

出國報告（出國類別：實習）

# 參加國際航空運輸協會民用航空法規課程出國報告

服務機關：交通部民用航空局

姓名職稱：江慧儀，視察

派赴國家：新加坡

出國期間：106年8月13日至19日

報告日期：106年10月26日



# 目 錄

壹、目的.....	2
貳、過程.....	2
參、課程內容 .....	7
一、國際航空法規、公約與規定之架構.....	7
二、航空保安及國際刑事之公約.....	13
三、政府監管 .....	16
四、雙邊/多邊航空服務協定 .....	19
五、航空公司合作協議.....	22
六、航空運輸的責任與義務 .....	24
七、歐盟相關規範.....	31
八、美國相關規範.....	36
九、環境議題 .....	37
肆、心得及建議 .....	38

## 壹、目的

航空是驅動全球經濟發展的重要引擎，航空運輸發展至今超過百年期間，由於航空法規所涉及之範圍既廣泛又深入，爰盼透過參與此國際航空運輸協會(International Air Transport Association, IATA)所提供課程，有系統的瞭解國際民用航空法、其制定緣由、法規內容及國際民航法最新趨勢發展。

本次課程內容包含國際民航相關法規、芝加哥公約、國際民航組織、政府規章、雙邊/多邊航空服務協定、航空公司合作協議、航空運輸責任、歐盟與美國相關法規及環境保護議題等。透過參與此課程，可就民航發展背景、相關法規及近期發展等獲得一整體性之概念，後續就與業務相關部分，可進一步查詢國際民航組織或其他國家之相關文件，以深入瞭解，並應用於工作上。

## 貳、過程

本次課程係由 IATA 設於新加坡之訓練中心主辦，課程為期 5 天。新加坡訓練中心之上課地點甫於 106 年 7 月搬遷至位於新加坡 Mapletree Business City 的培訓中心，該訓練中心位於新加坡中央商務區附近，距離市區僅有 10 分鐘車程，距離樟宜機場有 25 分鐘車程。訓練中心內並設有交誼休憩區、茶水間及無線網路等設施服務，滿足學員於課程進行時之各項需求。本次課程日期為 106 年 8 月 14 日至 18 日，每日課程安排自上午 9 時開始至下午 5 時止，並於課程最後一日安排 1 小時筆試測驗，以瞭解學員學習成果，筆試測驗及格（高於 70 分，滿分為 100 分）之學員並可獲得由 IATA 訓練中心核發之證書。

本次課程講師 Water Dollman 係 IATA 專任講師，在航空方面已有超過 40 年經歷，曾任職於澳大利亞航管服務、澳洲航空公司(Quantas)、IATA，並曾參與歐洲單一天空(Single European Sky, SESAR)航管方面之整合計畫。本次課程參訓學員共有 5 位，包含 2 位來自阿曼民航局之策略規劃、財務部門主管，阿提哈德維修工程公司副總、寮國航空公司集團事務處副處長，筆者為民用航空局企劃組國際科承辦人員。

由於課程內容豐富，爰講師以課程表為基礎，酌予調整上課時間，各日課程簡要說明如下：

第 1 天：講師與學員自我介紹、課程介紹、國際民航法規。

第 2 天：政府規章及雙邊/多邊航空協定。

第 3 天：航空公司合作協議、航空運輸責任。

第 4 天：歐盟法規、美國相關法規、歐洲單一天空

第 5 天：環境保護議題、航太法規、筆試測驗。



**Aviation Law for Managers**  
**IATA Training Center, Singapore**  
**14-18 August 2017**  
**Course Schedule**

	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday
	14 August	15 August	16 August	17 August	18 August
Period 1	Session 0 Course Opening	Session 3 Security and International Criminal Air Law	Session 5 Bilateral & Multilateral Agreements	Session 7 Liability in Air Transport	Session 9 Single European Sky
9:00					
9:50					
Period 2	Session 1 Civil Aviation Overview	Session 3 Security and International Criminal Air Law	Session 6 Cooperation Agreements between Airlines	Session 7 Liability in Air Transport	Session 10 US Air Law
9:50					
10:45					
Pause (10:45 - 11:00)					
Period 3	Session 1 Civil Aviation Overview	Session 4 Government Regulations	Session 6 Cooperation Agreements between Airlines	Session 7 Liability in Air Transport	Session 11 US Regulations
11:00					
12:00					
Lunch (12:00 - 13:00)					
Period 4	Session 2 International Legal & Regulatory Framework	Session 4 Government Regulations	Session 6 Cooperation Agreements between Airlines	Session 8 EU Regulations	Session 12 Environmental Law
13:00					
14:00					
Period 5	Session 2 International Legal & Regulatory Framework	Session 4 Government Regulations	Session 7 Liability in Air Transport	Session 8 EU Regulations	Session 12 Environmental Law
14:00					
15:00					
Pause (15:00 to 15:15)					
Period 6	Session 2 International Legal & Regulatory Framework	Session 5 Bilateral & Multilateral Agreements	Session 7 Liability in Air Transport	Session 11 US Regulations	Session 13 Space Law
15:15					
16:15					
Period 7	Session 2 Exercise  All	Session 5 Exercise  All	Session 7 Exercise  All	Written Examination  All	Course Review and Closing Ceremony
16:15					
17:00					

## IATA 新加坡訓練中心



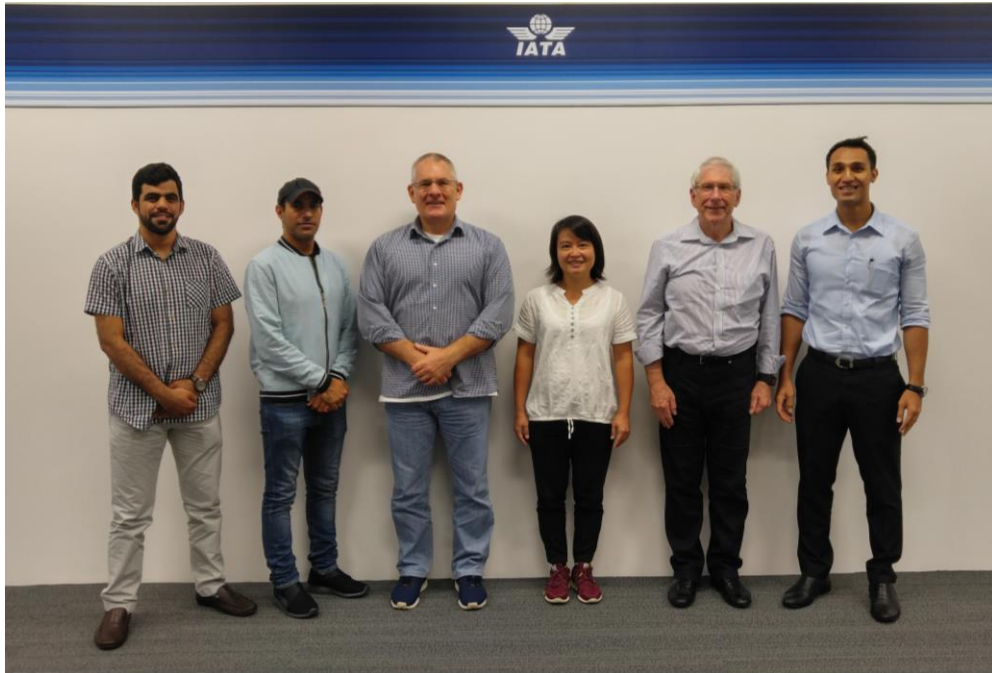
## 教室



## 訓練教材



講師及學員合照



交誼休憩區





## 參、課程內容

### 一、國際航空法規、公約與規定之架構

#### (一) 航空法規涵括範圍

1. 航空法規係指管理民航運輸活動之國際公法、國際私法、國內公法及國內私法。有關公法與私法之區別，其中公法係指國家與國家、國家與國際組織、國家與個人之法律關係，例如各類民航公約、刑法等。私法則係指個人與個人之間的法律關係，例如契約。
2. 國際民航法規之來源，可歸納由國際多邊協定、國際法之一般原理原則、雙邊/多邊航空協定、國際技術標準、建議措施及程序，及重要國家之國內法律而組成。

