公務人員特種考試民航人員考試規則修正草案總說明

公務人員特種考試民航人員考試規則（以下簡稱本規則）自八十九年六月三十日訂定施行後，曾歷經十四次修正，最近一次於一百十一年三月十六日修正發布，並自一百十二年一月一日施行。

用人機關交通部民用航空局為應社會環境整體發展及提升選才效能，經參酌公務人員高等考試暨普通考試規則應試科目減列，並考量口試為現行普遍而重要的考試方式，透過適當之題目設計可有效鑑別出具有優秀溝通、表達、應變能力、抗壓性、正向價值觀等諸多筆試項目未能測驗出之人格特質，就本規則重新檢視並通盤檢討，期使其完整周延、與時俱進並符實際業務推動需要，擬具本規則修正草案，修正重點如下：

一、修正條文部分

（一）鑑於「飛航諮詢」與「航空通信」二科別同為操作資訊通訊系統，執行飛航訊息之處理(飛航諮詢)及傳遞(航空通信)工作，兩者需具備之技能及知識相近，爰整併「飛航諮詢」與「航空通信」二科別為「情報通信」科別。兩科別整併且減列部分應試科目可收多元取才之效，並增加公告之預定錄取名額，以提升報考意願及考選效能，其後錄取人員再藉由職前訓練，完成職能分類。(修正條文第二條）

（二）配合「飛航諮詢」與「航空通信」二科別整併為「情報通信」科別，酌作文字修正。(修正條文第三條、第六條、第九條）

（三）為更能鑑別「飛航檢查」與「適航檢查」二科別應考人之人格特質，將此二科別第二試修正為中文個別口試，以更有效拔擢優秀人才，俾利飛安監理業務遂行。(修正條文第五條）

（四）調整各科別之第一試筆試及第二試口試占分比重。(修正條文第七條）

（五）調降「情報通信」與「航務管理」二科別之第一試英文科目成績設限標準。(修正條文第八條）

（六）考量一百十一年三月十六日修正之第四條附表二之施行日期已屆，

爰予刪除。(修正條文第十一條)

二、附表部分

(一)配合「飛航諮詢」與「航空通信」二科別整併為「情報通信」科別修正應考資格條件。(修正第三條附表一)

(二)配合業務實際需求，減列各科別應試專業科目，並配合「飛航諮詢」與「航空通信」二科別整併為「情報通信」科別修正應試專業科目。(修正第四條附表二)

(三)配合「飛航諮詢」與「航空通信」二科別整併為「情報通信」科別，酌作文字修正，並修正「飛航檢查」與「適航檢查」二科別體格檢查標準表之視力及辨色力標準。(修正第六條附表三)

公務人員特種考試民航人員考試規則修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
第一條　本規則依公務人員考試法第七條第一項規定訂定之。	第一條　本規則依公務人員考試法第七條第一項規定訂定之。	本條未修正。
第二條　公務人員特種考試民航人員考試（以下簡稱本考試）為三等考試，設下列各科別： 一、飛航管制。 二、情報通信。 三、飛航檢查。 四、航務管理。 五、適航檢查。	第二條　公務人員特種考試民航人員考試（以下簡稱本考試）為三等考試，設下列各科別： 一、飛航管制。 二、飛航諮詢。 三、航空通信。 四、飛航檢查。 五、航務管理。 六、適航檢查。	一、用人機關鑑於「飛航諮詢」與「航空通信」二科別同為操作資訊通訊系統，執行飛航訊息之處理(飛航諮詢)及傳遞(航空通信)工作，兩者需具備之技能及知識相近，倘兩科別整併且減列部分應試科目可收多元取才之效，並增加公告之預定錄取名額，以提升報考意願及考選效能，其後錄取人員再藉由職前訓練，完成職能分類，爰整併「飛航諮詢」與「航空通信」二科別為「情報通信」科別。 二、另「飛航諮詢」與「航空通信」二科別錄取人員係分別至交通部民用航空局飛航服務總臺轄下單位「飛航情報中心」及「航空通信中心」執行業務，故本次整併後科別命名，係依單位名稱改稱為「情報通信」科別。
第三條　中華民國國民，年齡符合下列各款規定，並具有附表一所列各科別應考資格，且無	第三條　中華民國國民，年齡符合下列各款規定，並具有附表一所列各科別應考資格，且無	配合「飛航諮詢」與「航空通信」二科別整併為「情報通信」科別，爰酌作文字修正。

