

最 高 行 政 法 院 判 決

109年度上字第307號

上 訴 人 中 華 航 空 股 份 有 限 公 司

代 表 人 謝世謙

訴訟代理人 陳金泉 律師

葛百鈴 律師

黃胤欣 律師

被 上 訴 人 桃 園 市 政 府

代 表 人 鄭文燦

訴訟代理人 林三加 律師

上列當事人間勞動基準法事件，上訴人對於中華民國109年1月8日臺北高等行政法院107年度訴字第916號判決，提起上訴，本院判決如下：

主 文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用由上訴人負擔。

理 由

一、上訴人從事航空運輸業，為適用勞動基準法之行業。經被上訴人所屬勞動檢查處於民國106年10月31日派員至上訴人位於桃園市○○區○○○路0號之營業場所實施勞動檢查，發現上訴人使所僱勞工CI100/101航班（下稱系爭航班）客艙組員劉佳欣、陳怡寧、王晏羚、廖秀玲、楊紫嘉、陳平宇、鄭馨寧及張維珊等8人（下稱劉員等8人），於106年10月14日自6時35分報到出勤工作，至18時57分下班退勤，去程及回程皆因班機客滿無法安排休息時間，致當日正常工作時間連同延長工作時間共計12小時又22分，已逾當時即105年12月21日修正之（下同）勞動基準法第32條第2項規定一日工時不得超過12小時之法定上限。案經被上訴人審認屬實，且上訴人於5年內已達第35次違反同一規定，該當行為時（下同）桃園市政府處理違反勞動基準法事件統一裁罰基準（下

稱違反勞基法統一裁罰基準）第2點、第4點及附表第29項所規定最近5年以內第7次以上違反同一規定，乃作成106年11月23日府勞檢字第1060282279號裁處書（下稱原處分），依據勞動基準法第79條第1項第1款、第80條之1第1項規定，並適用違反勞基法統一裁罰基準附表第29項等規定，處上訴人新臺幣（下同）30萬元罰鍰，並公布其名稱及負責人姓名。上訴人不服，循序提起訴願後，向臺北高等行政法院（下稱原審）提起行政訴訟，訴請撤銷原處分及訴願決定；嗣因原處分關於公布上訴人名稱及負責人姓名部分業已執行完畢，上訴人乃變更訴之聲明為：「1. 確認原處分關於公布原告（即上訴人）名稱及負責人姓名部分違法。2. 原處分關於罰鍰30萬元部分及該部分訴願決定均撤銷。」經原審以107年度訴字第916號判決（下稱原判決）駁回其訴後，提起本件上訴。

二、原判決所載兩造於原審之主張及答辯暨聲明，均援引之。

三、原判決駁回上訴人在原審之訴，其主要論據如下：

（一）系爭航班劉員等8人於臺北或桃園報到後迄進行任務簡報之間約50分鐘（含交通通勤時間）非屬休息時間，上訴人不得主張自渠等之工作時間中扣除：

1. 觀上訴人為因應所營行業特性所訂客艙組員出勤規範3.2、獎懲規定3.2、3.3等明文，暨證人即上訴人客艙經理廖秀玲於108年7月22日原審準備程序證述內容，足見劉員等8人無論選擇在臺北或桃園報到，於報到後迄進行任務簡報之間雖有約50分鐘得稍事休息，惟彼時渠等仍處於通勤交通車上或桃園公司內待命，並隨時受上訴人指揮監督之狀態，否則將有可能因擅離職守而遭懲處，與在飛機上安排組員輪休，尚有其他空服員代理所須職司之工作相較，二者實有顯著差異。從而，揆諸本院89年度判字第2659號判決意旨，劉員等8人於報到後迄進行任務簡報之間約50分鐘，自難認屬勞動基準法所謂休息時間。

