

永續會計準則理事會（SASB）準則  
正 體 中 文 版 草 案

航空  
永續會計準則

徵 求 意 見 函

（有意見者請於 114 年 12 月 30 日前，將意見以電子郵件方式  
寄至 [tifrs@ardf.org.tw](mailto:tifrs@ardf.org.tw)）

財 團 中 華 民 國 會 計 研 究 發 展 基 金 會  
法 人  
永 續 準 則 委 員 會

## 關於永續會計準則理事會（SASB）準則

國際財務報導準則基金會之國際永續準則理事會（ISSB）於 2022 年 8 月承接對永續會計準則理事會（SASB）準則之責任。國際永續準則理事會（ISSB）承諾維護、強化及發展永續會計準則理事會（SASB）準則，並鼓勵編製者及投資者繼續使用永續會計準則理事會（SASB）準則。

國際財務報導準則第 S1 號「永續相關財務資訊揭露之一般規定」（以下簡稱國際財務報導準則第 S1 號）規定個體於辨認可合理預期將影響個體展望之永續相關風險與機會時，參考永續會計準則理事會（SASB）準則中之揭露主題並考量其適用性。同樣地，國際財務報導準則第 S1 號規定個體於決定揭露哪些與永續相關風險與機會有關之資訊時，參考永續會計準則理事會（SASB）準則中之指標並考量其適用性。

國際永續準則理事會（ISSB）於 2023 年 6 月修正永續會計準則理事會（SASB）準則中之氣候相關主題及指標，使其與隨附於國際財務報導準則第 S2 號「氣候相關揭露」之行業基礎指引一致。國際永續準則理事會（ISSB）於 2023 年 12 月修正與「永續會計準則理事會（SASB）準則之國際適用性」計畫有關之非氣候相關之主題及指標。

### 生效日

此 2023-12 版本之準則對所有個體於 2025 年 1 月 1 日以後開始之年度期間生效，並得提前適用。

## 目錄

<b>簡介</b>	<b>4</b>
永續會計準則理事會（SASB）準則之概述	4
準則之使用	5
行業描述	5
<b>永續揭露主題及指標</b>	<b>6</b>
溫室氣體排放	8
勞動實務	12
競爭行為	14
事故與安全管理	15

## 簡介

### 永續會計準則理事會（SASB）準則之概述

永續會計準則理事會（SASB）準則係一組 77 項行業特定之永續會計準則（「永續會計準則理事會（SASB）準則」或「行業準則」），根據永續行業分類系統®（SICS®）分類。

永續會計準則理事會（SASB）準則包括：

1. **行業描述**：意圖透過描述參與該行業所特有之經營模式、相關活動及其他共同特性，以協助個體辨認適用之行業指引。
2. **揭露主題**：描述與特定行業中之個體所進行之活動相關之特定永續相關風險或機會。
3. **指標**：搭配揭露主題，旨在單獨（或作為一組指標之一部分）提供與特定揭露主題之個體績效有關之有用資訊。
4. **技術協定**：提供對相關指標之定義、範圍、施行及表達之指引。
5. **活動指標**：量化個體特定活動或營運之規模，且旨在與第 3 點提及之指標結合使用以將資料標準化並便於比較。

使用永續會計準則理事會（SASB）準則作為其國際永續準則理事會（ISSB）準則之施行之一部分之個體應考量攸關之國際永續準則理事會（ISSB）應用指引。

對未適用國際永續準則理事會（ISSB）準則而單獨使用永續會計準則理事會（SASB）準則之個體而言，「永續會計準則理事會（SASB）準則之應用指引」對所有行業準則之使用建立適用之指引，且被視為準則之一部分。除行業準則所包含之技術協定另有規定外，永續會計準則理事會（SASB）準則之應用指引中之指引適用於行業準則中之指標之定義、範圍、施行、編製及表達。

歷來，「永續會計準則理事會（SASB）之觀念架構」訂定指引永續會計準則理事會（SASB）制定永續會計準則之作法之基本觀念、原則、定義及目的。

## 準則之使用

永續會計準則理事會（SASB）準則意圖協助個體揭露可合理預期將於短期、中期或長期影響個體之現金流量、其對籌資之可得性或資金成本之永續相關風險與機會之資訊。個體決定哪一（哪些）行業準則及揭露主題與其業務攸關，以及報導哪些相關指標。一般而言，個體應使用特定於其主要行業（如永續行業分類系統®所辨認）之永續會計準則理事會（SASB）準則。惟重大業務分屬數個永續行業分類系統®行業之公司應參考額外永續會計準則理事會（SASB）準則中之揭露主題及相關指標並考量其適用性。

