航指引儀應能顯示經計算後之資訊提供相關 ILS 左右定位儀，及在同一儀表上無論是有關 ILS 下滑道之俯仰指令或基本 ILS 滑降台資訊之導引指令（steering command）。自動進場耦合器應至少能提供相關 ILS 左右定位儀自動導引。飛航操控指引儀系統得依據</p>	<p>7. 第二類儀降作業之手冊、儀表、裝備及維護規定</p> <p>7.1. 第二類儀降作業手冊</p> <p>7.1.1. 申請第二類儀降作業之手冊或修訂，應經民航局核准，如需展示評鑑計畫，應包括下列各項：</p> <p>7.1.1.1. 飛機所在地及執行展示之地點。</p> <p>7.1.1.2. 開始展示之日期，需在申請十日以後。</p> <p>7.1.1.3. 第二類儀降作業手冊應包括：</p> <p>7.1.1.3.1. 航空器之登記號碼、製造廠家及機型。</p> <p>7.1.1.3.2. 本附錄所規定之維護計畫。</p> <p>7.1.1.3.3. 核准之決定高度、使用之跑道視程資訊、進場監控、決定區域（中信標與決定高度之間之區域）、決定區域內 ILS 最大允許指示偏差、誤失進場、使用之低空進場裝備、自動駕駛儀最低使用高度、儀表及裝備失效警告系統、儀表失效之程序及說明，或其他民航局要求之程序、說明及限制。</p> <p>7.2. 所需儀表及裝備</p> <p>從事第二類儀降作業之航空器應裝置下列儀表及裝備。本節並不對第二百九十九條或本章其他條文之儀表及裝備作重複要求。</p> <p>7.2.1. 第一組：</p> <p>7.2.1.1. 二具左右定位儀及滑降台接收系統，每一系統應提供基本 ILS 顯示及儀表板兩邊應有基本 ILS 顯示。但可使用單一左右定位儀天線及單一滑降台天線。</p> <p>7.2.1.2. 至少一個 ILS 系統操作不受通信系統影響。</p> <p>7.2.1.3. 信標接收器能清楚提供外信標及中信標之音響及目視信號。</p> <p>7.2.1.4. 二具陀螺姿態儀。</p> <p>7.2.1.5. 二具陀螺方向儀。</p> <p>7.2.1.6. 二具空速表。</p> <p>7.2.1.7. 二具可調整氣壓之高度表，均有高度表刻度誤差及航空器輪胎離地高度修正表（placarded correction）。可調整氣壓之高度表，應有間隔20呎標誌、高度表刻度誤差及航空器輪胎離地高度修正表。</p> <p>7.2.1.8. 二具升降速率表。</p> <p>7.2.1.9. 構成自動進場耦合器或飛航指引儀之飛航操控導引儀系統。飛航指引儀應能顯示經計算後之資訊提供相關 ILS 左右定位儀，及在同一儀表上無論是有關 ILS 下滑道之俯仰指令或基本 ILS 滑降台資訊之導引指令（steering command）。自動進場耦合器應至少能提供相關 ILS 左右定位儀自動導引。飛航操控指引儀系統得依據</p>	

<p>7.2.1.1之任一接收機作業。</p> <p>7.2.1.10.決定高度在一百五十呎以下之第二類儀降作業，應具有能提供內信標音響及目視信號或無線電高度表之任一裝備。</p> <p>7.2.2. 第二組：</p> <p>7.2.2.1. 使駕駛員能立即偵測第一組中2.1.1、2.1.4、2.1.5及2.1.9各系統故障之警告系統，如執行第三類儀降作業時，並具備無線電高度表及自動油門系統故障之警告系統。</p> <p>7.2.2.2. 雙操控系統。</p> <p>7.2.2.3. 具替代靜壓源之靜壓系統。</p> <p>7.2.2.4. 於落地及滾行目視轉換階段，能提供駕駛員適當能見度之風檔雨刷或其等效之裝備。</p> <p>7.2.2.5. 空速系統動壓管加溫或能防止動壓系統因結冰而失效之等效裝備。</p> <p>7.3. 儀表及裝備之核准</p> <p>7.3.1. 本7.2項要求之儀表及裝備用於第二類儀降作業時，應經民航局核准，並於申請前十二個月內完成下列檢查或測試：</p> <p>7.3.2. ILS 左右定位儀及滑降台接收裝備已依製造廠家之要求完成工作台檢查。</p> <p>7.3.3. 高度表及靜壓系統已依<u>航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則</u>之規定完成測試及檢查。</p> <p>7.3.3.1. 本項所指維護計畫中其他儀表及裝備已依製造廠家之要求完成工作台檢查。</p> <p>7.3.4. 