

飛航規則

中華民國四十四年九月一日交通部交發航（四四）字第0七三六八號令訂定發布
中華民國四十六年一月十九日交通部交航（四六）字第00五三四號令修正
中華民國四十六年六月六日交通部交航（四六）字第0四六九三號令修正
中華民國四十九年一月六日行政院臺（四九）字第00八七號令准予修正備查
中華民國五十五年四月二十一日行政院臺（五五）字第二八四五號令准予修正備查
中華民國六十年十月十三日國防部（六0）藍本字第三三八0號令修正
中華民國六十五年四月十四日交通部交航（六五）字第三一九二號令修正
中華民國七十四年六月二十一日交通部交航（七四）字第一三0五0號令修正
中華民國七十五年十二月十五日交通部交航發字第7五三四號令修正
中華民國七十六年三月十五日交通部交航發字第7六0三號令修正
中華民國八十六年二月二十五日交通部交航發字第八六一八號令修正
中華民國八十七年十二月二十四日交通部交航發字第八七六0號令修正
中華民國九十年六月二十九日交通部交航發九十字第000四四號令修正
中華民國九十一年三月八日交通部民用航空局企法發字第000七號令修正
中華民國九十四年一月五日交通部民用航空局企法發字第00二二號令修正發布全文七十八條
中華民國九十六年六月二十九日交通部民用航空局企法發字第00三四號令修正第二條、第二十條、第二十一條、第三十六條、第五十條、第六十四條條文及附表一、附錄二、附錄三
中華民國九十六年十一月二十六日交通部民用航空局企法發字第00三六號令修正名稱、第一條、第二條、第三條、第五條、第五十七條、第七十八條條文及附表二、附錄一至附錄三
中華民國九十九年八月三十一日交通部民用航空局企法發字第00四六號令修正第二條、第五十二條、第五十七條條文及附表二、附錄一及附錄二
中華民國102年3月19日交通部民用航空局企法發字第0055號令修正第2條、第17條、第19條及第56條
中華民國103年12月31日交通部民用航空局企法發字第10314015901號令新增第14條之1及修正附表二
中華民國110年3月25日交通部民用航空局企法字第11014002951號令修正第14條之1

第一章 總則

第一節 依據及定義

第一條 本規則依民用航空法第四十一條第二項規定訂定之。

第二條 本規則用詞，定義如下：

- 一、特技飛航：指航空器特意所為之飛航操作，包括其姿態之突變、不正常姿態或速度之不正常變化。
- 二、廣播式自動回報監視：指航空器、機場車輛或其他物體，藉由資料鏈結以廣播模式自動發射及(或)接收訊號，提供識別、位置及其他適當資料之一種方法。
- 三、約定式自動回報監視協議：指為設定約定式自動回報監視之資料報告之條件所訂定之協議，意即在運用約定式自動回報監視提供飛航服務前，須先就飛航服務單位所需資料及約定式自動回報監視報告之頻率等達成之協議。
- 四、約定式自動回報監視：指地面系統與航空器間，藉由資料鏈結交換約定式自動回報監視協議條款之一種方法，明確規範約定式自動回報監視報告啟動之時機及需包含之資料。
- 五、機場：指劃定之水陸區域，包括相關建築物、設施及裝備，該區域之全部或部分供航空器起飛、降落及地面活動。

- 六、機場管制服務：指對機場交通提供之飛航管制服務。
- 七、機場管制塔臺：簡稱塔臺，指為機場交通提供飛航管制服務而設置之單位。
- 八、機場交通：指機場操作區內之所有交通及所有在機場附近飛航之航空器。機場附近飛航之航空器係指正在、加入或脫離機場航線之航空器。
- 九、機場交通地帶：指為維護機場交通所劃定圍繞機場之空域。
- 十、飛航指南：指由政府發行之出版物，其內容包括空中航行所必需之持續性資料。
- 十一、航空電臺：指航空行動服務中之陸上電臺，必要時得設置於船艦或海面平台上。
- 十二、飛機：指以動力推動較空氣為重之航空器，其飛航升力之產生主要藉空氣動力反作用於航空器之表面。
- 十三、空中防撞系統：指以次級搜索雷達迴波器訊號為基礎之空用系統。該系統不倚賴陸基裝備而運作，提供其與具有次級搜索雷達迴波器配備航空器間之潛在衝突報告予駕駛員。
- 十四、航空器：指任何藉空氣之反作用力，而非藉空氣對地球表面之反作用力，得以飛航於大氣中之器物。
- 十五、飛航管制許可：簡稱航管許可，指飛航管制單位對航空器，在其指定條件下所為飛航之授權。
- 十六、飛航管制服務：簡稱航管服務，指為防止航空器間、航空器與障礙物間於航空站跑、滑道滑行時之碰撞及加速飛航流量並保持有序飛航所提供之服務。
- 十七、飛航管制單位：簡稱航管單位，指區域管制、近場管制或機場管制單位之通稱。
- 十八、飛航服務：指飛航情報服務、守助服務、飛航管制服務。飛航管制服務包含區域管制服務、近場管制服務及機場管制服務。
- 十九、飛航服務單位：指飛航情報中心或飛航管制單位之通稱。
- 二十、航路：指經民用航空局指定於空中以通道形式設立之管制空域。
- 二十一、守助服務：指將需要搜救之航空器資料通知適當單位，並應該單位之需求予以協助之服務。
- 二十二、備用機場：指列於飛航計畫中以備擬降落機場不能降落而改降之機場。
- 二十三、高度：指自平均海平面至空中某平面或某點或某目標物間之垂直距離。
- 二十四、近場管制服務：指對離場或到場之管制飛航提供之飛航管制服務。
- 二十五、適當飛航服務主管機關：指經政府指定負責在有關空域內提供飛航服務之機關。
- 二十六、區域管制服務：指對管制區域內之管制飛航提供之飛航管制服務。
- 二十七、飛航服務航線：指為飛航服務需要所規定之航線，用以安排交通流量。