依法不得應國家考試之情事者，得應本考試： 一、飛航管制科別：十八歲以上，三十五歲以下。 二、情報通信科別：十八歲以上，四十五歲以下。 三、飛航檢查及適航檢查科別：十八歲以上，五十五歲以下。 四、航務管理科別：十八歲以上。	依法不得應國家考試之情事者，得應本考試： 一、飛航管制科別：十八歲以上，三十五歲以下。 二、飛航諮詢及航空通信科別：十八歲以上，四十五歲以下。 三、飛航檢查及適航檢查科別：十八歲以上，五十五歲以下。 四、航務管理科別：十八歲以上。	
第四條　本考試各科別之應試科目，依附表二之規定。	第四條　本考試各科別之應試科目，依附表二之規定。	本條未修正。
第五條　本考試分二試舉行，各試均分別錄取。第一試錄取者，始得應第二試。飛航檢查、適航檢查科別第一試為筆試，第二試為口試，其餘科別第一試為筆試及英語會話，第二試為口試。 前項第一試英語會話以英語個別口試行之；第二試口試飛航管制科別以英語集體口試行之，其餘科別以個別口試行之。	第五條　本考試分二試舉行，各試均分別錄取。第一試錄取者，始得應第二試。飛航檢查、適航檢查科別第一試為筆試，第二試為口試，其餘科別第一試為筆試及英語會話，第二試為口試。 前項第一試英語會話以英語個別口試行之；第二試口試飛航管制科別以英語集體口試行之，飛航檢查、適航檢查科別以英語個別口試行之，其餘科別以個別口試行之。	一、第一項未修正。 二、用人機關考量「飛航檢查」及「適航檢查」二科別旨在借重民航駕駛員、飛航維修工程師之專業學識及實務背景，考取後施以檢查員專業訓練，即可執行飛安監理業務，毋須針對無民航經驗之錄取人員由基礎飛行、飛航維修開始訓練，能高度撙節國家考訓資源、提昇公部門專業服務效率；惟是否能有效拔擢出具適合人格特質之檢查員，對飛安監理體系至為重要；為能更有效識別出具有優秀溝通、表達、應變能力、抗壓性、正向價值觀等人格特質之應考人，「飛航

		檢查」與「適航檢查」二科別第二試修正為中文個別口試，以更有效拔擢優秀人才，俾利飛安監理業務之遂行，爰修正第二項。
第六條　本考試飛航管制科別應考人於報名時，應繳交試務機關指定之醫療機構所出具之體格檢查表。體格檢查不合格或未依規定期限繳交體格檢查表者，不得應第一試。 本考試航務管理、情報通信、飛航檢查、適航檢查等科別，應考人於第一試錄取通知送達十四日內，應繳交試務機關指定之醫療機構所出具之體格檢查表。體格檢查不合格或未依規定期限繳交體格檢查表者，不得應第二試。前二項體格檢查之標準，依附表三之規定。 本考試飛航管制科別應考人經第一試錄取者，應經體格複檢，體格複檢不合格者，不得應第二試。其體格複檢除依航空人員體格檢查標準乙類體位標準檢查外，並依附表四之規定辦理。	第六條　本考試飛航管制科別應考人於報名時，應繳交試務機關指定之醫療機構所出具之體格檢查表。體格檢查不合格或未依規定期限繳交體格檢查表者，不得應第一試。 本考試航務管理、飛航諮詢、航空通信、飛航檢查、適航檢查等科別，應考人於第一試錄取通知送達十四日內，應繳交試務機關指定之醫療機構所出具之體格檢查表。體格檢查不合格或未依規定期限繳交體格檢查表者，不得應第二試。前二項體格檢查之標準，依附表三之規定。 本考試飛航管制科別應考人經第一試錄取者，應經體格複檢，體格複檢不合格者，不得應第二試。其體格複檢除依航空人員體格檢查標準乙類體位標準檢查外，並依附表四之規定辦理。	一、第一項、第三項未修正。 二、配合「飛航諮詢」與「航空通信」二科別整併為「情報通信」科別，第二項酌作文字修正。
第七條　本考試各科別考試總成績之計算，飛航檢查及適航檢查科別以第一試成績占百分之七十，第二試成績占百分	第七條　本考試各科別考試總成績之計算，飛航管制科別以第一試成績占百分之八十，第二試成績占百分之二十合併	一、用人機關考量「情報通信」與「航務管理」二科別人員執行之業務大部分需具良好之溝通協調能力，