飛航操控指引系統之組件如未經型別檢定或補充型別檢定程序核准，執行第三類儀降作業時，應經本附錄所規範之評估計畫核准，後續之型別及零組件設計之變更，亦須經該評估計畫核准。使用於第二類儀降作業之系統或裝置如自動油門及經計算之誤失進場指引系統，應以相同之方式核准。</p> <p>7.3.5. 無線電高度表於初次核准及後續之改裝應符合下列性能要求：</p> <p>7.3.5.1. 清楚及正確顯示主起落架輪胎離地之高度。</p> <p>7.3.5.2. 於下列情況時顯示之輪胎離地高度，其精確度應於正負五呎或百分之五以內，取其較大者：</p> <p>7.3.5.2.1. 仰角高於平均進場姿態0至±5°。</p> <p>7.3.5.2.2. 左右坡度於0至20°之間。</p> <p>7.3.5.2.3. 前進速度自最小進場速度至每小時200浬。</p> <p>7.3.5.2.4. 高度於一百呎至二百呎，下降率自每秒0至15呎。</p> <p>7.4. 地表面上空應能顯示航空器實際高度且無明顯延遲或擺動。</p> <p>7.5. 航空器在二百呎或以下，不超過航空器高度百分之十之地形劇烈改變應不致使高度表解鎖，指示器反應高度改變之時間應不超過 0.1秒。如因更大改變致系統解鎖時，其重獲信號時間應少於1秒鐘。</p> <p>7.6. 系統有測試功能裝置時，應能在模擬高度五百呎以下測試全部系統（無論有無天線）。</p> <p>7.7. 於設計作業高度範圍內，任何時間當電力失效或失去地面回波信號時，系統應能提供飛航組員正確之失效警告顯示。</p> <p>7.8. 第2項所需之其他儀表及裝備項目，應能執行第二類儀降作業，儀表及裝備項目改裝後應經過核准。</p> <p>7.9. 評估計畫：</p> <p>7.9.1. 申請核准為第二類儀降作業手冊評估計畫之一部分。</p> <p>7.9.2. 除民航局另有授權外，所有航空器之評估計畫需要依本規範展示，應執行至少五</p>	<p>7.2.1.1之任一接收機作業。</p> <p>7.2.1.10.決定高度在一百五十呎以下之第二類儀降作業，應具有能提供內信標音響及目視信號或無線電高度表之任一裝備。</p> <p>7.2.2. 第二組：</p> <p>7.2.2.1. 使駕駛員能立即偵測第一組中2.1.1、2.1.4、2.1.5及2.1.9各系統故障之警告系統，如執行第三類儀降作業時，並具備無線電高度表及自動油門系統故障之警告系統。</p> <p>7.2.2.2. 雙操控系統。</p> <p>7.2.2.3. 具替代靜壓源之靜壓系統。</p> <p>7.2.2.4. 於落地及滾行目視轉換階段，能提供駕駛員適當能見度之風檔雨刷或其等效之裝備。</p> <p>7.2.2.5. 空速系統動壓管加溫或能防止動壓系統因結冰而失效之等效裝備。</p> <p>7.3. 儀表及裝備之核准</p> <p>7.3.1. 本7.2項要求之儀表及裝備用於第二類儀降作業時，應經民航局核准，並於申請前十二個月內完成下列檢查或測試：</p> <p>7.3.2. ILS 左右定位儀及滑降台接收裝備已依製造廠家之要求完成工作台檢查。</p> <p>7.3.3. 高度表及靜壓系統已依<u>航空器適航維修管理規則</u>之規定完成測試及檢查。</p> <p>7.3.3.1. 本項所指維護計畫中其他儀表及裝備已依製造廠家之要求完成工作台檢查。</p> <p>7.3.4. 飛航操控指引系統之組件如未經型別檢定或補充型別檢定程序核准，執行第三類儀降作業時，應經本附錄所規範之評估計畫核准，後續之型別及零組件設計之變更，亦須經該評估計畫核准。使用於第二類儀降作業之系統或裝置如自動油門及經計算之誤失進場指引系統，應以相同之方式核准。</p> <p>7.3.5. 無線電高度表於初次核准及後續之改裝應符合下列性能要求：</p> <p>7.3.5.1. 清楚及正確顯示主起落架輪胎離地之高度。</p> <p>7.3.5.2. 於下列情況時顯示之輪胎離地高度，其精確度應於正負五呎或百分之五以內，取其較大者：</p> <p>7.3.5.2.1. 仰角高於平均進場姿態0至±5°。</p> <p>7.3.5.2.2. 左右坡度於0至20°之間。</p> <p>7.3.5.2.3. 前進速度自最小進場速度至每小時200浬。</p> <p>7.3.5.2.4. 高度於一百呎至二百呎，下降率自每秒0至15呎。</p> <p>7.4. 地表面上空應能顯示航空器實際高度且無明顯延遲或擺動。