

1以內部組織文化與外部法規探討企業員工對工時的 態度

蔣昭弘^{2*}、閻耀祥³

摘要

2016年華航客艙組員罷工，引發大眾對於航空公司從業人員工作時間之關注。我國有關航空公司客艙組員工作時間相關之法規有：勞動基準法及航空器飛航作業管理規則。由於法規的制定，影響了航空公司工作時間之文化。有鑑於此，本研究目地(1)將「勞動基準法」及「航空器飛航作業管理規則」兩個法規進行比較；(2)探討現行之實務作業上是否有與法規相悖之處，以了解勞動基準法及航空器飛航作業管理規則對航空公司客艙組員工作時間文化之影響。結果發現，航空公司的排班文化主要深受法規之限制，然兩者間立法目的不同，現行規範多有規範不清及無法適用航空產業特性之狀況，未來應進行檢討及修正。

關鍵字：客艙組員、勞動基準法、航空器飛航作業管理規則、文化

^{2*} 中華科技大學，航空運輸研究所助理教授，電話：04-5935707#400，email：
irenechiang77@gmail.com，地址：新竹縣橫山鄉中華街200號

³ 中華科技大學，航空運輸研究生



一、前言

2016 年桃園市客艙組員職業工會通過罷工投票，同意中華航空的客艙組員得於總統出訪邦交國期間進行歷史上首次空服員罷工，其後新任華航董事長上任前即直接宣示無條件全數接受工會所提出之條件，形式上工會取得了本次罷工對抗的勝利與成果。而該次罷工衍伸出眾多集體勞動法爭議，成功發動罷工已在台灣工運史上留名，也因此航空公司對於客艙組員工作時間的排班文化成為值得研究的議題。

我國有關航空公司客艙組員工作時間相關之法規有：勞動基準法及航空器飛航作業管理規則(Aircraft Flight Operation Regulations，以下簡稱 AOR)。我國勞動基準法(以下簡稱勞基法)歷經多次修正，並在 2016 年年底與 2018 年兩度修正，主要皆是對工作時間、輪班間隔、休息日等勞動條件修正，其修法目的在於透過勞動條件改善，提升勞工之生活品質，避免遭到雇主以優勢地位剝削。交通部亦於 2017 年 2 月 3 日交航(一)字第 10681000111 號預告修正 AOR 草案，據修正草案總說明表示因參考美國聯邦航空法規修正我國民用航空業飛航組員及客艙組員之飛航時限、時間限制等規範，然經預告後業界表示有窒礙難行之處，更表示民航局雖自稱第三嚴格，實際上卻是世界最嚴格，將使得我國航空產業更難以面對國際競爭壓力，因此該修正版本至今仍未正式公告。勞基法歷經多次更迭，對於航空產業中「空勤組員」之影響仍有待考證，原因在於航空業屬於勞動部指定得適用「八週變形工時」之產業，並且空勤組員同時又得簽訂勞基法第 84 條之 1 之責任制工時，排除勞基法上許多對工作時間之限制。

有鑑於上述可以發現，由於法規的制定，相對也影響了航空公司工作時間之文化。因此，本研究目的地冀望：(1)將「勞動基準法」及「航空器飛航作業管理規則」兩個法規進行比較；(2)探討現行之實務作業上是否有與法規相悖之處，以了解勞動基準法及航空器飛航作業管理規則對航空公司客艙組員工作時間文化之影響。本研究結果，可供航空公司或政府相關部門於排班考量時作參據。

二、文獻回顧

以下茲針對航空公司排班文化、勞動基準法與航空器飛航作業管理規則有關客艙組員工作時間之規範進行討論。

(一) 航空公司排班文化

航班計劃是航空公司生產活動的主要基礎和核心，也牽涉於飛航安全，航班計劃的影響因素：班次時刻表之銷售能力、運量、調整班次時刻表所面臨操作上的困難、承載率的槓桿作用、旅次的延誤問題、



飛機指派與班表之型式(張有恆, 2017)。各國航空公司排班工作時間、休息時間都須根據該國規範, 對排班文化影響最大外, 亦有考量員工間相處的狀況予以調整, 個人偏好的安排最終取決於年資(大紀元, 2017)。

以長榮排班最高原則為例, 是「班表作業時間最小化」, 也就是要可以盡量減少重複人力或閒置等待的時間。主要從勤務和人力兩個向度來建立規則, 列出了上百個基礎的參數, 例如得考慮 13 種不同勤務角色的需求、人員職能、航班資料、旅客人數、勞基法要求、工時、其他業務流程需要排班規則等。(iThome, 2017)。