本準則中所包含之揭露主題及相關指標，已被辨認為對投資者可能有用者。惟作出重大性判斷及決定之責任在報導個體。

## 行業描述

航空行業之個體向休閒及商務目的之乘客提供全球航空運輸。此包括商用傳統、廉價及區域航空公司。傳統航空業者通常使用軸幅模式設計其國內及國際航線。廉價航空業者通常提供較少之航線且僅提供基本服務予客戶。區域航空業者通常依據與傳統航空業者之合約營運，從而擴大大型航空業者之網絡。許多航空業個體亦在其營運中設有貨運部門，以產生額外收入。該行業之個體通常建立夥伴關係或加入聯盟，以擴充網絡規模。以聯盟方式營運使航空公司可透過一張機票為客戶提供超過一家航空公司之國際或航班不足之行程。同時，航空公司分擔一些間接成本並提高其在全球市場之競爭地位，而無須於其所在國以外之地區營運。

## 永續揭露主題及指標

表 1 永續揭露主題及指標

主題	指標	種類	衡量單位	代碼
溫室氣體排放	範疇 1 排放之全球總排放量	量化	公噸 (t) 二氧化碳當量	TR-AL-110a.1
	對管理範疇1排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標，以及針對該等目標之績效分析之討論	討論及分析	不適用	TR-AL-110a.2
	(1)總燃料消耗量、(2)替代百分比及(3)永續百分比	量化	十億焦耳 (GJ)，百分比 (%)	TR-AL-110a.3
勞動實務	依團體協約受僱之在職勞工之百分比	量化	百分比 (%)	TR-AL-310a.1
	(1)停工次數及(2)總閒置天數 <sup>1</sup>	量化	次數，閒置天數	TR-AL-310a.2
競爭行為	與反競爭行為法規相關之法律程序所造成之貨幣性損失總額 <sup>2</sup>	量化	表達貨幣	TR-AL-520a.1
事故與安全管理	安全管理系統之施行及結果之描述	討論及分析	不適用	TR-AL-540a.1
	航空事故之次數	量化	數量	TR-AL-540a.2
	政府就航空安全法規而採取執法行動之次數	量化	數量	TR-AL-540a.3

表 2 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
可售座位公里 (ASK) <sup>3</sup>	量化	可售座位公里	TR-AL-000.A
載客率 <sup>4</sup>	量化	比率	TR-AL-000.B

<sup>1</sup> TR-AL-310a.2 之註一揭露應包括對每次停工之原因、對營運之影響，以及因而採取之任何改正行動之描述。

<sup>2</sup> TR-AL-520a.1 之註一個體應簡要描述貨幣性損失之性質、背景，以及因而採取之任何改正行動。

<sup>3</sup> TR-AL-000.A 之註一可售座位公里 (ASK) 係定義為乘客航行之最高可能累積公里數 (亦即占用及未占用座位之航行公里數)。

<sup>4</sup> TR-AL-000.B 之註一載客率係容量利用之衡量，其係以乘客航行公里數除以可售座位公里數計

收益延人公里 (RPK) <sup>5</sup>	量化	收益延人公里	TR-AL-000.C
收益延噸公里 (RTK) <sup>6</sup>	量化	收益延噸公里	TR-AL-000.D
起飛次數	量化	數量	TR-AL-000.E
機隊平均機齡	量化	年	TR-AL-000.F

算。

<sup>5</sup> **TR-AL-000.C** 之註－收益延人公里 (RPK) 係定義為收費乘客航行之累計總公里數。收費乘客係指航空公司就其航空運輸收取商業報酬之乘客。

<sup>6</sup> **TR-AL-000.D** 之註－收益延噸公里 (RTK) 係定義為一公噸收益運送量運輸一公里。收益延噸公里係以每一航段之航空器飛行公里數乘以該段之收益運送量之公噸數（例如，乘客、行李、貨運及郵件）計算。

## 溫室氣體排放

### 主題彙總

由於航空業對碳氫化合物燃料之重度依賴，航空業產生大量之排放，其中超過 99%之排放量係以二氧化碳（CO<sub>2</sub>）之形式存在。因此，該行業受到與氣候變遷減緩政策相關之遵循成本及風險之影響。航空個體之溫室氣體排放主要來源為航空器燃料之使用及排放、地面設備及設施電力。航空器燃料之消耗係該行業總排放量之最大產生者，而燃料管理係減少排放之關鍵部分。燃料相關環境影響之管理包括透過機隊升級、改造與優化飛行速度及航線設計以提高燃料效率，以及採用替代及永續燃料。此等倡議需要資本支出，但長期而言，可能降低燃料成本並減少對溫室氣體排放計畫及監管風險之暴險。

