

(函) 處 記 書 官 法 大 院 法 司

存保			檔								
<p>提相關規定及意見，供本院大法官參考。</p> <p>民用航空人員體格檢查標準」有抵觸憲法之疑義，聲請解釋案（如附件）惠</p>	<p>主旨：請就謝 桐等六人爲行政法院八十六年度判字第一五六七號判決所適用之「</p>	示	批	位 單 文 行		受 文 者	速 別				
				副 本	正 本	交 通 部 民 用 航 空 局		密 等			
								解 密 條 件			
		辦	擬								
				文	發		公 佈				
				附 件	字 號	日 期	附 件 抽 存 後 解 密	後 解 密			
					(空)處大一字第一五六〇號	中華民國捌拾柒年柒月拾叁日發文			年	月	
									日	自 動 解 密	

說明：依司法院大法官審理案件法第十三條第一項辦理。

交通部民用航空局 函

	保 存 年 限									
	檔 號									
說明：依 貴處八十七年七月十三日(87)處大一字第 一五六〇〇 號函辦理。 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-top: 5px;"> 民用航空局 校對之章(二) </div>	體格檢查標準」是否抵觸憲法聲請解釋乙案，謹研提相關規定及意見如附件，請 鑒核。	主旨：有關謝 桐等六人為行政法院八十六年度判字第一五六七號判決所適用之「民用航空人員	批 示	行 文 單 位	受 文 者	速 別				
				副 本	正 本	司 法 院 大 法 官 書 記 處	最 速 件			
				本 局 標 準 組、企 劃 組	司 法 院 大 法 官 書 記 處	司 法 院 大 法 官 書 記 處	密 等			
							解 密 條 件			
		辦 擬	文	發	公 布 後 解 密	附 件 抽 存 後 解 密				
			附 件	字 號	日 期					
			如 文	企 法 (87) 字 第 二 六 七 〇 七	中 華 民 國 捌 拾 柒 年 玖 月 叁 日 發 文					
							年 月 日	自 動 解 密		

裝 訂 線

兼局長張家祝

受文者：司法院大法官書記處

主旨：依貴處八十七年七月十三日（87）處大一字第一五六〇〇號函，提供相關規定及意見。

說明：一、依貴處要求提供相關規定，爰檢附如下條文供參酌。

（一）民用航空法第二十六條（證一號）（八十四年十月十三日當時法第二十五條，證二號）條文。

（二）八十二年版之航空人員檢查標準第二十一條第一款、第四十八條、第五十二條、第五十三條（證三號）。

二、按大法官審查對象是法律或命令本身有無違憲疑義，而非裁判所表示的見解是否違憲（證四號），聲請人聲請解釋不外主張「對於人民違反行政法上義務之行為予以裁罰性行政處分，涉及人民權利限制，應由法律定處罰構成要件及法律效果」，「法律授權涉及限制人民自由權利時，須具體明確」。

三、按誠如解釋聲請書內所言，民用航空法第二十五條（舊條文），民航局對於航空人員之體格應為定期檢查，經檢查不合標準時，應限制、暫停或終止其執業。前項檢查標準，由民航局定之。

（一）與此相類似之法規例如道路交通安全規則第五十七條第一項，體格檢查合格始可考領汽車駕照，規則第六十四條規

定體格檢查之標準。而此一安全規則，其法律依據為道路交通管理處罰條例第九十二條，道路交通安全規則，由交通部會同內政部定之。

(二) 由二者相對比較，民用航空法就航空人員之體格檢查，較道路交通管理處罰條例之規定更為周延，例如：

1 民用航空法特別言及體格檢查。

2 民用航空法就檢查標準，明白授權由民航局定之。

3 民用航空法就不合標準者，要求民航局應分別限制，暫停或終止其執業。

(三) 無論如何在公路部分，對於駕駛人員體格之要求，在航空部分，對於航空人員體格之要求，均授權主管機關把關，此乃維護（道路交通）飛航安全所必要，符合增進公共利益所必要（憲法第二十三條）之原則，自得以法律限制之。

四、民用航空法對於航空人員體格檢查，區分為三種情形，即限制、暫停或終止，並授權民航局決定此三種情形，則此三種情形之決定，民航局自屬有權決定，這三種區分之標準，並非對人民違反行政法上義務行為，予以裁罰性行政處分，蓋標準訂定屬客觀事實之決定，不牽涉任何人民行為，不牽涉任何行政法上