(二) 勞動基準法

勞基法第 30-43 條即針對工作時間、休息、休假、例假等勞動條件進行規範。以下就工作時間與休息時間、休息日、休假及例假日、變形工時、勞動基準法第 84 之 1 條等五部分進行討論。

1. 工作時間與休息時間

由於勞基法並未直接定義工作時間, 因此在工作時間之定義上除文義解釋外, 應加入體系解釋之考量, 並從規範目的討論如下。

(1) 正常工作時間及延長工作時間

勞基法第 30 條出現「正常工作時間」之文字, 並於第 32 條出現「延長工作時間」之文字, 依文義解釋, 正常工作時間與延長工作時間都屬於工作時間, 分別僅在勞動契約成立時勞雇雙方僅得約定正常工作時間, 不得事先約定延長工作時間, 因依勞基法第 32 條, 延長工作時間必須在雇主於正常工時之外仍有工作之必要者方能指示, 並且必須先通過工會或勞資會議之同意。只要超出契約所約定之正常工時之部分都應屬於延長工時。然依勞基法施行細則第 20-1 條之規定, 1 日 8 小時內之工作時間或 1 週 40 小時內之時間皆為正常工作時間, 僅有 1 日超過 8 小時但不超過 12 小時之工作時間, 或 1 週內超過 40 小時之工作時間方才屬於延長工作時間, 換言之, 僅有在當日第 9 到第 12 小時之工作方才被認為是得適用勞基法第 24 條之延長工時工資, 只要當日工作時數並未超過 8 小時, 縱屬於超出約定正常工時之延長工作時間, 並不能直接適用勞基法第 24 條之標準給付工資, 而係採勞資另行協商之方式。

(2) 值班時間、待命時間與候傳時間

實務上待命時間、值班時間與候傳時間是否屬於工作時間長久以來都有爭議。關於值班時間, 內政部早在民國 74 年 12 月 4 日發布 (74) 台內勞字第 357972 號函, 公佈《事業單位實施勞工值日(夜)應行注意事項》, 其中便明定值班屬於勞工應



事業單位要求，於工作時間以外，從事非勞動契約約定之工作，如收轉急要文件、接聽電話、巡察事業場所及緊急事故之通知、聯繫或處理等工作而言，行政機關已明確指明值班時間不屬於所謂「正常工作時間」，但此函令發布至今已逾 30 年，現行法院已有不少判決發展出更完善之判斷標準，現行實務上對於該注意事項第 1 條所列出之工作項目應屬於「例示規定」而非列舉，實際上仍應判斷勞工所提供之勞務是否屬於「非必要持續密集提出勞務」、「待命戒備留意」之性質，符合此等條件方才屬於值班而非一般之延長工時。

待命時間則係指勞工在工作場所待命準備為雇主服勞務但尚未接受指示之時間，待命時因雇主尚未指示工作內容故勞工並無實際提供勞務之作為，甚至勞工在待命時間得休息或睡覺，但只要狀況發生或接到雇主指示需要支援的時候就必須支援公務，因此不可以離開工作場所。工作場所之提供為雇主之義務，並且雇主依職業安全衛生法必須監督工作場所之安全，因此工作場所係處在雇主之監督之下應無疑問，且待命之勞工依雇主之指示不得任意離開工作場所，該待命或值班之勞工處於雇主之指揮監督之下，依上節所提出之結論，待命時間應為工作時間之一種，內政部曾頒布（74）台內勞字第 309874 號函以及（74）台內勞字第 310835 號函，肯認待命時間屬於工作時間並且應依勞基法第 32 條處理相關延長工時，法院實務上亦認為待命時間屬於工作時間之一部分。

候傳時間（又被稱作 On Call 時間）則係勞工不必然必須於工作場所待命，得在家休息甚至外出活動，但在接獲雇主聯絡時必須趕回工作場所處理公務之情形，所謂候傳時間是否屬於工作時間，非無爭議。按工作時間之定義必須使勞工處在雇主之指揮監督下，然候傳時間不必然會受到雇主之監督，勞工在家、甚至在外活動皆可，這段時間非處於雇主之指揮監督下，故實務上認為此等在家之時間並非工作時間，然在接獲雇主通知必須出勤後，則有依約定前往工作場所提供勞務，此段時間可認為工作時間。

