

民用航空運輸業管理規則部分條文修正總說明

民用航空運輸業管理規則係於三十八年訂定發布，並歷經二十五次修正施行迄今。鑑於國際航空市場變化迅速，民用航空運輸業之經營更具挑戰性，為符合國際情勢及健全民用航空運輸業體質，重新檢討其設立條件門檻確有必要，爰參酌國外作法及我國行政管理經驗，調整民用航空運輸業設立資格條件；另為避免衍生消費爭議，增訂包機申請獲准後始得在臺招攬客貨之規定，以資適用。茲將本次修正重點臚列如下：

- 一、參酌國外對於申請設立民用航空運輸業之資格條件設計機制，著重於財力、專業團隊、飛安專業能力及營運規模等，爰修正申請者之資格條件，及後續民用航空運輸業之實收資本額與最小機隊規模。（修正條文第三條、第五條、第八條及第八條之一）
- 二、鑑於客貨運包機如未獲核准即招攬客貨，遇包機因故未能核准飛航時將衍生後續消費爭議，爰增訂民用航空運輸業應於包機合約要求包機人於包機核准後始得在臺招攬客貨之規定。（修正條文第十六條及第十八條）
- 三、考量現行僅有條約或協定明定以定期班機管理之包機，方準用定期班機管理之規定，為擴大適用範圍，爰增訂經條約或協定之締約雙方協議者亦可適用該管理模式之規定。（修正條文第三十五條之二）

民用航空運輸業管理規則部分條文修正條文對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第三條 申請經營民用航空運輸業之飛機運輸業務應具備下列資格之一： 一、公司董事長及董事逾半數為中華民國國民，公司之資本總額或股份總數逾百分之五十為中華民國之國民、法人所有，屬股份有限公司組織者，其單一外國人持有之股份總數不得逾百分之二十五。公司具<u>新臺幣十五億元以上財力證明</u>者，得申請經營國內航線定期或不定期航空運輸業務。 二、經營國內航線民用航空運輸業，公司財務及組織健全，最近三年未曾發生財務或股權糾紛致影響公司正常營運，且最近三年承運旅客人數累計達九十萬人次以上，未曾發生重大飛安事故，具有第二級以上維護能力及足夠之合格航空人員	第三條 申請經營民用航空運輸業之飛機運輸業務應具備下列資格之一： 一、公司<u>設立五年以上</u>，<u>財務及組織健全</u>，董事長及董事逾半數為中華民國國民，公司之資本總額或股份總數逾百分之五十為中華民國之國民、法人所有，屬股份有限公司組織者，其單一外國人持有之股份總數不得逾百分之二十五。公司<u>最近三年未曾發生財務或股權糾紛致影響公司正常營運</u>，<u>每年營業收入達新臺幣六十億元以上</u>者，得申請經營國內航線定期或不定期航空運輸業務。 二、經營國內航線民用航空運輸業，公司財務及組織健全，最近三年未曾發生財務或股權糾紛致影響公司正常營運，且最近三年承運旅客人數累計達	參酌美國及其他國家對於申請設立航空公司之資格機制，均著重在未來經營能力，爰新增申請設立者，須具一定財力及航空專業，並刪除過去經營績效(包括財務及組織或營業額等)之規定，修正第一項第一款、第四款及第五款；其中財力部分，則應提出至少與申請經營業務之實收資本額門檻相同之財力證明。