義務行為，聲請人以為標準之訂定屬「行為」之違反，恐有誤解。

五、聲請人復謂，法律僅為概括授權者，則此種概括授權所訂定之命令，只能就母法有關之細節性及技術性事項加以規定，航空人員體格檢查標準，依據民用航空法第二十五條，分門別類，區分限制、暫停、終止等類型，就本案所涉及之檢查標準言之

(一) 航空人員體格檢查標準第二十一條第一款規定，施眼角膜手術矯正視力不及格。

(二) 第四十八條規定，不及格(者)，如經、、、准予缺點免計。

(三) 第五十三條規定缺點免計受檢查，至少每三年須重新評估乙次。

(四) 為保障民航安全，對於准予體格缺點免計者，第五十二條規定應予時間及作業之限制。

(五) 本件乃經專家多次開會，為維護飛安，予聲請人限制執行夜間起降。

(六) 足見民航局乃依民用航空法，依航空人員體格檢查標準

，所作符合法令之行政行為。該等命令規定亦屬聲請人所指細節性及技術性之規定，並未逾越法律授權，亦非訂定刑罰性之行政處分條款。

六、再就大法官會議相關之解釋令對照觀察之：

(一) 釋字第三一三號，乃針對科處「罰鍰」，而就業者之行為予以處罰，本件非處罰鍰。

(二) 釋字第三二四號，大法官會議認為確保海關監視效果，得於一定期間停止申報進儲義務之規定，並未違憲。

(三) 釋字第三九〇號，乃對工廠經營者之違反行政法上義務行為予以局部或全部停工或勒令歇業之處分，與本件訂立體格標準者，並不相同。

(四) 釋字第三九四號，指明概括授權，乃立法者有意授權主管機關訂立營造業登記要件，行為準則，主管機關考核管理，但不包括裁罰性行政處分。本件乃立法者授權民航局訂三類標準，標準之區分，並非裁罰性規定，其理甚明。

(五) 釋字第四〇二號解釋，與前釋大致相同。

(六) 釋字第四〇四號，乃針對醫師專業分類，認屬增進公

共利益所必要。與本件或道（公）路交通之體格分類並無不同。

七、綜上所陳，聲請人認為民用航空人員體格檢查標準第四十八條第一項、第五十二條、第五十三條前段之規定，牴觸憲法第十五條及第二十三條之規定，應屬無效之主張，自不能成立。

證一號：現行民用航空法第二十六條。

證二號：八十四年當時民用航空法第二十五條。

證三號：航空人員檢查標準部分條文。

證四號：八十七年四月二十二日司法周刊部分影本。

交通部民用航空局
兼局長：張家祝

中華民國八十七年八月二十七日

第二十四條 航空人員應為中華民國國民。但經交通部核准者，不在此限。

第二十五條 航空人員經檢定合格，由民航局發給執業證書、檢定證或體格檢查及格證等相關證照後，方得執行業務，並應於執業時隨身攜帶。

前項檢定民航局得委託機關團體執行之；其委託辦法由民航局定之。

第二十六條 民航局對於航空人員之技能及身心健康，應為定期檢查，並得為臨時檢查。經檢查不合標準時，應限制、暫停或終止其執業。

前項檢查標準，由民航局定之。

第二十七條 交通部為造就民用航空人才，得商同教育部設立民用航空學校或商請教育部增設或調整有關科系所。

私立航空人員訓練機構，於立案前，應先經交通部核准。

第四章 航空站、飛行場與助航設備

第二十八條 國營航空站由民航局報經交通部核准後設立經營之。省(市)、縣(市)營航空站由省(市)政府向民航局申請，經交通部核准後設立經營之；廢止時，亦同。

航空站，除依前項規定外，不得設立。

第二十九條 飛行場得由中華民國各級政府、中華民國國民或具有第十條第一項第二款規定資格之法人向民航局申請，經交通部會同有關機關核准設立經營；其出租、轉讓或廢止時，亦同。