01 2. 又依上訴人提出之系爭航班客艙經理職務報告、飛行資訊
02 文件暨106年10月15日致工會報告工時超過12小時電子郵件
03 件信函所載，及上訴人就系爭違反勞動基準法第32條第2
04 項規定事件函復被上訴人所為說明，均無提及員工報到後
05 之交通時間係屬休息時間而應予扣除，劉員等8人工作時
06 間並未超過法定一日12小時之上限等情，反依勞動基準法
07 規定通知工會及給予加班費，顯見上訴人原亦認同本件工
08 時已超過12小時，臨訟始改稱被上訴人勞動條件檢查訪談
09 紀錄所載受訪人劉君祥回答的休息時間均為「飛機上」休
10 息，疏未扣除「地面上」休息時間即表定報到時間至起飛
11 前90分鐘集合簡報約50分鐘云云，要非可採，亦無必要傳
12 喚劉君祥到庭作證。

13 3. 再者，上訴人稱其計算客艙組員執勤期間之依據為航空器
14 飛航作業管理規則，該規則係依民用航空法授權訂定，有
15 關飛航「執勤期間」之定義與勞動基準法「工作時間」之
16 定義，略有不同，法規之主管機關分屬交通部與勞動部，
17 此有交通部民用航空局所製作航空公司空勤組員飛時管理
18 專案檢查報告1份在卷可查，且為上訴人所是認，然上訴
19 人卻同時援引「航空器飛航作業管理規則」之相關規範為
20 其主張論據之基礎，顯屬自相矛盾，殊非可採。

21 (二)上訴人主張劉員等8人106年10月14日工時超過12小時，係受
22 天災、事變及突發事件之影響，並非可採：

23 1. 改制前行政院勞工委員會（下稱勞委會）87年10月9日（8
24 7）台勞動二字第042710號函（下稱87年10月9日函釋）略
25 以：勞動基準法第32條所稱天災，係泛指因天變地異等自
26 然界之變動，導致社會或經濟環境有不利之影響或堪虞
27 者，如暴風、驟雨、劇雷、洪水、地震、旱災……等所生
28 之災害而言。然從上訴人提供交通部中央氣象局對106年1
29 0月14日之天氣說明暨證人廖秀玲於原審準備程序中之證
30 稱，佐以系爭航班客艙經理職務報告所載，堪認106年10
31 月14日當天固受到颱風外圍環流影響而天候狀況不佳，但

並未造成災害或對系爭航班之飛行產生任何影響，自無因「天災」情況危急，為保護生命、財產安全，具延長工作之迫切需要，核與前函所述「天災」之要件不符，上訴人所述系爭航班遭受亂流、大漏水等無法預知情況，亦顯非導致劉員等8人延長工時之因素甚明。況交通部中央氣象局以107年12月24日中象參字第1070017395號函復原審略以：本局就前開天氣預報最早是於106年10月12日11時發布之1周天氣預報之天氣預報概況中提及等語，足見上訴人於系爭航班飛行日2日前已可從交通部中央氣象局之天氣預報中得知當日天候狀況，故對於系爭航班可能受天候因素之影響乙節，實非完全無可預期。

2. 觀勞委會87年4月15日（87）台勞動二字第013133號函（下稱87年4月15日函釋）及勞動部108年1月10日勞動條3字第1080130032號函所揭關於「突發事件」之定義，大抵應具備「事前無法預知」、「非屬循環性」及「該事件需緊急處理」等條件。對照上訴人所提WEBTTY電報紀錄及106年4月1日至10月14日止每日CI100/101航班之起降紀錄，足徵系爭航班往返桃園與日本成田機場因機場流量管制、機坪壅塞所造成之遲延頻率甚高，106年10月14日合計遲誤達39分鐘尚非最嚴重之紀錄等情，則上訴人對於造成機場流量管制之原因雖無從掌握，且僅能被動聽從機場飛航管制員之指揮調度，然對於系爭航班極可能因反覆發生之機場流量管制及機坪壅塞等因素造成遲延，實難諉稱事前無法預知，自應得事先防範並預作人力規劃，與前述「突發事件」之要件顯有未合。

