

度與規範。民航局於 103 年 10 月起即成立專案小組，依據上述管理規則執行飛時管理之專案檢查，依檢查結論及建議事項，持續推動下列事項：

- (一)精進組員派遣作業管理：加強組員派遣及排班管理，將其飛時及執勤時數優化，以免發生少數因飛時及執勤時數偏高造成疲勞之飛安風險。
- (二)加強組員身心自主管理：為確保組員能在身心最完備之情況執行飛航任務，航空公司對組員之生理與心理狀態應加強管理，包括壓力管理、無任務期間之生活管理等，並於組員進行飛航任務報到前，以「自我身心狀況檢視表 IMSAFE（Illness、Medication、Stress、Alcohol、Fatigue、Emotion）」進行自我檢視，確定身心狀況後，始決定是否執行飛航任務。
- (三)推動「疲勞風險管理系統」：航空業全球飛航運作模式，造成空勤組員之疲勞因素複雜，如長程時差、夜間執勤及短程航班連續起落等皆可能造成疲勞。民航局已要求航空公司應依據國際民航組織（ICAO）及現行我國民用航空法相關規範，運用安全管理系統之程序及方法，積極推動建置「疲勞風險管理系統」，透過科學數據，結合飛航資訊及飛航運作經驗，對於組員之疲勞狀態進行監控及風險評估，並發展減緩疲勞之工具或方式，以有效降低疲勞產生之飛安風險。

三、飛航組員適職訓練及考驗：

- (一)依據「航空器飛航作業管理規則」第 160、161、173 條，及民航通告 AC 120-010A「航務訓練作業」之規定，國籍各航空公司均應制定「飛航訓練計畫」，其模擬機或飛機應實施之課目，係參考美國聯邦航空法規有關飛行訓練科目（Flight Training Requirements）及適職性考驗規定，各公司均應制定「訓練及考驗標準」，並經民航局核准後實施，以確保每一飛航組員皆經過適合之訓練以勝任其職務。
- (二)目前所有國籍航空公司均採用每 3 年為 1 週期之訓、考模式：
 - 1. 重要課目一如起飛發動機失效、單發動機進場重飛及落地、下爆氣流（Wind Shear）等，每年複訓及考驗（PT/PC）必考；部分課目一如飛機系統之故障、迎面而來之飛機、組員失能等，則按飛航組員熟悉度需要，以 Cycle A B C 分 3 年實施完畢。
 - 2. 所有的課程均採實境（Scenario）設計，即力求接近真實情況，如上半年課目設計為寒帶機場—強調冷天候操作、需防除冰、跑道汙染（Contaminated）、低能見度等；下半年則為高溫季節—結合雷雨、閃電、颱風等，訓練飛航組員應變處理能力。

（一八五）行政院函送廖委員國棟就針對多軸飛行器運用日益廣泛，要求訂定相關法律規範其運用範圍所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 104 年 5 月 28 日院臺專字第 1040028427 號）

（立法院函 編號：8-7-12-408）

廖委員針對多軸飛行器運用日益廣泛，要求訂定相關法律規範其運用範圍所提質詢，經交據

交通部查復如下：

一、依據國際民航組織（International Civil Aviation Organization）對遙控駕駛航空器系統（Remotely Piloted Aircraft System,以下簡稱 RPAS）定義，係指經由地面引導、控制之無人航空器及其地面站等設備系統，但不包括視距內飛行，供娛樂/運動使用之遙控飛機。多軸飛行器因重量輕、滯空時間短且以遙控方式操作，除供公務機關作為防災救災使用外，民間購置後多作為個人娛樂使用。

二、現行相關法令規範：

（一）民用航空法規：為維護民航機安全起降，依據「民用航空法」（以下簡稱民航法）第 34 條訂有「交通部民用航空局對機場四周禁止施放有礙飛航安全物體實施要點」，在機場四周一定範圍內管制遙控飛機等有礙飛航安全物體施放；若違反前述規定，依民航法第 118 條規定處分。若該等飛行器在機場四周以外地區活動，亦需遵守「刑法」、「國家安全法」、「要塞堡壘地帶法」、「社會秩序維護法」或其他法令之管制。

（二）航空公報：為便利公務機關使用 RPAS 執行業務，本部民用航空局自 100 年 3 月起參考其他國家作法，頒發「無人駕駛航空器系統在臺北飛航情報區之作業」航空公報，視個案性質辦理空域協調及作業審查後，發布飛航公告，以保障空中航行安全。公務機關任務以防災救災空拍、環境監測、國境海岸監控、海洋汙染監控、國土開發、國土利用調查、漁業資源研究等為主；惟受民航法規限制，目前尚未開放民間使用 RPAS 執行商業營利行為。

三、有關委員所關切之多軸航空器商業營利用途，因事涉民航法有關航空器定義、普通航空業業務許可及管理法規授權依據等事宜，民航局已朝修正法規方向辦理，期使法令規範能與社會實際需求相符。

（一八六）行政院函送盧委員秀燕就近年來發生數次阻擋救護車事件，應研究過去實務及執法經驗，明確定義出何謂「不避讓」，使民眾遵循法規及第一線人員執法能有所依據問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 104 年 5 月 28 日院臺專字第 1040028442 號）
（立法院函 編號：8-7-12-423）

盧委員有鑑於近年來發生數次阻擋救護車事件，要求行政院應研究過去實務及執法經驗，明確定義出何謂「不避讓」，使民眾遵循法規及第一線人員執法能有所依據所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、查道路交通管理處罰條例第 45 條第 1 項第 11 款規定：「聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號，不立即避讓或在後跟隨急駛，或駛過在救火時放置於路上之消防水帶……」，同條第 2 項並規定：「聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號，不避讓者，……」，上開條文均屬行為犯，意即如有上述「不避讓」之違規行為即應依法處罰，尚無論其惡意