臺北高等行政法院判決

）FKT64W1Z1X5L0;@107年度訴字第

）FKT64W1Z1X5L0;@108年11月27日辯論

原　　告　中華航空股份有限公司
代　表　人　謝世謙（董事長）
訴訟代理人　蘇文生律師
被　　告　桃園市政府
代　表　人　鄭文燦（市長）
訴訟代理人　林三加律師

上列當事人間因勞動基準法事件，原告不服勞動部中華民國106年12月5日勞動法訴字第1060023161號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

訴願決定及原處分關於罰鍰新臺幣叁拾萬元部分均撤銷。
確認原處分關於公布原告名稱及負責人姓名部分違法。
訴訟費用由被告負擔。

事實及理由

一、程序事項：本件原告起訴後，原告代表人由何煖軒變更為謝世謙，茲據變更後之代表人謝世謙具狀聲明承受訴訟（本院卷一第545-548頁），核無不合，應予准許。

二、事實概要：原告係從事民用航空運輸業，為適用勞動基準法（下稱勞基法）之行業。經被告於民國106年7月31日派員實施勞動條件檢查，發現原告使所僱勞工CI511/512機組員王○○、呂○○、郭○○、蕭○○、陳○○、李○○、王○○、黃○○、林○○、楊○○、彭○○、將○○、陳○○及陳○○等14人（下稱王○○等14人），於106年7月7日自5時25分出勤工作至18時14分，扣除回程休息時間35分鐘後，當日

之工作時間總計12小時14分鐘；另CI541/542機組員黃○○、郭○○、王○○、梁○○、彭○○、羅○○、郭○○、程○○、張梁○○、林梁○○及楊○○等11人（下稱黃○○等11人），於106年7月12日自13時5分出勤工作至翌日1時46分，當日之工作時間總計12小時41分鐘，渠等勞工1日之延長工作時間連同正常工作時間逾12小時法定上限，違反勞基法第32條第2項規定。案經被告審查屬實，又原告係第7次以上違反同一規定，該被告乃以106年8月24日府勞檢字第1060198033號裁處書（下稱原處分），依同法第79條第1項第1款、第80條之1第1項及桃園市政府處理違反勞動基準法事件統一裁罰基準第29項規定，處以罰鍰新臺幣（下同）30萬元，並公布原告名稱、負責人姓名。原告不服，提起訴願，經決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

三、原告主張：

㈠伊所屬勞工王○○等14人及黃○○等11人均係在伊位於臺北市松山機場訓練中心（地址：臺北市○○區○○○路○○○巷○○○弄○號）先行辦理報到之作業，嗣後再利用伊之交通接駁車至桃園市總公司後，始開始提供勞務。故渠等於此段約50分鐘之交通接駁時間內，實際上未提供任何勞務，亦未受伊之指揮監督，自非屬勞基第32條所稱之工作時間。又系爭CI511（去程）/512（回程）及CI541（去程）/542（回程）航班均係原機當日來回，在兩航班之間有約2小時30分鐘之地面停留時間，且在去程航班旅客下機後會有清潔人員打掃客艙，是系爭2航班之上開客艙組員（空服員）於該段地面停留時間內，至少會有將近20至30分鐘之時間，可自由活動、休息。故此段休息時間，亦非屬工作時間。準此，被告所認系爭CI511/512及CI541/542航班客艙組員之正常工作時間連

同延長工作時間分別為12小時又14分鐘、12小時又41分鐘，扣除前揭交通接駁時間50分鐘及中停休息時間30分鐘後，顯已低於12小時，是伊雖有延長勞工王○○等14人及黃○○等11人之工作時間，但連同當日正常工作時間，並未超過12小時，未違反勞基法第32條第2項規定。原處分及訴願決定均有違誤，應予撤銷。

㈡勞基法第32條第3項係將「天災」、「事變」及「突發事件」併列為例外事由，而所謂「天災」，係指直接由於自然力而發生之事故，並無人力參與在內，且以通常人之先見，努力或注意所不能防止者，例如水災、風災或震災等不可抗力之災害；而所謂「事變」，則係指非由於故意或過失所發生之事由；至所謂突發事件，依改制前之行政院勞工委員會（下稱勞委會）82年11月16日台（82)勞動二字第67798號函釋：「查勞動基準法第32條及第40條所稱之突發事件，應視事件發生當時狀況判斷是否為事前無法預知、非屬循環性，及該事件是否須緊急處理而定。」。又內政部74年3月13日（74）台內勞字第285665號解釋令：「生產機械故障不宜全部認定係屬突發事件，應以其發生是否為事先不可預知，該故障之機械是否為關鍵性生產機械，並以必要從事修護人員為限等因素，依事實個案加以認定」。準此，有關是否屬突發事件之認定，應著重於該事件是否須緊急處理及雇主事先可否預知，且應依個案狀況判斷之。查106年7月7日系爭CI512回程航班，在中國大陸北京首都國際機場（機場代碼：PEK，下稱北京機場）起飛前因無法預知該機場進行流量管制而延誤；復於將降落桃園國際機場（下稱桃園機場）時，因天候即雷雨之不可抗力因素作機場流量管制。另106年7月12日系爭CI542回程航班，在中國大陸武漢機場回程時，因遇機