3. 細繹臺灣桃園地方法院106年度簡更（一）字第15號判決意旨不難發現，該案業經法院查明所涉航班飛行日前6個月內，同一航班、航線之班機共計52個班次，除飛行當日航班有延誤19分鐘外，其餘班次均無延誤，依此方推認該案班機發生勞工工時逾12小時之機率微乎其微，上訴人事前確難以預知，此與本件前述系爭航班往返桃園與成田機

場因機場流量管制、機坪壅塞造成遲延早已習以為常之情況迥異，自難遽以允其比附援引為上訴人有利之認定。

4. 勞動基準法第32條第3項所稱「事變」，係泛指因人為外力（非天變地異之自然界變動）造成社會或經濟運作動盪之一切重大事件，如戰爭、內亂、暴亂、金融風暴及重大傳染病等，有勞委會87年4月15日函可參。則上訴人所主張系爭航班飛行當日有卡努颱風及東北季風之雙重氣流與豪大雨，可能造成流量管制及受機坪與聯檢壅塞、亂流等因素影響，核與前述事變之定義要屬有間，亦難認有因「事變」情況危急，為保護生命、財產安全，延長工作具有迫切需要之情形。

(三)依照上訴人排定系爭航班從組員於106年10月14日6時35分報到起算，迄至18時57分下班退勤，當日正常工作時間連同延長工作時間共計12小時又22分鐘，縱扣除因機坪壅塞，聯檢壅塞及機場流量管制所造成之遲誤合計共39分鐘，尚有11小時又43分鐘。易言之，系爭航班若在無任何遲誤下，劉員等8人當日執行任務所需時間至少為11小時又43分鐘，倘有任何遲誤超過17分鐘，又在班機客滿，無法安排組員輪休之情況下，即可能造成一日工時超過12小時，此等客觀情狀均應為上訴人所明知或可預見，且基於上訴人企業經營規模，衡情應得期待其能採取若干合理措施以防免前開違章行為，此誠屬企業經營者本需負擔之營業成本。然依上訴人所提供106年4月1日至10月14日止每日CI100/101航班之起降紀錄以觀，在此期間內因機場流量管制、機坪壅塞或其他因素造成班機遲延逾17分鐘者並非少見，應已足使上訴人得預見系爭航班可能受頻繁發生之機場流量管制、機坪壅塞等因素所影響，極可能使員工一日工作時數超時，又在事前明知系爭航班來回班機均客滿之情況下，竟未為任何因應作為，事後系爭航班果因受機場流量管制、機坪壅塞等影響，致劉員等8人當日正常工作時間連同延長工作時間逾12小時，復在來回班機均客滿，購買免稅品旅客眾多，本已難有安排組員輪休

01 之機會，又遇到氣流不穩定，已多次於航程中斷服務，自然
02 更加無安排組員輪休之可能，此等各情當均為上訴人所可預
03 見，卻未仔細評估並妥適安排人力，預留可能發生遲誤之彈
04 性，納入企業經營風險控管之範圍內，因此本件上訴人違反
05 勞動基準法第32條第2項規定，縱不能逕認定係故意為之，
06 至少核屬有過失甚明，實不容其將此等事先得預見之風險，
07 泛稱為不可預期之突發事件，轉嫁由員工負擔。

08 四、上訴意旨略以：

09 (一)上訴人於原審業已明確主張劉員等8人於臺北或桃園報到
10 後，迄於桃園園區進行任務簡報之間約50分鐘，可自由活動
11 或稍事休息，且無須為上訴人提供任何勞務，復經證人即上
12 訴人客艙經理廖秀玲到庭證述甚明，自非屬渠等之工作時
13 間。原判決遽認劉員等8人於該50分鐘空檔，仍隨時處於準
14 備提供勞務之狀態，與環境相對嚴苛之飛機上輪休，因尚有
15 其他組員代理所須職司之工作者有別，難謂屬勞動基準法所
16 謂之休息時間；復於未釐清勞動檢查受訪人劉君祥所述，是
17 否有疏於未扣除休息時間之情事，即率斷無再傳喚其到庭證
18 述之必要，顯有適用勞動基準法第32條第2項不當、應適用
19 而不適用行政訴訟法第133條、第189條第1項暨理由矛盾等
20 違法。