(3) 休息時間與非工作時間

相對於工作時間屬於勞工為雇主給付勞務之時間，休息時間即是指勞工並未替雇主給付勞務而得以休息之時間，勞基法第 35 條即規定勞工於持續工作 4 小時後應有至少 30 分鐘之休息時間，僅有在同條後段所稱之輪班、工作有緊急性或連續性者方能有休息時間之調整，屬於例外規定，並且雇主不得在休息時間要求勞工有「備勤」或其他相類似之行為。



除正常工作時間中必須給予之休息時間外，於正常工時結束後之非工作時間，其相關法律效果為何？按工作時間與非工作時間之二分法，非工作時間即屬於勞工並未向雇主服勞務之時間，至於非工作時間之運用，屬於勞工之生活自主，並非雇主得指揮監督之事。然依據勞動契約之約定或附隨義務，雇主並非不得限制勞工之部分行為，惟相關附隨義務之議題非本文所要探討之對象。

(4) 出差時間與通勤時間

一般情形而言，雇主指定勞工「出差」係因工作性質須於事業單位場所以外提供勞務之工作，或在一般工作中有通常工作地點外之處所處理必要事務之行為。通勤時間之定義，係指勞工前往或離開就業處所之交通時間，交通時間則為透過器械或人力方式移動之時間。

2. 休息日、休假及例假日

有關得免除工作義務之規定，於勞基法第 36 條，勞工每七日工作應有一日例假及一日休息日，其中休息日之概念便是 105 年底修法「一例一休」時新創設之勞動法名詞；而在勞基法第 37 條規定於國定假日應休假，第 38 條規定應給予特別休假，亦是有別於例假與休息日的「得免除工作義務之日」。另勞工在符合《勞工請假規則》、《性別工作平等法》、《兵役法》等法定事由之情形下亦可請假或休假免除工作義務，因此聚焦於休息日、休假、例假三者之關係。

(1) 例假日

依勞基法第 40 條之規定，因天災、事變或突發事件，雇主認有繼續工作之必要時，得停止第 36 條至第 38 條所定勞工之假期，換言之，若是碰上天災、事變或突發事件，不論勞工當日是否排定休息日、例假或特別休假都可以要求勞工上班。

(2) 國定假日、特別休假

依據勞基法第 37 條之國定假日休假以及第 38 條之特別休假，目前通說認為法效力應屬相同，得依勞基法第 39 條所規定之要件，雇主徵得勞工同意者，得於休假日要求勞工到班工作。

(3) 休息日

依據勞基法第 36 條第 3 項，雇主得於休息日指示勞工加班，並且該休息日出勤之工作時間應計入每月 46 小時之延長工時上限，但因天災、事變或不可抗力因素出勤者，得免計入上限。惟究竟休息日或例假日應約定於哪一天？依據勞動部 (2018) 指出，例假日與休息日不一定必須安排於週末，仍得安排於週間，只要雇主與勞工約定好即可，但只要約定後雇主便不可隨



意更改。

3. 變形工時

依 2003 年 5 月 16 日勞動二字第 0920028355 號函指定航空運輸業為八週變形工時之適用對象。黃程貫(2015)指出變形工時為「按照事業單位之性質，業務量的多寡，及勞雇雙方之需要，允許雇主在單位期間內所定之工作時間，在法律規範的框架內，透過將原有法定工時之既定型態予以變形而為適當分配之方式」，主要規範於我國勞基法第 30 條及 30 條之 1。八週變形工時依據勞基法第 34 條第 3 項，「雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，得將八週內之正常工作時數加以分配。但每日正常工作時間不得超過八小時，每週工作總時數不得超過四十八小時。」適用八週變形工時後，每週之正常工作時間得延長為 48 小時，然而仍應適用勞基法第 36 條第 2 項第 2 款之規定，每七日應有一日例假，換言之，適用八週變形工時之企業，其每週最多可連續工作 6 日，第 7 日應為例假工勞工休息，且 8 週內應有 8 日例假及 8 日休息日。

