



交通部民用航空局

民航通告

主旨：轉頒民航通告 (Damage Tolerance Inspections for Repairs and Alterations)

發行日期：2025.05.13

**編號：AC F120-93A
Change 1**

發行單位：飛航標準組

一、目的：

- (一) 本通告係轉頒美國聯邦航空總署(下稱 FAA) Advisory Circular No. AC 120-93「Damage Tolerance Inspections for Repairs and Alterations」，指引使用人如何對其飛機執行修理或改裝後，將結構容損檢查納入維護計畫或檢查計畫，以符合持續適航。
- (二) 本通告非強制性，而是提供一種可接受之方法，但非惟一之方法，供許可證、檢定證持有者、航空器所有人或使用人建立作業準則。

二、修正說明：

本次修正內容直接援引 FAA AC 120-93 及其後續修正版相關用詞；申請人應依本國及 FAA 最新之修正版，執行修訂及法規符合性檢查。

三、背景說明：

- (一) 西元 1988 年美國夏威夷公司一架 B737 型飛機於起飛後在發生上機身裂開事件後，FAA 及航空業即成立適航保證工作小組研討高齡飛機結構問題。於西元 1991 年美國國會立法通過高齡

飛機安全法，要求 FAA 訂定法條確保高齡飛機之持續適航性。經過 14 年的研究及討論，FAA 於西元 1995 年於 FAR PART 121 及 129 增訂高齡飛機檢查及紀錄法規，要求美國國籍民用航空運輸業及外籍航空運輸業遵循；另 FAA 亦增訂 FAR PART 26，要求飛機原製造廠提供相關資訊及必要協助。我國於 96 年 1 月 17 日配合修正航空器飛航作業管理規則，增訂高齡飛機結構及紀錄檢查、配套訓練等條文，要求國籍民用航空運輸業及普通航空業遵循。

(二) 依據我國 07-02A 「航空器飛航作業管理規則」第 144 條：「航空器使用人應於中華民國 99 年 12 月 20 日以前符合下列規定，始得操作於中華民國 47 年 1 月 1 日以後型別檢定之最大載客座位數 30 座以上或最大酬載 7500 磅以上之渦輪發動機之運輸類航空器：

- 1、航空器使用人之維護計畫應包括航空器結構受疲勞裂痕影響可能導致毀滅性失效之結構容損基礎之檢查及程序。該檢查及程序應考慮修理、改裝或技術修改對疲勞裂痕之負面影響及航空器結構之檢查。
- 2、前款結構容損基礎之檢查及程序之訂定或修訂，應經航空器設計國民航主管機關核准；航空器使用人應將該訂定或修訂之檢查及程序納入維護計畫中，經報請民航局核准後實施。」。

(三) 本通告係直接轉頒 FAA AC 120-93 「Damage Tolerance Inspections for Repairs and Alterations」，以符合我國 01-01A 「民用航空法」、06-01A 「航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則」及 07-02A 「航空器飛航作業管理規則」等有關航空器飛航及維修等相關法規之要求。

四、需求說明：

詳 FAA AC 120-93 及其後續修正版。

五、執行要點說明：

- (一) 本通告所述 FAA，在我國為交通部民用航空局。
- (二) 本通告所述 FAA Oversight Office，在我國為民航局飛航標準組。
- (三) 本通告所述 National Transportation Safety Board (NTSB)，在我國為國家運輸安全調查委員會。
- (四) 本通告所述 FAR PART 91/121/135，在我國分別為 07-02A「航空器飛航作業管理規則」第 4 章、第 2 章及第 3 章。
- (五) 本通告適用對象如下：
 - 1、民用航空運輸業
 - 2、普通航空業
- (六) 名詞定義：詳 FAA AC 120-97 之附錄。

六、相關規定參考文件：

- (一) 06-01A「航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則」。
- (二) 07-02A「航空器飛航作業管理規則」。
- (三) FAA AC 120-93「Damage Tolerance Inspections for Repairs and Alterations」及其後續修正版。

簽署： 王富民

飛航標準組組長王富民