之三十合併計算之，其餘科別以第一試成績占百分之八十，第二試成績占百分之二十合併計算之。 第一試成績之計算，以普通科目每科成績乘以百分之十，專業科目平均成績乘以賸餘百分比合併計算之。 缺考之科目，以零分計算。	計算之，其餘科別以第一試成績占百分之九十，第二試成績占百分之十合併計算之。 第一試成績之計算，以普通科目每科成績乘以百分之十，專業科目平均成績乘以賸餘百分比合併計算之。 缺考之科目，視為零分。	且為強化透過第二試口試評量應考人之人格特質等是否合乎業務需求，爰提高第二試成績占比為百分之二十，併同調整第一試成績占比為百分之八十，爰修正第一項文字。 二、「飛航檢查」及「適航檢查」科別部分： (一)考量適職之航空安全檢查員在飛安中能發揮關鍵作用、協助識別並預防飛安風險，且國際民航組織(ICAO)及美國聯邦聯邦航空總署(FAA)均要求飛安檢查員具有一定之航空專業經歷，並要求各國民航主管機關應具備適職與足夠檢查之檢查員，除為保障飛安之基本條件外，亦為ICAO(protocol questionnaire-PQ)自評指標之一，及FAA「國際飛航安全評鑑」(IASA)之八大關鍵要素之一，若未能符合者，除嚴重影響國家形象外，並將使國際航空公司之國際航線營運權受到他國之限制，甚至面臨禁航之危機。 (二)又航空安全檢查員

		之三大職責可初步分為檢定給證、技術管理及一般檢查，均係依上開ICAO 文件執行，須以專業、熱情及耐心、細心面對繁重工作，更需高度人際溝通技巧及心理素質、機警的應變能力，並非筆試足可鑑別，尚需仰賴口試。 （三）為能更有效識別出具優秀溝通、表達、應變能力、抗壓性、正向價值觀之檢查員，另兼顧專業知能核心化、擇才條件友善化及降低民航專業人才應試負擔，並提升用人機關參與度，爰參考高考三級考試僑務行政、國際文教行政及高普考試航空駕駛類科，調整第二試成績占比為百分之三十，併同調整第一試成績占比為百分之七十，爰修正第一項文字。 三、第二項未修正。 四、參酌其他公務人員考試規則體例，修正第三項文字。
第八條　本考試各科別依	第八條　本考試各科別依	一、第一項未修正。

需用名額與各試增額錄取需求，決定各試錄取標準。第一試增額錄取需求，由典試委員會定之。 應考人達各試錄取標準者，應予錄取。但有下列情形之一者，不予錄取： 一、各試有任一科為零分。 二、第一試成績未滿五十分，或第二試成績未滿六十分。 三、第一試英語會話科目成績未滿六十分。 四、飛航管制科別英文科目成績未滿六十分。 五、情報通信、飛航檢查、航務管理、適航檢查科別英文科目成績未滿五十分。	需用名額與各試增額錄取需求，決定各試錄取標準。第一試增額錄取需求，由典試委員會定之。 應考人達各試錄取標準者，應予錄取。但有下列情形之一者，不予錄取： 一、各試有任一科為零分。 二、第一試成績未滿五十分，或第二試成績未滿六十分。 三、第一試英語會話科目成績未滿六十分。 四、飛航管制、飛航諮詢、航務管理科別英文科目成績未滿六十分。 五、航空通信、飛航檢查、適航檢查科別英文科目成績未滿五十分。	二、用人機關審視英文科目考題難易程度，英文科目錄取標準五十分已可符合航務管理作業需求，且專業科目英文部分尚有英語會話，爰調整「航務管理」科別英文科目最低分數設限，爰修正第二項第四款英文成績設限規定。 三、用人機關配合「飛航諮詢」與「航空通信」二科別整併為「情報通信」科別，及考量整併科別係為擴大取才來源、提高報考意願，爰訂定英文科目最低分數與「飛航檢查」、「適航檢查」及「航務管理」科別相同，爰修正第二項第五款規定。
第九條　本考試錄取人員，應經訓練。訓練期滿成績及格，經公務人員保障暨培訓委員會核定，本考試及格，由考試院發給考試及格證書，並依相關規定分發任用。 本考試飛航管制與情報通信科別錄取人員，於訓練期滿前，應通過航空英語能力檢定；飛航管制科別錄取人員，於訓練期滿前，應通過學科與術科檢定。未經檢定或未達合格標準者，訓練成績為	第九條　本考試錄取人員，應經訓練。訓練期滿成績及格，經公務人員保障暨培訓委員會核定，本考試及格，由考試院發給考試及格證書，並依相關規定分發任用。 本考試飛航管制與航空通信科別錄取人員，於訓練期滿前，應通過航空英語能力檢定；飛航管制科別錄取人員，於訓練期滿前，應通過學科與術科檢定。未經檢定或未達合格標準者，訓練成績為	一、第一項、第三項未修正。 二、依國際民航公約規定，航空通信人員執行與航空器駕駛員英語通聯業務，應取得無線電溝通航空英語專業能力檢定資格證書始得執行業務，茲因「飛航諮詢」科別與「航空通信」二者具備之技能及知識相近，二科別整併後錄取人員宜有一致訓練規定；又「飛航諮詢」之工作為飛航訊息之處理，亦需具備