- 二十八、雲幕高：指低於二萬呎，涵蓋天空超過一半之最低雲層，其底部至地面或水面之實際高度。
- 二十九、變換點：指以特高頻多向導航臺設定之飛航服務航線上之一點。航空器通過該點將使其主要導航參考由已通過之設施轉換至前方將到達之設施。
- 三十、管制區域：指自地球表面上某指定高度為基準往上延伸所劃定之管制空域。
- 三十一、管制機場：指對機場交通提供飛航管制服務之機場。
- 三十二、管制空域：指依空域分類提供飛航管制服務所劃定之空域，包括：A 類、B 類、C 類、D 類、E 類空域及 E 類地表空域。
- 三十三、管制飛航：指遵循飛航管制許可之任何飛航。
- 三十四、管制地帶：指自地球表面往上延伸至某指定上限高度所劃定之管制空域。
- 三十五、巡航空層：指航空器巡航中所保持之空層。
- 三十六、現行飛航計畫：指經許可之飛航計畫及其後續之任何變更。
- 三十七、危險區：指劃定之空域，於特定時間內，該空域內之活動將危及航空器之飛航。
- 三十八、資料鏈結通信：指經由資料鏈結交換訊息之通信方式。
- 三十九、預計取開輪檔時間：指航空器開始進行與離場有關移動之預計時間。
- 四十、預計進場時間：指航管單位預計到場航空器在延誤之後，可以飛離等待點開始作儀器進場之時間。
- 四十一、填報之飛航計畫：由駕駛員或指定代理人向飛航服務單位所填報不含後續修改之飛航計畫。
- 四十二、飛航組員：指於飛航期間在航空器內負責航空器相關作業且具有證照之工作人員。
- 四十三、飛航情報中心：指負責提供飛航情報服務之單位。
- 四十四、飛航情報區：指提供飛航情報及守助服務所劃定之空域。
- 四十五、飛航情報服務：指提供建議與情報，以利飛航安全與效率之服務。
- 四十六、飛航空層：指相對於特定氣壓一、〇一三·二百帕(二九·九二吋汞柱)之固定氣壓值所形成之空層，並以指定氣壓間隔作為與其他空層之隔離。
- 四十七、飛航計畫：指向飛航服務單位提供有關航空器意欲飛航或部分飛航之特定資料。
- 四十八、飛航能見度：指飛航中自駕駛艙內向前目視之能見度。
- 四十九、地面能見度：指由合格之觀測人員或自動系統所測報之機場能見度。
- 五十、航向：指航空器縱軸所指之方向，以真北、磁北、羅北或方格北之度數表示之。
- 五十一、實際高度：指自特定基準至某平面、某點或某目標物間之垂直距離。
- 五十二、儀器飛航：指遵循儀器飛航規則之飛航。

五十三、儀器進場程序：指根據飛航儀表並保持規定之障礙物間隔所進行之一系列預定飛航操作。該飛航操作自最初進場定位點或指定之到場航線起始點起至能夠完成降落之一點止，此後，如不能完成降落，則飛至等待航線或符合航路障礙物間隔之某點位置。其分類如下：

(一)非精確進場程序：使用左右導引但不使用垂直導引之儀器進場程序。

(二)具垂直導引之進場程序：使用左右與垂直導引之儀器進場程序，但不符合精確進場作業之需求。

(三)精確進場程序：使用精確左右與垂直導引且依作業類別所定之最低標準之儀器進場程序。

五十四、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。

五十五、空層：指航空器飛航時垂直位置之通稱，含高度、實際高度或飛航空層。

五十六、操作區：指機場內供航空器起飛、降落及滑行之區域，但不包括停機坪。

五十七、活動區：指機場內供航空器起飛、降落及滑行之區域，包括操作區及停機坪。

五十八、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。

五十九、不當使用精神作用物質：指航空人員使用一種以上精神作用物質致有下列情形之一者：

(一)對使用人造成直接危害或危及他人生命、健康或權益。

(二)造成或惡化工作上、生活上、精神上或生理之問題。

六十、精神作用物質：指酒類、鴉片類、大麻、鎮靜劑及安眠藥、古柯鹼、其他精神刺激藥物、迷幻藥及興奮劑，但咖啡及菸草除外。

六十一、長期飛航計畫：指由航空器使用人送交飛航服務單位保存及重複使用之一系列經常、規律作業且基本特徵相同之個別飛航計畫。

六十二、位置報告點：指航空器能據以作位置報告之特定地理位置。

六十三、限航區：指在領土及領海上空限制航空器應依特定條件飛航之特定空域。

六十四、跑道：指於陸上機場內所劃定之長方形區域，供航空器起飛與降落之用。

六十五、跑道等待位置：指除非塔台許可外，滑行之航空器或車輛應停止並等待之指定位置，用以維護跑道運作、障礙物限制面、儀器降落系統或微波降落系統之臨界區域或敏感區域。