### 指標

#### TR-AL-110a.1. 範疇 1 排放之全球總排放量

- 1 個體應揭露其排放至大氣之京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體－二氧化碳（CO<sub>2</sub>）、甲烷（CH<sub>4</sub>）、氧化亞氮（N<sub>2</sub>O）、氫氟碳化物（HFCs）、全氟碳化物（PFCs）、六氟化硫（SF<sub>6</sub>）及三氟化氮（NF<sub>3</sub>）之範疇 1 溫室氣體（GHG）排放之全球總排放量。
  - 1.1 所有溫室氣體之排放應以公噸二氧化碳當量（CO<sub>2</sub>-e）進行彙整及揭露，並依已發布之 100 年時間區間之全球暖化潛勢（GWP）值計算。迄今，全球暖化潛勢值之較佳來源係政府間氣候變化專門委員會（IPCC）第五次評估報告（2014 年版）。
  - 1.2 總排放量係指計入抵換、信用額或其他減除或補償排放之類似機制前，排放至大氣中之溫室氣體。
- 2 範疇 1 排放應依世界資源研究所及世界企業永續發展協會（WRI/WBCSD）於 2004 年 3 月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則（以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」）（修訂版）」所包含之方法論定義及計算。
  - 2.1 可接受之計算方法論包括以「溫室氣體盤查議定書」為參考基礎，但提供額外指引（諸如特定行業或區域之指引）者。其例可能包括：
    - 2.1.1 國際航太環境組織（IAEG）所發布之「航太行業溫室氣體報導指引」
    - 2.1.2 美國環境保護署（EPA）所發布之「溫室氣體盤查指引：固定燃燒源之直接排放」
    - 2.1.3 印度溫室氣體盤查計畫
    - 2.1.4 ISO 14064-1
    - 2.1.5 國際石油行業環境保護協會（IPIECA）所發布之「石油行業溫室氣體排放



報告指引（2011 年第 2 版）」

2.1.6 環境保護個體(EpE)所發布之「廢棄物管理活動溫室氣體排放量化議定書」

2.2 溫室氣體排放資料應依個體合併其財務報導資料之作法被彙整及揭露，其通常與溫室氣體盤查議定書所定義之「財務控制」法及氣候揭露準則理事會（CDSB）所發布之「氣候揭露準則理事會之環境與社會資訊報導架構」中 REQ-07「組織邊界」所述之作法一致。

- 3 個體可討論其排放量自前一報導期間之任何變動，包括該變動是否係導因於排放減量、撤資、收購、併購、產出之變動或計算方法論之變動。
- 4 在目前向碳揭露專案（CDP）或其他個體（例如，國家監管揭露計畫）報導溫室氣體排放所使用之範圍及彙整作法不同之情況下，個體可揭露該等排放。惟主要揭露應係根據前述指引揭露。
- 5 個體可討論其排放量揭露之計算方法論，諸如資料是否來自連續自動監測設施（CEMS）、工程計算，或質量平衡計算。

**TR-AL-110a.2. 對管理範疇 1 排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標，以及針對該等目標之績效分析之討論**

- 1 個體應討論其管理範疇 1 溫室氣體（GHG）排放之長期及短期策略或計畫。
  - 1.1 範疇 1 排放係依世界資源研究所及世界企業永續發展協會(WRI/WBCSD)於 2004 年 3 月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則（以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」）（修訂版）」所定義。
  - 1.2 溫室氣體排放範圍包括京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳（CO<sub>2</sub>）、甲烷（CH<sub>4</sub>）、氧化亞氮（N<sub>2</sub>O）、氫氟碳化物（HFCs）、全氟碳化物（PFCs）、六氟化硫（SF<sub>6</sub>）及三氟化氮（NF<sub>3</sub>）。
- 2 個體應討論其排放減量目標並針對該等目標分析其績效，包括下列項目（若攸關時）：
  - 2.1 排放減量目標之範圍（例如，總排放量中適用該目標之百分比）；
  - 2.2 目標究係採絕對基礎或強度基礎；若係強度基礎目標，應提供其指標分母；
  - 2.3 相對於基準年之減量百分比，基準年係為達成排放減量目標而評估排放量之第一年；
  - 2.4 減量活動之時間表，包括起始年、目標年及基準年；
  - 2.5 為達成目標之機制；及
  - 2.6 目標或基準年排放量已經或可能被追溯重新計算，或目標或基準年已被重設之任