</p> <p>7.5. 航空器在二百呎或以下，不超過航空器高度百分之十之地形劇烈改變應不致使高度表解鎖，指示器反應高度改變之時間應不超過 0.1秒。如因更大改變致系統解鎖時，其重獲信號時間應少於1秒鐘。</p> <p>7.6. 系統有測試功能裝置時，應能在模擬高度五百呎以下測試全部系統（無論有無天線）。</p> <p>7.7. 於設計作業高度範圍內，任何時間當電力失效或失去地面回波信號時，系統應能提供飛航組員正確之失效警告顯示。</p> <p>7.8. 第2項所需之其他儀表及裝備項目，應能執行第二類儀降作業，儀表及裝備項目改裝後應經過核准。</p> <p>7.9. 評估計畫：</p> <p>7.9.1. 申請核准為第二類儀降作業手冊評估計畫之一部分。</p> <p>7.9.2. 除民航局另有授權外，所有航空器之評估計畫需要依本規範展示，應執行至少五十次 ILS 進場，並在三個不同之 ILS 設施執行至少進場五次，同時不應在同一</p>	
--	---	--

<p>十次 ILS 進場，並在三個不同之 ILS 設施執行至少進場五次，同時不應在同一 ILS 設施作超過二十五次之進場。所有進場均應在模擬儀器天氣情況飛行至決定高度一百呎，其中百分之九十進場應為成功之進場。成功進場之定義為：</p> <p>7.9.2.1. 在決定高度一百呎時，其指示空速及航向能夠正常進行平飄及落地（速度應在計畫速度±5哩之內，如使用自動油門時不得小於計算之飛越跑道頭速度）。</p> <p>7.9.2.2. 航空器在決定高度一百呎時，應保持與跑道延長線一致。</p> <p>7.9.2.3. 通過外信標台後，下滑道偏差不應超過 ILS 全刻度之二分之一。</p> <p>7.9.2.4. 通過中信標台後，不應有不正常之粗猛或過量姿態改變。</p> <p>7.9.2.5. 如航空器裝有進場耦合器裝置，於到達決定高度解除耦合器進場時，航空器應於適當配平狀態，且能夠正常進場及落地。</p> <p>7.9.3.在評估計畫時，申請人應保存下列航空器每一次進場之紀錄，供民航局檢查：</p> <p>7.9.3.1. 致使無法開始進場之每一失效之儀表及裝備。</p> <p>7.9.3.2. 無法繼續進場之理由，包括在跑道上空放棄進場。</p> <p>7.9.3.3. 如使用自動油門時，在決定高度一百呎時之空速。</p> <p>7.9.3.4. 解除自動進場耦合器，繼續進場及落地時航空器之配平位置。</p> <p>7.9.3.5. 航空器在中信標及決定高度之位置顯示，包括基本 ILS 及跑道延伸至中信標台之圖形顯示，在跑道圖形上應顯示預計著陸點。</p> <p>7.9.3.6. 如適用，飛航指引儀及自動進場耦合器之一致性。</p> <p>7.9.3.7. 系統品質之全盤表現。</p> <p>7.9.4.飛航操控指引系統之最後評估須經成功之展示，並於顯示無危險趨勢或其他危險情況，始得核准系統裝置。</p> <p>7.10. 維護計畫</p> <p>7.10.1. 維護計畫應包括下列各項：</p> <p>7.10.1.1. 本7.2項所規範裝置於航空器上，並經核准第二類儀降作業之儀表及裝備項目清單，包括2.1所規範之製造廠家及型別。</p> <p>7.10.1.2. 完成7.4.1.5規定之檢查後，三個月內預計執行檢查之時程表。檢查應由合格授權人員執行，但該項檢查可由功能飛航檢查代替。功能飛航檢查應由持有授權執行航空器第二類儀降資格之駕駛員執行。</p> <p>7.10.1.3. 完成7.2.1規定之儀表及裝備工作台檢查後，十二個曆月內預計執行檢查之時程表。</p> <p>7.10.1.4. 完成附錄二十四規定之靜壓系統檢查後，十二個曆月內預計執行檢查之時程表。</p> <p>7.10.1.5. 執行定期檢查及功能飛航檢查，以確認2.所列之儀表及裝備符合核准之第二類儀降作業要求之程序，該程序應包括紀錄功能飛航檢查。</p> <p>7.10.1.6. 告知駕駛員儀表及裝備失效之程序。</p> <p>7.10.1.7. 確認本附錄列出之儀表及裝備於執行維護恢復可用時，至少應等於核准第二類儀降標準之程序。</p> <p>7.10.1.8. 因儀表及裝備失效而中斷第二類儀降作業時，將日期、機場及原因填寫於維護紀錄之程序。</p> <p>7.10.2. 工作台檢查應符合下列規定：</p> <p>7.10.2.1. 