21 (二)觀諸上訴人於原審所提WEBTTY電報紀錄暨證人廖秀玲於準備
22 程序期日之證述，系爭航班確係受機場流量管制、機坪壅
23 塞、聯檢壅塞及機上大漏水、亂流等因素致延誤共39分鐘，
24 參酌原審107年度訴字第142號、106年度簡上字第79號、臺
25 灣桃園地方法院106年度簡更（一）字第15號、105年度簡更
26 （一）字第16號等判決意旨，堪認符合勞動基準法第32條第
27 3項得將工時延長之要件。另系爭航班往返航線實屬熱門，
28 早於數月前即已排定，非上訴人可當天隨時變更；況如據上
29 訴人依過往歷史實際飛航資料規劃之表訂航班時間，劉員等
30 8人106年10月14日工時即便扣除休息時間仍不超過12小時，
31 但系爭航班確因無法事前預知之大漏水、亂流等因素才造成

01 延誤及組員無法輪休。則原判決認劉員等8人106年10月14日
02 工時超過12小時，不符勞動基準法第32條第3項規定之要件，
03 要屬適用該規定不當之違法。

04 (三)退步言，縱劉員等8人於106年10月14日之工時為12小時又22
05 分鐘，然上訴人業已盡力防免超時情況發生，諸如：系爭航班
06 表訂客艙組員執勤時間為11小時40分鐘，扣除機上輪休、
07 通勤（含地面休息）及結束勤務簡報或繳交免稅品帳款後之
08 實際下班等時間後，實際工時離12小時仍有2小時差距；系
09 爭航班確屬上訴人不可控之因素致延遲。是以，就劉員等8
10 人於106年10月14日工時超過12小時乙節，上訴人主觀上並
11 無故意、過失可言，自屬不可歸責。原判決未予適用行政罰
12 法第7條第1項規定，洵有不適用法規之違法。

13 五、本院經核原判決駁回上訴人在原審之訴，認事用法並無違
14 誤。茲論述理由如次：

15 (一)按勞動基準法第1條規定：「（第1項）為規定勞動條件最低
16 標準，保障勞工權益，加強勞雇關係，促進社會與經濟發
17 展，特制定本法；本法未規定者，適用其他法律之規定。

18 （第2項）雇主與勞工所訂勞動條件，不得低於本法所定之
19 最低標準。」第32條第1項至第3項規定：「（第1項）雇主
20 有使勞工在正常工作時間以外工作之必要者，雇主經工會同
21 意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，得將工作時
22 間延長之。（第2項）前項雇主延長勞工之工作時間連同正
23 常工作時間，一日不得超過12小時。延長之工作時間，一個
24 月不得超過46小時。（第3項）因天災、事變或突發事件，
25 雇主有使勞工在正常工作時間以外工作之必要者，得將工作
26 時間延長之。但應於延長開始後24小時內通知工會；無工會
27 組織者，應報當地主管機關備查。延長之工作時間，雇主應
28 於事後補給勞工以適當之休息。」第79條第1項第1款規定：

29 「有下列各款規定行為之一者，處新臺幣2萬元以上100萬元
30 以下罰鍰：一、違反第21條第1項、第22條至第25條、第30
31 條第1項至第3項、第6項、第7項、第32條、第34條至第41

01 條、第49條第1項或第59條規定。」第80條之1第1項規定：
02 「違反本法經主管機關處以罰鍰者，主管機關應公布其事業
03 單位或事業主之名稱、負責人姓名、處分期日、違反條文及
04 罰鍰金額，並限期令其改善；屆期未改善者，應按次處
05 罰。」