#### (二) 國際航空公法之發展

在國際民用航空法體系發展過程中，其中兩個最重要的國際民航公約分別為 1919 年巴黎公約及 1944 年芝加哥公約。

1. 1919 年巴黎公約（The Paris Convention）：1919 年巴黎會議所通過之「國際民用航空公約」，對國際民航的發展產生重要的影響，該公約確立了以下重要原則：
  - (1) 國家領空主權基本原則。
  - (2) 為航空器國籍登記制訂準則。
  - (3) 對於軍用航空器訂定飛行之限制。
  - (4) 就航空器適航及駕駛員能力(證照)訂定基本原則。
  - (5) 制定航空器導航規則及建立國際航路。
  - (6) 無害通過領空的權利和限制。
  - (7) 建立國際民航組織。
2. 1944 年芝加哥公約（The Chicago Convention）：1944 年各國在美國芝加哥召開會議，該次會議目標主要有兩項，其一係針對

國際民航相關重要法規及技術標準達成協議，其二是成立一國際組織以發展民航技術標準並監督其應用。在此次會議中簽署了三項重要國際文件，包括：

- (1) 國際民用航空公約(亦稱芝加哥公約)：目前共計 191 個會員國批准。
- (2) 國際航空服務過境協定(亦稱「兩項自由協定」或「過境協定」)：目前共計 131 會員國批准。
- (3) 國際航空運輸協定(亦稱五項自由協定或運輸協定)：目前共計 11 個會員國批准。

3. 航空自由 ( Freedoms of the Air ) ：

(1) 技術自由

- A. 第一自由：不降落而飛越其領域之權利(亦稱飛越權)。
- B. 第二自由：非營運目的而降落之權利(亦稱技術降落權)。

(2) 商業自由

- A. 第三自由：裝載航空器登記國領域內之乘客、郵件及貨物在另一國領域卸下之權利(亦稱卸載權)。
- B. 第四自由：裝載另一國領域內之乘客、郵件及貨物飛往航空器登記國領域之權利(亦稱裝載權)。
- C. 第五自由：裝載航空器登記國及另一國領域內之乘客、郵件及貨物，飛往另一國及第三國領域並卸下之權利，依據第三國之地理位置又可區分為中間點 ( intermediate points ) 第五自由及延遠點 ( beyond points ) 第五自由。

(3) 附加自由

- A. 第六自由：在航空器登記國外之兩國間載運乘客、郵件及貨物，且中間經過其登記國之權利，可謂第三與第四自由之結合。
- B. 第七自由：在航空器登記國以外兩國間載運乘客、郵件及

貨物之權利(通常在境外其中一國無國籍航空公司之情況下，給予此自由)

C. 第八自由：有限制的境內營運權(limited cabotage)，如獲得協議國第八自由，本國航空公司即可來往於本國至協議國航點，並再飛至協議國另一國內航點。

D. 第九自由：完全的境內營運權(full cabotage)，無航班須自登記國出發之限制，而可安排往返於協議國內兩個航點之自由。

4. 芝加哥公約重點內容如下：

(1) 基本原則

A. 授予各國以下權利：

- 擁有完整且獨立的領空自主權。
- 不定期航空服務擁有第一自由及第二自由之權利。
- 不定期航空服務得在依據裝卸地締約國訂定之條件及限制下，擁有第三自由、第四自由及第五自由之權利。
- 同意一國保留其境內營運權予其國籍航空公司。

B. 要求締約國應確保其法規與國際標準範維持最高之一致性。

C. 設立國際民航組織(International Civil Aviation Organization, ICAO)。

D. 其他重要條文計有：

- 規範對象僅適用於民用航空器，不適用國家航空器。(第 3 條)
- 禁航區之劃定及相關規定。(第 9 條)
- 空中規則。(第 12 條)
- 航空站及類似之收費。(第 15 條)
- 航空器國籍登記。(第 17 條)

- 關稅。(第 24 條)
- 遇難航空器之協助。(第 25 條)
- 失事調查。(第 26 條)
- 航空站及助導航服務(第 28 條)
- 航空器應備文件。(第 29 條)
- 要求所有締約國均應遵守國際航空標準及措施以符合最高安全標準。(第 37 條)

(2) 目前 ICAO 所訂定之附約(Annex)，已從原始的 12 個附約，擴增至 19 個附約，包含人員證照、飛航規則、氣象服務、航圖、空中(地面)測量、航空器運作、航空器國籍登記、航空器適航、空運便利、航空通信、空中交通服務、搜救與救援、航空器失事調查、場站設施、航空情報服務、環境保護、航空保安、危險物品空中運輸、安全管理等。另各附約中亦規範了各締約國應遵守之標準及建議措施(Standards and Recommended Practices，簡稱 SARPs)。其中標準具強制性，倘締約國無法符合，則須依芝加哥公約第 38 條向 ICAO 通知其差異性，至於建議措施則不具強制性，可由締約國視情採用。

(3) 芝加哥公約重要修正

- A. 禁止對航行中的民用航空器使用武力(Article 3 bis)：締約各國應節制對於民用航空器使用武力之行為，且應確保民用航空器被攔截時，不危害航空器上之人員，另領空主權國要求民用航空器降落時，該民用航空器應遵照辦理。(另該條款 bis 係拉丁文第 2 之意，插入原第 3 條下之新條款，類似我國法規第 3 條之 2 的意思。)
- B. 某航空器登記國營運業者以租賃另一登記國之航空器營運者，部分功能及責任得移轉之條款(Article 83bis)。至於

可移轉之責任則有航空規則(Article 12)、航空器無線電執照核發(Article 30)、適航證書(Article 31)、人員證照(Article 32(a))。但要讓功能及責任移轉生效的前提為，應有航空器登記國與操作國間之協議，登記國就已移轉責任得免除及國際義務，且須有第三方認同其協議。

(註：另據 ICAO 所公布之 Circular 295 公告，就前述 Article 83 bis 之施行提供了指導手冊)

### (三) ICAO

1. ICAO 係聯合國轄下處理國際民航事務的專責組織，至今已有 191 個會員國。目前總部設在加拿大蒙特婁，並在泰國曼谷、肯亞奈洛比、塞內加爾達卡、埃及開羅、法國巴黎、秘魯利馬及墨西哥墨西哥城設有區域辦公室。該組織是依據芝加哥公約第二篇所成立，其宗旨和目的為：
  - (1) 確保國際民航安全、有序的發展。
  - (2) 鼓勵以和平目的航空器設計和操作發展。
  - (3) 鼓勵發展國際民用航空之航路、機場和導航設施。
  - (4) 滿足全球民眾對安全、定期、有效率與經濟的航空運輸需求。
  - (5) 防止不合理的競爭所造成的經濟浪費。
  - (6) 確保各締約國的權利受到充分的尊重，且各締約國均有公平營運國際航空公司的機會。
  - (7) 避免各締約國間有差別待遇。
  - (8) 促進國際飛航安全。
  - (9) 促進國際民用航空全面性之發展。
2. ICAO 於 2014 至 2016 年間之策略目標
  - (1) 安全：強化全球飛航安全。
  - (2) 航空管制容量及效率：增加全球民用航空系統容量及改善效率。

- (3) 航空保安與空運便利：強化全球民用航空保安及空運便利。
- (4) 航空運輸經濟發展：促進一個經濟可行之民用航空系統發展。
- (5) 環境保護：使民用航空活動對環境所造成之負面影響最小化。