何情況。

- 3 個體應討論達成該等計畫或目標所需之活動及投資，以及可能影響達成該等計畫或目標之任何風險或限制因素。
  - 3.1 攸關之活動及投資可能包括對燃料優化所作之努力，諸如在停機坪上使用地面電源及地面空調，而非輔助電源供應系統（APU）、調整飛行速度以優化燃料效率、航線設計（例如，新一代飛航管理系統）、翼梢小翼之使用、減輕航空器重量及以新航空器升級機隊。
- 4 個體應討論其策略、計畫或減量目標之範圍，諸如是否因不同業務單位、地理區域或排放源而不同。
- 5 個體應討論其策略、計畫或減量目標是否與排放限制或排放報導基礎之計畫或法規（例如，歐盟排放交易體系、魁北克總量管制與交易制度，以及加州總量管制與交易計畫）有關或相關，包括地區、國家、國際或產業計畫。
- 6 策略、計畫或減量目標之揭露應限於報導期間內正在進行（現行）或完成之活動。

### TR-AL-110a.3. (1)總燃料消耗量、(2)替代百分比及(3)永續百分比

- 1 個體應揭露(1)來自所有來源之總燃料消耗量之彙總數（以十億焦耳（GJ）為單位）。
  - 1.1 燃料消耗量之計算方法論應基於燃料之實際消耗量，而非設計參數。
  - 1.2 燃料消耗量可接受之計算方法論可能包括基於下列項目之方法論：
    - 1.2.1 報導期間開始日之期初存貨加上報導期間內購買之燃料，減去報導期間結束日之任何燃料存貨
    - 1.2.2 追蹤載具消耗之燃料
    - 1.2.3 追蹤燃料費用
- 2 個體應揭露(2)所消耗之燃料中屬替代燃料之百分比。
  - 2.1 國際民航組織（ICAO）將替代燃料定義為來自除石油以外之其他來源之燃料，在其生命週期之基礎上，相較於石油基礎燃料具較低之碳排放量。
  - 2.2 該百分比應以替代燃料消耗量（以十億焦耳為單位）除以總燃料消耗量（以十億焦耳為單位）計算。
- 3 個體應揭露(3)所消耗之燃料中屬永續燃料之百分比。
  - 3.1 永續燃料係定義為符合國際民航組織所述之下列所有條件之替代燃料之子集合：

- 3.1.1 在其生命週期之基礎上達成溫室氣體（GHG）排放量之淨減少；
  - 3.1.2 透過邊際或貧瘠土地之利用，避免與食物及水競爭；及
  - 3.1.3 促進當地社會及經濟發展，諸如透過擴大就業及振興基礎設施。
- 3.2 該百分比應以永續燃料消耗量（以十億焦耳為單位）除以總燃料消耗量（以十億焦耳為單位）計算。
- 4 揭露範圍限於個體直接消耗之燃料。個體於計算來自燃料之能源消耗量時，應使用高熱值（HHV），亦稱為總熱值（GCV），其係直接衡量或取自政府間氣候變化專門委員會、美國能源部或美國能源資訊署。
- 5 個體對於此揭露下所報導之所有資料應適用一致之轉換係數，諸如將高熱值用於燃料（包括生質燃料）之使用。

## 勞動實務

### 主題彙總

團體協約涵蓋航空行業之許多勞工並為公平薪資討論、安全之工作條件及結社自由等基本勞工權利提供指引。重要人事之安排及工資或福利之增加可能導致較高之人工成本。同時，勞動實務可能影響個體長期獲利能力。對與諸如勞工薪酬及工作條件等相關議題進行有效管理及溝通，可防止可能導致罷工期間延長之與勞工間之衝突，此可能使營運減緩或暫停並損害個體之聲譽，而可能降低收入及市場份額。