者，得申請經營國際航線包機業務。 三、經營國際航線包機業務二年以上，公司財務、維修及航務組織制度健全，最近二年未曾發生財務或股權糾紛影響公司正常營運，每年經營達六十架次以上，最近二年未曾發生重大飛安事故，具有第二級以上維護能力及足夠之合格航空人員者，得申請經營國際航線定期或不定期航空運輸業務。 四、公司董事長及董事逾半數為中華民國國民，公司之資本總額或股份總數逾百分之五十為中華民國之國民、法人所有，屬股份有限公司組織者，其單一外國人持有之股份總數不得逾百分之二十五。公司具<u>新臺幣六十億元以上財力證明</u>者，得申請經營國際航線定期或不定期航空運輸業務。 五、公司董事長及董事逾半數為中華民國國民，公司之資本總額或股份總數逾	九十萬人次以上，未曾發生重大飛安事故，具有第二級以上維護能力及足夠之合格航空人員者，得申請經營國際航線包機業務。 三、經營國際航線包機業務二年以上，公司財務、維修及航務組織制度健全，最近二年未曾發生財務或股權糾紛影響公司正常營運，每年經營達六十架次以上，最近二年未曾發生重大飛安事故，具有第二級以上維護能力及足夠之合格航空人員者，得申請經營國際航線定期或不定期航空運輸業務。 四、<u>經營國際運輸或國際貿易業務五年以上</u>，公司財務及組織健全，董事長及董事逾半數為中華民國國民，公司之資本總額或股份總數逾百分之五十為中華民國之國民、法人所有，屬股份有限公司組織者，其單一外國人持有之股份總數不得逾百分之二十五。公司最近三年未曾發	
---	--	--

百分之五十為中華民國之國民、法人所有，屬股份有限公司組織者，其單一外國人持有之股份總數不得逾百分之二十五。<u>公司具新臺幣七億五千萬元以上財力證明者</u>，得申請經營國內離島偏遠航線定期或不定期航空運輸業務。 六、經營普通航空業，公司財務及組織健全，最近二年未曾發生財務或股權糾紛影響公司正常營運，飛行時數達五百小時以上，最近飛行時數五百小時內無航空器失事，最近飛行時數二百五十小時內，無重大意外事件、飛航違規紀錄者，得申請經營國內離島偏遠航線定期或不定期航空運輸業務。 前項第五款及第六款所稱國內離島偏遠航線，係指臺灣本島與澎湖縣之七美鄉與望安鄉、臺東縣之蘭嶼鄉與綠島鄉等離島地區或離島與其離島地區間航線。	<u>生財務或股權糾紛致影響公司正常營運，每年營業收入達新臺幣六十億元以上者</u>，得申請經營國際航線定期或不定期航空運輸業務。 五、<u>公司財務及組織健全，實收資本額達一億元以上，其董事長及董事逾半數為中華民國國民，公司之資本總額或股份總數逾百分之五十為中華民國之國民、法人所有，屬股份有限公司組織者，其單一外國人持有之股份總數不得逾百分之二十五</u>，得申請經營國內離島偏遠航線定期或不定期航空運輸業務。 六、經營普通航空業，公司財務及組織健全，最近二年未曾發生財務或股權糾紛影響公司正常營運，飛行時數達五百小時以上，最近飛行時數五百小時內無航空器失事，最近飛行時數二百五十小時內，無重大意外事件、飛航違規紀錄者，得申	
---	---	--

