

國際航權分配及包機審查綱要第三條、第十一條、第十二條及第六條附表修正總說明

國際航權分配及包機審查綱要係於九十一年八月十二日訂定發布，並歷經七次修正施行迄今。鑒於嚴重特殊傳染性肺炎疫情衝擊航空產業，影響整體空運市場，為明確國際航權分配，以更符合未來空運市場需求，促使國際航權充分使用及因應實務需要，爰修正相關條文內容，以資適用。其修正要點如下：

- 一、為使松山機場與國內其他機場每週七班之優先營運權班次數一致，爰刪除針對松山機場之例外規定。(修正條文第三條)
- 二、新增國籍民用航空運輸業(以下簡稱業者)被廢止之航權，涉及多個雙邊協定，於重新分配時得併同辦理；另新增經交通部依第十條第一項廢止獲配容量班次之業者，不得參與經廢止容量班次兩航點間航線之航權首次重新分配，以資適用。(修正條文第十一條)
- 三、業者申請非依雙邊協定授予之貨運航權，報經交通部民用航空局(以下簡稱民航局)核轉交通部之報核程序，將現行規定之核轉交通部核備修正為層轉交通部核准，以符合法制用語。(修正條文第十二條)
- 四、鑒於敦促業者遵守防疫之管理措施，非屬一般飛安或違規事件，故不列入飛安考核評分表扣分範圍；另為鼓勵業者主動發覺違規事件並主動提報民航局，立即改正缺失，爰新增經依民用航空法第五十七條規定發函限期改善，係因主動提報且符合主動提報條件所致者，不列入飛安管理之扣分範圍之規定，以資適用。(修正第六條附表)

國際航權分配及包機審查綱要第三條、第十一條、

第十二條修正條文對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第三條 雙邊通航協定(以下簡稱雙邊協定)之國際航權分配，依下列原則辦理：</p> <p>一、雙邊協定中規定一家國籍民用航空運輸業(以下簡稱業者)營運者，由一家業者營運。</p> <p>二、雙邊協定中訂有多家業者營運條款，且每週總容量班次在七班以下者，得由一家業者營運。</p> <p>三、雙邊協定中訂有多家營運條款，且每週總容量班次逾七班並有容量班次上限規定者，得由多家業者營運。</p> <p>四、雙邊協定中訂有多家營運條款，且不限每週總容量班次者，其營運家數不受限制。</p> <p>五、雙邊協定中訂有多家業者營運條款，且每週總容量班次限以貨運營運者，以不逾二家業者營運為原則。</p> <p>依前項第一款營運之業者，享有每週七班之優先營運權。但雙邊協定修訂為多家營運且容量班次逾每週七班者，得增加第二家業者</p>	<p>第三條 雙邊通航協定(以下簡稱雙邊協定)之國際航權分配，依下列原則辦理：</p> <p>一、雙邊協定中規定一家國籍民用航空運輸業(以下簡稱業者)營運者，由一家業者營運。</p> <p>二、雙邊協定中訂有多家業者營運條款，且每週總容量班次在七班以下者，得由一家業者營運。</p> <p>三、雙邊協定中訂有多家營運條款，且每週總容量班次逾七班並有容量班次上限規定者，得由多家業者營運。</p> <p>四、雙邊協定中訂有多家營運條款，且不限每週總容量班次者，其營運家數不受限制。</p> <p>五、雙邊協定中訂有多家業者營運條款，且每週總容量班次限以貨運營運者，以不逾二家業者營運為原則。</p> <p>依前項第一款營運之業者，享有每週七班之優先營運權。但雙邊協定修訂為多家營運且容量班次逾每週七班者，得增加第二家業者</p>	<p>為使松山機場與國內其他機場每週七班之優先營運權班次數一致，爰刪除現行條文第四項第一款但書針對松山機場之例外規定。</p>

營運；第二家業者營運達每週三班後，其續增容量班次依序由該二家業者輪流增班至第二家業者達每週七班；如仍有賸餘容量班次得依第四項第二款至第四款辦理。

依第一項第二款營運之業者，享有每週七班之優先營運權。但雙邊協定修訂容量班次逾每週七班者，得增加第二家業者營運；第二家業者營運達每週三班後，其續增容量班次依序由該二家業者輪流增班至第二家業者達每週七班；如仍有賸餘容量班次得依第四項第二款至第四款辦理。

依第一項第三款申請營運之業者，所申請之容量班次數總和未逾雙邊協定容量班次限制時，依業者申請之容量班次數分配之；所申請之容量班次數總和逾雙邊協定容量班次限制時，依下列原則辦理：

- 一、兩航點間航線優先分配二家業者營運，享有每週七班之優先營運權。
- 二、兩航點間航線營運之業者均達前款之容量班次者，得增加一家業者營運。
- 三、新增業者首次分配每週三班。但申請營運容量班次或可分配營運容量班次少於每週三班者，不在此限。