前項飛行場之經營人及管理人應以中華民國國民為限。

第十八條 航空器得為抵押權之標的。

航空器之抵押，準用動產擔保交易法有關動產抵押之規定。

第十九條 航空所有權移轉、抵押權設定及其租賃，非經登記不得對抗第三人。

第二十條 共有航空器準用海商法第十一條至第十四條及第十六條至第十九條之規定。

第二十一條 航空器，除本法或其他法律別有規定外，自開始飛航時起，至完成該次飛航時止，不得施行扣留、扣押或假扣押。

第二十二條 航空器、航空發動機、螺旋槳、航空器各項裝備及其備用重要零件之製造、修理廠、所，除依法申請設立外，應向民航局申請檢定；經檢定合格給證後，始可營業。

第三章 航空人員

第二十三條 航空人員應為中華民國國民，但經交通部特許者，不在此限。

第二十四條 航空人員經檢定合格，由民航局發給執業證書、檢定證及體格檢查及格證後，方得執行業務，並應於執業時隨身攜帶。

第二十五條 民航局對於航空人員之技能、體格或性行，應為定期檢查，並得為臨時檢查；經檢查不合標準時，應限制、暫停或終止其執業。

前項檢查標準，由民航局定之。

第二十六條 交通部為造就民用航空人才，得商同教育部設立民用航空學校。
私立航空人員訓練機構，於立案前，應先經交通部核准。

素者不及格。

(一) 血糖正常為空腹120以內，或飯後二小時140mg/dl以內。糖尿病診斷標準為空腹140以上，或飯後兩小時180mg/dl以上。再經血糖耐量驗證30分鐘、60分鐘、90分鐘有一樣本超過200及120分鐘超過200mg/dl者。

(二) 高血糖患者（飯後血糖140至180mg/dl），建議飲食及運動控制，二個月後再複查。

十四、體檢時應做一般之血液、小便、大便例行檢查。但結果異常者，暫不及格，須待查明原因或矯正後，經認為無礙飛行安全者，始得及格。

十五、梅毒未治癒或有後遺症者，不及格。感染後天免疫功能不全者，不及格。

十六、女性駕駛員懷孕後預產期前三個月內暫時停飛。產後經複檢合格後，始得回復空勤任務。

第二十條

眼科檢查之規定如左：

一、眼及其附屬器官之功能應正常。應無可能妨礙其正常功能之急性或慢性之活動性病情，以致危及飛航安全或安全執行職務者。

二、眼科檢查應包括眼底鏡檢查、及眼內壓測定。

三、左右兩眼之視野必須正常。

四、左右兩眼眼肌平衡功能必須正常。

視力標準如左：

第二十一條

一、左右眼裸眼遠點視力，不得低於 20/100，經帶眼鏡矯正至 20/20 以上，得認為及格。惟於執行其執業證書上所規定之職務時，須戴矯正眼鏡。施眼角膜手術矯正視力者不及格。

二、新進駕駛人員之左右眼裸眼遠點視力不得低於 20/40。

三、配戴眼鏡以矯正視力時，以普通眼鏡為原則，但配戴隱形眼鏡者，須經航醫指導行之。

四、新進駕駛人員，遠視不得超過 +3.00 屈光度。

五、一眼之上隱斜不得超過三稜鏡度 1 度。

六、內轉隱斜不得超過三稜鏡度 0 度。

七、外轉隱斜不得超過三稜鏡度 0 度。

八、左右眼裸眼於三十公分距離處，應能念出 Jaeger 表第三號字（相當於近點視力 20/40），對年滿四十歲以上者，經帶眼鏡矯正至上述標準時，亦認為及格。惟於執行其執業證書所規定之職務時，須配戴矯正眼鏡。

九、夜間視力必須正常。

十、距離識別不得超過五〇公分角。

第二十二條 為安全執行其職責，申請人對所必須辨認之各種顏色應有立即辨識之能力。如用 Pseudoisochromatic 色盲測驗本共十八片，有四片以上錯誤者，不及格。

第二十三條 耳、鼻、喉科之檢查有左列任何情況之一者不及格：

病、麻瘋、梅毒及愛滋病者、血液系統疾病者、肝腎功能障礙者，均不及格。

第四十二條 眼及附屬器官有急性或慢性病者，不及格。

第四十三條 高度之視力不良，無可補救者，不及格。遠點視力須能矯正至 20/30，近點視力須能矯正至 20/40。

第四十四條 應有立即辨色之能力。Pseudoisochromatic 色盲測驗本共十八片，有九片以上錯誤者，不及格。

第四十五條 聽力不良、言語頻率損失超過四十分貝者，不及格。

第四十六條 有惡性腫瘤、重症疾患、法定傳染病者，不及格。

第四十七條 新進人員血液、小便、生化、X光、心電圖檢查異常者，不及格。

第五章 缺點免計

第四十八條 航空人員之體格，若不合「航空人員體格檢查標準」之規定，應予不及格，如經特別鑑定後，認為在其行使職務時，藉由工作經驗，不致影響飛航安全，對其體格不合標準之部分，准予缺點免計。