3. ICAO 組織架構依公約設大會、理事會及秘書處：

(1) 大會 Assembly

大會由所有締約國組成，是國際民航組織的最高權利機構，各締約國於大會中享有均等權利，每一締約國有一張選票，決定權採多數決，大會每三年至少舉行一次會議。大會主要功能為決定該組織之一般政策、授權理事會、表決預算及決定財務安排、交議委員會處理事項、審查及提議公約修正之提案等。

(2) 理事會 Council

A. 理事會為執行機構，直接隸屬於大會，由大會選出的 36 個締約國組成，任期 3 年。理事會決議亦為多數決，理事會主席由理事會每三年自行選出。

B. 依公約第 50 條 (b) 款理事會成員分為三類：

- 第一類：航空運輸領域中地位重要的締約國(11 個)。
- 第二類：對提供國際民航設施貢獻卓著的締約國(12 個)；
- 第三類：區域代表締約國(13 個)。

C. 理事會下設空中航行委員會、航空運輸委員會、人事委員會、技術合作委員會、非法干擾委員會、財務委員會、空中航行服務聯合支援委員會等 7 個委員會。其功能為採納不同專家提議之標準與建議措施、指派秘書長及常設委員會成員、向大會提交年度報告、管理組織財務、執行組織策略目標等業務。

D. 在 2016 年 ICAO 第 39 屆大會中，各締約國決議將理事會成員數從 36 個增至 40 個，此決議需修訂公約第 50 條(a)款。另該次大會中亦通過將空中航行委員會成員數目從 19 個增至 21 個，此決議需修訂公約第 56 條。前述 2 項修訂須經 128 個締約國批准方可生效。

### (3) 秘書處 Secretariat 及預算

秘書處由理事會指派的秘書長帶領，職員多由各領域技術專家組成，其下分為空中航行、航空運輸、法律事務、技術合作及行政服務等 5 個局分別對應理事會轄下之各種委員會。ICAO 之年度預算約加幣 9 千萬元，來源係各會員國依其經濟與航空重要性而繳納。

## 二、航空保安及國際刑事之公約

(一) 芝加哥公約並無保安相關條款，主要係因航空保安在 1944 年時，並非各國關切議題，但因近年來實務案件增加，使得航空保安或國際刑事問題更加重要，國際民航組織亦針對此議題提出「預防」(prevention)及「制止」(repression)兩項措施。

(二) 「預防」係指芝加哥公約第 17 號附約，並提供雙邊航空服務協定有關保安之範本條款，主要內容為確保航空保安免於非法干擾行為並符合公約規範、各國相互間提供所有必要協助以預防非法干擾行為發生，並採用第 17 號附約標準、考量特殊保安措施安排、促進溝通、安排協商。另於 1991 年蒙特婁會議，制定了「可塑炸藥中添加識別劑以便偵測公約(Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection)，要求締約國應禁止並預防未添加識別劑炸藥之製作、輸出入活動、存貨之銷毀，並建立一個國際技術委員會來評估炸藥的製造、標記與檢測的發展。

(三) 「制止」則透過多邊國際公約之簽署，要求締約國遵守有關航空保安之相關公約。各公約簡要說明如下：

1. 1963 年東京公約 Tokyo Convention - 「關於在航空器上犯罪和其他若干行為公約」(Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft)：
  - (1) 此公約適用於飛航中之航空器上所發生之刑事犯罪行為，該罪行可能或將危害航空器、航空器上所載人員及財產之安全、或危害航空器上之秩序與紀律。航空器登記國有司法管轄權；任何國家應採取必要措施維護其司法管轄權。於前述犯罪行為發生時，機長有權採取合理措施以保護航空器、機上乘客及財產、維持航空器上之秩序與紀律，並有權將引起問題之旅客送交有關當局或要求其下機。
  - (2) 締約國之義務：如有犯罪、違法或危害航空器、承載人或財產安全之行為發生，締約國有下列義務：允許機長卸下問題旅客；接受運送該違法者；接受運送並羈押該違法者；立即做出處置準備；告知航空器登記國、犯罪者所屬國籍國家及其他相關國家。
2. 1970 年海牙公約 Hague Convention - 「制止非法劫持航空器公約」(Convention for Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft)
  - (1) 此公約適用於航空器飛航中，即指於艙門關閉直至艙門開啟期間，犯下非法劫持航空器之罪行，或意圖犯罪或為共謀。航空器登記國、罪犯在機上時航空器之降落國、航空器租賃業者主事務所國家、罪犯所在國（若該國不願引渡罪犯）有司法管轄權。
  - (2) 締約國之義務：引渡罪犯或起訴罪犯。另外亦須通知罪犯國籍之駐外外交人員、航空器登記國國家、其他有國家及 ICAO。
  - (3) 另已於 2010 年訂定制止非法劫持航空器公約之北京補充議定書 (Beijing Protocol Supplementary to the Convention for



Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) ，目前該公約尚待認可國家數達法定數額後始得生效階段，主要係納入各種不同劫機形式，擴大海牙公約適用範圍。

3. 1971 年蒙特婁公約 Montreal Convention - 「制止非法危害民航安全之非法行為公約」( Convention for suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation )

(1) 將犯罪行為明定為以暴力傷害機上乘客、破壞使用中航空器、於航空器上放置可能危害飛航安全的任何裝置、破壞助導航設施以致對危害航行中航空器、傳播不實訊息以致危害航行中之航空器，另有犯罪意圖及從犯亦均可視為犯罪。犯罪行為發生地、航空器登記國、罪犯在機上時航空器之降落國、航空器租賃業者主事務所國家、罪犯所在國（若該國不願引渡罪犯）有司法管轄權。

(2) 締約國之義務：引渡罪犯或起訴罪犯。

4. 1988 年蒙特婁公約補充議定書 Montreal Protocol - 遏止於國際民航機場之非法干擾行為議定書 ( Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation )

(1) 為 1971 年蒙特婁公約之補充議定書，係增加提供國際民用航空服務之機場，即以暴力傷害機場內人員（包含旅客及工作人員）、破壞機場設施及非屬使用中航空器、危害機場安全之行為等均視為非法干擾行為。

(2) 締約國之義務：引渡罪犯或起訴罪犯。

5. 2010 年北京公約 Beijing Convention - 制止與民航相關之非法行為公約(Convention on the Suppression of Unlawful Acts Retating to Civil Aviation)

(1) 強化現行國際反恐作為之法制架構，並加速對企圖犯下恐怖

攻擊行為者之起訴及引渡。該公約係定位為取代 1971 年蒙特婁公約及 1988 年蒙特婁公約補充議定書。

(2) 締約國之義務：要求各國將運送生化、核武及相關物質等行為亦視為犯罪行為。

#### (四) 航空保安近年發展

生物辨識、人權與資料蒐集、空中警察及機組員佩戴武器、乘客篩揀、貨物與空廚之保安運作、手提行李限制等議題，係航空保安近年討論之課題。另外 IATA 近年亦推行智慧保安計畫(Smart Security Program)，其目標係運用新的技術，進行較少的人侵和耗時的安全檢查，以減少乘客等候時間，並提高效率。

### 三、政府監管

政府之監管可以從以下 4 個面向來探討：

#### (一) 哪些是政府要管理的部分

1. 技術性規範：透過技術性法規管理空中航行以及所有操作與安全相關之事務，例如航空人員證照、航管、空域、適航、機場及消防救援等相關法規。
2. 經濟性規範：透過經濟性法規管理航空運輸事務，例如指定營運、容量、班次、票價、費率與收費等相關法規。

#### (二) 為什麼政府要管理

1. 技術性規範主要係確保航空運輸安全及保安獲得最大保障。國家在制定相關技術規範時，可考量其規模、旅客量、地理區位及人民需求等，而各國家在執行相關附約之技術標準時，必須符合芝加哥公約中所賦予之責任，亦即不論政府對航空運輸中的哪些部分採取自由化政策，皆不得影響技術性的相關法規。
2. 就經濟性的法規來說，政府單位可能因社會經濟政策、為保護本國籍航空公司、考量國家主權或對旅遊、貿易等影響之各種理由，而採取管理措施。而近年要求自由化之壓力，則來自於市場、