六十六、安全相關人員：指飛航組員、航空器維護人員、飛航管制員及其他執行職務或處置不當，可能會危及航空安全之人員。

六十七、特種目視飛航：指在管制地帶內低於目視天氣情況下，由駕駛員提出並獲航管單位同意後實施之目視飛航。

六十八、滑行：指航空器依其自身動力於機場場面之活動，不包括起飛及落地。

六十九、預計全部經過時間：於儀器飛航，係指從起飛至到達某一指定點上空所需之預計時間，該點係參考助航設施所訂定，並可由該點開始實施儀器進場程序；如目的地機場無助航設施，則計算至到達目的地機場上空。於目視飛航，係指從起飛至到達目的地機場上空所需之預計時間。

七十、航跡：指航空器飛航途徑在地面上之投影，其任何一點之方向以真北、磁北或方格北之度數表示之。

七十一、相關航情：指由飛航服務單位頒發之資訊，提醒駕駛員可能在其飛航位置或預定航線附近其他已知或觀察到之航情，以協助駕駛員避免碰撞。

七十二、轉換高度：指某指定高度，在該高度以下，航空器之垂直位置係以高度為準。

七十三、無人氣球：指無動力驅動、無人操縱、輕於空氣、自由飛行之航空器。

七十四、目視飛航：指遵循目視飛航規則之飛航。

七十五、能見度：指下列較大者：

(一)當以明亮背景做觀測時，對靠近地面且大小適當之黑色目標物，能夠看到及辨識之最大距離。

(二)當以無亮度之背景做觀測時，能夠看到及辨識一千燭光之最大距離。

七十六、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。

七十七、巡航空層表：指依磁航跡000度至一七九度及一八0度至三五九度，並分別指定巡航空層所訂定之表。

七十八、轉換空層：指轉換高度以上可用之最低飛航空層。

七十九、防空識別區：指經特別指定範圍之空域，於該空域內之航空器除應遵循飛航服務相關規定外，並應符合特殊識別及(或)報告程序。

八十、夜間：指自終昏至始曉之時間。

八十一、小型航空器：指最大起飛重量小於或等於五千七百公斤之航空器，不含超輕型載具。

八十二、目視飛航通訊追蹤：簡稱通訊追蹤，指飛航服務單位對目視飛航之小型航空器保持陸空通訊連絡，以利提供守助服務。

八十三、區域航行：指容許航空器在參考電台之助導航涵蓋範圍內，或在其機載裝備之能力限度內，或兩者合用情形下，飛航於任何所欲飛行路徑之航行方法。

八十四、區域性航行協議：指一般由區域性空中航行會議建議並由國際民航組織理事會核准之協議。

八十五、自由氣球：指非藉由機械推動輕於空氣之載人航空器。(包含充氣自由氣球及熱氣球)

第三條 航空器飛航於本國飛航情報區者，應適用本規則。

民用航空器在軍用機場活動時，並應遵守該機場所訂之有關飛航規定。

本國航空器在國外地區飛航時，應遵守該地區之飛航規定，如該地區無飛航規定，仍應遵守本規則。

第四條 航空器於飛航中或於機場活動區內作業，均應遵守一般規則之規定。於飛航時，另應遵守目視飛航規則或儀器飛航規則。

航空器得在目視天氣情況下選作儀器飛航，如航管單位認為需要，亦得要求航空器在目視天氣情況下作儀器飛航。

第五條 機長於執行飛航任務時，不論有無親自操縱均應依本規則之規定負責航空器之安全作業。但為確保航空器之安全，必要時得不受本規則之限制而作斷然處置。

第六條 機長於飛航前應熟悉與此次飛航有關全部可獲得之資料。

飛離機場附近及所有儀器飛航之飛航前準備，應包括詳細研究可獲得之現行天氣報告及預報，並考慮無法按計劃實施飛航時所需之油量及備用方案。

第七條 機長於負責航空器飛航期間，對航空器之處置有最後決定權。

第八條 安全相關人員不得有任何不當使用精神作用物質情形，如受精神作用物質影響，導致行為能力受到損傷時，不得執行其工作。

第二章 一般規則

第九條 運作航空器者，不得疏忽或輕率致危害他人生命或財產。

第十條 航空器除為起降需要或經主管機關准許外，飛越城鎮之居住稠密地區或露天集會廣場上空時，應遵守第六十條及第七十一條之最低實際高度規定；但緊急降落時不在此限，惟應儘量避免危害地面人員及財產。