航空人員之缺點免計，應由當事人填表申請，經由航空公司核轉，並檢附當事人作業經驗、能力資料向民航局申請，經專業鑑定無礙飛安後，由民航局核發體格檢查及格證。

缺點免計不適用於初檢申請人。

查。檢查記錄至少應包括受檢人員之基本資料、檢查發現、臨床診斷，可能影響飛安之因素及專業意見，並附各項特殊醫學鑑定報告書及醫院之診斷資料。民航局航醫機構最後將檢查結果開會、審議、討論，做成綜合結論及建議，報請民航局核定。檢查鑑定所需費用由申請人負擔。

第五十二條

為保障民航安全，對於准予體格缺點免計者，應予時間及作業之限制。

前項缺點免計之限制，該航空人員不得執行有該缺點所不能執行之任務。

第五十三條

對缺點免計受檢者，至少每三年需重新評估乙次。航空體檢醫師或主管，認為情況有變化時，得隨時要求加以鑑定。

第五十四條

曾有缺點免計者，不適合六十歲之延齡飛行體檢。

第五十五條

本標準自發佈日起實施。

(函) 處 記 書 官 法 大 院 法 司

	存保
	號 檔

				行 文 單 位		受文者	速別
				副 本	正 本		
				批 示		交通部民用航空局	
				擬	辦		
				發 文			
				附 件	字 號		
				如文	(台)處大一字第二二七八號	中華民國捌拾柒年玖月拾柒日發文	
				附件抽存後解密		年 月 日自動解密	

主旨：請就謝 桐等六人爲行政法院八十六年度判字第一五六七號判決所適用之「

民用航空人員體格檢查標準」有抵觸憲法之疑義，聲請解釋案（如附件）惠

請提供制定該標準時所參考之中外相關資料例如有關國家制定之標準、理由

說明等及專家意見，供本院大法官參考。

說明：依司法院大法官審理案件法第十三條第一項辦理。

交通部民用航空局 函

限年存保	
號	檔

主旨：檢送謝 桐等六人為行政院八十六年度判字第1567號判決所適用之「民用航空人員體格檢查標準」有牴觸憲法之疑義，聲請解釋案，本局制定與該案有關標準所參考之相關資料如附件，請查照。	示	批	行	文	單	位	受	文	者	速	別	
				副本	正本			司法	院	大	法官	書記
				本局企劃組、標準組	法院大法官書記處			司法	院	大	法官	書記
								司法	院	大	法官	書記
	辦	擬	文			發						
			附件	字號	日期							
			如文	企法(87) 字第 29701	中華民國八十七年十月二十六日							

承辦人：何國雄
 電話：(02) 2349-6028
 年 月 日 自動解



68724567

說明：依據大法官書記處87.9.17(八七)處大一字第2127號函辦理。

民用航空局
校對之章三

兼局長 張家祝

本局八十二年八月二十六日頒佈修訂之「航空人員體格檢查標準」有關施行角膜幅射切開術（ㄉㄨㄢ）規範訂定本局參處情況如后：

有鑑因施行角模膜射切開術（ㄉㄨㄢ）者可能有眩光效應、浮動視力、遠點視力變化及角膜易受傷之情形發生，當時評估有影響安全之疑慮，經航醫中心轉陳國內各醫學中心眼科專家之建議及參考世界各國之作法（詳附件一），為維護大眾安全，對已任職航空駕駛員職務曾施行角膜幅射切開術（ㄉㄨㄢ）者加註夜間不得主控起降之條件限制給予缺點免計發證。航空公司鑑於公司信譽與安全因素考量，經彼等當事人同意下調整該職務改任飛航機械員職務，而本局並未干預該工作調整（摘錄交航八十四字第〇三〇六九六號文）。

綜合國際間做法，現有法令眼科專家之意見，就已充任航空駕駛員而已施作 ㄉㄨㄢ 手術者限制其夜間不得起降應屬妥當就法律觀點之審查意見詳附件二（摘錄八十三年十二月二十七日本局法律顧問就本案之研提意見）。

法律意見

主題：已充任駕駛員，施做之手術者，限制其夜間不得起降。

主旨：綜合國際間做法，現有法令，眼科專家之意見，就已充任駕駛員，而施做之手術者，限制其夜間不得起降，自屬妥適。

說明：一、民用航空法第二十五條第二項就航空人員體格檢查賦予民航局訂定之權，民航局乃制定航空人員體格檢查標準。

二、航空人員體格檢查標準乃管制航空人員，使體格合格者，始能適於飛行。民國七十六年七月二十日航空醫務管理委員會發函給華航人事處，表明做角膜手術者，不合格。除謝 桐與孫 民外，其餘五位，施做手術均在民國七十八年，請參見附表一，再就做手術卻填未做手術者，亦有如附表一之孫 民、鄭 傑、鄭 文等三位。申言之，

