

08-01A

航空器飛航安全相關事件處理規則

中華民國九十一年二月二十五日交通部交航發字第 091B000007 號令發布

中華民國九十四年九月十五日交通部民用航空局企法發字第 0025 號令修正

中華民國九十七年七月二十五日交通部民用航空局企法發字第 0039 號令修正

中華民國九十九年二月二十五日交通部民用航空局企法發字第 0043 號令修正第三條、第五條、第六條

中華民國一〇四年十一月二十五日交通部民用航空局企法發字第 1041401707 號令修正第三條附件二、附件三

中華民國 109 年 2 月 25 日交通部民用航空局企法字第 1091400245 號令修正第 3 條附件 2

第一條 本規則依民用航空法第四十一條之二規定訂定之。

第二條 本規則所稱航空器飛航安全相關事件(以下簡稱飛安相關事件),指航空器因運作中所發生之航空器失事、航空器重大意外事件、航空器意外事件及非在運作中所發生之地面安全事件。

第三條 航空器所有人或使用人於航空器發生符合強制性報告之飛安相關事件(附件一)時,應於得知消息後二十四小時內填具飛安相關事件初報表(附件二)送交通部民用航空局(以下簡稱民航局);並應於七十二小時內完成民航局飛航安全作業管理系統之填報作業。

前項事件如屬附件三所列事項,航空器所有人或使用人並應於七十二小時內完成民航局飛航安全作業管理系統之保養困難報告填報作業。

第一項事件發生於國內致航空器延誤、回航或取消航班時,航空器所有人或使用人應立即填具民用航空器飛航報告表(附件四)通報航空站經營人,航空站經營人於接獲通報時,應即陳報民航局。

第四條 民航局於接獲通報發生航空器失事或認有必要時,應即成立緊急應變小組,負責綜合及協調聯繫相關搶救措施。

第五條 航空器失事、航空器重大意外事件或其他航空器飛安事件發生時,負責現場搶救之指揮官(以下簡稱現場指揮官)依下列規定定之:

一、於航空站內發生者,由航空站經營人、航空站主任或其指定之代理人任之。

二、於航空站外之陸地上發生者,由各該直轄市、縣(市)政府首長或其指定之代理人任之。

三、於港口,包括商港、漁港、軍港及工業專用港區域內發生者,由各港口管理機關首長或其指定之代理人任之。

四、於海上發生者,由事發地點所轄之海巡單位指派適當人員任之。

前項事件搶救之相關消防、醫療、軍警、瓦斯、電力、電信等單位,應依前項現場指揮官之指揮配合執行搶救。

第六條 航空站經營人於接獲通報航空器於航空站內或航空站鄰近地區內發生航空器失事、航空器重大意外事件或航空器緊急申請需地面支援時,應即執行搶救工作,其應搶救之地點在航空站外者,並應接受現場指揮官之指揮。

第七條 航空器所有人或使用人應比對乘客名單予以查明登記，並於發生航空器失事或航空器重大意外事件之消防、搶救工作時，對於送達各醫療單位之傷亡情形，向現場指揮官報告。

第八條 現場指揮官應協調軍警單位，於進行搶救期間，對航空器失事現場實施警衛、交通管制及對進出航空器失事現場之人員、財物及機具予以管制。

第九條 民航局就航空器失事、航空器重大意外事件以外之飛安相關事件所為之調查及處理結果報告，應包括下列項目：

- 一、事件經過。
- 二、航空器相關資料。
- 三、相關航空人員及組員之資料，包括醫療病理、訓練資料。
- 四、人員傷亡名單、航空器及其他損壞資料。
- 五、氣象資料。
- 六、助航設施資料。
- 七、飛航管制及陸空通訊資料。
- 八、航空站設施資料。
- 九、火災及消防搶救程序。
- 十、其他事項，包括公司管理制度等。

民航局對前項飛安相關事件所進行之調查及處理結果報告，應提出統計、分析資料，作為飛航安全管理之參考。

第十條 民航局於航空器發生飛安相關事件後，於有下列情事之一時，得協調航空器所有人或使用人暫時停止相關航空人員之任務派遣：

- 一、事件調查之需要。
- 二、為穩定當事人情緒。
- 三、為加強人員訓練。

前項因素消除後，得由航空器所有人或使用人陳報民航局，回復相關航空人員之任務派遣。

第十一條 航空器所有人、使用人、民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業、航空貨物集散站經營業、飛行場、製造廠、民用航空人員訓練機構及維修廠應建立內部報告系統，供所屬從業人員於發生本規則所定強制性報告事項時使用。