第十一條 航空器飛航之巡航空層表示方式如下：

- 一、飛航空層：於最低可用飛航空層以上，或高於轉換高度時使用。
- 二、高度：低於最低可用飛航空層，或轉換高度以下時使用。

第十二條 航空器在飛航中，不得投擲或噴灑任何物品，但經民航局核准者不在此限；投擲或噴灑時並應經航管單位許可。

第十三條 航空器不得拖曳航空器或其他物體，但經民航局核准者不在此限；拖曳時應經航管單位許可。

第十四條 航空器在飛航中，除緊急情況外，不得跳傘。但經民航局核准並於跳傘

時經航管單位許可者，不在此限。

第十四條之一 依第十二條至第十四條向民航局提出申請者，應繳納新臺幣四千三百元。

第十五條 航空器在飛航中，不得作特技飛航，但經民航局核准者不在此限。

第十六條 非經參與飛航之所有機長事先安排，航空器不得編隊飛航。管制空域內之編隊飛航應遵守航管單位之限制，包括：

- 一、編隊飛航之航行及位置報告視同單機作業。
- 二、編隊飛航時，各航空器間之隔離由編隊領隊及編隊內其他航空器機長負責，包括航空器加入及脫離編隊之活動期間。
- 三、編隊內各航空器距領隊之距離前後左右應不超過一哩及上下一百呎之範圍。

第十七條 自由氣球不得於B類、C類、D類及E類地表空域飛航。但經民航局核准者，不在此限。

無人氣球應依附錄一規定操作，並應儘可能減低對人員、財產或其他航空器之妨害。

第十八條 航空器除依照限制條件或經相關主管機關准許外，不得飛航於業經公布之限航區或危險區。

第十九條 航空器進入或飛航於防空識別區時，應遵守防空識別規定。

航空器進入或飛航於管制空域時，應具備與航管單位溝通之雙向無線電及航管雷達迴波器。但經民航局核准者，不在此限。

第二十條 航空器飛航於各類空域或在機場活動區作業時，機長均應保持警覺，以偵測潛在之碰撞，並應採取最佳之避撞措施，包括依據空中防撞系統之避讓警示所建議之避讓行動。

航空器不得與其他航空器接近至有肇致碰撞危險之程度。

第二十一條 有飛航優先權之航空器，應保持航向及空速。

各航空器依下列規定應採取避讓措施時，除取得足夠之安全隔離並考量機尾亂流之影響外，應避免在其他航空器上、下或前方通過：

- 一、對頭接近：當兩航空器對頭或近乎對頭接近而有碰撞危險時，應各向右方變更航向。
- 二、交叉接近：當航空器之右方有另一航空器以近似高度交叉接近時，應即避讓之，並共同遵守下列規定：
 - (一)用動力推動重於空氣之航空器，應避讓飛艇、滑翔機及氣球。
 - (二)飛艇應避讓滑翔機及氣球。
 - (三)滑翔機應避讓氣球。
 - (四)用動力推動之航空器，應避讓拖有其他航空器或物體之航空器。

三、超越：當超越之航空器從後方接近另一航空器，且與被超越之航空器在對稱面構成之角度小於七十度時，亦即由該位置在夜間無法看到被超越航空器之左右航行燈。被超越之航空器有飛航優先權。超越航空器無論升降或平飛，均應向右方避讓，在未完成超越至足夠隔離前，無論該兩航空器相關位置如何改變，超越之航空器仍應負避讓之責。

四、降落：

(一)航空器在飛航中或地面或水面作業時，均應避讓其他正在降落或在進場最後階段之航空器。

(二)兩架或兩架以上重於空氣之航空器，同時接近同一機場準備降落時，其高度較高者應避讓高度較低者，但高度較低之航空器亦不得據此而擅自切入或超越在進場降落最後階段之航空器。

(三)動力推動重於空氣之航空器仍應避讓滑翔機。

(四)航空器警覺另一架航空器緊急迫降時，應避讓之。

五、起飛：機場操作區內滑行之航空器應避讓正在起飛或即將起飛之航空器。

六、滑行：當兩架航空器於機場活動區滑行而有互撞之危險時，應遵守下列規定：

(一)當兩航空器對頭或近乎對頭接近時，兩方均應停止前進或視情況許可應向右方偏讓以保持足夠之間隔。

(二)當兩航空器交叉接近時，其右方有另一航空器者應避讓之。

(三)當航空器欲超越另一航空器時，被超越之航空器有優先權，超越者應避讓，以保持足夠之間隔。

七、航空器於操作區滑行時，除獲得塔台許可，應在跑道等待位置停止並等待。

八、航空器於操作區滑行時，應在所有停止線燈亮時停止並等待，於停止線燈熄滅後繼續滑行。

第二十二條 緊急危難之航空器有最高飛航優先權。

第二十三條 除第二十四條規定外，從日落到日出間或能見度低於五公里之白晝，在飛航中及機場活動區內活動之航空器，均應開啟其防撞燈及航行燈。

第二十四條 駕駛員在下列情況時，得將閃光燈關閉或降低強度：

- 一、影響操作時。
- 二、對相關工作人員造成目眩時。

第二十五條 航空器實施模擬儀器飛航時應符合下列規定：

- 一、航空器裝有兩套完整之操作系統。
- 二、實施模擬飛航時，應有一合格駕駛員坐在駕駛座上，負責安全，其座位對航空器前方及兩側應有良好視野，否則應有一觀察員，處於有良好視野之位置，並與負責安全工作駕駛員保持聯繫，以彌補其視野之