(一)有三位故意填載不實。

(二)有五位在通函不合格情形下仍做角膜手術。

(三)就現有資料，謝 桐部分，較無瑕疵，其餘均有可議。

三、民國八十年四月、六月分別停發長榮曾 強、潘 凡體檢合格証，八十年七月、八月、九月分別停發華航謝 桐、孫 民、浮 斌、鄭 傑、王志 查、鄭 文、甘 秀及八十年九月未核發復興揚 民體檢合格証。

四、民航局於八十年十一月四日曾製作駕駛員實施角膜手術撤銷體檢証案處理經過報告，其中法令依據乙項認為民用航空人員體格檢查標準第二十二條第一款所謂「眼睛有慢性之活動性病理性情況，致妨礙正常功能而影響安全執行職務者，不及格」，亦適用於施做 R . K 手術者。

(一)關於前敘第二十二條第一款之法條內容，主要應係抄襲 I . C . A . O 第六、三、三、一關於眼睛之規定。

(二)I . C . A . O 航空醫學組組長芬斯汀離曾於一九九一年十一月二十五日函中說明，檢查標準嚴格來說會使做 R . K 手術者不合格，但亦說明做 R . K 者之情形未特別記載於檢查標準中。

(三)其他航空公司原則上均表示 I . C . A . O 未就做 R . K 者予以規定。

(四)航空人員體格檢查標準八十年版第五十條第八款規定做角膜手術者，不得申請缺點免計，就角膜手術者停止六十五年所公布之航空人員體格缺點免計實施要點之適用，惟八十一年、八十二年體格檢查標準修正版，反將缺點免計增列於檢查標準第五章內，無疑准予缺點免計。

(五)八十一年四月六日民航局裁定新進民航駕駛員不發體檢及格証，已受聘駕駛員，於實施手術一年內，暫不發及格証，手術一年後，經醫師鑑定合格者，得發及格証，惟應持續每三個月進行眼科複檢一次。

五、依航空人員體格檢查標準第五十三條，對缺點免計受檢查，至少每三年需重新評估乙次，同法第五十二條，授權主管機關就時間及作業予以限制。

六、綜觀世界各國航空公司之看法，大部分均不願聘用施做 R . K 手術者，惟在行文時，則較為保守，有區分為新進人員不准，原有人員，依個案決定之趨勢。當然亦有明白表示願於個案審核合格時，則予聘用之單位。

(一)例如聯合、這美、新航、泰航、日航、加航、韓航、汶航、大陸、環球、南非、沙航等。有明示不接受，有較保守，做保留之表示，但其心態顯然偏向不接受。

七、國內部分眼科醫學專家，經民航局邀請就 R·K·手術表示意見。幾乎一致認為機上旅客數百人，將生命交予做過 R·K·手術者，絕對不適合。惟因主要問題出在這些做手術者因夜間眼睛壓力變化及外面機場一片漆黑只有跑道上燈光時，更易造成視力問題，直接造成飛行安全。因此一致採取 R·K·手術眼睛檢查及格者，應限制其夜間起降之結論。

八、綜見上敘，不論在法條上的結構，對 R·K·手術者之處理經過，眼科專家的意見，以及各國航空公司普遍的看法，民航局就維護飛航安全，就數百個旅客、航空人員生命之維護，當然適合就此等做過 R·K·手術人員，做夜間不得起降之限制。

九、關於施做 R·K·手術者，其可能自認為國際間並未限制 R·K·手術者不得擔任駕駛員；民航局既已准許其缺點免計，何以又限制其夜間不得起降；以及此等限制妨及其工作權云云。然則：

(一) 國際間不准施做 R·K·手術者，擔任駕駛員，並非少數。航空公司因身負真正賠償責任，故雖一面言及法令，但意願上不聘僱此種駕駛員之心態，表露於文字之間。民航局採取國際間多數之看法，反而是正常之現象。