械故障，航機滑到外機坪待命檢修，而延誤起飛。故伊延長系爭2班機客艙組員之工作時間，係因機場流量管制、天候及機械故障等事件所致，而非由於故意或過失所發生之事由，自應屬勞基法第32條第3項所稱之「事變」。再者，造成前開系爭2班機延誤之流量管制、天候及機械故障等事件，伊於班機出發前顯然無法預知，且該等事件係發生於大陸地區，伊實難以防免，亦應屬勞基法第32條第3項所定之「突發事件」。

㈢伊於系爭事件發生後，在延長勞工王○○等人之工作時間前，已有將之分為兩組，各輪流休息35分鐘，使其不致連續長時間工作，且確實有在延長開始後之24小時內通知企業工會，並補給前開組員一天之休息時間。故原告所僱用勞工王○○等人之工作時間，縱有超過12小時，但因符合勞基法第32條第3項所定得延長工作時間之條件，自不受同條第2項延長工作時間連同正常工作時間一日不得超過12小時之限制等語。

㈣並聲明：

1.訴願決定及原處分關於罰鍰30萬元部分均撤銷。

2.確認原處分關於公布受處分人名稱及負責人姓名部分違法。

四、被告則以：

㈠依伊勞動檢查訪談記錄、勞動檢查處勞動條件檢查記錄表、原告人力資源處出具之航班飛行資訊、客艙經理職務報告及原告致工會函，均一致顯示原告106年7月7日系爭CI511/512航班及106年7月12日系爭CI541/542航班客艙組員出勤工作時間超過12小時，足見原告確有違反處分時勞基法第32條第2項規定「雇主延長勞工之工作時間連同正常工作時間，1日不得超過12小時」之事實。

㈡依監察院105年12月16日公告之105交正0014號糾正案文，該糾正案文之「事實與理由」第三點，即載有原告與空服員工會之7項訴求，均達成共識，其中第二項訴求「不得更改會員現行報到地點及工作時間計算方式」，達成「1.報到地點及工作時間基準恢復到105年6月1日前之狀態：……⑵桃園起飛航班報到地點恢復為台北、桃園併行，……自105年7月1日開始實施。2.公司日後如欲變更報到地點及工作時間計算方式，應經空服員工會同意。」之共識，因此，原告就紀錄本案系爭2班機之客艙組員之執勤時間（Duty Time），均仍以報到時間及報離時間為計算基準；訴願決定亦肯認系爭2班機之客艙組員之執勤時間（Duty Time），以客艙組員報到及報離時間為計算基準，業有原告之主管於勞檢訪談時之陳述為依據，且與原告之相關文件記載均屬一致，故原告於本件起訴狀主張客艙組員之「交通接駁時間」不應計算於工時，尚難可採。又原告主張系爭2航班，在來回往返之兩航班間，均有約2小時30分鐘之地面停留時間，故客艙組員於該段地面停留時間內，至少會有將近20至30分鐘之時間，可自由活動、休息，而主張此段休息時間亦非屬工作時間云云。惟查，原告與空服員工會就工作時間之計算方式，業於105年間達成共識，原告自不應於本件訴訟任意臨訟主張不同之認定方式；況且，客艙組員於來回往返之兩航班間，縱有約2小時30分鐘之地面停留時間，客艙組員仍有飛航前之相關準備工作，而系爭2航班之客艙經理職務報告，亦僅有106年7月7日CI511/512航班記載「第一段輪休：2017/07/07 15：35～2017/07/07 16：05，第二段輪休：2017/07/07 16：05～2017/07/07 16：40」之休息時間，並無記載往返航班間地面停留之休息時間。是依原告主管於勞動檢查時之訪談

記錄，及原告系爭2航班之客艙經理職務報告，均一致顯示已認定客艙組員之報到時間、報離時間及執勤時間（Duty Time），原告於本訴任意逕行主張不同之工作時間計算方式，自難憑採。