不及格。各項檢定之實施及合格標準之認定，由交通部民用航空局為之。 本考試飛航管制科別錄取人員，至遲應於訓練期滿時符合航空人員體格檢查標準；不合格者，訓練機關應函請公務人員保障暨培訓委員會廢止其受訓資格。	不及格。各項檢定之實施及合格標準之認定，由交通部民用航空局為之。 本考試飛航管制科別錄取人員，至遲應於訓練期滿時符合航空人員體格檢查標準；不合格者，訓練機關應函請公務人員保障暨培訓委員會廢止其受訓資格。	相當航空英語能力，俾應對航空氣象電報及航空術語，明定是類人員於訓練期滿前應通過上開英語檢定，爰修正第二項文字，以符實際需求。
第十條　本考試及格人員自取得考試及格資格之日起，實際任職三年內不得轉調原分發占缺任用機關（構）以外之機關（構），並須於交通部暨其所屬機關（構）再服務三年，始得轉調上述機關（構）以外機關（構）任職。 前項轉調之限制，應於考試及格證書註明，並函請銓敘部查照。前項轉調之限制，應於考試及格證書註明，並函請銓敘部查照。	第十條　本考試及格人員自取得考試及格資格之日起，實際任職三年內不得轉調原分發占缺任用機關（構）以外之機關（構），並須於交通部暨其所屬機關（構）再服務三年，始得轉調上述機關（構）以外機關（構）任職。 前項轉調之限制，應於考試及格證書註明，並函請銓敘部查照。前項轉調之限制，應於考試及格證書註明，並函請銓敘部查照。	本條未修正。
第十一條　本規則自發布日施行。	第十一條　本規則自發布日施行。 本規則中華民國一百十一年三月十六日修正之第四條附表二，自一百十二年一月一日施行。	一、第一項未修正。 二、現行第二項所定施行日期已屆至，爰予刪除。

第三條附表一
公務人員特種考試民航人員考試應考資格表修正草案對照表

<table>
<tr><th colspan="5">修正規定</th><th colspan="5">現行規定</th><th>說明</th></tr>
<tr><th>等別</th><th>職組</th><th>職系</th><th>科別</th><th>應考資格</th><th>等別</th><th>職組</th><th>職系</th><th>科別</th><th>應考資格</th><th>未修正。</th></tr>
<tr><td rowspan="2">三等考試</td><td rowspan="2">交通技術</td><td rowspan="1">航空管制</td><td>飛航管制
情報通信</td><td>一、公立或依法立案之私立獨立學院以上學校或符合教育部採認規定之國外獨立學院以上學校各院、系、組、所、學位學程畢業得有證書者。
二、高等考試或相當高等考試之特種考試及格者。
三、普通考試或相當普通考試之特種考試及格滿三年者。
四、高等檢定考試及格者。</td><td rowspan="2">三等考試</td><td rowspan="2">交通技術</td><td rowspan="1">航空管制</td><td>飛航管制
飛航諮詢
航空通信</td><td>一、公立或依法立案之私立獨立學院以上學校或符合教育部採認規定之國外獨立學院以上學校各院、系、組、所、學位學程畢業得有證書者。
二、高等考試或相當高等考試之特種考試及格者。
三、普通考試或相當普通考試之特種考試及格滿三年者。
四、高等檢定考試及格者。</td><td>配合「飛航諮詢」與「航空通信」二科別整併為「情報通信」科別，酌作文字修正。</td></tr>
<tr><td rowspan="1">航空駕駛</td><td>飛航檢查</td><td>具有下列資格之一，並領有交通部民用航空局審查具航空駕駛資歷證明者，得應本考試：
一、公立或依法立案之私立獨立學院以上學校或符合教育部採認規定之國外獨立學院以上學校各院、系、組、所、學</td><td rowspan="1">航空駕駛</td><td>飛航檢查</td><td>具有下列資格之一，並領有交通部民用航空局審查具航空駕駛資歷證明者，得應本考試：
一、公立或依法立案之私立獨立學院以上學校或符合教育部採認規定之國外獨立學院以上學校各院、系、組、所、學</td><td>未修正。</td></tr>
</table>