06 (二)揆諸勞動基準法第1條規定之立法宗旨，並參照91年12月25
07 日修正勞動基準法第32條之立法理由載謂：「一、企業內勞
08 工工時制度形成與變更，攸關企業競爭力與生產秩序，勞雇
09 雙方宜透過協商方式，協定妥適方案。為使勞工充分參與延
10 長工時之安排，加強勞資會議功能，乃將第1項雇主經工會
11 或勞工同意之規定，修正為『雇主經工會同意，如事業單位
12 無工會者，經勞資會議同意後』。二、原條文有關延長工作
13 時間之規定較為繁瑣，各方反應不符實際需要，爰將延長工
14 時之要件及程序予以修正，明定經工會或勞資會議同意，即
15 可延長工時。至於每日正常工時與延長工時，合計不得超過
16 12小時。另為促進兩性工作平等，併修正兩性勞工延長工時
17 之差別規定，使為一致。上開修正分列於第1項及第2項；各
18 該延長之工作時間，並應依本法第24條規定給付延時工資。
19 三、原條文第2項因延長工作時間均放寬至每日連同正常工
20 作時間1日可達12小時，已無另行核定特殊行業之必要，爰
21 予以刪除。四、簡化無工會組織因天災、事變或突發事件延
22 長工作時間之行政程序，第3項『核備』修正為『備查』，
23 並酌作文字修正。」等語，足見勞動基準法第32條關於工作
24 時間、休息之規定，係經立法者為平衡勞工健康權益之維護
25 與企業競爭力與生產秩序之需求，明定之勞動條件最低標
26 準，涉及勞工健康權益及人性尊嚴之維護，屬於社會基本權
27 範疇，其規範目的必須強制實現，為強行規定，並非任意規
28 定，無從經由勞雇合意而免除履行義務。故凡適用勞動基準
29 法之事業單位，雇主固可經由勞雇協商方式延長勞工之正常
30 工作時間，但為避免勞工過度勞動，損害健康，非有勞動基
31 準法第32條第3項規定因天災、事變或突發事件，有必要使

01 勞工在正常工作時間以外工作之例外情形，延長工時連同正
02 常工作時間，一日不得超過12小時，1個月之延長工作時間
03 總計不得超過46小時，雇主無從藉故不履行上開規定義務，
04 復規避其行政責任。

05 (三)次按關於勞動基準法第32條第3項所稱「天災、事變或突發
06 事件」之定義及範圍，業據改制前勞委會87年10月9日函
07 釋：「查勞動基準法第32條及第40條所稱之天災，係泛指因
08 天變地異等自然界之變動，導致社會或經濟環境有不利之影
09 響或堪虞者，如風暴、驟雨、劇雷、洪水、地震、旱災……
10 等所生之災害；包括預知來臨前之預防準備及事後之復建工
11 作均屬之。」及87年4月15日函釋：「查勞動基準法第32條
12 第3項及第40條所稱之事變，係泛指因人為外力（非天變地
13 異之自然界變動）造成社會或經濟運作動盪之一切重大事
14 件，如戰爭、內亂、暴亂、金融風暴及重大傳染病即是；所
15 稱突發事件，因視事件發生當時狀況判斷是否為事前無法預
16 知、非屬循環性，及該事件是否需緊急處理而定。……」在
17 案。經核勞動基準法第32條第3項之立法目的，在於天災、
18 事變情況危急，為保護生命、財產安全，延長工時具有迫切
19 需要，而突發事件則因該緊急事故具有不能控制或不可預見
20 之非循環性，若按常態工作，不延長工作，足以影響勞雇雙
21 方重大利益，法律特別賦予雇主強制勞工繼續工作之權利，
22 因為出於急迫、緊急、臨時且不可預期之狀況下，倘仍需得
23 勞工同意始得延長工時，勢必無法即刻因應緊急事故，故明
24 定其得延長工時不受法定時數上限之限制。是以，上開各函
25 釋係中央主管機關為協助下級機關統一解釋法令、認定事實
26 之解釋性行政規則，核與勞動基準法第1條及第32條之規範
27 意旨相符，並無違法律保留原則，自得予以援用。準此以
28 論，凡事故非屬不可預見，不能在客觀上事先因應準備，無
29 遵從法定工時限制之期待可能者，均不得納入「天災、事變
30 或突發事件」之範圍，而應排除勞動基準法第32條第3項規
31 定之適用，方符合規範意旨。