㈢勞委會87年4月14日（87）勞動二字第013133號函釋謂：「勞動基準法第32條第3項及第40條所稱之事變，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即是；……」等語，此函釋為勞基法主管機關闡明上開勞基法規定原意，合乎勞基法立法意旨，且無違法律保留原則，自得予以適用。原告起訴狀將勞基法第32條第3項所稱之「事變」，定義為「非由於故意或過失所發生之事由」，而主張系爭2航班因有「流量管制」、「天候因素」或「機械故障」等情形，即屬「事變」，顯屬不當定義下之擴張解釋。又勞委會82年11月16日台(82)勞動二字第67798號函釋及87年4月14日(87)勞動二字第13133號函釋，均就勞基法第32條第3項所稱之「突發事件」為闡釋，為「應視事件發生當時狀況判斷是否為事前無法預知、非屬循環性，及該事件是否須緊急處理而定。」查依民用航空局106年7月份民用機場客運班機準點率統計，其中表11~表16就「班機延誤原因」進行統計，而「班機延誤原因」並分別就「天候因素」、「機件故障」、「來機晚到」、「班機調度」、「航行量調整」等五種原因進行統計（其中「來機晚到」、「班機調度」及「航行量調整」均會造成進行「流量管制」之樣態），足見原告所稱系爭106年7月7日CI511/512航班因「流量管制」及「天候因素」及106年7月12日CI541/542航班因「機械故障」而延誤，均屬常見之客運班機延誤之原因。因此，

原告主張系爭2航班延誤原因之「流量管制」、「天候因素」及「機械故障」，既均屬機場常見之會造成客運班機延誤之原因，即不應認屬「事前無法預知」之因素，且依上開民用航空局之民用機場客運班機準點率」統計資料，「天候因素」、「機械故障」以及會造成「流量管制」之「來機晚到」、「班機調度」及「航行量調整」等因素，均具有經常發生之「循環性」，則原告經營航空運輸業，且往返兩岸航班頻繁，對於營運上應注意之風險應有預見及注意之責任，對於可能因「流量管制」、「天候因素」及「機械故障」而影響航班延誤，自應事前規劃相關因應對策，避免空服員不定時因該些機場常見之原因，造成必須超時工作之結果，始能確保勞基法保障勞工不超時工作之勞動權利。準此，原告主張106年7月7日CI511/512航班因流量管制、天候因素、106年7月12日CI541/542航班因機械故障而延誤，係符合勞基法第32條第3項之「事變」及「突發事件」云云，並不可採。

㈣伊審酌相關事證，就原告延長勞工之工作時間連同正常工作時間，1日超過12小時，違反行為時勞基法第32條第2項規定，參酌原告係5年內超過第7次違反等因素，於法定裁罰額度範圍為裁處，自屬適法。

㈤並聲明：原告之訴駁回。

五、原告係從事民用航空運輸業，為適用勞基法之行業。被告於106年7月31日派員至原告公司實施勞動檢查，發現原告106年7月7日系爭CI511/512班機之客艙組員王○○等14人，於當日上午05時25分報到，迄至下午18時14分報離，執勤時間為12小時49分鐘，扣除回程休息時間35分鐘後，當日之工作時間總計12小時14分鐘；另106年7月12日系爭CI541/542班機之客艙組員黃○○等11人，於當日13時05分報到，迄至翌

日（7月13日）01時46分報離，當日延長工作時間連同正常工作時間，共計為12小時41分鐘，上開王○○等14人及黃○○等11人1日之延長工作時間連同正常工作時間逾12小時法定上限，被告審認原告違反勞基法第32條第2項規定，且係第7次以上違反同一規定，乃依同法第79條第1項第1款、第80條之1第1項及桃園市政府處理違反勞動基準法事件統一裁罰基準第29項規定，以原處分處原罰鍰30萬元，並公布原告名稱、負責人姓名等情，為兩造所不爭執，並有原告106年7月7日及7月12日之飛航資訊文件、被告106年7月31日勞動檢查訪談記錄、勞動檢查處勞動條件檢查記錄表、原處分及訴願決定等件附卷足稽（本院卷一第21-28、70-74、79頁），自堪認為真正。經核兩造之陳述，本件爭點厥為：㈠原告系爭2航班之客艙組員交通接駁時間及中停休息時間是否屬勞基法第32條所規定之工作時間？㈡機場之「流量管制」、「天候因素」及「機械故障」是否屬勞基法第32條第3項所規定之「事變」或「突發事件」？㈢原處分是否適法有據？茲析述如下。

六、本院之判斷：

㈠按行為時勞基法第1項前段規定：「為規定勞動條件最低標準，保障勞工權益，加強勞雇關係，促進社會與經濟發展，特制定本法。……」第32條第1至3項規定：「（第1項）雇主有使勞工在正常工作時間以外工作之必要者，雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後，得將工作時間延長之。（第2項）前項雇主延長勞工之工作時間連同正常工作時間，1日不得超過12小時。延長之工作時間，1個月不得超過46小時。（第3項）因天災、事變或突發事件，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