第十二條 本規則自發布日施行。

附件一 強制性報告之飛安相關事件

一、航空器飛航操作：

(一)航空器之控制

1. 航空器發生因系統故障之放棄起飛、發動機空中關車及非因天氣因素造成之返航/轉降等事件。
2. 飛航期間發生航空器超速、發動機、輔助動力單元 (APU)、輪艙火警、客艙/貨艙火警、發生煙霧、全部自動駕駛系統失效，必須使用緊急或異常狀況操作程序，或採取必要之緊急處置。
3. 重落地一經「重落地檢查」航空器裝備有損壞者。
4. 非刻意接觸地面，包括在跑道頭之前觸地。
5. 降落時超出跑道之盡頭、兩側或降落地帶。
6. 航空器於錯誤之跑道或航空站降落或起飛。
7. 與航空器操作有關之主要警告系統發生作用，且有操控困難者。
8. 任何旋翼機自動水平安定面系統功能喪失或故障。
9. 落地後燃油低於安全存量。
10. 明顯之燃油不平衡造成飛機操控困難者。
11. 空中防撞系統，發出「RA」警告組員採取避讓措施者。
12. 宣布緊急情況--國際無線電呼救信號：「遇難 (Mayday- Mayday)」或「緊急(Pan- Pan)」。
13. 包括訓練、維護或測試等時期之任何緊急逃生系統或裝備失效。

(二)組員失能

1. 駕駛艙內任何一位飛航組員失能。
2. 任何一位客艙組員失能以致在緊急事故時無法執行基本之職責。

(三)受傷

任何人直接因航空器或其設備之操作而明顯受傷。

(四)其他飛安事件

1. 雷擊、冰雹造成航空器損壞或任何系統功能故障。
2. 遭遇機尾亂流造成嚴重駕駛員操控困難。
3. 飛鳥撞擊造成航空器損壞者。
4. 遭遇亂流--造成組員或乘客受傷，或航空器經「亂流檢查」有損壞者。

二、航空產品與其各項裝備及零組件失效或故障之強制報告項目：

(一)航空器結構

1. 結構組件(structure-element)之損壞或缺陷(defect)，造成航空器組員或乘客受傷或危及航空器系統之正常運作。
2. 任何結構組件於飛航時脫落。

(二)航空器系統

1. 液壓油、燃油及滑油等油料發生滲漏狀況導致火警，嚴重污損航空器結構、系統裝備或危害航空器上之組員或乘客。
2. 操作飛航操縱面，如前/後緣襟翼、擾流板等發生不對稱情況警示。

(三)動力系統(含發動機、螺旋槳及輔助動力單元等)

1. 飛航期間任一發動機發生熄火、關車或嚴重故障。
2. 動力(power)、推力(thrust)或轉速(revolutions per minute)無法正常控制或發生超速狀況。

3. 因外部異物飛入或內部零組件破裂脫離，造成嚴重損壞狀況需更換發動機(foreign objects damage or internal objects damage)。
4. 失火或排氣溫度超溫需更換發動機。
5. 飛航時反推力系統(thrust-reversing system)不正常作動。
6. 固定發動機之結構(engine mount structure)失效。
7. 主要組件部分或完全脫落。
8. 無法依正常程序關車。
9. 因系統故障造成推力不平衡超限(excessive imbalance)。
10. 螺旋槳槳葉之角度無法依飛航需要加以控制，如：無法順槳、未能保持於所設定槳葉角度(pitch)等。
11. 無法控制螺旋槳所產生之扭力超限或其速度擺動(speed fluctuation)超限。