4. 勞動基準法第 84-1 條

勞基法第 84-1 條即為慣稱之「責任制條款」，依照勞基法的規定，雇主得與勞工另外約定工作時間、例假、休假、女性夜間工作等規範，而不受勞基法於第 30 條以後之規定，而這樣的特殊約定必須是經中央主管機關指定之行業外，從事該勞動工作之人亦應符合法定之要件：監督、管理人員或責任制專業人員、監視性或間歇性之工作、其他性質之特殊工作。除上述之特殊法定條件外，尚須以書面向個別勞工為之並報請地方主管機關核備，方符合法律所規定之生效要件。而民用航空業之空勤組員，包含前艙之飛航組員與後艙之客艙組員，於 87 年 7 月 3 日勞動二字第 028608 號函，受勞動部指定為適用勞基法第 84-1 條之行業。

(三) 航空器飛航作業管理規則

AOR 係民航局依民用航空法第 41 條之 1 授權訂定之行政命令，其位階相較於法律雖較低，但其內部規範，一方面係配合 ICAO、IATA 等國際組織與國際公約之規範，同時也參考美國、歐洲、日本等地之法規。以下就飛航時間、值勤時間、飛航值勤時間、待命期間、休息期間、調派時間等六部分進行回顧。

1. 飛航時間

參酌 AOR 第 2 條第 18 款第 1 目之定義，對飛機而言，為起飛目的，開始移動時起至著陸後停止移動時止之時間，換言之，飛機之飛航時間從關閉飛機艙門開始滑行起算，降落至目的機場並開啟機艙門為止，並不僅單純指涉於空中飛行之時間。



依 AOR 第 37-1 條第 1 項之規定，原則客艙組員連續 24 小時內飛航時間不得超過 8 小時（國內線）或 10 小時（國際線），但國際線航班飛航時間超過 10 小時、並且提供休息或睡眠設備與安排機上輪休之情形，得延長至 16 小時，此外依同條第 2 項碰到天災、事變或其他不可抗力因素者，得例外延長至 18 小時；依同條第 5 項，客艙組員連續 30 日總飛航時間不得超過 120 小時。

2. 執勤時間

執勤期間之定義則相當廣泛，AOR 第 2 條第 20 款定義，只要是航空器使用人指示組員進行之各項勤務，包括飛航任務、飛航任務前之準備、飛航任務後之整理、行政工作、調派、待命時間皆屬於組員之執勤期間，換言之，只要是航空公司指示組員之工作，都屬於執勤期間之計算，即便組員未執行飛行任務。

依 AOR 第 43-1 條之規定，原則上組員連續 30 日之執勤期間不得超過 230 小時。

3. 飛航值勤時間

飛航值勤時間定義於 AOR 第 2 條第 83 款，自組員報到後起算，至執行完飛航任務，飛機停止移動時為止。相較於飛航期間，飛航執勤期間多計算了組員報到後至飛機起飛移動前之時間，但並未計算到達目的機場後之飛航任務後整理時間。

依 AOR 第 37-1 條第 1 項之規定，原則客艙組員連續 24 小時內飛航執勤時間不得超過 10 小時（國內線）或 14 小時（國際線），但國際線航班飛航時間超過 10 小時、並且提供休息或睡眠設備與安排機上輪休之情形，得延長至 20 小時，此外依同條第 2 項碰到天災、事變或其他不可抗力因素者，得例外延長至 24 小時。

4. 待命期間

AOR 第 2 條中並未直接對待命期間進行定義，然 AOR 第 36 條「航空器使用人應保存組員之飛航時間、飛航執勤期間、休息期間、執勤期間及待命期間之紀錄至少連續十二個月。」表示待命期間仍然屬於 AOR 須管控之一環。依文義及體系解釋，待命期間組員並未實際提供勞務，但事實上只要接到航空公司的指示後即可隨時提供勞務，因此待命時間亦屬於執勤期間之一部。航空公司需要有組員待命即是在緊急狀況或組員調派不及時有仍然充裕人力得以補充缺口，即為實務上組員間所稱之「抓飛」。

5. 休息期間

休息期間之定義於 AOR 第 2 條第 21 款，休息期間專指組員於「地面」且不須負擔任何工作責任之時間，不須負擔工作責任即代表組員於休息期間內，航空公司並不能任意指示組員從事任何工作或勤務，休息期間應屬於組員自由運用之時間，雇主有給予組員充分休



息期間之義務，相對地，組員也有充分休息保持自己勞動力之義務。

依 AOR 第 38-1 條之規定，休息期間因飛航執勤時間之不同而有差異如下表 1。此外，每週應有一次至少連續 30 小時之休息期間。

表 1 飛航執勤期間與執勤後休息期間對照表

飛航執勤期間	執勤後休息期間
未逾 8 小時	連續 9 小時
超過 8 小時未逾 12 小時	連續 12 小時
超過 12 小時未逾 16 小時	連續 20 小時
超過 16 小時	連續 24 小時