營運；第二家業者營運達每週三班後，其續增容量班次依序由該二家業者輪流增班至第二家業者達每週七班；如仍有賸餘容量班次得依第四項第二款至第四款辦理。

依第一項第二款營運之業者，享有每週七班之優先營運權。但雙邊協定修訂容量班次逾每週七班者，得增加第二家業者營運；第二家業者營運達每週三班後，其續增容量班次依序由該二家業者輪流增班至第二家業者達每週七班；如仍有賸餘容量班次得依第四項第二款至第四款辦理。

依第一項第三款申請營運之業者，所申請之容量班次數總和未逾雙邊協定容量班次限制時，依業者申請之容量班次數分配之；所申請之容量班次數總和逾雙邊協定容量班次限制時，依下列原則辦理：

- 一、兩航點間航線優先分配二家業者營運，享有每週七班之優先營運權。但兩航點間航線之一航點為松山機場者，享有每週六班之優先營運權。
- 二、兩航點間航線營運之業者均達前款之容量班次者，得增加一家業者營運。
- 三、新增業者首次分配每週三班。但申請

<p>四、依前三款分配後，如有賸餘容量班次，依序由該等業者輪流增班。</p> <p>依第一項第五款申請營運之業者，所申請之容量班次數總和未逾雙邊協定容量班次限制時，依業者申請之容量班次數分配之；所申請之容量班次數總和逾雙邊協定容量班次限制時，得分配業者至少每週一班。</p>	<p>營運容量班次或可分配營運容量班次少於每週三班者，不在此限。</p> <p>四、依前三款分配後，如有賸餘容量班次，依序由該等業者輪流增班。</p> <p>依第一項第五款申請營運之業者，所申請之容量班次數總和未逾雙邊協定容量班次限制時，依業者申請之容量班次數分配之；所申請之容量班次數總和逾雙邊協定容量班次限制時，得分配業者至少每週一班。</p>	
<p>第十一條 雙邊協定尚有容量班次可供增加業者營運，或有經交通部廢止容量班次而得重新分配業者營運時，民航局得依第四條及第六條規定辦理。</p> <p><u>前項經交通部廢止之容量班次，同時涉及多個雙邊協定者，於重新分配業者營運時，民航局得依第四條及第六條規定，併同辦理。</u></p> <p><u>經交通部依前條第一項廢止獲配容量班次之業者，不得以其經廢止容量班次之兩航點間航線為營運需求，參與該廢止容量班次之航權首次重新分配。</u></p>	<p>第十一條 雙邊協定尚有容量班次可供增加業者營運，或有經交通部廢止容量班次而得重新分配業者營運時，民航局得依第四條及第六條之程序辦理。</p>	<p>一、將程序修正為規定，以符實務需求。</p> <p>二、考量過往曾發生經交通部廢止之航權同時涉及多個雙邊協定，為因應實務需要，民航局於重新分配時得併同辦理，爰新增第二項規定，以資適用。</p> <p>三、考量被廢止航權之業者係因未使用或未充分使用獲配航權，倘就同航線參與分配並獲配航權，不符促進航權充分使用之立法意旨，爰新增第三項規定，以資適用。</p>
<p>第十二條 業者申請非依雙邊協定授予之貨運航權時，應檢附擬飛航國家主管機關之核准文件，報經民航局層轉交通部核准後，並經民航</p>	<p>第十二條 業者申請非依雙邊協定授予之貨運航權時，應檢附擬飛航國家主管機關之核准文件，報經民航局核轉交通部核備後，並經民航</p>	<p>將「報經民航局核轉交通部核備」之文字修正為「報經民航局層轉交通部核准」，以符法制用語。</p>