	請經營國內離島偏遠航線定期或不定期航空運輸業務。 前項第五款及第六款所稱國內離島偏遠航線，係指臺灣本島與澎湖縣之七美鄉與望安鄉、臺東縣之蘭嶼鄉與綠島鄉等離島地區或離島與其離島地區間航線。	
第五條 具有第三條第一項第一款、第四款或第五款資格之公司申請經營民用航空運輸業時，應另籌組新公司，並檢附下列文件一式二份，向民用航空局（以下簡稱民航局）申請，核轉交通部許可籌設： 一、申請書(如附件一)。 二、原公司章程。 三、原公司登記證明文件。 四、原公司股東名簿及董事、監察人名冊。 五、<u>國內外銀行出具之財力證明文件。</u> 六、<u>新籌組公司之公司章程草案。</u> 七、<u>新籌組公司之發起人名冊及身份證明文件。</u> 八、<u>新籌組公司之主要成員名冊及證明文件；其成員應包括曾擔任三年以上民用航空運輸業董事</u>	第五條 具有第三條第一項第一款、第四款或第五款資格之公司申請經營民用航空運輸業時，應另籌組新公司，並檢附下列文件一式二份，向民用航空局（以下簡稱民航局）申請，核轉交通部許可籌設： 一、申請書(如附件一)。 二、原公司章程。 三、原公司登記證明文件。 四、原公司股東名簿及董事、監察人名冊。 五、<u>原公司業績證明文件。</u> 六、<u>原公司最近三年之營業報告書、財務報表暨會計師查核報告書。</u> 七、新籌組公司之公司章程草案。 八、新籌組公司之發起人名冊及身份證明文件。 九、營業計畫書：記載	一、配合第三條第一項第一款、第四款或第五款資格修正，爰調整第一項應備文件；其中第五款財力證明文件部分，如為國外銀行出具者，應經當地國我駐外單位驗證。 二、考量航空公司主要核心部門應包括企劃、航務、機務、財務、營業及資訊等，爰新增第一項第八款，明定新籌組之公司，應至少有上述相關工作經驗及年資之主管擔任要職。 三、為利申請人在許可籌設後，可順利進行營運規範審查，以確保後續飛航安全，爰新增第一項第九款，要求在申請籌設階段即規劃符合航空器飛航作業管理規則之航務主管、機隊主管、機務主管、品管主管及

<u>長、總經理、副總經理或協理以上或同等職務者至少三人。</u> 九、<u>新籌組公司符合航空器飛航作業管理規則之航務主管、機隊主管、機務主管、品管主管及飛安主管名冊、證明文件及願任同意書。</u> 十、營業計畫書：記載營運計畫、擬經營航線、機隊情形、運量估計、營運收支預估、資本籌募計畫。 十二、航務、機務之設備、組織及訓練計畫。 十二、駕駛員之來源及訓練計畫。 十三、飛安組織及計畫。 依前項籌組之新公司，其原公司股東持有股份比例應逾新公司股份總數二分之一。	營運計畫、擬經營航線、機隊情形、運量估計、營運收支預估、資本籌募計畫。 十、航務、機務之設備、組織及訓練計畫。 十一、駕駛員之來源及訓練計畫。 十二、飛安組織及計畫。 依前項籌組之新公司，其原公司股東持有股份比例應逾新公司股份總數二分之一。	飛安主管等人員。
第八條 民用航空運輸業實收資本額應符合下列規定： 一、以飛機經營國際航線定期或不定期航空運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣六十億元。 二、以飛機經營國際航線包機運輸業務	第八條 民用航空運輸業實收資本額應符合下列規定： 一、以飛機經營國際航線定期或不定期航空運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣二十億元。 二、以飛機經營國際航線包機運輸業務	一、查第一項第一款實收資本額係於七十八年一月十五日自新臺幣五千萬元調升至二十億元，考量事隔多時，航空器價格或租機成本、航空器維修、薪資及其他營運成本或費用已高於當時，爰參酌消費者物

者，實收資本額不得低於新臺幣三十億元。 三、以飛機經營國內航線定期或不定期航空運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣十五億元。 四、以直昇機經營國內航線定期或不定期航空運輸業務，實收資本額不得低於新臺幣七億五千萬元。 五、以飛機經營國內離島偏遠航線定期或不定期航空運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣七億五千萬元。 <u>於本規則中華民國一百零七年三月八日修正發布前經交通部許可籌設或經民航局核發民用航空運輸業許可證者，其實收資本額仍依修正前之規定辦理。</u> <u>於本規則中華民國一百零七年三月八日修正發布後，經交通部依第五條或第六條許可籌設者，在營運規範審查開始前應完成符合第一項實收資本額登記。</u>	者，實收資本額不得低於新臺幣十億元。 三、以飛機經營國內航線定期或不定期航空運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣五億元。 四、以直昇機經營國內航線定期或不定期航空運輸業務，實收資本額不得低於新臺幣二億五千萬元。 五、以飛機經營國內離島偏遠航線定期或不定期航空運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣二億五千萬元。	價指數及經濟成長率，將第一項各款實收資本額皆修正為現行規定之三倍。 二、因既有業者已營運多年且依目前實收資本額皆可維持運作，惟為使新設立航空公司者有適足資金維持營運，爰新增第二項，明定調整後實收資本額僅適用於修正後申請設立航空公司之規定。 三、為確保申請經營民用航空運輸業或增加航空運輸營業項目者在交通部許可籌設後，有適足資金到位，以投入各項實質籌設工作，俾順利在交通部核定籌設期間內完成籌設，爰新增第三項規定。
第八條之一 民用航空運輸業以飛機經營國際或國內航線定期航空運輸業務者，使用之飛機至		一、<u>本條新增。</u> 二、考量經營定期航線需維持長期穩定之運輸供給，爰應有最小機