資料來源：本研究整理

6. 調派時間

調派時間之定義於 AOR 第 2 條第 85 款，定義為：航空器使用人為執勤需求，安排組員搭乘各類交通工具由一指定地點前往另一指定地點之時間，與從住家前往公司之通勤時間不同。以客艙組員為例，將已在松山報到之組員由松山機場調至桃園機場支援，過程之交通時間即屬於本款所稱之調派時間，並且依據 AOR 第 43 條第 2 項，應列入組員之執勤期間計算。

三、世界主要國家相關法制之探討

我國法律體系近年來受英美海洋法系影響亦相當深遠，航空相關國際公約以及國際組織之規範多由美國與歐盟主導，美國與歐盟屬於航空業發展較為蓬勃且成熟之地區，相關法規範亦較為嚴謹，故我國修正 AOR 等民航法規時將美國與歐盟法列為修法參考對象，因此以下將針對美國與歐盟相關法制進行探討。

(一) 美國法

1. 公平勞動基準法 (Fair Labor Standards Act)

早在 1938 年，美國就已通過「公平勞動基準法」，適用客體包含「私部門事業單位」以及「公部門（聯邦、地方政府）」任職之員工，並且規定美國之法定工時上限為每週 40 小時，超過法定工時上限，雇主必須給付至少 1.5 倍之工資，否則勞工都有權拒絕雇主之加班要求。然而，「公平勞動基準法」最低工資和標準工時保護規定雖適用於公私部門之所有受雇者，但該法第 213 條亦明定特定類型之受雇者排除適用最高工時及加班費之規定。其中，依第 §213(a)(1)，凡擔任管理、行政、專業職務者及外勤業務人員和電



腦從業人員 (executive, administrative, professional, outside sales, and computer employees)，為排除第 207 條適用的「豁免員工 (exempt employees)」，又稱為「白領受雇人 (white-collar employees)」。

2. 聯邦航空總署 (Federal Aviation Administration)

多數 FAA 所制定之行政規範與飛航安全規範，僅有包含駕駛艙之飛航組員，對於客艙組員之規範較少著墨，不過 FAA 還是針對了客艙組員之執勤期間列有下列原則：

- (1) 客艙組員派遣之執勤期間，除例外規定外，不得超過 14 小時。連續兩次執勤期間，應至少間隔 9 小時。
- (2) 若客艙組員執勤期間超過 14 小時但在 16 小時以下，應比最低派遣人數再多派遣至少 1 名客艙組員。連續兩次執勤期間，應至少間隔 12 小時。
- (3) 若客艙組員執勤期間超過 16 小時但在 18 小時以下，應比最低派遣人數再多派遣至少 2 名客艙組員。連續兩次執勤期間，應至少間隔 12 小時。
- (4) 若客艙組員執勤期間超過 18 小時但在 20 小時以下，應比最低派遣人數再多派遣至少 3 名客艙組員。連續兩次執勤期間，應至少間隔 12 小時。

FAA 之規範並不如我國之規定，針對連續 7 日、30 日之期間再規範最高工作時數，而僅針對單次之執勤期間以及執勤期間之休息期間做規範。

(二) 歐盟法

1. 歐盟勞工法

目前歐盟層級之勞動法依據，主要來自三個國際性公約：「歐洲聯盟運作條約 (Treaty on the functioning of the European Union, TFEU)」、「歐洲聯盟條約 (Treaty on European Union)」及「歐洲聯盟基本權利憲章 (The EU Charter of Fundamental Rights)」，在這三個條約列舉了歐盟的社會任務，保證會員國經濟與社會之進步、消除歐洲分隔之障礙、追求歐洲的永續發展、保障基本人權等。依據歐盟基本權利憲章第 31 條之規定，勞工享有最高工時限制、每日與每週休息時間及支薪特別休假之保障，惟基本憲章屬上位概念性之規範，實際之運作應由歐盟發布指令進行規範。因此，歐盟除在 2003 年發布最新之工作時間指令外，另依據不同行業特性，訂定訂定特定行業工作時間指令，包括「道路運輸活動工作時間指令」、「民用航空器工作時間指令」、「鐵路業工作時間指令」、「海員工作時間指令」及「內陸水路運輸工作時間指令」。依據 2003 年所發布之工作時間指令，工作時間之定義為「勞工依據國家之法令或習慣，在雇主之指示下替雇主工作或從事活動」。