三、地面作業/服務：

- (一)加入不正確之燃油量，對於航空器之承受度、性能、平衡或者結構強度可能有明顯之影響。
- (二)加入受到污染或錯誤類型之燃油或航空器所使用之其他規定用之液體(包括氧氣及飲用水)。
- (三)燃油傳輸作業時發生燃油濺灑。
- (四)因地面作業不當或裝備失效，導致航空器受損須停機檢修者。
- (五)逃生滑梯無預期施放。
- (六)移動中之航空器與其他航空器、車輛或其他地面物體擦撞。
- (七)航空器移動中非預期性脫離道面。
- (八)航空器產生之氣流肇致航空器、地面裝備損壞或人員受傷。
- (九)乘客/行李/貨物：
 1. 乘客、行李或貨物未依裝載計畫執行或裝載方式不正確，對航空器之載重及平衡有明顯之影響。
 2. 飛航時因盤、櫃檔扣固定不當而位移，造成航空器受損。
 3. 航空器結構系統、裝備受載運之行李或貨物嚴重污染而受損者。

航空器飛航安全相關事件初報表
 OCCURRENCE NOTIFICATION FORM

通報對象 Unit to be notified	民用航空局 Civil Aeronautics Administration		國家運輸安全調查委員會 Taiwan Transportation Safety Board			
通報電話 Phone No.	(02)2349-6067 (上班時間) (02)2349-6300(非上班時間)		0800 - 004 - 066 0935 - 628 - 217			
傳真號碼 FAX No.	(02)2349-6400 (上班時間) (02)2349-6286 (非上班時間) e-mail : caafsd@mail.caa.gov.tw		(02) 8912-7397 e-mail : go_team-air@ttsb.gov.tw			
航空公司 Operator		機型 Aircraft Model				
班次號碼 Flight No.		註冊號碼 Registration No.				
起飛地點 Departure Point		起飛時間 Departure Time				
目的地 Destination		實際降落機場 Actual Landing Point				
事件發生日期 Date of Occurrence	年 Year	月 Month	日 Day			
事件發生時間 Time of Occurrence	上午 / 下午 AM / PM	時 Hour	分 Minute			
事件發生地點 Location of Occurrence						
事件簡述：(如本欄不敷使用，請另用紙張填寫附上) Summary of Occurrence						
通報人 Notified by		通報單位 Unit		聯絡電話 Phone No.		
以下請勿填寫 For official use only						
登記人 Duty Officer		通報登記時間 Notification recorded at	月 Month	日 Day	時 Hour	分 Minute

附件三 保養困難報告事項

一、空調系統

- (一)客艙艙壓控制系統完全失效。
- (二)飛航中發生煙霧、蒸氣、有毒或有害氣體聚集或散布於駕駛艙或客艙。

二、自動駕駛系統

- 自動駕駛系統完全失效或遭受不明電磁干擾。

三、通訊系統

- 通訊系統完全失效或遭受不明電磁干擾。

四、電力系統

- (一)任一電力分布系統失效。
- (二)一套以上之供電系統失效。
- (三)緊急供電系統失效。

五、火警保護系統

- (一)火警/煙霧偵測及保護系統失效或故障時，未能主動提出警告。
- (二)發生火警或煙霧時，未能提供警告訊號。
- (三)飛航中發生火災及相關之火災警告(包括錯誤之火災警示)。
- (四)飛航中發生非由相關之火災警告系統保護之火災。

六、飛操系統

- 飛航操縱面，如前/後緣襟翼、擾流板等發生不對稱情況警示。

七、燃油系統

- (一)燃油油量指示系統失效，以致完全無法指示油量或提供錯誤之油量指示。
- (二)燃油供油系統發生失效或故障，顯著影響燃油之供應或分布。
- (三)燃油洩放系統(Fuel Jettisoning System)失效或故障，以致發生燃油大量外洩、有發生火災之虞、污染航空器裝備或無法將燃油洩放。

八、液壓系統

- 任一液壓系統失效。

九、防冰系統

- 防冰系統失效導致異常結冰，影響飛機操控。

十、起落架系統

- (一)煞車失火。
- (二)航空器在地面移動期間造成煞車力顯著喪失。
- (三)煞車力量不對稱，導致航空器行進路徑顯著偏離。
- (四)起落架緊急釋放系統失效(含例行測試之失效情況)。
- (五)任一輪胎爆胎。
- (六)飛航中起落架之收放或艙門之啟閉作動異常。

十一、導航系統

- (一)導航裝備全部或多重失效或遭受不明電磁干擾。
- (二)空氣資料系統裝備全部或多重失效。
- (三)飛航時未能符合導航性能需求(RNP)或縮減垂直空域隔離作業(RVSM)要求。