				位學程畢業得有證書。 二、高等考試或相當高等考試之特種考試及格。 三、普通考試或相當普通考試之特種考試及格滿三年。 四、高等檢定考試及格。 前項航空駕駛資歷證明事項，應包括大型航空器駕駛員機型完訓證明、大型航空器飛行時數累計達一千五百小時、大型航空器飛航年資達七年。 前項所稱大型航空器駕駛員機型完訓證明，係指交通部民用航空局、美國聯邦航空總署(FAA)及歐洲航空安全署(EASA)等核准之訓練機構或航空公司所出具之證明。					位學程畢業得有證書。 二、高等考試或相當高等考試之特種考試及格。 三、普通考試或相當普通考試之特種考試及格滿三年。 四、高等檢定考試及格。 前項航空駕駛資歷證明事項，應包括大型航空器駕駛員機型完訓證明、大型航空器飛行時數累計達一千五百小時及大型航空器飛航年資達七年。 前項所稱大型航空器駕駛員機型完訓證明，係指交通部民用航空局、美國聯邦航空總署(FAA)及歐洲航空安全署(EASA)等核准之訓練機構或航空公司所出具之證明。	
	交通技術	交通技術	航務管理	一、公立或依法立案之私立獨立學院以上學校或符合教育部採認規定之國外獨立學院以上學校各院、系、組、所、學位學程畢業得有證書者。		交通技術	交通技術	航務管理	一、公立或依法立案之私立獨立學院以上學校或符合教育部採認規定之國外獨立學院以上學校各院、系、組、所、學位學程畢業得有證書者。	未修正。

				二、高等考試或相當高等考試之特種考試及格者。 三、普通考試或相當普通考試之特種考試及格滿三年者。 四、高等檢定考試及格者。					二、高等考試或相當高等考試之特種考試及格者。 三、普通考試或相當普通考試之特種考試及格滿三年者。 四、高等檢定考試及格者。	
	機械工程	機械工程	適航檢查	具有下列資格之一，並領有交通部民用航空局審查具民用航空器維護簽證資歷證明者，得應本考試： 一、公立或依法立案之私立獨立學院以上學校或符合教育部採認規定之國外獨立學院以上學校各院、系、組、所、學位學程畢業得有證書。 二、高等考試或相當高等考試之特種考試及格。 三、普通考試或相當普通考試之特種考試及格滿三年。 四、高等檢定考試及格。 前項民用航空器維護簽證資歷證明事項，應包括航空人員訓練機構運輸類民用航空器機型維修完訓證明、		機械工程	機械工程	適航檢查	具有下列資格之一，並領有交通部民用航空局審查具民用航空器維護簽證資歷證明者，得應本考試： 一、公立或依法立案之私立獨立學院以上學校或符合教育部採認規定之國外獨立學院以上學校各院、系、組、所、學位學程畢業得有證書。 二、高等考試或相當高等考試之特種考試及格。 三、普通考試或相當普通考試之特種考試及格滿三年。 四、高等檢定考試及格。 前項民用航空器維護簽證資歷證明事項，應包括航空人員訓練機構運輸類民用航空器機型維修完訓證明，	未修正。

				運輸類民用航空器維護簽證工作年資達五年。 前項所稱航空人員訓練機構運輸類民用航空器機型維修完訓證明，係指交通部民用航空局、美國聯邦航空總署(FAA)、歐洲航空安全署(EASA)等核准之訓練機構所出具之證明。					及運輸類民用航空器維護簽證工作年資達五年。 前項所稱航空人員訓練機構運輸類民用航空器機型維修完訓證明，係指交通部民用航空局、美國聯邦航空總署(FAA)、歐洲航空安全署(EASA)等核准之訓練機構所出具之證明。	