不足。

第二十六條 航空器在機場及其附近活動時，不論是否位於機場交通地帶，應遵守下列規定：

- 一、注意機場相關航情，以免發生碰撞。
- 二、與其他航空器所飛航之機場航線不一致者，應避讓之。
- 三、當進場降落時或起飛後一律向左轉彎，但另有指示者不在此限。
- 四、除因安全、跑道配置或空中交通顧慮而決定一較佳之不同方向外，均應逆風起降。

第二十七條 航空器與另一航空器或船隻在下列情況相互接近而有互撞危險時，應顧及當時實際情況及雙方性能之限制，小心飛航以防互撞。

- 一、交叉接近：當航空器之右方有另一航空器或船隻時，應避讓以保持足夠之安全間隔。
- 二、對頭接近：當航空器與另一航空器或船隻對頭或近乎對頭接近時，應向右方避讓，以保持足夠之間隔。
- 三、超越：被超越之航空器或船隻有優先權，超越者應避讓以保持足夠之間隔。
- 四、降落與起飛：在水上起降之航空器，應儘可能與船隻保持足夠之間隔及避免阻礙其航行。

第二十八條 在日落到日出間，或民航局規定之其他時間，所有在水上活動之航空器均應依照國際海上避碰規則開啟燈光。如無法遵行，則應開啟與國際規則所要求之特性及部位相似之燈光。

第二十九條 航空器應將有關飛航資料依飛航計畫格式提報飛航服務單位。

第三十條 執行下列各項飛航前，應提報飛航計畫：

- 一、全部或其某一段需要航管服務之飛航。
- 二、在指定區域內、進入指定區域或沿指定航線，為使適當飛航服務主管機關便於實施飛航情報、守助、搜尋及救護等業務之飛航，或其他區域內經飛航服務單位要求之飛航。
- 三、在指定區域內、進入指定區域或沿指定航線，為使適當飛航服務主管機關便於與軍事單位或鄰近國家航管單位協調，以避免因識別問題而遭遇可能之攔截行動。
- 四、有超越國境邊界之飛航。

第三十一條 除已依規定提報之長期飛航計畫者外，飛航計畫應於航空器起飛前向飛航服務單位提報；如於飛航中，則向適當飛航服務單位或陸空通信電台提報。

除民航局另有規定外，需飛航管制服務之飛航，應在起飛前六十分鐘

提報飛航計畫。如在飛航中提報，應確保適當飛航服務單位在該航空器預計到達下列位置點前至少十分鐘收到飛航計畫：

- 一、進入管制區域之位置點。
- 二、通過航路之位置點。

第三十二條 飛航計畫應具備飛航服務單位認為有關下列之適當資料：

- 一、航空器識別。
- 二、飛航之規則及飛航類別。
- 三、航空器架數、型式及機尾亂流類別。
- 四、裝備。
- 五、離場機場。
- 六、預計取開輪檔時間。
- 七、巡航空速。
- 八、巡航空層。
- 九、航路或航線。
- 十、目的地機場及預計全部經過時間。
- 十一、備用機場。
- 十二、油量時間。
- 十三、機上乘員總數。
- 十四、緊急及救生裝備。
- 十五、其他相關資料。

第三十三條 不論何種飛航類別，飛航計畫應至少填寫至備用機場。適當飛航服務主管機關規定或填寫飛航計畫人員認為有需要之資料亦應填寫。

第三十四條 儀器飛航或接受管制之目視飛航之飛航計畫依第四十二條有任何改變時，及其他目視飛航之飛航計畫有重大改變時，應儘速通知適當之飛航服務單位。

第三十五條 除適當飛航服務主管機關另有規定外，凡提報飛航計畫之飛航，其飛航計畫涵蓋全部航程或涵蓋後段航程至目的地機場者，於降落後應派員、以無線電或經由資料鏈結，向降落機場之適當飛航服務單位作到達報告。

飛航計畫僅為飛航中之一部分而未包括飛往目的地之部分者，應以適當之報告向有關飛航服務單位報告其飛航計畫之結束。

到達機場如無飛航服務單位時，應在降落後以最快方法，向鄰近飛航服務單位作到達報告。

如已知到達機場之無線電設備不足，且在地面又無處理到達報告之其他方式時，航空器應儘可能於降落前以無線電將類似到達報告之訊息，傳遞給需要該報告之相關飛航服務單位。通常該類報告發送給航空器飛航之飛航情報區提供飛航服務之航空電台。