較強勢國家、區域國家之結盟或國際金融機構等。

### (三) 政府如何管理

1. 政府在決定政策時，可能會就以下層面進行考量，相關考量包括：是否要採取保護主義？全部或部分自由化？是否有提供偏遠地區或基本空運服務之考量？對於國內與國際運輸是否採行相同政策？對於提供定期、不定期空運服務之業者是否採行相同的政策？政府對於所有權的管理可降低到何種程度？

#### 2. 管理方式

國家管理之方式，可從國際法規及技術法規之採用、管理機構建立、管理之方法及所有權等層面著手：

- (1) 設立專職管理機構：設置管理機構時可考量由單一運輸部門綜合管理所有的運具，依陸海空等分設不同管理部門，或以運輸、通訊、商業或觀光等領域分設管理部門、亦有針對特殊目的成立管理部門等不同方式(如航空器失事調查)。
- (2) 技術性法規之採用：技術性法規之採用主要係依據芝加哥公約附約之規定，透過國內法制程序制定國內相關規範，由於技術性規定涉及飛航安全，爰不應受自由化或私有化政策之影響。
- (3) 經濟性法規部分：外籍航空業者欲進入本國市場，主要透過政府間簽署之雙邊或多邊航空服務協定來達成。而對於國籍業者之管理，係透過市場進入、航線、費率與容量班次控管及雙邊協定中之指定等方式管理；對於提供定期航空服務或包機服務業者可能有不同的條件。
- (4) 所有權之管理：所有權管理之方式有數種模式，分別為航空公司及基礎設施均為政府所有及經營、私有化組織但均為政府持有、合資型態(超過 50%股份由政府持有)與私人公司等模式。

(5) 政府如何採取自由化政策

在國際市場，政府可在與其他國家協商雙邊或多邊航空服務協定時，朝向更自由化或開放天空方式推動，使國際空運市場更為自由化。在國內市場方面，則可透過降低市場進入門檻、航線營運之自由進出與解除費率及容量管制等方式達到自由化的目標。

(6) 採取自由化政策後政府之角色

- A. 航空安全及保安仍為最重要的考量。
- B. 仍須確保業者間的公平競爭及消費者權益，此外環境保護與員工權益保護等議題仍須重視。
- C. 在公平競爭方面，政府減少管理雖可提供航空公司更靈活及之營運環境，但也要注意反競爭的潛在可能性，如何預防與控制不公平競爭，係政府相當重要的責任。
- D. 依據國際民航組織第 5 屆世界航空運輸會議(ATConf5)之討論，自由化政策仍須配合適當的預防措施以確保公平競爭，除了一般性競爭法規規範外，可考量就航空運輸業訂定更具體防護條款，涉及處理外籍航空公司之競爭議題時，亦建議與他國合作解決。
- E. 由於航空運輸仍需負公共運輸服務之義務，對於航空公司拒絕旅客登機、吸煙、準點，身障乘客、資訊揭露、取消/延誤政策、不實廣告等議題，仍需考量如何維護旅客權益。

(四) 區域合作主義：區域合作主義主要在於具有相似利益之鄰近國家間所採取之共同合作策略。現有之區域合作計有歐盟(The European Union)、阿拉伯民航委員協議(The Arab Civil Aviation Commission Agreement)、1991 年安第斯協議(Andean Pact)、1996 年福塔雷薩協議(The Fortaleza Agreement) 、1999 年亞穆蘇克羅決定決定(The Yamoussoukro Decision)及東協各

國航空公司之合作協議(Cooperation between airlines of ASEAN countries)、澳大利亞與紐西蘭航空協議(Australia, New Zealand aviation agreement)。

#### 四、雙邊/多邊航空服務協定

##### (一) 協定類型

1. 雙邊協定 (Bilateral Agreement)：兩國間簽署之協定，主要係規範於各自領域間之空運服務，一般僅規範定期空運服務。依據芝加哥公約，雙邊協定除機密部分內容，應向 ICAO 登記。
2. 多邊協定 (Multilateral Agreement)：同一區域國家間所簽署之協定。此類型的協定隨著自由化發展趨勢，已逐漸增加。
3. 複邊協定 (Plurilateral Agreement)：2 個或 2 個以上國家間簽署之協定。例如美國-新加坡-智利-汶萊-紐西蘭於 2001 簽署之開放天空協定，後續該協定並有秘魯及薩摩亞等其他國家簽署。

(二) 政策考量：各國政策考量因素非常多，思考的層面包括：究竟要採取保護主義、部分或完全的自由化？互惠平等與機會均等的意涵為何？我國籍航空公司在國際市場是否具競爭力？民營化可提升競爭力嗎？如果不能，是否可藉由市場機制使其淘汰？目前硬體設施是否足以支持自由化政策所增加的使用量？加入區域性國家聯盟是否較有利？對於國內市場和國際市場是否採相同政策？對於觀光、貿易與外國投資…等之優先順序為何？於前述層面之相關考量，可能影響一國之政策擬定及其對外簽署協定之策略方向。

##### (三) 何以雙邊協定仍普遍存在

由於國家主權因素，及芝加哥公約中各國就多邊架構下賦予第 3、4、5 自由並未獲致共識，加上 1944 年國際空運服務過境協定並沒有被廣泛的國家所批准，爰造就雙邊協定模式仍普遍存在。

各國考量的因素可能包括：保護國籍航空業者、維持國家形象、促進觀光及貿易發展、賺取外匯收入、強化經濟發展、避免服務中斷，

並在危機時可以徵用民用航空器之相關考量，另外在外交方面，則是為了維持或促進與友邦或友好國更進一步的關係。

(四) 另外多邊協定之所以存在，主要係可幫助弱勢國家對抗強勢國家之競爭，並促使同一區域內航空運輸政策之一致性，另外也有助於專業與知識之交流。

#### (五) 航空服務協定

1. 航空服務協定係包括主約及附約。主約包括前言、定義、協定條款及簽署，附約係規範航線架構等。其中主約中所規範之經濟條款，係包括含航權交換、航空公司指定、運價機制、容量等條款。

#### 2. 航權交換

(1) 在第 1 航權與第 2 航權部分，由於多數國家係 1944 年國際空運服務過境協定之簽署國，爰較無爭議問題。

(2) 第 3 及第 4 航權為雙邊協定主要談判之重點；至於第 5 航權，須視第三國是否准許而決定。第 6 航權除了在一些自由化協定中會規範外，較少被明確規範，惟實務上可透過結合與另兩個國家的第 3、第 4 航權達到同樣目的。在部分較自由化協定中，有時會相互授予全貨機服務第 7 航權。第 8、第 9 航權則因涉及境內營運權，在多數情況下不會授予該等權利。

(3) 航空公司指定：航空公司之指定可以分為以下三種型態：

A. 單家指定(single designation)：係指締約國各方僅得指定一家航空公司營運。

B. 多家指定(multiple designation)：係指各航線、航點或航段指定一定數量之航空公司。

C. 多家指定，指定航空公司家數不限(multiple and unlimited designation)：得指定不限家數之航空公司營運任何航線。

D. 同一雙邊協定內可能同時存在以上 1 種或多種指定情形。

此外「實質所有權及有效控制權」內容也是本條款之重點。

(4) 運價機制

運費(Tariffs)是指費率加上了運送的條件。雙邊協定的運價條款有以下幾種形式：

- A. 雙重核准制(double approval)：運價必須經兩國政府核准才生效，則稱為協議之運價或雙核准制。
- B. 啟程國核准制(country of origin)：在啟程國體制下，各國控管由其領域啟程之客貨（由兩國之航空公司運送）之票價與運費。
- C. 雙批駁制(double disapproval)：雙批駁制則為較自由的模式，其運價除非經雙方當事國在特定期間內予以批駁，否則即自動生效。