第四條附表二
公務人員特種考試民航人員考試應試科目表修正草案對照表

<table>
<tr><th colspan="5">修正規定</th><th colspan="5">現行規定</th><th>說明</th></tr>
<tr><td colspan="5">壹、本表所列科別，仍需配合當年任用需求予以設置。
貳、普通科目：
◎一、國文（作文與測驗），占分比重分別為作文占百分之八十，測驗占百分之二十，考試時間二小時。
※二、法學知識（包括中華民國憲法、法學緒論），採測驗式試題，占分比重為中華民國憲法、法學緒論各百分之五十，考試時間一小時。
參、專業科目：
一、科目前端有「◎」符號者採申論式與測驗式之混合式試題，「英語會話」以英語個別口試行之，其餘均採申論式試題。
二、考試時間：「英語會話」每一應考人口試時間十至三十分鐘，其餘各科目考試時間均為二小時。</td><td colspan="5">壹、本表所列科別，仍需配合當年任用需求予以設置。
貳、普通科目：
◎一、國文（作文與測驗），占分比重分別為作文占百分之八十，測驗占百分之二十，考試時間二小時。
※二、法學知識（包括中華民國憲法、法學緒論），採測驗式試題，占分比重為中華民國憲法、法學緒論各百分之五十，考試時間一小時。
參、專業科目：
一、科目前端有「◎」符號者採申論式與測驗式之混合式試題，「英語會話」以英語個別口試行之，其餘均採申論式試題。
二、考試時間：「英語會話」每一應考人口試時間十至三十分鐘，其餘各科目考試時間均為二小時。</td><td>未修正。</td></tr>
<tr><td>等別</td><td>職組</td><td>職系</td><td>科別</td><td>專業科目</td><td>等別</td><td>職組</td><td>職系</td><td>科別</td><td>專業科目</td><td>未修正。</td></tr>
<tr><td>三等考試</td><td>交通技術</td><td>航空管制</td><td>飛航管制</td><td>◎三、英文
四、英語會話
<u>五</u>、航空氣象
<u>六</u>、航空運輸</td><td>三等考試</td><td>交通技術</td><td>航空管制</td><td>飛航管制</td><td>◎三、英文
四、英語會話
五、<u>民用航空法</u>
六、<u>航空氣象學</u>
七、航空運輸</td><td>用人機關考量實際業務需要，刪除「民用航空法」，修正「航空氣象學」為「航</td></tr>
</table>

										空氣象」，說明如下： 一、「民用航空法」多著墨於經營管理層面、航權、時間帶、運送人責任、賠償責任、噪音補助、保安系統等議題，與飛航管制實務作業相關性甚低，考量該科目已納入專業訓練期間之課程安排，錄取人員須接受課程講座並進行考核，以確保學習成效，爰減列此科目。 二、「航空氣象學」多偏氣象學理且過於艱澀，例如：渦度、雙偏極化雷達、系集預報系統等，爰

										期透過將「航空氣象學」科目名稱改為「航空氣象」，與航管實務作業結合，增加飛航管制人員應用氣象資料能力，及減少氣象學理模型題型。
			情報通信	◎三、英文 四、英語會話 五、航空氣象 六、資料處理				飛航諮詢	◎三、英文 四、英語會話 五、民用航空法 六、航空氣象學 七、資料處理	一、配合「飛航諮詢」科別及「航空通信」科別整併為「情報通信」科別，酌作文字修正。 二、用人機關考量實際業務需要，刪除「民用航空法」、「通信原理」與「計算機概論」，修正「航空氣象學」為「航空氣象」，說
								航空通信	◎三、英文 四、英語會話 五、民用航空法 六、通信原理 七、計算機概論	

										明如下： (一)考量「民用航空法」科目已納入專業訓練期間之課程安排，錄取人員須接受課程講座並進行考核，以確保學習成效，爰減列此科目。 (二)「資料處理」為飛航諮詢人員處理飛航資料所需知識，亦為執行相關網路及資料庫更新維護之所需，且國內多所大專院校均有開設該門學科。惟「航空通信」科別「計算機概論」科目與「飛航諮詢」科別「資料處理」科目具相似之網

										路、資料庫等內容，其難度較高且與實務作業有落差，爰維持「資料處理」科目，減列「計算機概論」科目，以降低應考人負擔，增加報考意願。考量現今飛航訊息傳遞已全面配合國際航空通信網路建置完成飛航資料交換骨幹網路，有關「航空通信」科別之「通信原理」科目之無線電傳送信號編碼、電波調變等技術內容已非航空通信之工作核心，爰予以減列。 (三)「航空氣