01 (四)經核原審認定上訴人為適用勞動基準法之行業，經被上訴人
02 所屬勞動檢查處於106年10月31日派員至其營業場所實施勞
03 動檢查，發現上訴人使所僱勞工即系爭航班客艙組員劉員等
04 8人，於106年10月14日自6時35分報到出勤工作至18時57分
05 下班退勤，去程及回程皆未安排休息時間，致劉員等8人當
06 日正常工作時間連同延長工作時間共計12小時又22分，已逾
07 勞動基準法第32條第2項所定一日工時不得超過12小時之法
08 定上限，且上訴人於5年內已是第35次違反同一規定等事
09 實，核與卷附證據資料相符，並無違反證據法則之情形。

10 (五)上訴意旨雖以勞工劉員等8人於報到後迄進行任務簡報之間
11 約50分鐘空檔應計入休息時間，據以指摘原判決遽認劉員等
12 8人於上開時間仍隨時處於準備提供勞務之狀態，不屬於勞
13 動基準法所謂之休息時間；復於通知勞動檢查受訪人劉君祥
14 訊問以釐清其是否有疏於未扣除休息時間之情事，顯有適用
15 勞動基準法第32條第2項不當、應適用而不適用行政訴訟法
16 第133條、第189條第1項暨理由矛盾等違法情形云云。然所
17 謂工作時間與休息時間並非以勞工有無實際上從事身體勞動
18 或作業之時間作為判斷標準，而在於該時間勞工可否無須提
19 供勞務，不受雇主支配，可以自由利用。準此，勞工仍在雇
20 主指揮監督下，處於隨時提供勞務狀態之待命時間，即使無
21 具體作業，亦屬工作時間，此見解已據本院89年度判字第26
22 59號判決先例闡述甚明，並經107年度判字第457號判決延續
23 採行，核與勞動基準法所稱「休息時間」之意旨無違，並無
24 變更之必要。再觀諸上訴人訂定之客艙組員出勤規範第3.2
25 點「客艙組員任務報到時間」既明定航班出發地在桃園機場
26 者，客艙組員任務報到之時間為表訂起飛時間前140分鐘；
27 其客艙組員獎懲規定第3.2點及第3.3點復規定待命之客艙組
28 員未準時報到者或擅離職守，致任務派遣未到者，皆以「未
29 報到」論處，將視1年內遲到次數，分別給予申誡或記過且
30 不支當日薪等處分。則服客艙組員勤務之勞工無論選擇在臺
31 北或桃園報到，亦無論其於報到後迄進行任務簡報前之間隔

01 時間多寡，其於報到以後之時間，既已置於上訴人支配狀態
02 下，不得自由利用，而處於受上訴人指揮監督之待命狀態，
03 核與客艙組員在航班客艙內輪休，毋須待命之情形迥異，不
04 能相提併論。從而，原審就上訴人主張客艙組員於報到後迄
05 進行任務簡報之間約50分鐘，應計入休息時間乙節，已論明
06 不能採取之理由，進而認定無再訊問證人查明此事項之必
07 要，於法並無不合，核無上訴意旨指稱違法之情形。

08 (六)上訴意旨雖復主張：依據上訴人依過往歷史實際飛航資料規
09 劃之表訂航班時間，劉員等8人於106年10月14日之工時扣除
10 休息時間仍不超過12小時，但因106年4月1日至10月14日止
11 每日CI100/101航班自我國桃園機場往返日本成田機場發生
12 流量管制、機坪壅塞之情形，系爭航班復受聯檢壅塞、颱風
13 風、東北季風之雙重氣流與豪大雨影響，機上大漏水、亂流
14 等因素，致延誤共39分鐘，且系爭航班為熱門航線，早於數
15 月前即已排定，非上訴人可當天隨時變更，確因無法事前預
16 知之因素才造成延誤及組員無法輪休，參酌原審107年度訴
17 字第142號、106年度簡上字第79號等判決意旨，堪符勞動基
18 準法第32條第3項規定之得延長工時要件等情詞，憑以指摘
19 原判決認定劉員等8人於106年10月14日之工時超過12小時，
20 不符勞動基準法第32條第3項規定之要件，有適用法令不當
21 之違法情形云云。