應由持有下列適當檢定類別之維修廠執行：</p> <p>7.10.2.1.1. 儀器類。</p> <p>7.10.2.1.2. 無線電設備類。</p> <p>7.10.2.1.3. 附件類。</p>	<p>ILS 設施作超過二十五次之進場。所有進場均應在模擬儀器天氣情況飛行至決定高度一百呎，其中百分之九十進場應為成功之進場。成功進場之定義為：</p> <p>7.9.2.1. 在決定高度一百呎時，其指示空速及航向能夠正常進行平飄及落地（速度應在計畫速度±5哩之內，如使用自動油門時不得小於計算之飛越跑道頭速度）。</p> <p>7.9.2.2. 航空器在決定高度一百呎時，應保持與跑道延長線一致。</p> <p>7.9.2.3. 通過外信標台後，下滑道偏差不應超過 ILS 全刻度之二分之一。</p> <p>7.9.2.4. 通過中信標台後，不應有不正常之粗猛或過量姿態改變。</p> <p>7.9.2.5. 如航空器裝有進場耦合器裝置，於到達決定高度解除耦合器進場時，航空器應於適當配平狀態，且能夠正常進場及落地。</p> <p>7.9.3.在評估計畫時，申請人應保存下列航空器每一次進場之紀錄，供民航局檢查：</p> <p>7.9.3.1. 致使無法開始進場之每一失效之儀表及裝備。</p> <p>7.9.3.2. 無法繼續進場之理由，包括在跑道上空放棄進場。</p> <p>7.9.3.3. 如使用自動油門時，在決定高度一百呎時之空速。</p> <p>7.9.3.4. 解除自動進場耦合器，繼續進場及落地時航空器之配平位置。</p> <p>7.9.3.5. 航空器在中信標及決定高度之位置顯示，包括基本 ILS 及跑道延伸至中信標台之圖形顯示，在跑道圖形上應顯示預計著陸點。</p> <p>7.9.3.6. 如適用，飛航指引儀及自動進場耦合器之一致性。</p> <p>7.9.3.7. 系統品質之全盤表現。</p> <p>7.9.4.飛航操控指引系統之最後評估須經成功之展示，並於顯示無危險趨勢或其他危險情況，始得核准系統裝置。</p> <p>7.10. 維護計畫</p> <p>7.10.1. 維護計畫應包括下列各項：</p> <p>7.10.1.1. 本7.2項所規範裝置於航空器上，並經核准第二類儀降作業之儀表及裝備項目清單，包括2.1所規範之製造廠家及型別。</p> <p>7.10.1.2. 完成7.4.1.5規定之檢查後，三個月內預計執行檢查之時程表。檢查應由合格授權人員執行，但該項檢查可由功能飛航檢查代替。功能飛航檢查應由持有授權執行航空器第二類儀降資格之駕駛員執行。</p> <p>7.10.1.3. 完成7.2.1規定之儀表及裝備工作台檢查後，十二個曆月內預計執行檢查之時程表。</p> <p>7.10.1.4. 完成附錄二十四規定之靜壓系統檢查後，十二個曆月內預計執行檢查之時程表。</p> <p>7.10.1.5. 執行定期檢查及功能飛航檢查，以確認2.所列之儀表及裝備符合核准之第二類儀降作業要求之程序，該程序應包括紀錄功能飛航檢查。</p> <p>7.10.1.6. 告知駕駛員儀表及裝備失效之程序。</p> <p>7.10.1.7. 確認本附錄列出之儀表及裝備於執行維護恢復可用時，至少應等於核准第二類儀降標準之程序。</p> <p>7.10.1.8. 因儀表及裝備失效而中斷第二類儀降作業時，將日期、機場及原因填寫於維護紀錄之程序。</p> <p>7.10.2. 工作台檢查應符合下列規定：</p> <p>7.10.2.1. 應由持有下列適當檢定類別之維修廠執行：</p> <p>7.10.2.1.1. 儀器類。</p> <p>7.10.2.1.2. 無線電設備類。</p> <p>7.10.2.1.3. 附件類。</p>	
--	---	--

7.10.2.2. 拆解相關儀表及裝備，並執行下列項目： 7.10.2.2.1. 目視檢查其清潔、可能失效及需要潤滑及維護或更換零件。 7.10.2.2.2. 改正目視檢查發現故障之項目。 7.10.2.2.3. 除第二類儀降手冊另有規範外，應依製造廠家之規範標準執行校正。 展寬：完成12個曆月循環維護後，如能證明特定組件之可靠性符合申請展寬檢驗、測試及檢查週期時，得予以核准。	7.10.2.2. 拆解相關儀表及裝備，並執行下列項目： 7.10.2.2.1. 目視檢查其清潔、可能失效及需要潤滑及維護或更換零件。 7.10.2.2.2. 改正目視檢查發現故障之項目。 7.10.2.2.3. 除第二類儀降手冊另有規範外，應依製造廠家之規範標準執行校正。 展寬：完成12個曆月循環維護後，如能證明特定組件之可靠性符合申請展寬檢驗、測試及檢查週期時，得予以核准。	