航空器所發之到達報告，應包括下列資訊：

- 一、航空器識別。
- 二、離場機場。
- 三、如為改航降落者，目的地機場。
- 四、到達機場。
- 五、到達時間。

第三十六條 航空器目視或接收到附錄二中規定之信號時，應依該附錄所述信號意義採取行動。

當使用附錄二之信號時，應依其規定含義，用於規定用途，不得使用易於產生混淆之信號。

信號人員應依附錄二規定以清楚且精確方式提供標準信號予航空器。

信號人員應著醒目之螢光識別背心以使飛航組員辨別該人員即為航空器引導者。

第三十七條 飛航作業應使用世界標準時間，自午夜起算一日二十四小時，以時及分表示之，必要時可使用秒。

第三十八條 管制飛航於作業前及於飛航中必要時之其他時間，應向飛航服務單位作時間校正。

第三十九條 於資料鏈結通信中應用時間時，應準確至世界標準時間一秒鐘內。

第四十條 航空器在管制飛航或部分管制飛航前，應向航管單位提報飛航計畫，並於獲得航管許可後，切實遵守。

如航空器要求任何優先而航管單位要求其解釋時，應即提報理由。

航空器在離場前因續航油量或其他因素可能修改目的地機場，應將修改之航路及目的地機場列入飛航計畫中，以通知相關航管單位。

航空器在管制機場操作區內，應遵守塔台之指示，非經許可不得逕自滑行。

第四十一條 駕駛員應覆誦下列各項管制員經語音發送與安全有關之航管許可及指示：

- 一、航路許可。
- 二、進入跑道、起飛、降落、跑道外等待、穿越跑道或於跑道上反向滑行之許可及指示。
- 三、使用跑道、高度表撥定值、次級雷達電碼、高度指示、航向與空速指示及由管制員發出或包含於終端資料自動廣播服務中之轉換空層資料。

駕駛員對其他之航管許可或指示，包括有條件許可，應覆誦或明確表示知悉且遵守。

駕駛員不得用語音方式覆誦管制員及駕駛員資料鏈結通信之訊息，但經適當飛航服務主管機關許可者不在此限。

第四十二條 管制飛航之航空器除第四十三條、第四十四條及第四十六條規定外，欲改變飛航計畫內容，應向航管單位提出申請，並於獲得航管許可後始可實施。如於緊急情況下因安全理由所採取之行動與現行飛航計畫相異，不及事先申請時，仍應將已採取之行動儘速提報航管單位，並說明係緊急情況。

管制飛航之航空器除另經核准或經航管單位指示外，應儘可能在已建立之航路或航線上沿該航路或航線所設定之中心線上飛航。如在其他航線上，亦應於設定該航線之助航設施及點間直接飛航。如有偏離，應通知適當之航管單位。

航空器飛航於以特高頻多向導航臺設定之航路或航線上時，應儘可能於通過設定之變換點時，轉換其主要導航參考。

第四十三條 管制飛航之航空器如發現有異於其現行飛航計畫時，應採取下列措施：

- 一、偏離航跡：應立即調整航向，儘速飛回原航跡。
- 二、真空速變更：航空器在巡航中兩報告點間之平均真空速有差別或預計真空速與原飛航計畫所填者有百分之五以上增減時，應告知有關飛航服務單位。
- 三、改變預計時間：預計下一報告點、飛航情報區邊界或到達目的地機場等時間，與先前告知飛航服務單位之時間有三分鐘以上之差別或超過航管單位規定之時間者，或超過區域間航行協議規定之誤差時間時，應將修正之預計時間儘速告知有關飛航服務單位。

第四十四條 已建立自動回報監視協議之航空器，如變化值超過自動回報監視協定之設定值時，應自動經由資料鏈結通知飛航服務單位。

第四十五條 請求改變飛航計畫時應提報下列資料：

- 一、改變巡航空層：航空器識別、請求新巡航空層及其巡航空速、修正預計下一飛航情報區邊界時間。
- 二、改變航線：
 - (一)目的地不改變：航空器識別、飛航之規則、新航線之說明，包括自開始申請改變時之時間及位置等有關飛航計畫資料，修正預計目的地機場之時間及其他有關資料。
 - (二)目的地改變：航空器識別、飛航之規則、新航線之說明，包括自開始申請改變時之時間及位置等有關飛航計畫資料、預計新目的地機場之時間、備用機場及其他有關資料。

第四十六條 接受管制之目視飛航航空器顯然不能依照現行飛航計畫於目視天氣情況下飛航時，應按下列規定辦理：

- 一、請求修改許可，俾航空器能繼續以目視天氣情況飛往目的地或備用機場，或飛離有關之管制空域。
- 二、不能依前款獲得許可時，應繼續作目視天氣情況之飛航，並將採取之行動，如飛離管制空域或降落最近之適當機場等，告知適當之航管單位。
- 三、在特定管制空域內飛航，應請求特種目視飛航許可。
- 四、請求許可作儀器飛航。

第四十七條 管制飛航之航空器，在通過每一指定之強制位置報告點或由飛航服務單位所要求之附加位置點時，應將通過之時間、空層，及其他要求之資料儘速報告飛航服務單位。如在無指定之位置報告點空域中飛航時，應按飛航服務單位指定之時間作定時之位置報告。但經適當飛航服務主管機關核准或飛航服務單位依據相關規定同意者，不在此限。

經由資料鏈結通信向適當飛航服務單位提供位置報告之管制飛航航空器，僅於飛航服務單位要求時提供語音位置報告。

第四十八條 管制飛航航空器除已降落於管制機場，當無需航管服務時，應儘速告知有關航管單位。

第四十九條 除適當飛航服務主管機關對管制機場操作區內活動及機場附近飛航之航空器另有規定外，管制飛航之航空器應守聽航管單位適當之陸空語音無線電頻率，並視需要建立雙向通信。