時間延長之。但應於延長開始後24小時內通知工會；無工會組織者，應報當地主管機關備查。延長之工作時間，雇主應於事後補給勞工以適當之休息。」參酌其立法理由謂：「企業內勞工工時制度形成與變更，攸關企業競爭力與生產秩序，勞雇雙方宜透過協商方式，協定妥適方案。為使勞工充分參與延長工時之安排，加強勞資會議功能，乃將第1項雇主經工會或勞工同意之規定，修正為雇主經工會同意，如事業單位無工會者，經勞資會議同意後。原條文有關延長工作時間之規定較為繁瑣，各方反應不符實際需要，爰將延長工時之要件及程序予以修正，明定經工會或勞資會議同意，即可延長工時。至於每日正常工時與延長工時，合計不得超過12小時。」由此可知，勞基法第32條上開有關工作時間、休息之規定，是權衡勞工健康福祉及事業經營型態特性而制定，且為法定應遵循之勞動條件最低標準。依該條第2項規定，雇主固可因應企業競爭力與生產秩序，透過協商方式，形成與變更勞工工時制度，然延長勞工之工作時間連同正常工作時間，1日仍不得超過12小時，這已是兼顧雇主營運需求及為使勞工得有適當休息時間，不宜使其處於過度勞動狀態，維護勞工健康之平衡機制，僅於同條第3項所定例外情況，方得不受延長工作時間連同正常工作時間合計1日不得超過12小時之限制。又上揭第32條第3項前段規定，將突發事件、事變與天災並列，乃因其事先完全無法預料，難以期待其為遵從法定工時限制，事前進行營業上適當準備，故而特別容許之例外規定，自應從嚴解釋。因此，若雇主已得預見事件發生可能機會甚高，且得以期待雇主為此事前為營業上之適當準備，使所屬勞工不致於1日工作時間合計超過12小時者，即非屬勞基法第32條第3項前段所稱「事變」或「突發

事件」，始能貫徹同條第2項規定對勞工健康維護之目的。承此而論，勞委會87年4月15日（87）勞動二字第013133號函釋稱：「勞動基準法第32條第3項及第40條所稱之事變，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即是；所稱之突發事件，應視事件發生當時狀況判斷是否為事前無法預知、非屬循環性，及該事件是否需緊急處理而定」等語，經核此等協助下級機關統一解釋法令、認定事實之解釋性行政規則，與上開勞基法規定意旨相符，執法機關應得予以援用。

㈡原告系爭2航班之客艙組員交通接駁時間及中停休息時間屬勞基法第32條所規定之工作時間：

1.原告主張均系爭2航班之客艙組員係在臺北市松山機場訓練中心先行辦理報到之作業，再搭乘伊所提供之交通接駁車至桃園市總公司後，始開始提供勞務。故渠等於此段約50分鐘之交通接駁時間內，實際上未提供任何勞務，亦未受伊之指揮監督，自非屬勞基第32條所稱之工作時間云云，惟按行為時勞基法施行細則第19條明文規定：「勞工於同一事業單位或同一雇主所屬不同事業場所工作時，應將在各該場所之工作時間合併計算，並加計往來於事業場所間所必要之交通時間。」查原告系爭2航班之客艙組員分別於106年7月7日5時25分、7月12日13時5分在臺北市松山機場訓練中心辦理報到（本院卷一第74、79頁），再搭乘原告之交通接駁車至桃園機場，依上揭規定，系爭2航班之客艙組員從臺北市松山機場訓練中心至桃園機場所必要之交通時間應一併加計於渠等之工作時間甚明。又按工作時間係重要之勞動條件之一，亦係勞資關係中主要之核心問題，勞基法對於工作時間雖有諸