少三架。		隊規模始可提供基本運能，並有利於營運上航機調派裕度。 三、有關使用之航空器不得低於三架，係基於經營定期航線應有二架以上可供派遣，而有另一架可隨時備援或進行定期維修。
第十六條 民用航空運輸業申請國際客貨運包機，應於預計起飛前十工作日檢附申請書（如附件四）及包機合約副本報請民航局核准後，始得飛航。 <u>前項包機合約應載明包機人於包機經民航局核准前，不得在臺招攬客貨。</u> 傷患運送及其他緊急事件包機，得不受<u>第二項</u>所訂工作日之限制。	第十六條 民用航空運輸業申請國際客貨運包機，應於預計起飛前十工作日檢附申請書（如附件四）及包機合約副本報請民航局核准後，始可飛航。 傷患運送及其他緊急事件包機，得不受前項所訂工作日之限制。	一、鑒於國際客貨運包機之包機人如於包機未獲核准前即招攬客貨，遇包機因故未能核准飛航時將衍生後續消費爭議，爰增訂第二項，要求民用航空運輸業應於包機合約要求包機人於包機核准後始得在臺招攬客貨。 二、現行第二項移列為第三項。
第十八條 民用航空運輸業申請國內包機應於預計起飛前十工作日檢附申請書（如附件四）、包機合約副本報請民航局核准，始得飛航。 <u>前項包機合約應載明包機人於包機經民航局核准前，不得在臺招攬客貨。</u> 傷患運送及其他緊急事件包機，得向民航局所屬就近航空站申請，不受<u>第一項</u>所訂工	第十八條 民用航空運輸業申請國內包機應於預計起飛前十工作日檢附申請書（如附件四）、包機合約副本報請民航局核准。 傷患運送及其他緊急事件包機，得向民航局所屬就近航空站申請，不受前項所訂工作日之限制。 民用航空運輸業申請飛航國內包機不得影響定期航線班機之營	一、參酌第十六條第一項之體例，於第一項增列「始得飛航」，以資明確。 二、鑒於國內包機之包機人如於包機未獲核准前即招攬客貨，遇包機因故未能核准飛航時將衍生後續消費爭議，爰增訂第二項，要求民用航空運輸業應於包機合約要求包機人於包機核准後始得在臺招攬客貨。

作日之限制。 民用航空運輸業申請飛航國內包機不得影響定期航線班機之營運。	運。	三、現行第二項及第三項移列為第三項及第四項。
第三十五條之二 依條約或協定<u>明定，或經條約或協定之締約雙方協議</u>以定期班機管理之包機，其航線證書、飛航申請、客貨運價之使用、報請備查程序及生效日期，準用第十二條至第十五條、第十九條、第三十五條及航空客貨運價管理辦法之規定。	第三十五條之二 依條約或協定明定以定期班機管理之包機，其航線證書、飛航申請、客貨運價之使用、報請備查程序及生效日期，準用第十二條至第十五條、第十九條、第三十五條及航空客貨運價管理辦法之規定。	除依條約或協定明定以定期班機管理之包機準用定期班機管理之規定外，增訂經條約或協定之締約雙方協議者亦可適用該管理模式，以擴大適用。