22 (七)惟按事實認定乃事實審法院之職權，苟其事實之認定無違背
23 證據法則、經驗法則，當事人不得以原審取捨證據與認定事
24 實與其認知與主張相左，即謂為原判決有違背法令之情形。
25 本件原審經斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，認定上訴人
26 上開主張不可採，已於判決理由敘明：1.從上訴人提出甲證
27 9（見原審卷第84頁）關於交通部中央氣象局對106年10月14
28 日天氣說明觀之，僅可見該日受到颱風外圍環流或與東北風
29 共伴效應影響，有顯著降雨，北部地區甚至有豪雨等級以上
30 降雨發生之機率，然並無何證據資料顯示因此天候因素造成
31 災害或對系爭航班之飛行產生不利之影響。復據證人廖秀玲

01 於原審準備程序期日證稱：航班臨時發生漏水，漏水部分由
02 負責該艙等之同仁與伊過去處理，其他組員則繼續執行服務
03 工作；晴空亂流部分則是班機上所有組員全部停止服務工
04 作，坐在座位上繫好安全帶，但班機仍繼續飛行，系爭航班
05 應該沒有受到颱風之影響，在伊的報告上沒有這樣寫等語
06 （原審卷第390至392頁），並有系爭航班客艙經理職務報告
07 （乙證5）在卷可參，堪認106年10月14日當天固受到颱風外
08 圍環流之影響而天候狀況不佳，但並未造成災害或對系爭航
09 班之飛行產生任何影響，自無因「天災」情況危急，為保護
10 生命、財產安全，具延長工作之迫切需要。況且，就106年1
11 0月14日臺灣北部局部地區會受到颱風外圍環流，或東北風
12 共伴效應影響，而有豪雨以上降雨發生之機率，最早於何時
13 預報乙項，經依職權函詢交通部中央氣象局查覆略以：本局
14 就前開天氣預報最早是於106年10月12日11時發布之1周天氣
15 預報之天氣概況中提及等語明確（原審卷第239頁），可見
16 上訴人於系爭航班飛行日2日前已可從交通部中央氣象局之
17 天氣預報預知當日之天候狀況，故對於系爭航班可能受天候
18 因素之影響乙節，實非完全無可預期。是上訴人所述情況，
19 顯非導致劉員等8人延長工時之因素，核與前述「天災」之
20 要件不符。2.依甲證14之WEBTTY電報紀錄所示（見原審卷第
21 98至99頁），固足見系爭航班往返桃園與成田機場，去程因
22 遭遇機坪壅塞（航機延誤代號AK）遲誤9分鐘，聯檢壅塞
23 （航機延誤代號AB）延誤5分鐘、機場流量管制（航機延誤
24 代號AJ）延誤20分鐘，共延誤34分鐘；回程（日本成田飛桃
25 園），因機場流量管制遲誤5分鐘，故回程共延誤5分鐘，合
26 計延誤39分鐘屬實。但對照上訴人所提供甲證27、28之106
27 年4月1日起至同年10月14日止系爭航班之班機起降紀錄以觀
28 （見原審卷第363至366頁），可見上訴人所排定從桃園機場
29 往返日本成田機場系爭航班於此期間內，每日均有班機起
30 降，且同一航班幾近每日均會遭遇機場流量管制，以其中10
31 6年7月1日至同年10月14日間約3個月之期間為例，機場流量