(二) 民航局對舊有施做 R·K·手術者，固曾限制其不得飛行，後又准予缺點免計，但權衡之時，當然須考慮：

1. 眼科專家之看法。
2. 若有限制，其限制之理由。
3. 乘客生命安全，與駕駛員工作權之比較。

(三) 事實上，在航空人員體格檢查標準第五章缺點免計裡也明文規定（第五十二條），在保障民航安全之前提下，就此等缺點免計人員，應予「時間」及「作業」之限制。

1. 不可諱言的，近幾年來，國人對於乘客生命的重視，消費者的保障，已遠超出航空客貨損害賠償辦法所定之賠償標準。
2. 眼科專家心態上不能接受這些 R·K·手術者，充任駕駛員，惟亦了解真正問題之所在在「夜間起降」。
3. 因此，民航局此種「夜間起降」限制，本在其合法裁量權限內，又有科學之依據，尚無妨害此等人員工作權之問題。
4. 更何況，七位之中，至少有六位，是以不乾淨的手，取得駕駛員證檢合格證，其中三位情節更為嚴重。

各國看法

(一) 1991.10.16	美聯邦航空總署 (FAA)	手術六月後申請，由眼睛專家做決定
(二) 世達通運	1991.11.2→	德航取嚴格要求，須每年檢查
(三) 新航 1991.11.9	引.11.6函→	沒有做R.k.之飛行員①新→很難 ②已合格→可能續保存駕照
(四) ASIANA AIRLINES	1991.11.11→	未遇到，醫生意見若正常無眩光等則可
(五) UNITED	1991.11.8→	未聘R.k.者
(六) DELTA	1991.11.9→	①不聘任何做眼睛手術者 ②若已僱，若其可得第一級醫學證書則可
(七) 南非航空	→	不接受做R.k.手術者
(八) 菲航	1991.11.5→	不接受，但做R.k.而取得A級證書可
(九) 亞北	191.11.11→	做R.k.五年(最好)後仍安全才可
(十) 荷航	1991.11.11→	及格則可
(十一) 泰航	1991.11.16→	不接受
(十二) 紐航	1991.11.20→	二十五歲以內做R.K.不接受，五年內者不接受，民航局是六個月
(十三) 日航	1991.11.18→	不接受
(十四) 1991.10.18	美FAA→	須及格才可
(十五) QANTAS	1991.11.19→	個案決定，澳洲CAA未明文，嚴格檢查，二年內追蹤
(十六) 國泰	1991.12.3→	(香港)
A. ICAO未規定 B. 不安定，有GLARIE C. 拒絕，除非數年前做R.k.沒有COMPLICATION，即使如此仍做為不利因素；已聘僱者，准一年，但須進一步評估		
(十七) 新加坡民航局	1991.11.21→	因眩光及浮動視力，不適合飛行
(十八) 加拿大航空	1991.11.13→	不會准，現也無人做R.k.
(十九) 大韓	1991.12.9→	無人做R.k.，不錄用做R.k.
(二十) BRUNEI 航空	1991.11.18→	不建議其做R.k.，徵人時須很小心
(二十一) VA 美國維川飛行安全基金會	1992.1.4→	A. 美國FAA：先不准，後改為做特別TEST後准 B. UK CAA：較美保守，新不准，舊的月檢 C. USSR：尚待查
(二十二) 達美 (DELTA)	1991.11.1→	不了解但FAA不否決做R.K.者
(二十三) 美航	1991.12.9→	軍方，NASA及一些航線不接受R.K.
(二十四) 大陸航空	1991.11.4→	FAA則對個案研判(是否回復，日間夜間沒問題)
(二十五) 環球航空	1991.11.8→	原則不接受，但五年後穩定，可能例外
(二十六) 西班牙蘭航醫中心	1991.11.5→	原則上不接受，美軍方亦不接受
(二十七) 香港民航處	1991.11.9→	最近三年內做R.K.不能接受，飛行期做，停六個月合格才能飛
(二十八) 法航	1991.11.20→	香港接受ICAO標準
(二十九) 比利時	1991.11.20→	空軍不接受，民航手術三年後正常可
(三十) 南非	1991.11.15→	新聘不接受R.K.，舊者須經一年
(三十一) 沙烏地航	1992.1.28→	不接受，若堅持做R.K.者須有六個月期間，始開始評估
		不接受，合格者手術只要成功即可

正本：國營各航空公司

副本：交通部、標準組、航醫中心（執行）

三 旨：本局對民航駕駛員實施 RK 手術之處置說明（如附件），請查照。

說明：本案自八十一年四月六日起生效。

局 長 蔣 行 遠

民航局參考上述資料及國際民航公約之人員給證附約，復又重新檢討相關體檢法規，乃決定於不影響飛航安全之原則下，又在 RK 手術雖可矯正視力，然其手術結果成功之穩定性未獲世界一致公認前，民航局現時採取以下措施：