(5) 容量條款：分為預先決定容量(Predetermination of capacity)及自由決定容量等 2 種形式。預先決定容量指容量、班次及使用機型須雙方協商事先同意，自由決定容量指定營運的航空公司，可自行依市場需求自行決定所欲飛航之班次。

(6) 公平交易措施條款：本條款內容主要包含貨幣兌換與盈餘匯出、電腦訂位系統、避免雙重課稅、地勤安排、雙方對各方航空公司所提供之服務與收費不得有差別待遇、設施與服務之使用費應合理、機上供應品或維修用零件等均免納關稅、相互承認對方主管機關所核發之適航證書與人員執照及使用規費等事項。

(7) 管理條款：包括前言與名詞定義、營運許可之授予及撤銷、遵守當地之法律規章、實質所有權與控制權、班表申請、飛航安全與航空保安相關規定、提供統計資料之義務、諮商或修訂條款、包機服務之適用性、爭端解決程序、協定簽署後向 ICAO 登記事宜及協定之生效等。

(8) 在開放天空協定中，航空公司指定多無家數限制；航空公司可自由營運航線；對於第 5 航權無限制，同時對於第 6 航權亦採較自由之對待；航空公司可自由決定容量、班次及變更機型；另外在費率方面亦較自由；此外對於包機與全貨機服務亦較自由，亦允許航空公司自辦地勤業務。較為自由化之航空協定，則可能包括前述開放天空協定之部分特性。

## 五、航空公司合作協議

### (一) 航空公司簽訂合作協議之理由

1. 在法律方面，由於各國仍係多在雙邊的架構下規範雙方領域間之空運服務，爰欲達成真正的全球化仍有其限制。另外各國對於外籍業者之所有權與控制權之限制、未授予境內營運權與機場時間帶等議題，亦為促使航空公司間簽訂合作協議之原因。
2. 在商業營運考量方面，由於自由化的趨勢使得航空公司間競爭日趨激烈，促使航空公司不得不自我調整以因應現在的環境；在效率方面，透過規模經濟可降低成本並改善收益；旅客基於便利性考量，較偏好由單一航空業者提供服務；此外對於中小型規模的航空業者，可透過與較強之航空業者合作以在競爭的環境中生存。

(二) 合作協議的類型：傳統之合作類型，包括聯營協議(pooling agreement)、保留機位(blocked-space)、聯運協議(interlining agreement)、費率協調(Tariff coordination)、班表協調(schedule coordination)及共用機場地勤與維修等；近年則有聯合行銷(marketing agreement)及全球航空策略聯盟(global strategic alliance)等方式。

### (三) 共用班號合作協議

1. 共用班號合作協議係指航空公司間之商業協議，主要是一航空公司允許另一航空公司將班號置於該航空公司實際營運之航班。



2. 共用號合作協議可能係由一較大的航空公司與規模較小的航空公司進行合作，由較小型的航空公司提供短程航線服務，將旅客銜接至大型航空公司營運的長程航線。共用班號合作協議亦可能由 2 個或甚至 3 個以上不同國籍之航空公司間進行合作。目前多數國家均要求航空公司需告知旅客實際營運之航空公司。

3. 優點：

(1) 航空公司層面：共用班號的航班，可以在電腦訂位系統中排序較前；航空公司可透過較低成本行銷工具，就其未實際飛航的航線取得較好的呈現；就密度較低的航線可以透過此方式維持其服務；透過合作夥伴所帶來的旅客以改善其競爭力；就雙邊協定有容量限制之航線，得以透過此方式進入該市場。

(2) 旅客層面：航班銜接較為便利；轉機航班之登機門位置較為方便；在行李遺失、延誤或受損情形較少旅客抱怨；運價可能較傳統的聯運協議低廉、共享會員酬賓計畫等。

(四) 全球航空策略聯盟：

1. 世界各國航空產業已朝向加入航空聯盟發展，航空聯盟合作項目包括聯合行銷、航線網路發展、班表協調、聯合定價、共享會員酬賓計畫、資源共享(如機組員、機隊或地勤人員)、技術共享等、營收共同分攤、貨運合作、聯合採購及共用機場運務；旅客則享有流暢之跨航空公司轉機報到、共用各地機場服務櫃檯及貴賓室等服務。

2. 目前全球航空聯盟主要有以下 3 家：星空聯盟 (Star Alliance)、天合聯盟 (Sky Team Alliance) 及寰宇一家 (One world Alliance)。(我國籍中華航空、長榮航空則分別為天合聯盟、星空聯盟之成員)。

3. 優點：航空公司在進入一個新的市場時，可以減少成本之投入；

此外可與聯盟成員共享設施、時間帶，聯盟也可取得較好的議價能力，並共享資訊、維修技術。

4. 缺點：失去航空公司自主性與控制權、品質控管的問題、不同的公司文化、聯盟成員間情況不一及意見不同。
5. 聯盟成員之評估：航空聯盟在評估其成員夥伴時，主要係考量以下項目：

- (1) 航空公司形象。
- (2) 訂位、報到、航程中與航班銜接。
- (3) 航線互補性。
- (4) 機隊與管理理念。
- (5) 財務的穩定性。
- (6) 一致性的維修標準。
- (7) 公司願景與目標。
- (8) 公司文化。

## 六、航空運輸的責任與義務

### (一) 責任義務之原則

1. 造成傷害者必須賠償受害者。
2. 如員工在工作職責範圍內犯錯，雇主必須負起賠償責任。
3. 在某些國家，是無法對國家提起訴訟的（主權豁免主義），不過此情形已逐漸式微。
4. 如果犯錯者不只一人，則可同時向多人提起訴訟，並要求其共同負擔賠償金額。
5. 原則上受害者可提出全部損失金額之索賠請求，惟締約主體得同意制定賠償金額上限。
6. 一般來說，提起索賠訴訟是有時間限制的(一般為 2-3 年，並依當地法規)。

### (二) 責任認定制度

1. 過失責任制(Liability for fault)：受害者必須證明過錯是屬於被告的。
2. 推定過失責任制(Presumed Liability)：如推定過錯是屬於被告，被告必須證明自己是無罪的。
3. 嚴格責任制(Strict Liability)：行為人不論有無過失均應負責。

(三) 民事責任與刑事責任之區分

民事	刑事
1.不須有犯罪意圖	1.須有犯罪之故意(或違反一般注意義務)
2.對於受害者賠償損失	2.刑責為剝奪自由之自由刑或罰金。
3.由受害者(或其家屬)提出法律訴訟	3.由具公權力機關提出法律訴訟(檢方起訴)

(四) 航空運送人的責任

有關航空運送人之責任，如為國際運輸，相關運送人的責任規範於華沙公約體系以及 1999 年的蒙特婁公約；如為國內運輸則依各國國內法規範。

- 1.華沙體系：特性為整合航空運輸責任之相關法規及航空運送相關文件之規定。華沙體系所包括的國際公約包括以下公約：
  - (1) 1929 年華沙公約 (Warsaw Convention)，全稱為「統一國際航空運輸某些規則之公約 (Convention for the Unification of Certain Rules Related to International Carriage by Air)」。
  - A. 適用於從事航空運輸業者於營運國際航空運輸業務所載運之旅客、行李及貨物。
  - B. 制定航空運輸責任之相關法規及航空運送相關文件(如客運機票、行李條、空運提單等) 規定。