局發給航線證書，始得營運。	局發給航線證書，始得營運。	
---------------	---------------	--

第六條附表修正對照表

修正規定				現行規定				說明
國際航權分配技術面飛安考核評分表				國際航權分配技術面飛安考核評分表				<p>一、鑒於航空器使用人遵守防疫管理之措施，有別於一般飛安或違規事件，爰於備註欄第三點新增違反防疫管理措施之違規案件，不列入飛安事件中之裁處案件違規扣分範圍。</p> <p>二、為鼓勵業者主動提報以主動發覺違規事件並立即改正缺失，基於飛安事件主動提報不列入扣分之精神，如業者經民航局依民用航空法第五十七條規定發函限期改善，係因主動提報且符合民航局函頒之「民用航空器所有人使用人航空人員製造廠維修廠及民用航空人員訓練機構違反民用航空相關法規量罰標準表」主動提報條件規定者，可不列入飛安管理之扣分範圍，爰於備註欄中增列第四點。</p>
編號	評分項目	基準分數	評分原則	編號	評分項目	基準分數	評分原則	
一	飛安事件	80	<p>(一)新設立之業者以48分計算。</p> <p>(二)以加權方式計算扣分如下： 扣分= (10x一年以內裁處違規之失事事件數+6x一年以前二年以內裁處違規之失事事件數+6x一年以內裁處違規之重大意外事件數+4x一年以前二年以內裁處違規之重大意外事件數+2x一年以內裁處非屬失事及重大意外事件之違規件數+1x一年以前二年以內裁處非屬失事及重大意外事件之違規件數) x(該業者飛行架次之權重數)。</p> <p>(三)本項扣分以80分為限。 註：(該業者飛行架次之權重數)=(二年以內各業者之中最高飛行架次)÷(二年以內該業者飛行架次)</p>	一	飛安事件	80	<p>(一)新設立之業者以48分計算。</p> <p>(二)以加權方式計算扣分如下： 扣分= (10x一年以內裁處違規之失事事件數+6x一年以前二年以內裁處違規之失事事件數+6x一年以內裁處違規之重大意外事件數+4x一年以前二年以內裁處違規之重大意外事件數+2x一年以內裁處非屬失事及重大意外事件之違規件數+1x一年以前二年以內裁處非屬失事及重大意外事件之違規件數) x(該業者飛行架次之權重數)。</p> <p>(三)本項扣分以80分為限。 註：(該業者飛行架次之權重數)=(二年以內各業者之中最高飛行架次)÷(二年以內該業者飛行架次)</p>	
二	飛安管理	80	<p>(一)新設立之業者第一年以其他業者之平均分數計算。</p> <p>(二)最近一年以內經民航局依民用航空法第五十七條規定發函限期改善者，每次扣1分，一年以前二年以內，每次扣0.5分。</p> <p>(三)業者對飛安重視程度： 1最近一年以內業者總經理以上高階主管、航務、機務、飛安主管無故未出席飛安管理重大會議(含策略會議、高階主管研討會及航務、機務、飛安主管研討會等等等級會議)情形，每一次扣1分。 2業者最近一年以內依據民航局所列之安全績效指標提報相應之年度安全績效指標/目標與安全計畫，經民航局於每年1月底前同意備查者加1分。 3業者最近一年以內依據民航局所列飛航作業品保系統每季提報之統計項目及改善措施，經民航局於每季結束後15日內同意備查者，每一次加0.25分。</p>	二	飛安管理	80	<p>(一)新設立之業者第一年以其他業者之平均分數計算。</p> <p>(二)最近一年以內經民航局依民用航空法第五十七條規定發函限期改善者，每次扣1分，一年以前二年以內，每次扣0.5分。</p> <p>(三)業者對飛安重視程度： 1最近一年以內業者總經理以上高階主管、航務、機務、飛安主管無故未出席飛安管理重大會議(含策略會議、高階主管研討會及航務、機務、飛安主管研討會等等等級會議)情形，每一次扣1分。 2業者最近一年以內依據民航局所列之安全績效指標提報相應之年度安全績效指標/目標與安全計畫，經民航局於每年1月底前同意備查者加1分。 3業者最近一年以內依據民航局所列飛航作業品保系統每季提報之統計項目及改善措施，經民航局於每季結束後15日內同意備查者，每一次加0.25分。</p>	
補償加分	10		受本綱要第九條限制不得參與國際航權分配之業者，如經民航局飛航安全評議會評定無違反民用航空法規之情事時，得於飛安考核補償加分10分。	補償加分	10		受本綱要第九條限制不得參與國際航權分配之業者，如經民航局飛航安全評議會評定無違反民用航空法規之情事時，得於飛安考核補償加分10分。	
註：1. 本表之評分計算期間，以雙邊通航協定簽署日之前一個月月末往前推算二年。 2. 新設立之業者，係指取得營運許可未滿二年之業者。				註：1. 本表之評分計算期間，以雙邊通航協定簽署日之前一個月月末往前推算二年。 2. 新設立之業者，係指取得營運許可未滿二年之業者。				

<p>3. 飛安事件中裁處違規之失事事件、重大意外事件及非屬失事及重大意外事件，係指依民用航空法第十章罰則之裁處案件。但下列案件不列入扣分範圍：<u>(1)民用航空法第一百十一條規定之裁處案件。(2)民用航空法第一百十二條第二項第五款中，涉及違反航空器飛航作業管理規則第一百九十九條防疫管理措施之裁處案件。(3)符合民用航空法第一百十二條之一規定由業者主動提報之非屬失事及重大意外飛安事件。(4)民用航空法第一百十四條規定之裁處案件。</u></p> <p>4. 飛安管理中，<u>經民航局依民用航空法第五十七條規定發函限期改善，係因主動提報且符合民航局訂定之主動提報條件規定所致者，不列入扣分範圍。</u></p>	<p>3. 飛安事件中裁處違規之失事事件、重大意外事件及非屬失事及重大意外事件，係指依民用航空法第十章罰則之裁處案件（惟符合民用航空法第一百十二條之一由業者主動提報之非屬失事及重大意外飛安事件、第一百十一條及第一百十四條中，有關執行維修廠業務造成之違規案件、所屬航空人員個人違規案件，不列入扣分範圍）。</p>	
--	---	--