多規範，但對於工作時間之意義為何，並無詳細明確之規定。所謂工作時間應係指實際上使勞工工作之時間，然此定義非僅意味勞工實際上從事身體之勞動或作業之時間，即使無具體之作業，勞工在雇主指揮監督下，處於特定之隨時提供勞務狀態之待命時間，亦應屬工作時間。查證人張家琦（即系爭CI511/512航班之客艙經理）、彭耀亮（即系爭CI541/542航班之客艙經理）到庭具結證述時，固均證稱空服員搭乘原告交通接駁車至桃園華航園區時，在車上休息，使用手機，或閱讀、聽音樂等（本院卷一第269、275頁）；然被問及空服員在臺北辦理報到後，是否可選擇不搭乘公司交通車，而自行前往桃園機場執行勤務，均證稱原則不允許，除非有其他必須先行離開去桃園園區之理由，彭耀亮並證稱，一旦報到，原告希望空服員安全抵達，否則遇到交阻延誤會影響勤務等語（本院卷一第273、278頁）。足證系爭2航班客艙組員於臺北松山機場訓練中心辦理報到後，再搭乘原告之交通接駁車至桃園機場之交通時間，雖無具體之作業，然仍在雇主即原告指揮監督下，處於特定之隨時提供勞務狀態之待命時間，自應屬工作時間，蓋此時客艙組員係在雇主即原告指定之場所等待提供勞務。原告主張系爭2航班之客艙組員搭乘交通接駁車至桃園機場之交通時間，非屬勞基第32條所稱之工作時間云云，自不足採。

2.原告又主張系爭2航班均係原機當日來回，在去程與回程之間，有約2小時30分鐘之地面停留時間，且在去程航班旅客下機後會有清潔人員打掃客艙，是系爭2航班之上開客艙組員（空服員）於該段地面停留時間內，至少會有將近20至30分鐘之時間，可自由活動、休息。故此段休息時間，亦非屬工作時間云云，惟查，證人張家琦證述，系爭CI511/512航

班，去程與回程間在北京機場之地面停留通常為1小時，此時空服員作客艙準備，無時間休息等語（本院卷一第268頁）、證人彭耀亮則證述，系爭CI541/542航班，去程與回程間在武漢機場地面停留時間客艙組員要執行客艙安全及地面準備工作，不能離開飛機等語（本院卷一第276頁）。足徵系爭CI511/512航班及系爭CI541/542航班之客艙組員，在去程與回程之間，飛機停留機場地面期間均未有休息時間，原告主張，顯與事實不符，亦難採取。

㈢機場之「流量管制」、「天候因素」及「機械故障」均非屬勞基法第32條第3項所規定之「事變」：

依前揭勞委會87年4月15日（87）勞動二字第013133號函釋，勞基法第32條第3項所稱之事變，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，經核此等協助下級機關統一解釋法令、認定事實之解釋性行政規則，與上開勞基法規定意旨相符，行政機關自得予以援用。準此，機場之「流量管制」、「天候因素」及「機械故障」均難認係勞基法第32條第3項所規定之「事變」。原告主張「流量管制」、「天候因素」及「機械故障」均屬事變云云，洵無足取。

㈣機場「流量管制長達1小時5分鐘」及「天候因素」均屬勞基法第32條第3項所規定之「突發事件」：

1.查系爭106年7月7日CI511/512班機，客艙組員當日報到時間為上午5時25分，報離時間為下午18時14分，扣除回程休息時間35分鐘，當日之工作時間總計12小時14分鐘，有原告106年7月7日飛航資訊文件及系爭航班之客艙經理所出具職務報告（本院卷一第40-42、74頁）在卷可憑，堪信屬實。次

查，證人張家琦證稱，原證6之客艙經理職務報告係其所製作，內容係記載組員考評、異常狀況及客人意見。系爭CI512班機登機時，北京機場地勤告訴機長會有較長時間流量管制，所以系爭航班離場時較預定時間遲延1小時50分鐘，抵達桃園機場前突遇雷雨因此又延誤24分鐘。地勤告知之時間係在旅客登機後，在旅客登機前1小時左右，我們組員最後與機長作聯合簡報時，尚未獲悉北京機場有要進行流量管制之訊息。流量管制之原因通常係機場航班過多，或天氣因素，系爭航班之流量管制原因為何，我不清楚等語（本院卷一第265-267頁）。經核證人張家琦之前開證詞，與其製作之系爭航班職務報告內容相符，自足採信。又查，依原告所提出其於106年6月至8月自北京機場起飛之航班中，因該機場進行流量管制延誤時間統計表，計106年6、7、8月分別有10班、22班、及16班，延誤時間合計分別為301分鐘、608分鐘及501分鐘，各月平均延誤時間分別為30分鐘、28分鐘及31分鐘，而合計該3個月平均延誤為29.375分鐘（計算式：301＋608＋501＝1410、1410÷ 48＝29.375）。系爭CI511/512班機係桃園機場當天往返北京機場之航班，去程航班（CI511）表定於7時45分自桃園機場起飛，回程航班（CI512）表定於15時50分抵達桃園，客艙組員（空服員）執勤時須於上述起飛時間前140分鐘，即於5時25分報到，並於前述抵達時間後60分鐘，即在16時50分報離，預計客艙組員當日工作時間為11小時25分鐘（16時50分－5時25分），足知原告已預留35分鐘緩衝時間（12小時－11小時25分鐘）。可認原告確實已有採取預防措施而預留可能延誤時間之伸縮空間。系爭CI512班機因北京機場流量管制而延誤長達1小時5分鐘，較106年6、7、8月各月平均延誤時間多出30餘分鐘，而此堪認