- C. 航空運送人對於發生於航空器上與登機或下機過程所發生的任何意外事件均應負擔責任。
  - D. 於前述過程中造成旅客死亡、受傷或其他身體傷害，航空運送人應負損害賠償責任，另對於行李及貨物損害亦應負賠償責任。
  - E. 航空運送人責任為推定責任制度。
  - F. 賠償責任上限為每一旅客約 1 萬美元，每公斤行李及貨物為 20 美元。
  - G. 針對運送人出於故意造成損害之情形，運送人不得主張前述之責任限制。
  - H. 因採推定責任主義，若航空運送人證明其已採取所有必要措施避免意外之發生，則可免責。
- (2) 1955 年海牙議定書（The Hague Protocol），全稱為「修訂 1929 年華沙公約之議定書（Protocol to amend the Warsaw Convention of 1929）」。
- A. 重新制定運送文件之相關規則，使其符合現代需要及簡化。
  - B. 每位旅客的賠償上限提高至約 2 萬美元。
  - C. 重新界定故意造成損害之定義，包含意圖故意之行為或不作為行為所生之損害，另亦包含可預見之損害。
- (3) 1961 年瓜達拉哈拉公約（Guadalajara Convention），全稱為「華沙公約補充公約（Convention Supplementary to the Warsaw Convention）」：此公約主要係擴大華沙公約所指航空運送人範圍，即使相關運送文件係由另一航空業者所開立，實際營運者（actual carrier）亦承擔相關責任。
- (4) 航空業者間協議
- A. 1966 年蒙特婁協議（The Montreal Agreement）：此協議非

屬國際公約，而係航空業者間透過 IATA 所達成之協議。其適用對象僅針對從美國出發、入境美國或中停美國之航班，其賠償責任上限並約定為 7 萬 5 千美元。

B. 1995 年吉隆坡協議(The Kuala Lumpur Agreement)：此協議亦非國際公約，為 IATA 會員航空公司間之一項協議，此協議針對責任內容約定採取雙軌程序：

- 10 萬 SDRs 以下者：適用嚴格責任制度。
- 10 萬 SDRs 以上者：適用推定責任制度。

(5) 1975 年至 1995 年間之亂象，部分航空公司於運價中單方面提高賠償責任上限；部分政府(如日本、澳洲、歐盟等)亦有不同作為，形成不同國家、航空公司、航線各有不同賠償上限，適用的賠償責任亦有推定責任或絕對責任之別。

(6) 1999 年蒙特婁公約 ( The Montreal Convention )

A. 於 2003 年 11 月 4 日生效，目前有 125 個會員國批准，主要係修訂及補充華沙體系相關國際航空運送法規。本公約與 1929 年之華沙公約之差異如下表：

1929 年華沙公約	1999 年蒙特婁公約
Art.1 適用於從事航空運輸業者於營運國際航空運輸業務所載運之旅客、行李及貨物。	Art.1 適用範圍與國際運輸之定義不變
Art.17 針對乘客於航空器上與登機或下機過程中所發生之意外事件導致死亡或傷害，運送人應負賠償責任。	Art.17 乘客及行李原則未改變，但增加了「應到達之日起 21 日後仍未到達者」才被定義為遺失；除另有規定外，則行李一詞係指託運行李和手提行
Art.18 託運行李或貨物在航空運送	

1929 年華沙公約	1999 年蒙特婁公約
時而導致之毀損滅失，運送人應負賠償責任。	李。
Art.19 遲延：因航空運輸而生之旅客、行李或貨物遲延，運送人應負賠償責任。	Art.19 原則相同。增加但書規定：如運送人證明本人及其受僱人和代理人為了避免損失的發生，已經採取一切合理措施，或者不可能採取此種措施者，運送人不對因延誤引起的損失負賠償之責。
Art.20 運送人證明本人及其員工為了避免損失的發生，已經採取所有必要措施，或此種措施客觀上不可能採取者，運送人無須負責。	1、「所有必要措施」文字在 1999 年蒙特婁公約被刪除。 2、Art.20 如損害之發生係由乘客自行招致(全部或一部)，運送人「應」(shall not)無須負責。
Art.21 如損害之發生是由乘客自行招致(全部或一部)，運送人「可能」(May not)無須負責。	
Art.22(1) 乘客賠償上限為每人 8,300 SDRs，約美金 1 萬元(採推定責任制)。 <b>【海牙議定書 Art. XI(1) 修訂上限至 16,600 SDRs，約美金 20,000 元。(採推定責任制)】</b>	Art.21 採取雙階段程序，10 萬 SDRs 以下採完全責任制，以上則採推定責任制。
Art.22(2) 行李賠償上限為每公斤 17 SDRs，約美金 20 元	1、Art.22(2) 對每位乘客之託運行李或登機行李提高上限為 1,000

1929 年華沙公約	1999 年蒙特婁公約
【海牙議定書未修訂】	SDRs，約美金 1,300 元。 2、Art.22(3) 對於貨物在運輸中造成毀滅、遺失、損壞或延誤者，運送人賠償上限為每公斤 17 SDRs。
Art.28 原告得選擇下列所在地法院提起訴訟：運送人登記國所在地、運送人主營業所所在地、契約締結地、目的地。	Art.33 前項 4 處地法院外，增加原告得於其經常居住地起訴。

B. 1999 年蒙特婁公約其他條款

- 允許使用電子機票。
  - 對於每一件行李，需有其個別之行李標籤。
  - 上限額度將每 5 年檢討，當通貨膨脹增加超過 10%時，ICAO 將更新賠償責任上限金額(目前在 2009 年由於通膨超過 13%，所以調整過一次，目前為 113,100 SDRs，而非 100,000SDRs；2014 年檢討時由於當時通膨僅 8%，所以 ICAO 理事會決議維持 2009 年之金額)
  - 國內法規可要求運送人預先支付賠償金額與受害者。
  - 精神上的損害賠償並未納入條款內容。
  - 要求簽署國對其航空業者規定適當保險。
- (7) 對於地面上第三人之責任：對於地面上之受害者，因其與運送人間並無任何契約關係，所以地面上之受害者能向航空器所有人或使用人主張之依據，當屬民事責任上之侵權行為損害賠償，而國際間所簽署之公約，計有 1952 年羅馬公約及 2009 年在蒙特婁簽署之「對於第三人因航空器造成損害之賠償責任公約」。

- A. 1952 年羅馬公約：此公約主要規範之標的，係為航空器對於地面上第三人之損害賠償責任，針對責任制度部分，則採取無過失責任(嚴格責任)主義，並搭配賠償額度上限之金額限制，且計算之標準以航空器之重量為計算基準；另對於運送人或其代理人之故意行為，則採完全之賠償責任制度。
- B. 2009 年蒙特婁公約：目前尚未生效。此公約係考量 1952 年羅馬公約之賠償責任上限金額過低，爰提高賠償責任之上限金額；除了延續採取無過失責任主義外，亦納入定期檢討賠償責任之上限金額，並依據國內法規定，向受害人先行付款；另外，為了回應美國 911 事件之發生，亦納入航空器上之非法干擾行為所造成之地面第三人損害之賠償責任及要件。