一 針就仍處於爭議階段之民航駕駛員實施 RK 手術問題，民航局為維護飛航安全，將採從嚴審核態度，對申請為新進民航駕駛員，如其已實施 RK 手術矯正視力者，暫不發給航空人員體格檢查及格證。

二 對已受聘之民航駕駛員，於其實施手術一年內，暫不發給航空人員體格檢查及格證，於手術一年後經民航局航醫中心專業眼科醫師鑑定合於標準者，得予缺點免計，發給航空人員體格檢查及格證，並註記「已施作 RK 手術」字句，持證人尚應持續每三個月進行眼科複檢一次。

民航局係一交通行政機關，一本公正客觀之立場，再銜諸國情環境、飛航安全及人民權益，乃審慎作此決定。如日後，於眼科醫學界、航空醫學界、各國民航官署及各航空公司對民航駕駛員實施 RK 手術之穩定性不致影響飛航安全均達成共識後，民航局當即適時適度修正航空人員體格標準。

用 航 空 局 (函)

保 存 年 限

檔 號

示 批	位 單 文	主	中華航空公司
	本 副	副	航務中心
辦 擬	文	字 號	標進一(83)字第 12991 號
	附 件		

主旨：鑑於名古屋事件及近來探獲對眼角膜手術之開切，及依據航空人員體格檢查標準第五十三條

一、缺點免許受檢者，三少三三三需重新評估乙次一之規定，請貴公司提供曾作三之副駕駛謝

綱等七員最近二三年之夜間飛行考核資料，以及對該等人員之飛航安全管制辦法，俾憑辦理

缺點免許再評估，請 查照。

說明：依據本局航務中心83.10.29(83)航務字第181號函辦理。

局 長

張 繼

9403

(函) 局空航用民部通交

限年存保
號 檔

說明	社 示	位 單	文 行	受 文 者	速 別
		本 副	本 正	航 醫 中 心	最 速 件 密 等
一、貴公司副駕駛謝綱等七員因曾實施眼角膜手術，於八十一年四月十七日予以核准缺點免計在案。 二、本局依據航空人員體格檢查標準第五十三條之規定，對缺點免計受檢者至少每三年需重評估乙次，同法第五十二條，主管機關得就時間及作業予以限制。 三、該員於本(83)年十一月八日至三十一日分別至航醫中心及台大醫院實施特殊各項眼科專科檢查，結果顯示第一條之視力穩定性檢查，右眼日、夜屈光度差達二·六二屈光度不符缺點免計規定，不予給證，另謝綱、言 秀因眼角膜內皮細胞異常，仍須追蹤檢查，先予給證，其餘孫 民、鄭 文、王 志及浮 斌等四員准予缺點免計。 四、該員等缺點免計應依五十二條予以時間及作業上之限制，並基於保障飛航安全不得執行夜間起降任務，並請貴公司嚴加督導考核其飛行技能，以維飛航安全品質。	本局航醫中心	中華航空公司	解 密 條 件		
	辦 擬	文 發	日 期	() 公 佈 後 解 密 () 年 月 日 自 動 解 密 () 附 件 抽 存 後 解 密	
		附 件	字 號	日 期	
			標 準 三 (8 3) 年 第 1 5 6 6 2 號	中 華 民 國 8 3 年 1 2 月 3 1 日	

點免計在案。

一、貴公司副駕駛謝綱等七員因曾實施眼角膜手術，於八十一年四月十七日予以核准缺點免計在案。

二、本局依據航空人員體格檢查標準第五十三條之規定，對缺點免計受檢者至少每三年需重評估乙次，同法第五十二條，主管機關得就時間及作業予以限制。

三、該員於本(83)年十一月八日至三十一日分別至航醫中心及台大醫院實施特殊各項眼科專科檢查，結果顯示第一條之視力穩定性檢查，右眼日、夜屈光度差達二·六二屈光度不符缺點免計規定，不予給證，另謝綱、言 秀因眼角膜內皮細胞異常，仍須追蹤檢查，先予給證，其餘孫 民、鄭 文、王 志及浮 斌等四員准予缺點免計。

四、該員等缺點免計應依五十二條予以時間及作業上之限制，並基於保障飛航安全不得執行夜間起降任務，並請貴公司嚴加督導考核其飛行技能，以維飛航安全品質。

局長 蔡清序

Form 101

中華航空公司總公司 (函)