--	--	--

第三百五十一條附件三十三修正草案對照表

修正規定		現行規定		說明
附件三十三、中英名詞對照表		附件三十三、中英名詞對照表		配合民用航空法、飛航模擬訓練設備檢定管理規則、本規則相關修正條文及實務作業，將「簽派員」修正為「航空器簽派員」、「飛航模擬機」修正為「飛行模擬機」、「平視顯示儀」修正為「抬頭顯示器」、「雙渦輪發動機延展航程作業」修正為「延展轉降時限作業」、「性能導航」修正為「以性能為基礎之導航」。
本附件依第三百五十一條之規定訂定。		本附件依第三百五十一條之規定訂定。		
空中工作	Aerial work	空中工作	Aerial work	
機場	Aerodrome	機場	Aerodrome	
機場最低飛航限度	Aerodrome operating minimum	機場最低飛航限度	Aerodrome operating minimum	
航空器	Aircraft	航空器	Aircraft	
航空器維修工程師	Aircraft maintenance engineer	航空器維修工程師	Aircraft maintenance engineer	
飛航管制	Air traffic control (ATC)	飛航管制	Air traffic control (ATC)	
備用機場	Alternate aerodrome	備用機場	Alternate aerodrome	
艙壓高度	Cabin Pressure altitude	艙壓高度	Cabin Pressure altitude	
客艙組員	Cabin crew	客艙組員	Cabin crew	
正駕駛員	Captain	正駕駛員	Captain	
座艙通話紀錄器	Cockpit voice recorder (CVR)	座艙通話紀錄器	Cockpit voice recorder (CVR)	
商用飛航作業	Commercial air transport operation	商用飛航作業	Commercial air transport operation	
外形差異手冊	Configuration deviation list (CDL)	外形差異手冊	Configuration deviation list (CDL)	
操控下接近地障	Control flight into terrain	操控下接近地障	Control flight into terrain	
組員	Crew member	組員	Crew member	
巡航高度	Cruising level	巡航高度	Cruising level	
危險物品	Dangerous goods (DG)	危險物品	Dangerous goods (DG)	
決定高度	Decision altitude (DA)	決定高度	Decision altitude (DA)	
決定實際高度	Decision height (DH)	決定實際高度	Decision height (DH)	
航空器簽派員	Dispatcher	簽派員	Dispatcher	
執勤期間	Duty period	執勤期間	Duty period	
緊急定位發報機	Emergency locator transmitter (ELT)	緊急定位發報機	Emergency locator transmitter (ELT)	

加強型接近地面警告系統	Enhanced Ground proximate warning system (EGPWS)		加強型接近地面警告系統	Enhanced Ground proximate warning system (EGPWS)		
<u>延展轉降時限作業</u>	<u>Extended Diversion Time Operations (EDTO)</u>		<u>雙渦輪發動機延展航程作業</u>	<u>Extended range operations by aeroplane with two turbine powered unit (ETOPS)</u>		
增強目視系統	Enhanced vision system (EVS)		增強目視系統	Enhanced vision system (EVS)		