#### (五) 航管服務、機場營運者及民航主管機關之責任

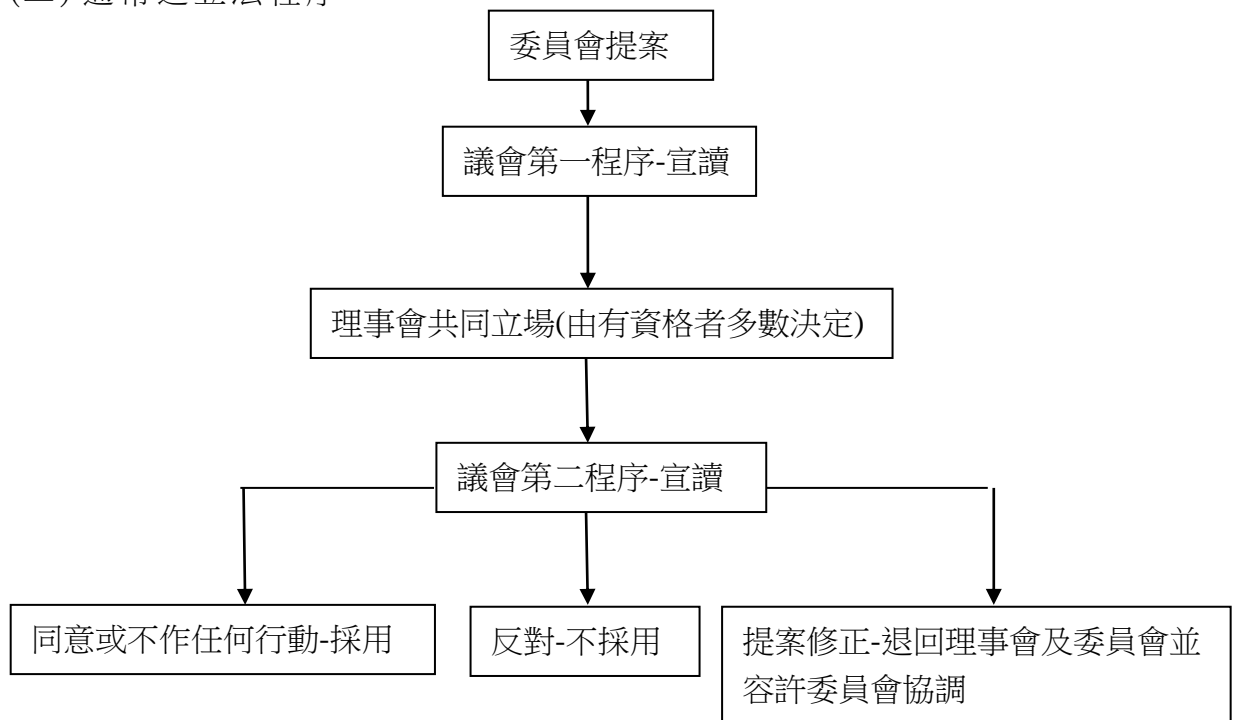
1. 航管服務提供者：依據芝加哥公約第 11 號附約，飛航管制服務提供者所提供之空中交通服務，主要在避免航空器間碰撞、禁止航空器進入禁航區、加速並維持良好之空中秩序，為航班安全與有效率之運作提供有用建議與資訊。另外在航機需要搜救協助時通知適切的單位，並在該等單位需要時提供協助。而飛航中，航空器駕駛員仍負主要之責任，飛航管制服務提供者僅負警告之責。
2. 航空站經營人：航空站經營人之責任主要係包括航廈建築、內部設施及周邊相關作業等之管理責任，如建築本身、電扶梯、電梯、行李轉盤、車輛、跑道、安檢等。另外在航空器運作部分亦有管理責任，舉例如加油作業、修護棚廠管理、地勤作業、消防救援等。
3. 民航主管機關：民航主管機關之責任，主要在於證照發給及法規執行上是否有疏忽之處。



## 七、歐盟相關規範

(一) 歐盟之立法組織：可分為理事會、議會、歐盟委員會及歐盟法院；其中理事會代表各成員國，並與議會共同為立法機構，而歐盟委員會則除了為立法之提議外，亦是執行法律及受委託制定法規之工作；歐盟法院(Court of Justice of the European Union ,CJEU)則有權解釋歐盟法規。

(二) 通常之立法程序



(三) 歐盟法規之來源：歐盟法規之法源依據主要為歐洲聯盟條約(TEU，Treaty on European Union)及歐洲聯盟運作方式條約(TFEU，Treaty on the Functioning of the European Union)；而理事會通過，或是由理事會與議會共同制定之法規具有直接之效力；指導文件則是數量最多且具效力之規範；授權委員會訂定之規則亦具有拘束力，另外歐盟法院之解釋及判決所形成之法源依據。

(四) 歐盟在航空事務方面課題之處理

1. 在歐洲共同市場中，所有歐盟航空公司均享有所有航權。此處所稱登記於歐盟之航空公司，係指超過 50%之股份由歐盟會員國或其公民所持有，並取得歐盟所核發營運許可之航空公司。
2. 對於使用者收費、時間帶管理、地勤運作、航空旅客權益保障、遭拒絕登機補償建立規範，及對於高風險的航空運送人建立黑名單。
3. 由歐洲航空安全管理局(European Air Safety Agency, EASA)負責飛航安全管理，其角色類似美國 FAA，負責航空器適航證照、機組員與航管人員證照，並建立所有歐盟機場一體適用之保安標準，此外亦處理所有歐盟機場與航空噪音有關之運作限制，並推動歐盟航空碳交易計畫。
4. 旅客權益保障及拒絕登機
  - (1) 旅客權益：歐盟第 261 號規則(EU Regulation 261/2004)：主要規範旅客乘客權益保障及遭拒絕登機、班機取消、延誤之賠償及協助等事項。
    - A. 適用範圍
      - 自任一歐盟之機場出發旅客。
      - 自任一機場搭乘歐盟航空公司前往歐盟機場之旅客。
      - 訂位已確認之旅客。
      - 不含非收益乘客(如持員工票者)。
      - 適用實際營運航空業者。
    - B. 要求航空公司將相關資訊告知旅客之義務
  - (2) 遭拒登機旅客
    - A. 賠償額度視原行程距離而訂：小於 1500 公里者，賠償金額為 250 歐元；1500 公里至 3500 公里間，賠償金額為 400 歐元；大於 3500 公里者，賠償金額為 600 歐元。(如果可以更改行程且在原行程抵達時間之 2 至 4 小時內，則賠

償金額可減半。)

B. 航空公司應協助旅客更改行程並提供相關照顧(如餐飲、住宿等)。

(3) 航班取消：除賦予乘客具有退款、要求航空公司重新安排運送及受照護之權利外，亦提供航空公司不可抗力等之抗辯事由而減輕或免除賠償責任。

(4) 航班延誤：若延誤時間達 5 小時以上，航空公司須提供退費及協助更改行程；若延誤時間達 2 至 4 小時以上，航空公司須提供相關照顧。

(5) 航空公司提供相關資訊之義務：

A. 適用航班範圍：指航空公司（含定期及包機業者）與乘客訂有運送契約，且該航班起始於歐盟區域機場後，再自任一歐盟區域機場出發、或由非歐盟區域機場前往歐盟區域機場、或於兩個非歐盟區域機場間往返之航班。

B. 航空公司義務：於旅客訂位時，應向旅客充分揭露實際營運者等資訊。如果在旅客訂位時實際營運航空公司還未明確時，須於確定後儘速告知。如果實際營運航空公司係於訂位後變更，應儘速通知旅客，至遲應於旅客於櫃檯報到或登機前通知。

C. 在航班取消或延誤時，航空公司須告知旅客實際營運之航空公司、於旅客在櫃檯報到時提供清楚之通知、告知旅客如其係遭拒登機或其航班被取消或延誤達 2 小時，可在櫃檯或登機門要求航空公司出具聲明旅客權益之文字（特別是關於賠償與協助方面）。

（五）高風險航空運送人黑名單：

1. 歐盟第 2111/2005 號規定，要求收集歐盟所禁止在其領域內營運之航空公司名單，並將相關資訊揭露給乘客。其歷史背景為從

2004 年之閃光航空(Flash Airlines)空難事件後，歐盟委員會認為在套裝旅遊行程、共用班號及航空器濕租方面，乘客很難清楚瞭解真正實際操作航空器之航空公司，此規定即在於要求公開歐盟委員會所列禁止營運之航空公司名單，及須告知旅客其所搭乘航班之實際營運航空公司。

2. 前述黑名單首次係於 2006 年 3 月公布，並定期更新。目前計有 181 個航空公司被歐盟所拒，另外還有 6 家航空公司受到限制且僅能以特定機型在歐盟之機場營運。

(六) 對於身障或行動不便旅客乘客之照護：歐盟第 1107 號規則 (EU Regulation 1107/2006) 主要規範身障或行動不便旅客之權益事項。除安全考量或機型致無法載運該等旅客之因素外，原則不得拒絕身障或行動不便旅客之訂位。

(七) 航空公司責任

1. 歐盟第 2027 號規則 (EU Regulation 2027/1997)：此規則係就蒙特婁公約對於旅客死亡、身體受傷之賠償上限金額規定，納入歐盟法規，此限額規定亦適用於歐盟航空業者營運歐盟區域外之其他國際航線。