### 指標

#### TR-AL-310a.1. 依團體協約受僱之在職勞工之百分比

- 1 個體應揭露於報導期間內任何時點在職勞工中之員工依團體協約受僱之百分比。
  - 1.1 個體之在職勞工中之員工人數係以報導期間內任何時點僱用之獨立員工之最大人數計算。
  - 1.2 團體協約係定義為個體與代表個體之部分或全部員工之員工組織間達成之協議，內容涉及員工聘用、聘僱終止、聘僱條件、勞工關係，以及協約中各方組織之權利與義務。
  - 1.3 員工係定義為個體之薪資單上之個人，無論其係全職、短期服務、兼職、行政職、勞動職、固定薪資、季節性、移民身分或時薪之員工。員工排除契約勞工（contract workers）。
    - 1.3.1 契約勞工（Contract workers）係定義為不在個體薪資單上但受個體監督或管理之個人，包括獨立承包商及由第三方（例如，臨時人力之派遣公司及勞工仲介公司）僱用者。
- 2 該百分比應以於報導期間內任何時點在職勞工中之員工係依團體協約受僱者之人數除以報導期間內受僱勞工之平均人數計算。
- 3 揭露範圍包括被個體僱用之所有員工，包括全職、兼職及臨時員工。
- 4 個體可提供團體協約所涵蓋之員工之細分（按員工職務），諸如飛行員、空服員或客戶服務代表。

#### TR-AL-310a.2. (1)停工次數及(2)總閒置天數

- 1 個體應揭露(1)涉及 1,000 名以上勞工持續一整個工作班次或更長時間之停工次數。
  - 1.1 停工之範圍包括罷工及鎖廠。

1.1.1 罷工係定義為一群員工（不必然係工會成員）為表達不滿或提出要求而暫時停工。

1.1.2 鎖廠係定義為，為迫使一群員工接受聘僱條件，而於勞資爭議期間之暫時停止或拒絕聘僱。

2 個體應揭露(2)因停工而導致之總閒置天數。

2.1 「閒置天數」係定義為因停工而損失之工作日彙總數。

2.2 總閒置天數應以每一停工所涉及之勞工人數與每一相應停工實際天數之乘積合計數計算。

#### **TR-AL-310a.2.之註**

1 個體應描述每次停工之原因（如勞工所述）、對營運之影響，以及因而採取之任何改正行動。

## 競爭行為

### 主題彙總

由於固定資本及人工成本高，且在某些市場與政府補貼之航空業者競爭，航空行業具有微利競爭之特性。航空公司通常利用聯盟或合併之規模經濟以尋求成本節省，此可能導致市場集中。由於有限之降落權及機場壅塞加劇，此行業亦有高進入門檻。綜上，此等特性可能促使個體從事提高消費者價格之反競爭實務。因此反托拉斯主管機關已審查某些航空行業實務，諸如機場時間帶管理、掠奪性訂價、聯盟及併購。法律費用、聲譽風險、延遲併購或收購交易成本，以及限制經由收併購或購之成長，可能對投資人造成重大風險。

### 指標

#### TR-AL-520a.1. 與反競爭行為法規相關之法律程序所造成之貨幣性損失總額

- 1 個體應揭露報導期間內與反競爭行為相關之法律程序（諸如與價格壟斷、反托拉斯行為（例如，獨家合約）、專利濫用或網絡效應，以及搭售之服務及產品以限制競爭有關者）所導致之貨幣性損失總額。
- 2 法律程序應包括個體涉及之任何裁決程序，無論是經由法院、主管機關、仲裁人或其他程序。
- 3 損失應包括對相對人或其他人之所有貨幣性負債（無論係因和解、審理後之判決或其他方式之結果），包括報導期間內因任何個體（例如，政府、企業或個人）提起之民事訴訟（例如，民事判決或和解）、監理程序（例如，處罰、追繳或返還）及刑事訴訟（例如，刑事判決、處罰或返還）所發生之罰款及其他貨幣性負債。
- 4 貨幣性損失之範圍應排除個體於其辯護過程中所發生之法律與其他費用及支出。
- 5 揭露範圍應包括與適用之司法管轄區法令規範之執行相關之法律程序。

#### TR-AL-520a.1 之註

- 1 個體應簡要描述法律程序所導致之貨幣性損失之性質（例如，審理後發布之判決或命令、和解、認罪答辯、緩起訴協議或不起訴協議）及背景（例如，價格壟斷、專利濫用或反托拉斯）。
- 2 個體應描述其為回應法律程序所實施之任何改正行動。此可能包括營運、管理、流程、產品、商業夥伴、訓練或技術上之具體改變。