休息期間為「任何非工作時間之期間」，每日休息時間指每 24 小時應有至少 11 小時之休息期間，連續工作 6 小時應給予休息時間 (Break)，勞工每週至少應有一次休息是連續 35 小時 (24 小時 + 11 小時)。有關每週工作時間之上限，會員國應利用法律、規範或行政命令規定之，或利用團體協約之方式約定，並且每週工作時間上限包含延長工作時間 4 個月平均計算後不得超過 48 小時。

2. 歐盟航空安全局 (European Aviation Safety Agency)

歐盟針對空勤組員之工時規範達成之協議，即是 2000 年 11 月 27 日所公告「The European Agreement on the Organization of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation」(下稱 2000 年空勤組員工時協定)。對於空勤組員勞動條件之細節，主要規定於該協議之附件，該附件對各種名詞皆有明確之定義，「勤務 (duty)」係指任何航空器使用人要求組員所為之任務、「執勤期間 (duty time)」為組員為航空器使用人所指揮拘束之時間、「飛航時間 (flight time)」則是飛航器關閉艙門開始滑行至落地結束滑行之時間、「飛航執勤期間 (flight duty time)」包含飛航時間以及起飛前之準備時間，與我國之定義相仿。

從空勤組員之工作環境屬於缺氧、乾燥、封閉且充滿噪音之環境，工作環境中存有諸多危險因子，即便是休息時間內，勞工仍無法排除暴露於高風險工作場所之狀態，所以基於保障勞工健康安全，即便飛機上配有睡眠設備，可延長每 24 小時之飛航時間上限，仍不得違反連續 7 日、連續 30 日與連續 12 個月之飛航時間限制，並且必須符合規定之最低休息期間。有關執勤期間與飛航時間之限制則有所不同，執勤期間規定連續 7 天不得超過 60 小時、連續 14 天不得超過 110 小時、連續 28 天不得超過 190 小時，飛航時間規定連續 28 天不得超過 100 小時、1 曆年間不得超過 900 小時、連續 12 個月不能超過 1000 小時。

值得注意的一點是，歐盟法在執勤期間與飛航時間之限制上並無區分前艙或後艙，換言之，飛航組員與客艙組員之執勤期間與飛航時間上限並無二致(陳妍文，2016)。

四、實證分析

能夠按法規執行任務，但仍然感覺到疲勞；因為航空公司現在是依法規的極限，來安排值勤班表(邁德，2012)。由此可知，航空公司主要排班文化來自於 AOR 之規範。以下茲整理，航空公司排班狀況及我國民用航空局於 2014 年前往查核當時國內 6 家航空公司：長榮航空、中華航空、立榮航空、華信航空、復興



航空、遠東航空，抽查其 2013 年 1 月、3 月、7 月、10 月之班表(民航局，2014)。

(一) 航空公司排班狀況

現行我國籍航空公司所安排之班表，我國目前航班大致可分為四種：
1.區域短程航線、2.區域中長程航線、3.長程航線、4.超長程航線，本研究於此對現行四種態樣各舉出一組航班派遣班型進行探討。

1. 區域短程航線

區域短程航線指短距離之區域線，單日來回執勤不超過 10 小時之航班，以台北出發為例，大致上指兩岸航線、港澳線等距離較近之航點。本文將探討中華航空 CI120/CI121 由臺北飛往沖繩(琉球)之航班，派遣示意圖如**錯誤! 找不到參照來源。**，因單程飛行時間僅 1.5 小時。

自 6 時 15 分自 13 時止，執勤時間等詳細計算整理如下表 2。

表 2 中華航空 CI120/CI121 航班時間計算表

(皆採台北時間)	起始時間	終止時間	總時數
CI120 飛航時間	08:15	09:45	1 小時 30 分鐘
CI121 飛航時間	10:55	12:30	1 小時 35 分鐘
飛航執勤期間	06:15	12:30	6 小時 15 分鐘
執勤期間	06:15	13:00	6 小時 45 分鐘
工作時間	06:15	13:00	6 小時 45 分鐘