2. 歐盟第 785 號規則 (EU Regulation 785/2004) 有關航空公司之最低保險金額規定如下：

- 旅客：25 萬 SDRs/每人
- 行李：1,131SDRs/每位旅客
- 貨物：19SDRs/每公斤
- 第三人：75 萬 SDRs 至 7 億 SDRs 間 (視航空器重量而定)。
- (對於非歐盟航空公司或航空公司使用非登記於歐盟之航空器飛越歐盟領空，僅適用第三人之保險要求)

(八) 歐盟民航法規與國際法規之衝突

1. 歐盟之成員國皆同意受歐盟法規之拘束，如有違反時，由歐盟委員會做出裁罰。但如歐盟法規對於境外之效果與國際法規、國際協議或國際慣例相違時，衝突情形可能產生。
2. 噪音管制案例：歐盟委員會前所頒之第 2002/30/EC 指導文件係有關歐盟機場之噪音營運限制，該指導文件係依據 ICAO 之規範所訂定；惟在 2016 年所訂定之第 598/2014 號規定取代上述指導文件，由於該號規定之內容相較 ICAO 所訂標準較為嚴格，爰兩者即產生衝突。
3. 排放量交易計畫之案例
  - (1) 2005 年起，歐盟訂定了排放交易計畫，並依據 2008/710/EC 號指導文件，自 2012 年起適用於航空業界。此計畫係以 2004 年至 2006 年平均排放量之 95% 做為上限。如航空業者碳排放超過上限，則需透過歐盟認可之市場內購買配額以為補償。
  - (2) 前述指導文件之適用範圍包括所有飛抵歐盟境內機場及從歐盟飛離之所有航班，爰除規範歐盟航空公司外，非歐盟航空公司但飛抵或離開歐盟機場之航班亦適用。
  - (3) 法律行動之挑戰：美國航空公司聯合協會 (Airlines For America, A4A，先前為 ATA) 及 3 家美籍航空公司 (大陸、美國及聯合航空) 對於非歐盟之航空公司亦適用歐盟之排放交易計畫，提起訴訟。後雖決定不再續行此訴訟行為，但該聯合協會改為促使美國政府在 ICAO 大會中就此議題提出討論。
  - (4) 政治與貿易之挑戰
    - A. 在 2011 年 11 月 2 日，ICAO 理事會採用一項正式決定，要求歐盟及其成員國避免對於非歐盟之航空公司適用該計畫，而美國國會亦通過不許美國籍航空公司遵守歐盟所

訂之排放交易計畫之法案，且美國及其它國家(俄國，中國大陸)考量以報復之手段來對抗歐盟之成員國及歐盟籍航空公司(如中國大陸中止向 Airbus 購買航空器之訂單)。

B. 歐盟之排放量交易計畫與國際間之紛爭仍未結束。

## 八、美國相關規範

### (一) 美國航空法律規範範圍

1. 航空公司。
2. 機場。
3. 通用航空。
4. 航管、助導航及航路。
5. 航空人員。
6. 航空器認證。
7. 意外事故之處置與管理。
8. 航空安全監督管理。
9. 經濟監督管理。
10. 責任。
11. 消費者保護。

### (二) 美國航空法規概要

1. Part 1 定義。
2. Part 23 通用航空航空器認證。
3. Part 25 各類別航空器認證。
4. Part 61 駕駛員認證：包含私人、商用駕駛員認證之相關規則。
5. Part 65 航空器簽派員與航空管制員。
6. Part 91 一般作業規則：包含正駕駛之責任、航空器適航驗證、不同類別空域航管許可與作業、目視飛航與儀器飛航規則、燃油規則及航空器儀器與設備規則等。

7. Part 117(新增)飛航組員值勤與飛時規則。
8. Part 121 航空公司作業規定：包含航空器性能規則、雙發延程飛行(ETOPS)規則、機組員與簽派員訓練、機組員工時規則、燃油供應規則及緊急程序等。
9. Part 129 外籍航空公司作業規定。
10. Part 135 商務航空公司作業規定。
11. Part 139 機場認證：包含認證規則、標誌與燈光規則、緊急應變計畫、消防與救護規則、交通與風力型態、野生動物議題等。
12. Part 141 飛行學校：包含訓練課程內容、教學時間及認證標準等。
13. Part 145 維修場站。
14. Part 170 航管設施與服務。
15. Part 830 美國國家運輸安全委員會意外事故規則。

## 九、環境議題

- (一) 鑒於全球暖化與人為所造成之溫室氣體效應，環境議題日趨重要。目前國際航空業碳排放占全球二氧化碳排放總量 2%以下，但預計未來會因航空運輸業的持續成長而增加。
- (二) 處理國際航空業溫室氣體排放，需要國家和業界的積極參與和合作，考量各世界組織在環境變遷議題之相關討論，航空產業亦同意採取更進一步的作為。此概念係自 2009 年 IATA 大會提出，並以以下 3 個時程為目標：
  1. 2009 年至 2020 年以每年平均 1.5%的比例持續減少二氧化碳排放。
  2. 自 2020 年起實現排碳零成長。
  3. 2050 年前達到 2005 年碳排的 50%。
- (三) 在 2016 年 ICAO 第 39 屆大會中，決定推動國際航空碳抵換及減量計畫(Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International

Aviation, CORSIA)，以作為全球航空業碳市場機制之推動方法。並決定對 CORSIA 採取分階段實施的做法：

1. 示範階段在 2021 年至 2023 年實施，適用於自願參加這個計畫的國家。
2. 第一階段在 2024 年至 2026 年實施，適用於參加示範階段的國家以及任何其他自願參加的國家。
3. 第二階段在 2027 年至 2035 年實施，適用對象為以 RTKs (Revenue ton-kilometers, 收益噸公里數)表示的國際航空活動中，其 RTK 超過總 RTKs 的 0.5%以上的國家，但最低度開發國家(Least Developed Countries, LDCs)、小島嶼開發中國家(Small Island Developing States, SIDS)和內陸開發中國家(Landlocked Developing Countries, LLDCs)不包括在內。
4. 目前已有 68 個會員國表達其自 2021 年自願參與 CORSIA 計畫，包括 44 個歐盟會員國(包括土耳其)、美國、中國大陸、加拿大、墨西哥、新加坡、印尼、阿拉伯聯合大公國、卡達等。前述國家航班約佔全世界 86%的空運量。

## 肆、心得及建議

- 一、本課程係為民航主管機關、航空公司、航管服務提供者及機場等航空相關從業(非法律相關)人員所設計，以使參訓人員瞭解國際航空法及其航空工作之關聯，為提升民航人員對於國際民航法規之認識及趨勢發展，建議持續派員參訓。
- 二、透過參與此課程，可就民航發展背景、相關法規及後續發展等獲得整體性之概念。本次課程中亦提及 2016 年 ICAO 第 39 屆大會中，各締約國決議將理事會成員數從 36 個增至 40 個，及該次大會上通過推動國際航空碳抵換及減量計畫與其階段性實施做法。由於民航發展與國際民航組織相關規定係與時俱進，在此基礎下，後續就與業務相關部分，可進一步查詢國際民航組織相關文件或重要會議之決議，以深入瞭解國際趨勢及作法，並應用於工作上。



三、由於參訓學員均為來自不同國家民航相關單位人員，藉由與其他學員之互動，得以瞭解不同領域的民航從業人員所關心之課題及看法。在本次課程過程中講述至有關雙邊/航空服務協定相關內容時，講師曾主動詢及有關我國簽署協定情形，亦藉此機會分享我國對外簽署協定概況。建立與其他民航單位聯繫方式之機會實屬難得，建議可透過參與課程之機會建立聯絡管道，後續就民航相關議題如有需瞭解其他國家作法時，可透過此管道蒐集相關資料。