原告事前所難以預知北京機場因流量管制延誤長達1小時5分鐘，而流量管制延誤長達1小時5分鐘亦非屬循環性發生之事件。且按機場之流量管制原因非一，機場之設備妥善與否、天候狀況是否達安全起降標準、機場周邊空域是否安全無虞等條件，均足以影響航空運送航空起降及準點率，其不確定因素甚高，況機場是否進行流量管制、或採取流量管制之時間，其控管權限屬於機場所在地之航管機構，並非個別航空公司所能掌握及置喙，如要求航空公司對此應有所預見及採取預防措施，實屬強人所難而難認具有期待可能性。從而，原告主張系爭CI 511/512航班之延誤係因北京機場流量管制長達1小時5分鐘之突發事件所致，核屬有據。

2.原告主張系爭CI512班機於將降落桃園機場時，因遇雷雨之不可抗力因素作機場流量管制而再延誤等情，業據其提出民航局網站之查詢網頁資料、客艙經理職務報告為憑。查依系爭航班客艙經理職務報告之記載：「近場前臨時因機場雷雨原因ATC……。」等語（本院卷一第41頁），及證人張家琦到庭證述：「抵達桃園機場前突遇雷雨而因此又延誤24分鐘。」等語（本院卷一第266頁），經核與原告所提出民航局網站之查詢網頁中之氣象報文歷史資料所載，桃園機場於106年7月7日天氣「VCTS【表示：機場上空無雷報亦無下雨，而機場外至距機場8公里四周區域某處有雷雨（含雷聲、閃電）發生】」等情（本院卷一第579-581、586頁）相符，堪認系爭CI512班機於將降落桃園機場時確有因遇雷雨之不可抗力因素而延誤。又被告固抗辯原告所稱遭遇雷雨天候，實為臺灣每年夏季經常會發生午後雷陣雨之典型氣候現象，顯具循環性，應為原告可以事先預知之事項云云，惟查，臺灣屬海島型氣候，夏季雖常有午後雷陣雨，但發生午後雷陣雨

之地區、時間卻非固定，主要係受風場、對流胞、雲、風和地形等因素影響，且午後雷雨是否達安全起降標準，而影響航空運送、航空起降及準點率，亦不一而足，其不確定因素甚高；參以原告所提出之104年至106年6月、7月航班資訊查詢表及客艙經理職務報告，原告104年6月至7月，共計5209個航班，僅有1航班（104年6月23日CI0614航班）因雷雨而延誤（本院卷一464、467頁），比率為萬分之1.9；105年6月至7月，共計5254個航班，有8航班（105年6月2日CI0159、CI0680、105年6月14日CI0121、CI0189、CI0922、105年6月28日CI0782、CI0834、105年7月24日CI0784）因雷雨而延誤（本院卷一第465、469-484頁），比率為千分之1.5；106年6月至7月，共計5228個航班，包含系爭CI512航班在內亦有8航班（106年6月2日CI0680、CI0702、CI0904、CI0834、106年6月16日C0502、106年7月1日CI0131、CI0704）因雷雨而延誤，比率亦為千分之1.5（本院卷一第466、485-500頁），由是觀之，原告航班因雷雨而延誤之比率甚低，且6月份航班因雷雨延誤之比率較7月分航班為高，是要求航空公司對臺灣7月份何日會有午後雷雨應有所預見及採取預防措施，誠屬強人所難，難認具有期待可能性。從而，原告主張系爭CI511/512航班之延誤係因遇雷雨之突發事件所致，亦屬有據。

㈤「機械故障」非屬勞基法第32條第3項所規定之「突發事件」：

原告主張106年7月12日系爭CI542班機在中國大陸武漢機場回程時，因遇機械故障，航機滑到外機坪待命檢修，而延誤起飛，由於機械故障非伊於系爭CI542班機出發前所能預知，且該等事件係發生於大陸地區，伊實難以防免，應屬勞基