急救箱	First aid kit (FAK)		急救箱	First aid kit (FAK)		
飛航組員	Flight crew member		飛航組員	Flight crew member		
飛航資料紀錄器	Flight data recorder		飛航資料紀錄器	Flight data recorder		
飛航執勤期間	Flight duty period		飛航執勤期間	Flight duty period		
飛航工程師	Flight engineer		飛航工程師	Flight engineer		
飛航手冊	Flight manual		飛航手冊	Flight manual		
航務手冊	Flight operation manual		航務手冊	Flight operation manual		
飛航計畫	Flight plan		飛航計畫	Flight plan		
飛航紀錄器	Flight recorder		飛航紀錄器	Flight recorder		
飛航時間	Flight time		飛航時間	Flight time		
<u>飛行模擬機</u>	<u>Full Flight Simulator (FFS)</u>		<u>飛航模擬機</u>	<u>Flight simulator</u>		
接近地面警告系統	Ground proximate warning system (GPWS)		接近地面警告系統	Ground proximate warning system (GPWS)		
<u>抬頭顯示器</u>	Head-up display (HUD)		平視顯示儀	Head-up display (HUD)		
新進訓練	Initial training		新進訓練	Initial training		
儀器進場及降落作業	Instrument approach and landing operations		儀器進場及降落作業	Instrument approach and landing operations		
儀器飛航規則	Instrument flight rule (IFR)		儀器飛航規則	Instrument flight rule (IFR)		
儀器天氣情況	Instrument meteorological condition (IMC)		儀器天氣情況	Instrument meteorological condition (IMC)		
大型航空器	Large aircraft		大型航空器	Large aircraft		
救生艇	Life raft		救生艇	Life raft		
航路考驗	Line check		航路考驗	Line check		
航路操作經驗	Line operating experience		航路操作經驗	Line operating experience		
馬克數	Mach number		馬克數	Mach number		
主最低裝備需求手冊	Master minimum equipment list (MMEL)		主最低裝備需求手冊	Master minimum equipment list (MMEL)		
最大起飛重量	Maximum certificated take-					

	off mass		最大起飛重量	Maximum certificated take-off mass		
醫療箱	Medical kit		醫療箱	Medical kit		
最低下降高度	Minimum descent altitude (MDA)		最低下降高度	Minimum descent altitude (MDA)		
最低下降實際高度	Minimum descent height (MDH)		最低下降實際高度	Minimum descent height (MDH)		
最低裝備需求手冊	Minimum equipment list (MEL)		最低裝備需求手冊	Minimum equipment list (MEL)		
最低導航性能規範	Minimum navigation performance specification		最低導航性能規範	Minimum navigation performance specification		