第五十條 除民航局另有規定外，航空器因無線電通信失效無法遵守前條規定者，應採取下列措施：

- 一、試通其他適當頻率連絡之。
- 二、經採取前款措施無效時，試通其他航空器或航空電臺轉遞之，並將雷達代碼置於七六〇〇。
- 三、經採取前二款措施均無效時，分別以主頻率及次頻率盲目發送，發話前並冠以「盲目發送」，所發電文需每句重覆一遍。
- 四、通信失效如由於接收機故障，發話前應冠以「接收機故障盲目發送」，並告知下一次發話時間。
- 五、在管制機場操作區內活動及機場附近飛航之航空器，應注意可能由目視信號所發出之指示。
- 六、如為目視天氣情況，航空器應：
 - (一)繼續在目視天氣情況下飛航，降落於最近之適當機場，並以最迅速之方法向適當之航管單位提出到達報告。
 - (二)如經駕駛員合理考量，無法依前目完成飛航時，則依第七款完成儀器飛航。
- 七、如為儀器天氣情況或有前款第二目之情形時，航空器應：
 - (一)在未提供雷達服務之管制空域，除區域航行協議另有規定外，當航空

器通過強制報告點且無法做位置報告時，保持最後指定之空速，並保持最後指定高度或最低之飛航高度取其較高者，經二十分鐘後，再依據填報之飛航計畫調整高度及空速。

(二)在提供雷達服務之管制空域，保持最後指定之空速，並保持最後指定之高度或最低之飛航高度取其較高者，取下列時間最遲者，經七分鐘後，再依據填報之飛航計畫調整高度及空速：

1. 到達最後指定高度或最低飛航高度之時間。
2. 雷達代碼置於七六〇〇之時間。
3. 航空器通過強制報告點無法做位置報告之時間。

(三)如經雷達引導或經航管許可區域航行偏航飛行且未頒發特定限制時，最遲應於下一顯著航點前重新加入飛航計畫所填之航路，並應考量適合之最低飛航高度。

(四)依現行飛航計畫繼續飛航至目的地機場適當之助航設施或定位點上空等待。直到符合第五目之規定時開始下降高度。

(五)依第四目規定，儘可能按最後接獲並領知之預計進場時間離開助航設施或定位點開始下降。如事先未接獲預計進場時間，則儘可能按現行飛航計畫之預計到達時間開始下降。

(六)依特定之助航設施或定位點完成儀器進場程序。

(七)儘可能在現行飛航計畫之預計到達時間或最後領知之預計進場時間後，以較遲者為準，三十分鐘內降落。

第五十一條 遭受非法干擾之航空器，應設法將其事件、任何有關之重要情況及因而必須變更其現行飛航計畫，通知適當之飛航服務單位，並將雷達代碼置於七五〇〇，俾獲得優先及減低與其他航空器之衝突。

第五十二條 航空器被其他航空器攔截時，應立即採取下列措施：

- 一、遵行攔截航空器所給予之指示，對給予之目視信號應依附錄之規定解釋並反應之。
- 二、如可行時，通知適當之飛航服務單位。
- 三、以一二一·五百萬赫緊急頻率呼叫，試圖與攔截航空器或適當之攔截管制單位建立無線電通信，告知航空器之識別、位置及其飛航性質。如無法聯絡，且可能時，以二四三·〇百萬赫重複呼叫內容。
- 四、除另有飛航服務單位指示外，應將雷達代碼置於七七〇〇。
- 五、除另有飛航服務單位指示外，配備廣播式或約定式自動回報監視系統之航空器，如可行時，應立即調至緊急狀態功能。

第五十三條 航空器被攔截時，機長應按附錄二第二節及附錄三之規定回應。

第五十四條 機長目睹航空器失事或收聽到航空器遇險信號或電訊時，應依國際民航組織第十二號附約規定之程序作業，並通知相關飛航服務單位。

第三章 目視飛航規則

第五十五條 目視飛航之航空器，除特種目視飛航外，應保持等於或大於附表一規定之與雲距離及能見度。

第五十六條 除第六十四條規定外，目視飛航之航空器，於下列情況時不得在 B 類、C 類、D 類空域及 E 類地表空域內起飛或降落，或進入前述空域：

- 一、機場雲幕高低於一千五百呎。
- 二、地面能見度低於五公里時。

第五十七條 除實施夜間緊急搜救任務、緊急醫療包機任務、機場航線訓練或經民航局准許外，航空器不得於夜間飛航時作目視飛航。

前項實施夜間目視飛航航空器應具儀器飛航能力，並按目視飛航之規定實施。

實施夜間目視飛航，其天氣標準應依本規則第五十五條及第五十六條規定辦理。

第五十八條 除經民航局核准外，航空器在管制空域內，於下列情況不得作目視飛航：

- 一、高於飛航空層二〇〇。
- 二、穿音速或超音速飛航。

第五十九條 高於飛航空層二九〇且實施一千呎垂直隔離之區域，不得作目視飛航。

第六十條 目視飛航最低實際高度，除為起降需要或經民航局准許外，規定如下：

- 一、飛越城鎮之居住稠密地區或露天集會廣場上空時，其高度至少應在距航空器二千呎半徑範圍內最高障礙物上一千呎。
- 二、飛航其他地方時，不得低於距地面或水面五百呎。