										象學」多偏氣象學理且過於艱澀，例如：渦度、雙偏極化雷達、系集預報系統等，爰期透過將「航空氣象學」科目名稱改為「航空氣象」，與航管實務作業結合，增加情報通信人員應用氣象資料能力，及減少氣象學理模型題型。
		航空駕駛	飛航檢查	◎三、英文 四、飛航作業規則 五、航空航行學			航空駕駛	飛航檢查	◎三、英文 四、飛航作業規則 五、航空資訊專業知識 六、航空航行學 七、飛機飛行原理	用人機關考量應考人報名時應繳驗經交通部民用航空局審查合格之「航空駕駛資歷證明」，能取得合格資歷證明之應考人，實務上已具備「航空資訊專業知識」(機場輔助設施、航空氣象及航管程序等)、及「飛機飛行原理」

										（基本空氣動力學、航機性能、飛行原理及載重平衡等）科目相關知識，為利應考人聚焦核心職能，刪除「航空資訊專業知識」與「飛機飛行原理」二科目。
		交通技術	航務管理	◎三、英文 四、英語會話 五、航空運輸與安全管理			交通技術	航務管理	◎三、英文 四、英語會話 五、民用航空法 六、運輸學 七、航空安全管理	用人機關考量實際業務需要，刪除「民用航空法」，整併「運輸學」與「航空安全管理」為「航空運輸與安全管理」，說明如下： 一、考量「民用航空法」科目已納入專業訓練期間之課程安排，並規劃透過訓練期間之課程講授，讓錄取人員了解涉及航務勤務之民用航空法相關規定，期培育適任人員，爰減列此科目。

										二、考量航空運輸與航空安全管理兩者互為相關，爰將「運輸學」與航空有關內容整併至「航空安全管理」，並修正科目名稱為「航空運輸與安全管理」。
	機械工程	機械工程	適航檢查	◎三、英文 四、適航作業規則 五、民用航空器及發動機系統		機械工程	機械工程	適航檢查	◎三、英文 四、適航作業規則 五、民用航空器及發動機系統 六、飛行原理 七、航空電子	用人機關考量實際業務需要，刪除「飛行原理」與「航空電子」，說明如下： 一、考量應考人報名時須繳驗「民用航空器維護簽證資歷證明」，即具有依民用航空法通過航空器維修工程師檢定，按其檢定類別執行相關之維護簽證作業之資歷，以維飛安。 二、各類航空

										器、發動機系統及修護作業精密龐雜，爰現行維護簽證作業之航空器維修工程師檢定類別分為B1類（航空器機體及發動機維修；依動力系統、飛機或是直升機再區分四子類）、B2類（航空電子及電器系統維修）及B3類（最大起飛重量二千公斤以下，裝置往復式發動機之非加壓艙式飛機維修）等主要類別。 三、上開各類航空器維修工程師其學科檢定科目略有差異，其中除「基礎空

										氣動力學」、「航空電子」為上開各類檢定之共同科目外，飛機子類學科檢定並未包含直昇機之空氣動力、結構及系統；直升機子類學科檢定並未包含飛機之空氣動力、結構及系統；B2類學科檢定並未包含發動機。 四、綜上，取得合格「民用航空器維護簽證資歷證明」之應考人實務上未必對各類航空器之空氣動力性能、航空器及發動機系統等均有所了解，爰衡酌刪減「飛行原

										理」、「航空電子」二科目。

第六條附表三
公務人員特種考試民航人員考試體格檢查標準表修正草案對照表

修正規定					現行規定					說明
等別	職組	職系	科別	體格檢查項目及標準	等別	職組	職系	科別	體格檢查項目及標準	未修正。
三等考試	交通技術	航空管制	飛航管制	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力： (一)左右眼裸眼或經戴鏡架眼鏡或單焦距、無色隱形眼鏡矯正後之遠距離視力未達一．0 以上。 (二)左右眼裸眼或經戴鏡架眼鏡或單焦距、無色隱形眼鏡矯正後之近距離視力未達0．五 以上。 二、辨色力：色盲或色弱。	三等考試	交通技術	航空管制	飛航管制	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力： (一)左右眼裸眼或經戴鏡架眼鏡或單焦距、無色隱形眼鏡矯正後之遠距離視力未達一．0 以上。 (二)左右眼裸眼或經戴鏡架眼鏡或單焦距、無色隱形眼鏡矯正後之近距離視力未達0．五 以上。 二、辨色力：色盲或色弱。	未修正。