法第32條第3項所定之「突發事件」云云，惟按「航空器使用人或所有人對經檢定合格或認可之航空產品與其各項裝備及零組件應妥善維修，以維持其適航條件。」「領有航空器適航證書之航空器，其所有人或使用人，應對航空器為妥善之維護，並應於飛航前依規定施行檢查，保持其適航安全條件，如不適航，應停止飛航；檢查員或機長認為不適航時，亦同。」為民用航空法第9條之1第1項、第40條第1項所明定。由是可知，航空器之維護使其維持適航條件為航空業者應盡之責任與義務，在評定飛機是否應該飛行除天候狀態外，航空器本身是否適航亦係重要關鍵，此包含軟硬體－機體狀況及駕駛，故上開民用航空法第9條之1第1項、第40條第1項明文規定航空器所有人或使用人於領取適航證書後，應對航空器為妥善之維護，保持適航安全條件，俾資保障飛航安全。查原告106年7月12日系爭CI542班機在武漢機場回程時，因駕駛艙訊號有異常，顯示機械故障，而機械故障之原因，係飛操系統中其中一對機翼擾流器在收回位置無法正常操作，駕駛艙儀表板顯示「SPLR FAULT」（擾流器故障），此有系爭班機當時之飛航維護紀錄簿記載「F/CTL SPLR FAULT，APPEARS DURING F/CTL CHECK」（當執行飛行操作檢查時，發現飛行操作之擾流器故障）等內容可稽（本院卷一第387、407、509、519頁）。嗣經隨機機務人員執行修護，將前述擾流板伺服控制器功能撤除後，再執行測試，其結果即顯示正常。擾流器（即擾流板）為航空器上常用之一種減速裝置，其之維護使其維持適航條件為身為航空業者之原告依法應盡之責任與義務，尤其原告設立於48年9月7日，有商工登記公示資料查詢服務在卷足參（本院卷二第134頁），經營航空業已有60年，對航空器之各設備及零件隨時可能發生故障

一事當有所預見，自難認機械故障屬勞基法第32條第3項所規定之「突發事件」。原告主張機械故障為突發事件云云，尚無可採。

㈥原處分應予撤銷：

1.有關系爭CI511/512班機部分：

行為時勞基法第32條第3項規定：「因天災、事變或突發事件，雇主有使勞工在正常工作時間以外工作之必要者，得將工作時間延長之。但應於延長開始後24小時內通知工會；無工會組織者，應報當地主管機關備查。延長之工作時間，雇主應於事後補給勞工以適當之休息。」由是可知，雇主為因應天災、事變或突發事件之緊急需要，必須使勞工於正常工作時間以外工作者，可逕予延長勞工正常工作時間，但應於延長開始後24小時內通知工會，惟無須經工會同意，如無工會組織，則於該時限內報請地主管機關備查，始完成法定必要程序。又上開規定所稱「補給勞工以適當之休息」，依內政部74年3月13日（74）台內勞字第285665號函釋：「勞動基準法第32條第3項後段所稱補給勞工以適當之休息係指該等勞工其自工作終止後至再工作前至少應有12小時之休息時間而言。」核係內政部本於職權發布以協助下級機關認定事實之解釋性行政規則，並無逾越母法及法律保留原則，行政機關自得予以援用。而所謂「自工作終止後」，當係指處理天災、事變或突發事件之工作全部終止而言。查原告106年7月7日系爭CI511/512班機之客艙組員當日報到時間為上午5時25分，原報離時間應在表定抵達時間（即15時50分）後60分鐘即在16時50分報離，惟系爭CI512班機自北京回程時，因遇北京機場流量管制延誤長達1小時5分鐘、及將降落桃園機場時又遇雷雨而再延誤，致客艙組員當日報離時間為下午

18時14分，扣除回程休息時間35分鐘，當日之工作時間總計為12小時14分鐘，而北京機場因流量管制延誤長達1小時5分鐘及桃園機場遇雷雨均屬勞基法第32條第3項所規定之「突發事件」，業經本院認定如前，原告乃於106年7月8日凌晨1時15分以電子郵件通知通知工會，已在延長開始即106年7月7日17時25分（5時25分報到＋12時）後24小時內通知工會，並給予王○○等14人24小時之休息時間（106年7月7日18時14分至7月8日18時14分），有106年7月8日電子郵件及王○○等14人106年7月份之執勤班表在卷足憑（本院卷二第62-93頁），足徵原告系爭CI511/512班機雖因突發事件，致客艙組員延長工作時間，但原告已於延長開始後24小時內通知工會；並於事後補給該班機之客艙組員王○○等14人24小時之休息時間，堪認已符合勞基法第32條第3項規定，則被告以原告違反勞基法第32條規定，而依同法第79條第1項第1款、第80條之1第1項規定，以原處分裁處原告，於法即有未合。