誤失進場	Miss approach		誤失進場	Miss approach		
加強飛航組員	Multiple flight crew		加強飛航組員	Multiple flight crew		
超越障礙物高度	Obstacle clearance altitude (OCA)		超越障礙物高度	Obstacle clearance altitude (OCA)		
超越障礙物實際高度	Obstacle clearance height (OCH)		超越障礙物實際高度	Obstacle clearance height (OCH)		
操作飛航計畫	Operational flight plan		操作飛航計畫	Operational flight plan		
操作手冊	Operations manual		操作手冊	Operations manual		
營運規範	Operation specification		營運規範	Operation specification		
航空器使用人	Operator		航空器使用人	Operator		
機長	Pilot-in-command (PIC)		機長	Pilot-in-command (PIC)		
壓力高度	Pressure altitude		壓力高度	Pressure altitude		
定期複訓	Recurrent training		定期複訓	Recurrent training		
縮減垂直隔離	Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM)		縮減垂直隔離	Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM)		
恢復資格訓練	Requalification training		恢復資格訓練	Requalification training		
<u>以性能為基礎之導航</u>	Performance-based navigation (PBN)		性能導航	Performance-based navigation (PBN)		
休息期間	Rest period		休息期間	Rest period		
跑道視程	Runway visual range (RVR)		跑道視程	Runway visual range (RVR)		
標準飛航組員	Single flight crew		標準飛航組員	Single flight crew		
小型航空器	Small aircraft		小型航空器	Small aircraft		
航空器註冊國	State of registry		航空器註冊國	State of registry		
使用人所在國	State of the operator					

	機種轉換訓練	Transition training		使用人所在國	State of the operator		
	使用時間	Time in service		機種轉換訓練	Transition training		
	空中防撞系統	Traffic/Airborne collision avoidance system (TCAS/ACAS)		使用時間	Time in service		
	衛生防護箱	Universal precaution kits		空中防撞系統	Traffic/Airborne collision avoidance system (TCAS/ACAS)		
	升等訓練	Upgrade training		衛生防護箱	Universal precaution kits		
	最低隔離空層	Vertical separation minima		升等訓練	Upgrade training		
	特高頻	Very high frequency (VHF)		最低隔離空層	Vertical separation minima		
	目視飛航規則	Visual flight rule (VFR)		特高頻	Very high frequency (VHF)		
	目視天氣情況	Visual meteorological condition (VMC)		目視飛航規則	Visual flight rule (VFR)		
				目視天氣情況	Visual meteorological condition (VMC)		