



空勤組員飛時管 理國際相關規範 之比較

交通部民用航空局

一、飛航組員之飛航時間及執勤期間國際規範比較

由下表得知，我國與其他國家對於飛航組員之飛時及執勤期間相關規範略有差異，謹將差異部分摘要如下：

- (一)對於連續 28~30 日規範項目，我國現行係以連續 30 日為基準，其他國家多採連續 28 日，以每日平均時數計算，他國之規範標準相較我國略高。
- (二)以飛航時間為例，我國為連續 30 日不得超過 120 小時，平均每日不得超過 4 小時；他國為連續 28 日不得超過 100 小時，平均每日不得超過 3.6 小時。
- (三)以執勤期間計算，我國為連續 30 日不得超過 230 小時，平均每日不得超過 7.7 小時；他國為連續 28 日不得超過 190 或 210 小時，平均每日分別不得超過 6.8 或 7.5 小時。

國家	飛航時間				執勤期間
	連續 24 小時	連續 28-30 日	連續 90 日	連續 12 個月	連續 28-30 日
我國	8 (國內) 10 (國際)	120 (連續 30 日)	300	1000	230 (連續 30 日)
美國	8-9 (視起飛時段)	100 (連續 28 日)		1000	190 (連續 28 日)
英國		100 (連續 28 日)		900	190 (連續 28 日)
新加坡		100 (連續 28 日)		1000	210 (連續 28 日)
韓國	8	100-120 (1 個月) (視派遣人數)	270-350 (3 個月) (視派遣人數)	1000 (1 年)	
中國大陸	8-9 (視起飛時段)	100 (1 個月)	270 (3 個月)	1000 (1 年)	
日本 (乘務時間)	8	100 (1 個月)	270 (3 個月)	1000 (1 年)	

- ※1.「視起飛時段」：意即隨著航班起飛時段不同，飛時/執勤時間限度不同，如起飛時段於日間，可允許飛時/執勤時間限度原則上相較於夜間長。
- 2.「視派遣人數」：視該航空器為 2 人、3 人或 4 人派遣，飛時限度不同，如人數多之派遣可允許飛時限度原則上相較於人數數之派遣長。
- 3.「乘務時間」：日本係以乘務時間規範，其計算方式與其他國家之飛航時間規範略有不同：

飛航時間：係指航空器開始移動時起至著陸後停止移動時止之時間。

乘務時間：係指組員進入航空器時至著陸後離開航空器時止執行任務之時間。

二、客艙組員之飛航時間及執勤期間國際規範比較

大多數國家對於客艙組員之飛航時間及執勤期間規範不多，謹將部分差異摘要如下：

- (一)以連續 30 日之飛時限度為例，我國連續 30 日不得超過 120 小時；中國大陸為 1 個月不得超過 110 小時。
- (二)以連續 28~30 日之執勤期間比較，我國連續 30 日不得超過 230 小時，平均每日不得超過 7.7 小時；英國及新加坡為連續 28 日不得超過 210 小時，平均每日不得超過 7.5 小時。

國家	飛航時間				執勤期間
	連續 24 小時	連續 28 -30 日	連續 90 日	連續 12 個月	連續 28 -30 日
我國	8 (國內) 10 (國際) (無休息設備)	120 (連續 30 日)			230 (連續 30 日)
美國					
英國					210 (連續 28 日)
新加坡					210 (連續 28 日)
韓國					
中國大陸		110 (1 個月)		1200 (1 年)	
日本 (乘務時間)		100 (1 個月)			

※「乘務時間」：日本係以乘務時間規範，其計算方式與其他國家之飛航時間規範略有不同：

飛航時間：係指航空器開始移動時起至著陸後停止移動時止之時間。

乘務時間：係指組員進入航空器時至著陸後離開航空器時止執行任務之時間。