十二、氧氣系統

- (一)駕駛艙氧氣系統失效。
- (二)客艙氧氣系統失效，以致無法提供符合法規所規定之氧氣供應量。

十三、供氣系統

- (一)供氣系統(bleed air system)完全失效。
- (二)發動機供氣系統漏氣，造成發動機鄰近結構、裝備及組件之損害。

十四、航空器結構

因下列原因造成任何損壞或惡化(亦即斷裂 fracture、裂痕 crack、腐蝕 corrosion、脫層 delaminating 或脫落 disbanding 等)：

- (一)主結構之毀損或惡化程度已超過結構修理手冊(SRM)指定之容許限度，且需要進行修理或更換部分或所有之組件。
- (二)次要結構之損壞已經或可能導致危及航空器之安全運作。

十五、螺旋槳系統

- (一)飛航中螺旋槳反槳系統或控制超速之系統失效。
- (二)飛航中螺旋槳發生未預期之順槳狀況。

十六、發動機系統

- (一)飛航期間任一發動機發生熄火、關車或嚴重故障。
- (二)動力(power)、推力(thrust)或轉速(revolutions per minute)無法正常控制或發生超速狀況。
- (三)因外部異物飛入或內部零組件破裂脫離，造成嚴重損壞狀況需更換發動機(foreign objects damage or internal objects damage)。
- (四)失火或排氣溫度超溫需更換發動機。
- (五)飛航時反推力系統(thrust-reversing system)不正常作動。
- (六)固定發動機之結構(engine mount structure)失效。
- (七)主要組件部分或完全脫落。
- (八)無法依正常程序關車。
- (九)因系統故障造成推力不平衡逾限(excessive imbalance)。
- (十)螺旋槳槳葉之角度無法依飛航需要加以控制，如：無法順槳、未能保持於所設定槳葉角度(pitch)等。
- (十一)無法控制螺旋槳所產生之扭力超限或其速度擺動(speed fluctuation)超限。

十七、其他

- (一)飛航中航空器組件失效需採取緊急行動。
- (二)飛機電線線束燒熔。
- (三)逃生滑梯無法釋放(含定期測試)。
- (四)依據民航局所發布之適航指令或其他強制性指示執行維護作業，於下列情況發現系統或裝備失效、故障或退化狀況：
 1. 航空器使用人或維修廠依照規定於首次執行時發現者。
 2. 依照規定於後續執行時，發現超出允許限度，或缺乏現成之修理/改正程序。

附件四

民用航空器飛航報告表(CIVIL AIRCRAFT FLIGHT REPORT)

延 誤	回 航	取 消
DELAY	ABORT	CANCEL

日期 DATE _____

航空公司 OPERATOR		飛 航 班 次 FLIGHT NO.				
機 型 機 號 ACFT TYPE & NO.		機 長 姓 名 CAPTAIN				
原 因 REASON OF	1. 天候因素 WEATHER	2. 機件故障 MECHANICAL TROUBLE	3. 航管因素 ATC	4. 來機晚到 ACFT LATE	5. 班機調度 ACFT SCHEDULE	6. 其他因素 OTHERS
	歸 責 對 象 (請 勾 選)	A	A	A	A B	A B
說 明 DESCRIPTION						
處 置 措 施 ACTION TAKEN						
填 報 人 REPORT BY		職 稱 TITLE	所 屬 單 位 UNIT			
處 理 情 形 ACTION		(以下由航空站經營人填寫)				
主 管			值 班 人 員			
<p>附註：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 不同班次不同原因各填乙張表，除非相同航線且相同原因始可共填乙張。 2. 「天候因素」、「機件故障」、「航管因素」、「來機晚到」、「班機調度」及「其他因素」等六項請在「說明」欄內詳述原因。其中「來機晚到」、「班機調度」及「其他因素」三項應再細分為「不可歸責航空公司」及「可歸責航空公司」兩項，由航空站經營人負責查證認定其延誤、回航、取消原因。 3. 「其他因素」暫細分為：1. 原廠臨時來臺檢修。2. 演習。3. 安全檢查。4. 等候旅客。5. 電腦當機。6. 組員用餐。7. 地勤作業(含加油、接駁及供餐)。8. 場站設施(含空橋調度及F.O.D.)。 4. 歸責對象中“A”為不可歸責航空公司，“B”為可歸責航空公司，由航空站經營人判定。 						