資料來源：本研究整理

2. 區域中長程航線

區域航線指中長距離之區域線，單日來回執勤時間超過 10 小時但不超過 12 小時之航班，以臺北出發為例，大致上指新加坡、東南亞等飛行距離較長，但在時間限度內仍可單日來回之航點。本文將探討之航線，為中華航空公司臺北飛札幌(北海道)之 CI130/CI131 航班。因其單程飛行時間近 4 小時，再計入飛航作業準備時間後容易超出勞基法所規定的 12 小時連續工作時間上限。若以執勤期間自 6 時 35 分報到起算，至 18 時 30 分報離為止共計 11 小時 55 分鐘，執勤時間等詳細計算整理如下表 3。

表 3 中華航空 CI130/CI131 航班時間計算

(皆採台北時間)	起始時間	終止時間	總時數
CI130 飛航時間	08:35	12:10	3 小時 35 分鐘
CI131 飛航時間	13:20	18:00	4 小時 40 分鐘



表 3 中華航空 CI130/CI131 航班時間計算(續)

(皆採台北時間)	起始時間	終止時間	總時數
飛航執勤期間	06:35	18:00	11 小時 25 分鐘
執勤期間	06:35	18:30	11 小時 55 分鐘
工作時間	06:35	18:30	11 小時 55 分鐘

資料來源：本研究整理

3. 長程航線

長程航線指因越洋飛行，致單程執勤時間超過 12 小時之航班，例如長榮航空台北飛往舊金山之 BR08 及回程 BR07 班機，單程飛行時間約 11 小時至 13 小時。有關 BR07 航班相關時間與期間之計算，除因航程規劃而有不同飛航時間外，其計算之邏輯與 BR08 航班相同，故其飛航時間約為 14 小時，飛航執勤時間約 16 小時，詳細之起始、終止時點如下表 4。

表 4 長榮航空 BR08/BR07 航班時間計算表

(皆採台北時間)	起始時間	終止時間	總時數
BR08 飛航時間	Day1 11:30	Day1 22:30	11 小時
BR08 飛航執勤期間	Day1 09:30	Day1 22:30	13 小時
BR08 執勤期間	Day1 09:30	Day1 23:00	13 小時 30 分鐘
BR08 工作時間	Day1 09:30	Day1 23:00	13 小時 30 分鐘
外站休息期間	Day2 00:20	Day3 02:00	25 小時 40 分鐘
外站非工作時間	Day1 23:00	Day3 03:20	28 小時 20 分鐘
BR07 飛航時間	Day3 05:20	Day3 18:40	13 小時 2 分鐘
BR07 飛航執勤期間	Day3 03:20	Day3 18:40	15 小時 20 分鐘
BR07 執勤期間	Day3 03:20	Day3 19:10	15 小時 50 分鐘
BR07 工作時間	Day3 03:20	Day3 19:10	15 小時 50 分鐘

資料來源：本研究整理

4. 超長程航線

超長程飛航 (Ultra Long Range Flight, 簡稱 ULR) 按 AOR 第 2 條第 80 款之定義，指連續 16 小時以上飛航時間之飛航，民航局針對 ULR 曾在 2018 年 7 月 3 日頒布民航通告編號 AC120-043C，雖體例上民航通告不屬於法規命令，對航空公司並無拘束力，但卻是作為民航局審查 ULR 之依據，實務上航空公司仍會參酌辦理。現行我國飛航時間超過 16 小時之超長程航班，僅有中華航空從紐約飛往台北之 CI011 航班。



有關 CI011 航班相關時間與期間之計算，雖然屬於超長程航班有許多應注意事項，但在時間之計算上，其計算之邏輯與 CI012 航班相同，故其飛航時間為 16 小時 30 分鐘，飛航執勤時間為 18 小時 30 分鐘，詳細之起始、終止時點如下表 5。

表 5 中華航空 CI012/CI011 航班時間計算表

(皆採台北時間)	起始時間	終止時間	總時數
CI012 飛航時間	Tue. 17:30	Wed. 08:15	14 小時 45 分鐘
CI012 飛航執勤期間	Tue. 15:30	Wed. 08:15	16 小時 45 分鐘
CI012 執勤期間	Tue. 15:30	Wed. 08:45	17 小時 15 分鐘
CI012 工作時間	Tue. 15:30	Wed. 08:45	17 小時 15 分鐘
外站休息期間	Wed. 10:15	Fri. 09:50	49 小時 5 分鐘
外站非工作時間	Wed. 08:45	Fri. 11:20	52 小時 5 分鐘
CI011 飛航時間	Fri. 13:20	Sat. 05:50	16 小時 30 分鐘
CI011 飛航執勤期間	Fri. 11:20	Sat. 05:50	18 小時 30 分鐘
CI011 執勤期間	Fri. 11:20	Sat. 06:20	19 小時
CI011 工作時間	Fri. 11:20	Sat. 06:20	19 小時