第六十一條 除航管許可或相關飛航服務機關指定外，距地面或水面三千五百呎以上作目視飛航時，應依附表二巡航空層表飛航。

第六十二條 目視飛航航空器在航管單位指定之區域內或進入指定區域，或沿航線飛航時，應守聽指定之無線電頻率，並視需要向相關飛航服務單位作位置報告。

第六十三條 在管制空域外作目視飛航之航空器欲改作儀器飛航時，其已填送飛航計畫者，應將改變之飛航計畫通知適當之飛航服務單位。其未填送飛航計畫者應依第三十條之規定，提報飛航計畫至適當之飛航服務單位。其在管制空域內飛航者，並應經航管單位許可後方得實施。

第六十四條 航空器於 B 類、C 類、D 類空域及 E 類地表空域有下列情形之一者，

得申請特種目視飛航，並經航管單位許可後實施：

一、機場之天氣情況低於目視飛航天氣最低標準，而雲幕高五百呎以上且地面能見度一千五百公尺以上時。

二、機場無氣象報告，而駕駛員報告飛航能見度一千五百公尺以上時。

特種目視飛航航空器應保持不進雲及能目視地面或水面，並應保持一千五百公尺以上之飛航能見度。

在夜間，除航空器具儀器飛航能力，且係實施機場航線訓練外，不得申請特種目視飛航。

第六十五條 接受管制之目視飛航、特種目視飛航及管制機場內之目視飛航，應依第四十條至第五十條之規定。

第六十六條 小型航空器在有航路地區作客、貨運作時，應按儀器飛航規定在航路上飛航。但直昇機之飛航，不在此限。

第六十七條 小型航空器目視飛航時應遵守下列規定：

一、除緊急搜救及經准許在指定地區範圍內作特種飛航或普通航空業之飛航外，在有目視飛航走廊地區應按目視飛航規定在目視走廊上飛航。

二、於機場及其附近活動時，應遵守第二十六條規定。如需進入B類、C類、D類空域及E類地表空域或機場航線，應向該空域管理單位申請，申請內容包括：

(一)航空器識別。

(二)現在位置、高度及航向。

(三)申請進入或穿越B類、C類、D類空域及E類地表空域或機場航線時間、高度、航向、方位與距離。

三、飛航途中因需要改變高度或變更走廊時，應即向有關飛航服務單位提報。

四、小型航空器於無目視走廊地區飛航時，應於飛航途中每十五分鐘與相關飛航服務單位作位置報告，並報告下次位置與預計時間。但經許可免除者，不在此限。

第六十八條 台北飛航情報區目視走廊相關資訊，由民航局公告於飛航指南。

第六十九條 負責目視飛航通訊追蹤之航管單位於目視飛航小型航空器預計通過位置報告點五分鐘後或預計到達時間三十分鐘後，未獲得位置報告或降落資料時，應即實施通信搜索，並於完成通信搜索或通信搜索開始後十五分鐘仍未獲得該航空器確實消息時，即應通知有關單位採取搜救行動。

第四章 儀器飛航規則

第七十條 實施儀器飛航之航空器應備有適當之儀器及適合所飛航線之航行裝備。

第七十一條 儀器飛航所飛航之空層，除起飛、降落或經民航局准許外，不得低於所規定之最低飛航高度。如飛航於未設有最低飛航高度之區域時，應依下列規定：

- 一、飛越高地或山區時，其空層至少應在航空器預計位置五哩範圍內，最高障礙物上二千呎。
- 二、飛越其他地方時，其空層至少應在航空器預計位置五哩範圍內，最高障礙物上一千呎。

第七十二條 除主管機關另有規定外，儀器飛航之航空器欲改作目視飛航時，應通知適當之航管單位取消其儀器飛航，並提報其現行飛航計畫。

航空器儀器飛航時，如天氣轉為目視情況，並確知能繼續保持一較長時間之目視飛航，方可取消儀器飛航計畫。

第七十三條 在管制空域內作儀器飛航時，應依第四十條至第五十條規定。

第七十四條 在管制空域內儀器飛航之飛航空層或高度，除起飛、降落或經民航局准許外，應依附表二之規定選擇之，並以航管許可者為準。

第七十五條 在管制空域外平均海平面四千呎以上作儀器飛航時，應依附表二巡航空層表飛航。

第七十六條 管制空域外儀器飛航之航空器，於航管單位指定之區域內、進入航管指定區域或沿指定航線飛航時，應持續守聽適當之陸空語音無線電頻率，並依規定與相關飛航服務單位建立雙向通信。

第七十七條 在管制空域外作儀器飛航時，應依第三十條規定提供飛航計畫及第四十七條規定作位置報告，並應守聽相關飛航服務單位無線電頻率，建立雙向通信。

第五章 附則

第七十八條 本規則自發布日施行。