2.有關系爭CI541/542班機部分：

按行政罰法第7條第1項規定：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」其中所謂故意，係指行為人對於構成違規之事實及該事實係屬違規，明知並有意使其發生者（直接故意），或行為人對於構成違規之事實，預見其發生而其發生並不違背其本意，且知悉該事實係屬違規者（間接故意）而言；所謂過失係指行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者（無認識之過失），或行為人對於構成違規之事實，雖預見其能發生而確信其不發生者（有認識之過失）而言。是以，違反行政法上義務之行為，乃行政罰之客觀構成要件；故意或過失則為行政罰之主觀構成要件，兩者分別存在而個別判斷，尚不能以行為人有

違反行政法上義務之行為，即推論出該行為係出於故意或過失。查原告106年7月12日系爭CI541/542班機在武漢機場回程時，因駕駛艙訊號有異常，顯示機械故障，而機械故障之原因，係飛操系統中其中一對機翼擾流器在收回位置無法正常操作，隨機機務人員執行修護，將該擾流器伺服控制器功能撤除後，再執行測試，其結果即顯示正常。次查擾流板之維護為每48個月或飛行20000小時即應執行擾流板液壓鎖住功能測試，有系統維護計畫附卷可參（本院卷一第411頁），而系爭CI541/542班機（班機註冊號B-18312）之擾流板前次進行維護測試係於105年11月23日開始進行，至同年月29日測試完成，測試結果合格，又系爭班機於105年11月23日開始測試前之飛行時數為38245.51小時，於106年7月12日自武漢機場飛回臺灣之飛行時數則為40671.34小時，由是足知，系爭班機於106年7月12日飛行時，距前次維護（即105年11月29日）僅7個月餘，飛行時數僅2425.83小時（40671.34小時－38245.51小時），未達48個月或20000小時，有105年11月29日之工作單、擾流板液壓鎖住功能測試工作明細及飛機及引擎使用報告附卷可查（本院卷一第413-414、511-512、516頁）。另系爭班機於105年11月23日開始測試前之前一次進行測試係在102年12月19日，且測試結果亦屬合格，有擾流器測試紀錄附卷可考（本院卷一第415頁）。足見原告對系爭班機之擾流器確有依擾流器系統維護計畫進行維護，即在48個月或20000小時內執行擾流板液壓鎖住功能測試，且測試結果均屬合格。擾流器為航空器上常用之一種減速裝置，對其隨時可能發生故障，當身為航空業者之原告所能預見，然原告於其預見範圍內已為危險發生之防止或避免措施，如仍發生，即難認其主觀上有可非難性及可歸責性。本件

原告106年7月12日系爭CI 541/542班機之擾流器既已依擾流器系統維護計畫進行定期維護，仍發生故障，因進行維修，致系爭航班之客艙組員延長工作時間連同正常工作時間逾12小時（客艙組員106年7月12日13時5分報到，迄至106年7月13日凌晨1時46分報離，工作時間12小時41分鐘），難認原告對系爭班機之擾流器故障，致系爭航班之客艙組員延長工作時間逾12小時，主觀上有故意或過失之情，則被告以原告違反勞基法第32條第2項規定之行政法上義務之客觀條件，而未審酌原告無主觀上之非難性及可責性，亦即原告主觀上無故意或過失，即逕依勞基法第79條第1項第1款、第80條之1第1項規定予以處罰，原處分自有適用行政罰法第7條第1項不當之違法，應予撤銷。

七、綜上所述，被告以原告違反勞基法第32條第2項規定，依同法第79條第1項第1款、第80條之1第1項及桃園市政府處理違反勞動基準法事件統一裁罰基準第29項規定予以裁罰及公布名稱，於法即有違誤，而訴願決定未予糾正，亦有未合；原告訴請撤銷訴願決定及原處分關於罰鍰部分，並以原處分關於公布原告名稱及負責人姓名部分業已執行完畢（本院卷一第208、215-218頁），而訴請確認此部分為違法，均為有理由，均應予准許。

八、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊及防禦方法，經本院審酌後，核與本件判決結果不生影響，故不再逐項論述，附敘明之。

九、據上論結，本件原告之訴為有理由，依行政訴訟法第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　12　　月　　25　　日

臺北高等行政法院第七庭

審判長法　官　陳心弘

法　官　郭銘禮

法　官　魏式瑜

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。

三、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書。（行政訴訟法第241條之1第1項前段）

四、但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人。（同條第1項但書、第2項）

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所需要件
（一）符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1.上訴人或其法定代理人具備律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2.稅務行政事件，上訴人或其法定代理人具備會計師資格者。 3.專利行政事件，上訴人或其法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。
（二）非律師具有右列情形之一，經最高行政法	1.上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。 2.稅務行政事件，具備會計師資格者

院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	。 3.專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4.上訴人為公法人、中央或地方機關、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。
是否符合（一）、（二）之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出（二）所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　　華　　民　　國　　108　　年　　12　　月　　25　　日

書記官　劉道文