資料來源：本研究整理

(二) 我國民航局檢核結果

實際查核後，民航局於報告中指出，6 家航空公司連續 30 日之總飛時皆低於 AOR 所規定之 120 小時，實際查核結果如下表，其中因華航與長榮主要經營長程線，與華信、立榮、復興、遠東主要經營區域線之型態不同，也因此兩者之平均飛行時間較不同，詳如表 6。

表 6 各航空公司客艙組員每月平均飛航時數

航線	航空公司	1 月	4 月	7 月	10 月	平均
長程	中華航空	77	79	82	80	80
	長榮航空	81	79	83	80	81
短程	華信航空	52	74	89	74	72
	立榮航空	76	75	76	66	73
	復興航空	70	79	82	74	76
	遠東航空	73	55	76	67	78

資料來源：民用航空局飛時管理專案報告

AOR 規定連續 30 日之執勤期間上限為 230 小時，經查核 6 家航空公司之班表皆無超過上限之情事，實際查核結果如表 7 所示，值得一提之事為經營長程線與區域線之航空公司，在客艙組員之執勤期間並



無顯著差異，因區域線之班次較多，相對所需之地停與準備時間皆會增加，因此變成與經營長程線之航空公司差距不大，甚至更高。

表 7 各航空公司客艙組員平均每月執勤時數

航線	航空公司	1 月	4 月	7 月	10 月	平均
長程	中華航空	132	139	141	138	138
	長榮航空	143	137	140	143	141
短程	華信航空	123	165	176	154	155
	立榮航空	169	165	165	152	163
	復興航空	151	164	172	153	160
	遠東航空	154	138	162	150	151

資料來源：民用航空局飛時管理專案報告

五、結論與建議

1. 研究結論

- (1) 航空公司之排班文化，亦與航空公司的飛航安全有關。近來航空公司執行飛航任務的第一線員工，即機長及客艙組員，對於工作時間過長造成疲勞，紛紛提出異議。經由上述文獻及相關法規及實際航線分析後，發現航空公司的排班文化主要深受法規之限制。
- (2) 勞動基準法之立法目的，保障勞工權益，加強勞雇關係，促進社會與經濟發展，其目的在於保障勞工權益。航空器飛航作業管理規則基於飛航安全之考量，著重於飛航執勤期間與最低休息期間之管理。
- (3) 航空器飛航作業管理規則之規範較勞動基準法為嚴格，僅有在長程航班上因客觀上之不允許而造成工作時間可能超過勞動基準法所規範之 12 小時，然而勞動基準法之彈性，在於航空業屬於指定得適用勞動基準法第 84 條之 1 之產業，對於因長程航班所造成之超時工作採取較為寬容之態度。可知排班文化深受勞動基準法之規範。

2. 研究建議

- (1) 由上述研究得知，勞動基準法與航空器飛航作業管理規則對排班文化影響極大，然現行規範多有規範不清及無法適用航空產業特性之狀況，未來應進行檢討。
- (2) 由於班表作業之排程，除了盡量減少重複人力或閒置等待的時間之參數外，建議未來研究可就排班文化之其他變數進行研究，以納入排班時之參數。



參考文獻

1. 勞動部(2018)，例假及休息日一定要安排在星期六、日嗎？，
<https://www.mol.gov.tw/service/19851/19852/19861/31057/>。
2. 黃程貫(2015)，《勞動法》，新學林，頁 A-401。
3. 大紀元(2017)，飛行員排班祕密系統 阻「死對頭」一起飛行，
<http://www.epochtimes.com/b5/17/7/24/n9456712.htm>
4. 張有恆(2017)，現代運輸學(第四版)，華泰文化
5. iThome(2017)，從百萬變數找出優化調度關鍵，長榮靠 AI 打造智慧班表，
<https://www.ithome.com.tw/news/112041>
6. 陳妍文(2016)，空勤組員之工作時間。
7. 邁德(2012)，報告文化，
<file:///C:/Users/user/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/MVZH6QX1/c1f8a4da-4a7b-4cc4-9bea-1fb5b1c12ee2.pdf>
8. 民航局(2014)，航空公司空勤組員飛時管理檢查報告，
<https://www.caa.gov.tw/Article.aspx?a=1087&lang=1>。