01 管制所造成之上訴人去程遲延即有67次、機坪壅塞有50次、
02 聯檢壅塞有2次，其中機場流量管制於106年7月14日亦曾造
03 成15分鐘之遲延，機坪壅塞於同年8月10日更曾發生遲延達3
04 0分鐘；於同一期間內，因機場流量管制造成之上訴人回程
05 航班之遲延則共有88次，於9月15日曾造成遲延達42分鐘之
06 紀錄。足徵系爭航班往返桃園與成田機場因機場流量管制、
07 機坪壅塞所造成之遲延頻率甚高，106年10月14日合計遲誤
08 雖達39分鐘，但相較以往系爭航班起降之紀錄，尚非最嚴重
09 遲誤之情狀，上訴人對於系爭航班極可能因反覆發生之機場
10 流量管制及機坪壅塞等因素造成遲延，實難諉稱事前無法預
11 知，自應得事先防範並預作人力規劃，與勞委會87年4月15
12 日及勞動部108年1月10日函釋所稱突發事件應具備「事前無
13 法預知」、「非屬循環性」及「該事件需緊急處理」之要件
14 未合等語，予以論駁。核原判決已詳為論斷上訴人使所僱勞
15 工劉員等8人於106年10月14日擔任系爭航班客艙組員勤務，
16 延長工作時間連同正常工作時間超過法定12小時上限，且於
17 5年內已達第35次違反勞動基準法第32條第2項規定之客觀行
18 為事實及主觀上具可非難性及可歸責性，其取捨證據、認定
19 事實，並無行使職權不當，致違背證據法則、經驗法則或論
20 理法則之情事，對事實之評價及涵攝亦無適用法規錯誤之情
21 形。上訴意旨主張上訴人主觀上並無故意、過失之可責難
22 性，指摘原判決有未適用行政罰法第7條第1項規定之違法云
23 云，自無可取。至於上訴意旨所援引之原審107年度訴字第1
24 42號及106年度簡上字第79號判決意旨，乃原審對各該個案
25 之事實情況為評價之見解，僅發生個案拘束力，不具一般法
26 規範效力，無從據以指摘原判決有違背法令之情形。

27 (八)又按違反勞基法統一裁罰基準第2點規定：「本法事件統一
28 裁罰基準違規次數基準如下：（一）附表次數之累計，以同
29 一事業單位最近5年內違反本法同一規定事件次數論計。」
30 第4點即附表第29項規定：「裁罰依據（本法）：第79條第1
31 項第1款。裁罰額度：處新臺幣2萬元以上30萬元以下罰鍰。

違反本法之法條：第32條第2項。違反事實：雇主使勞工延長工作時間，一日超過12小時，一個月超過46小時。裁罰基準（新臺幣）：(一)第一次違規處2萬元罰鍰。……(七)第七次以上（含本次）違規處30萬元罰鍰。」係被上訴人為使辦理違反勞動基準法案件之罰鍰裁量有一客觀標準，以免專斷或有差別待遇，乃在母法即勞動基準法第79條第1項第1款所定2萬元以上30萬元以下之裁罰範圍內，分別違章情節之輕重與性質，所為細節性、技術性之裁罰標準，未逾母法即勞動基準法立法本旨，自得為被上訴人所屬人員承辦相關案件時所援用。則原判決經審酌卷附上訴人於5年內違反勞動基準法第32條第2項規定之證據資料（見被上訴人答辯資料卷第24至34頁），認定上訴人確實已違反上開規定達第35次，該當違反勞基法統一裁罰基準第2點、第4點及其附表第29項所規定最近5年以內第7次以上之情形，而維持原處分之裁罰，認事用法亦無違誤可指。

(九)綜上所述，原判決斟酌全辯論意旨及調查證據結果，據以駁回上訴人之起訴，於法尚無不合。上訴意旨，仍執前詞主張原判決違背法令，應予廢棄，難認有理由，應予駁回。

六、據上論結，本件上訴為無理由。依行政訴訟法第255條第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中 華 民 國 110 年 12 月 29 日

最高行政法院第一庭

審判長法官 侯 東 昇

法官 王 碧 芳

法官 簡 慧 娟

法官 鍾 啟 煌

法官 蔡 紹 良

以 上 正 本 證 明 與 原 本 無 異

中 華 民 國 110 年 12 月 30 日

書記官 莊 子 誼