## 事故與安全管理

### 主題彙總

航空旅行事故可能導致嚴重後果。乘客安全在航空業至關重要。儘管航空旅行係最安全之運輸模式之一，航空公司仍維持非常高之安全標準，且消費者預期營運零事故。此外，由於空運產品往往是高價值或易腐商品，因此安全並及時地交付該等商品係任何運送業者之首要任務。航空事故可能導致重大之環境及社會外部性，並使個體須支付補救過程及罹難者之賠償。安全事件或違反安全法規可能影響個體之聲譽、增加其風險及資金成本，導致消費者需求與收入下降。儘管較重大事故很少發生，其對品牌價值及收入成長可能造成重大且長期之影響。提供適足之員工安全訓練並確保機組人員之健康與福祉對確保安全至關重要。對航空器進行及時且適當之維護可最小化技術故障及未遵循法規而受到監管處罰之風險。

### 指標

#### TR-AL-540a.1. 安全管理系統之施行及結果之描述

- 1 個體應描述於其航空營運中安全管理系統（SMS）之施行。
  - 1.1 安全管理系統係依國際民航組織（ICAO）之「安全管理手冊（SMM）」所定義，且至少包括：
    - 1.1.1 安全政策；
    - 1.1.2 安全風險管理；
    - 1.1.3 安全保證；及
    - 1.1.4 安全提升。
- 2 揭露應具體描述與國際民航組織或司法管轄區指引一致之安全管理系統之施行，但亦可廣泛考量用以避免及管理可能對人類健康、當地社區及環境有巨災影響之緊急情況、事故與事件之流程及程序。
- 3 揭露應包括個體已達成之安全管理系統之施行階段<sup>譯者註 1</sup>之描述，以及個體在國際民航組織建議之五年期限內達成完整施行之計畫。
  - 3.1 安全管理系統之施行階段係：
    - 3.1.1 階段 0：方針與承諾；
    - 3.1.2 階段 1：規劃與組織；
    - 3.1.3 階段 2：被動流程；

3.1.4 階段 3：主動流程；及

3.1.5 階段 4：持續改善。

- 4 個體應揭露國際航空運輸協會（IATA）之作業安全查核（IOSA）計畫是否已查核該安全管理系統，若已查核，個體可描述來自該查核之攸關發現。
- 5 個體應揭露其安全管理系統之結果，包括(a)已辨認之安全風險及危害情況之數量及(b)已辨認之安全風險及危害情況中其已降低之百分比。

5.1 風險及危害情況係廣泛定義為可能導致事故或事件之任何現有或潛在情況。

- 6 個體可描述為降低所辨認之安全風險及危害情況而實施之任何行動或措施，此可能包括控制、營運、管理、流程、產品、商業夥伴、訓練或技術上之具體改變。

**TR-AL-540a.2. 航空事故之次數**

- 1 個體應揭露航空事故之總次數。
- 2 事故係依國際民航組織（ICAO）之「第 13 號附約－航空器事故及調查」定義為於任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有該等人員離開該航空器時止，所發生與航空器運作相關之事件，且符合下列任一條件者。

2.1 某一人員之死亡或重傷係因：處於航空器之內；直接接觸航空器之任何部位，包括已自航空器機體分離之部分；或直接暴露於航空器所引發之氣流中。

2.1.1 傷害係由自然因素、自身之行為、他人之侵害行為，或傷害係發生於藏匿在非供乘客與組員正常可進入區域之偷渡者除外。

2.2 航空器蒙受損壞或結構故障，致損及該航空器之結構強度、性能或飛航特性，且通常需對受影響之組件進行大修或更換。

2.2.1 屬發動機之故障或損壞，而其損壞僅限於發動機、其整流罩或配件；或損壞僅及於螺旋槳、翼尖、天線、輪胎、煞車、機體整流罩、航空器表面小凹陷或穿孔者除外。

2.3 該航空器失蹤或完全無法接近。

**TR-AL-540a.3. 政府就航空安全法規而採取執法行動之次數**

- 1 個體應揭露來自適用之司法管轄區法律或監管航空安全主管機關之執法行動之總次數。
  - 1.1 揭露範圍包括維護、有害材料之運輸、藥物測試、紀錄與報告、訓練及噪音。
  - 1.2 揭露範圍包括執法行動，諸如民事處罰、合意處分令、許可證查扣及許可證撤銷。



	段落	內容
譯者註 1	TR-AL-540a.1. 第 3 段	此處「安全管理系統之施行階段」之原文為「SMS implementation level」。我國交通部民用航空局之 SMS 手冊係依 ICAO 所撰寫，參考 ICAO 之「Phased approach to SMS implementation」並考量我國之實務後，將「level」翻譯為「階段」。