機務部
號

交通部民用航空局

受文者	副文	批	示
交通部	交通部		

日期	中華民國捌肆年壹月拾肆日
字號	(84)中航行發字第0062號
附件	人員名冊、會議記錄各乙份



主旨：本公司經X手術培訓副機師廿 秀等七員轉訓747-200飛航機機員，請鑒核。

說明：一、本公司經X手術培訓副機師廿 秀等七員經 鈞局航醫中心體檢判定不適應任夜間飛行任務在案。

二、經據該等國籍結果，本公司國際、國內航線之班機均需夜間起降，彼等不能再行服勤，擬將其轉訓747-200飛航機機員，以遂廿員等繼續服務飛行任務之心願及達到公司約人力成本之目的。

三、茲將該等機師姓名及排轉訓事宜。

中華航空公司總經理 葉俊



8401074

7

受文者	航 醫 中 心		日期	中華民國 81 年 1 月 21 日	
	行 正	交 通 部		字 號	標 準 一 (84) 字 第 00849 號
位 單	本 副	航 醫 中 心 (無 附 件)	文 件	附 件	如 文
批 示	主旨：有關立法院函送請本局應停止並航曾接受過眼角膜雷射切割(×)手術駕駛員之飛行任務乙案，辦理情形覆如說明，請 鑒核。 說明：				

一、覆 鈞部交航八十四字第10866號函。

二、本局為加強實施飛航安全檢討，對任何危及飛航安全之因素均極為重視，因而於八十三年十月二十二日邀請國內三大醫學中心(台大、榮總及三總)眼科主任、教授、眼角膜專家及法律專家，召開「飛航安全座談會」，與會眼科專家均認為「×」駕駛員所產生之浮動視力與眩光效應，改變對夜間落地之視覺及立體感，影響飛航安全至鉅。另「×」手術後角膜易受傷害破裂，故應予限制其執行夜間起落(請參考附件法律意見)。

三、本局依據前述會議結論，於八十三年十二月三十一日以標準一(83)字第15662號函，令「×」不執行夜間起落，並請該公司嚴加督導考核其飛行技能，以維飛航安全。

四、並航基於確保飛航安全考量，於八十四年元月十四日起對七員曾施行「×」手術之副駕駛員，全部停止飛行任務，並函本局將七員副駕駛員轉列飛航機械員，已排除在飛行員之列，社會大眾對「×」飛航安全之疑慮應可消除。

局長 蔡 清 彥
 副局長 陳 炳 樑



最優件

交通部民用航空局

(一函)

民國卅一年一月二十二日

受文者：航 署 中 心

正 本：中華航空公司

副 本：本局航管中心

主 旨：貴公司曾接獲受幅射線自模切器術(即RK)之培訓副機師證書(即B747-200型飛機飛航機師員之要求)准予備查。

說 明：

- 一、貴公司(八四)中執行發字第一〇〇〇〇號函。
- 二、本局已核發該證書之類航空十八項資格檢查及格證書，有效期限一年。
- 三、該證書訓練飛航機師員之訓練應照轉換部份，學科需考三科(即航空理論、機長證書、航法)及航空二部(即航空四科)；術科則依航空及資格檢查公司訓練計劃實施，完訓後由本局聘檢定飛航機師員實施檢定，並依三級檢定結果由本局核發證書。

局 長 蔣 濟 房 公 印

副 局 長 蔣 炳 揚 代 行



21011

(函) 局空航用民部通文

限年存保		號 檔		批 示		受文者		速 別	
						航 醫 中 心		取 速 件	
						航醫中心(無附件)		密 等	
						台大醫學院附設醫院、台北榮民總醫院、三軍總醫院、空軍總醫院		解 密 條 件	
				辦 擬		發 文		(一) 公佈後解密 (一) 年 月 日自動解密	
						日期		(一) 附件抽存後解密	
						字 號			
						標準一(84)字第 02400 號			
						附件			
				說明		主旨：惠請貴院眼科部協助審查鄭 傑之眼科檢查資料，並請將審查結果惠覆本局。			
						一、原奉航副駕駛鄭 傑因曾施右眼角膜雷射切開術(三)手術(經本局航醫中心依(三)駕駛員處理			

原則(附件一)實施視力穩定性檢查，結果如(附件二)判定不及格。

二、鄭君不服向本局提出申訴，本局為慎重計，請貴院眼科專家提供客觀之專業評估意見以昭公信，謹提供該原原始資料及三年檢查資料，請惠予審查其屈光度變化。

三、本局另將擇期召開覆議會，日期另行通知屆時惠請貴院眼科主任撥冗參加會議，會議內容重點如下：

(一)實施(三)手術後之駕駛員是否可擔任夜間飛航。

(二)審議鄭克傑個人資料。

局 長 蔡 濟 房

FORM01