				三、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 四、肺結核痰塗片呈陽性反應。 五、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 六、罹患其他無法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。					三、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 四、肺結核痰塗片呈陽性反應。 五、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 六、罹患其他無法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。	
			情報通信	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力：矯正後優眼視力未達0．一。 二、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 三、肺結核痰塗片呈陽性反應。 四、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 五、罹患其他無法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。				飛航諮詢	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力：矯正後優眼視力未達0．一。 二、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 三、肺結核痰塗片呈陽性反應。 四、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 五、罹患其他無法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。	配合「飛航諮詢」科別及「航空通信」科別整併為「情報通信」科別，酌作文字修正。
								航空通信	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力：矯正後優眼視力	

									未達0．一。 二、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 三、肺結核痰塗片呈陽性反應。 四、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 五、罹患其他無法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。	
		航空駕駛	飛航檢查	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力：矯正後優眼視力未達0．八。 二、辨色力：色盲。 三、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 四、肺結核痰塗片呈陽性反應。 五、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 六、罹患其他無法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。			航空駕駛	飛航檢查	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力：矯正後優眼視力未達0．一。 二、辨色力：色盲或色弱。 三、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 四、肺結核痰塗片呈陽性反應。 五、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 六、罹患其他無法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。	一、航空器機身內外由諸多零件密集組成，包含精密零件，且機組件及操作面板上均有諸多文字、數字顯示，另駕駛艙儀表板、其他機身構造、系統設計等，均大量使用顏色作為功能區分或警示、使用語音、鈴聲或其他聲響作

										為異常或危險狀態示警。又檢查員除於辦公室審視各項相關原廠或飛航文件，且因經常外勤查核，亦有可能於光線不甚明亮之環境，爰檢查員均需具一定視力、辨色力及聽力，方能分辨駕駛員、維修及機務人員操作是否符合相關標準程序，並不甚費力即能看清書面文件、航空器或航空零件儀表數字，發揮飛安監理功能。 二、美國聯邦航空總署(FAA)航空安全檢查員(Aviation Safety

										Inspector）招募條件即規定，所有職位檢查員應聘者，兩眼皆需有良好遠距視力且不費力即能看清文件字體（可容許配戴眼鏡或隱形眼鏡）。 三、經用人機關通盤考量應考人權益、業務實需、檢查員職場安全、國際標準及民用航空醫務中心建議，爰調整體檢視力標準，以確保檢查員能順遂而安全地執行任務，爰修正第一款視力標準。

		交通技術	航務管理	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力：矯正後優眼視力未達0.一。 二、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 三、肺結核痰塗片呈陽性反應。 四、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 五、罹患其他無法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。			交通技術	航務管理	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力：矯正後優眼視力未達0.一。 二、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 三、肺結核痰塗片呈陽性反應。 四、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 五、罹患其他無法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。	未修正。
	機械工程	機械工程	適航檢查	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力：矯正後優眼視力未達0.八。 二、辨色力：色盲。 三、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 四、肺結核痰塗片呈陽性反應。 五、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 六、罹患其他無		機械工程	機械工程	適航檢查	有下列情形之一者，為體格檢查不合格： 一、視力：矯正後優眼視力未達0.一。 二、辨色力：色盲或色弱。 三、聽力：優耳聽力損失逾九0分貝。 四、肺結核痰塗片呈陽性反應。 五、有客觀事實足認其身心狀況不能執行職務。 六、罹患其他無	一、航空器機身內外由諸多零件密集組成，包含精密零件，且機組件及操作面板上均有諸多文字、數字顯示，另駕駛艙儀表板、其他機身構造、系統設計等，均大量使用顏色作為功

				法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。					法治癒之重症疾患，致不堪勝任職務。	或使能區分警示、音用語聲或其他為聲響作危險常或示警。又檢查員狀態於除審辦公室相視各項關原廠或飛航文件，且因經常外勤查核，亦有可能於光線不甚明亮之環境，爰檢查員均需具一定視力、辨色力及聽力，方能分辨駕駛員、維修及機務人員操作是否符合相關標準程序，並不甚費力即能看清書面文件、航空器或航空零件儀表數字，發揮飛安監理功能。

										二、美國聯邦航空總署(FAA)航空安全檢查員(Aviation Safety Inspector)招募條件即規定，所有職位檢查員應聘者，兩眼皆需有良好遠距視力且不費力即能看清文件字體(可容許配戴眼鏡或隱形眼鏡)。 三、經用人機關通盤考量應考人權益、業務實需、檢查員職場安全、國際標準及民用航空醫務中心建議，爰調整體檢視力標準，以確保檢查員能順遂而安全地執行任務，爰修正第一款視力標準。