# 第五章 從性別探討空勤機組人員之進用

* + 1. 前言

行政院93年2月25日第2879次院會決議通過「內政部空中勤務總隊籌備處暫行組織規程」及編制表，將內政部警政署空中警察隊、內政部消防署空中消防隊籌備處、交通部民用航空局航空隊及行政院海岸巡防署空中偵巡隊整併，於同年3月10日成立籌備處，統籌調度執行陸上及海上空中救災、救難、救護、觀測偵巡、運輸等五大任務，並推動組織法制化工作。94年6月22日總統公布「內政部空中勤務總隊組織法」，並經行政院發布自94年11月9日施行，內政部空中勤務總隊(以下簡稱本總隊)正式成立。

於109年10月份統計本總隊空勤機組人員：飛行及修護人力各90人，無女性飛行員及修護人員。所謂職業性別隔離是指由於社會系統性因素，使不同的性別集中在不同的行業和職位上。工作中的性別隔離可以分為水平隔離和垂直隔離兩種。水平隔離是指女性難以進入某些被視為是「男性的工作」；垂直隔離則是指男性與女性在同一行業中，男性通常有著較高的職位與薪資。本總隊空勤機組人員工作屬稀少性職類，其任務性質相較國軍或民航業者更具複雜及危險性，現階段本總隊屬於水平隔離，女性因心理、生理上的障礙，對飛行與飛機修護確有較嚴重的性別隔離情形。

* + 1. CEDAW相關規定
1. CEDAW條文第7條

締約各國應採取一切適當措施，消除在本國政治和公共生活中婦女的歧視，特別應保證婦女在與男子平等的條件下:(b)參加政府政策的制訂及其執行，並擔任各級政府公職，執行一切公務。

1. CEDAW條文第11條

 締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利，特別是：(b)享有相同就業機會的權利，包括就業方面相同的甄選標準進用甄選條件，說明無性別歧視。

1. 人力進用資格條件

 綜觀兩性工作平等法，明定雇主在招募、甄試、進用、分發、配置、考績、陞遷、教育、訓練、福利、退休、資遣、離職及解僱等方面，不得因性別而有差別待遇，其保障範圍及於就業前及就業後外，也規定兩性同工同酬之原則，同時也將同值同酬之理念一併納入。其中促進工作平等措施之規定，亦著墨甚多，採取就業服務、職業訓練及其他必要措施，以協助因結婚、懷孕、分娩、育兒或照顧家庭而離職之受雇者獲得再就業之機會，並規定僱用此類受雇者而成效卓著之雇主，得由主管機關給予適當之獎勵。惟因飛行、維修之工作屬性及專長較為特殊，迄今女性投入比例仍甚低。

本總隊空勤機組人員出缺時，提列公務人員高等考試三級考試暨普通考試或採外補方式進用時，均依專業需求設定所需資格條件，無性別需求限制，未違反前述CEDAW相關條文規定。

* + 1. 空勤機組人力性別探討分析
1. 各國飛行人力及飛機修護人力性別比例
2. 美國航空業

依美國勞動部統計2016至2019年航空相關產業女性從業人口，飛機修護員與飛行員是男女勞參率比最為失衡的職業。

 **表一　美國航空相關產業女性勞參率統計表**

|  |
| --- |
|  美國航空相關產業女性勞參率統計表 |
| 項目 | 女性從業人口百分比 | 職業均數 |
| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| 航空工程師 | 11.300 | 7.800 | 8.900 | 13.400 | 10.35 |
| 飛機維修員 | 5.200 | 1.700 | 5.200 | 3.600 | 3.925 |
| 飛行機師 | 9.400 | 5.200 | 6.200 | 9.000 | 7.450 |
| 備註 | 資料來源：美國勞工統計局https://www.bls.gov/opub/reports/womens-databook |

1. 中國航空業

依中國民航駕駛員發展年度報告，統計2015至2019年航空相關證照女性數量及比例，其比例皆低於5％。

**表二　中國大陸各行業從業人員女性比例**

|  |
| --- |
| 中國航空相關證照女性數量及比例 |
| 年份 | 項目 |
| 航線照 | 比例 | 商照 | 比例 | 私照 | 比例 |
| 2015 | 51 | 0.4% | 401 | 1.7% | 107 | 4.2% |
| 2016 | 68 | 0.4% | 488 | 1.8% | 90 | 3.3% |
| 2017 | 76 | 0.34% | 535 | 1.84% | 102 | 3.05% |
| 2018 | 81 | 0.33% | 588 | 1.85% | 115 | 3% |
| 2019 | 104 | 0.39% | 640 | 1.81% | 90 | 2.07% |
| 備註：中國民航駕駛員發展年度報告（2019 年版） |

1. 我國航空業
	* + 1. 飛行員這一職業因為高強度，重責任且在關鍵時刻需要保持絕對鎮定，沒有一顆「大心臟」是萬萬不行的，所以歷來飛行員中大多數為男性，男女比例嚴重失調。我國航空業性別隔離最嚴重的是地面機械員與航空器維修廠維修員，而駕駛員的女性占比亦不高。參照交通部民航局性別統計資料(如表三)，航空正副駕駛人員計有3,107人；女性占166人(5.34%)、男性2,941人(94.66%)。航空器維修相關人員計有有7,112人；女性占313人(4.4%)、男性6,799人(95.6%)。

**表三　我國航空業各職務女性比例**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 職務別 | 總計 | 男性 | 女性 | 女性占比 |
| 國籍駕駛員 | 3,107 | 2,941 | 166 | 5.34% |
| 正駕駛 | 1,445 | 1,401 | 44 | 3.04% |
| 副駕駛 | 1,662 | 1,540 | 122 | 7.34% |
| 航空器維修工程師 | 1,938 | 1,919 | 19 | 0.98% |
| 航空器維修廠維修員 | 5,174 | 4,880 | 294 | 5.68% |
| 航空器簽派員 | 152 | 112 | 40 | 26.32% |
| 客艙空服員 | 8,560 | 525 | 8,035 | 93.87% |
| 備註: 交通部108年底統計資料(交通部官網 -首頁>交通統計>性別統計專區) |

* + - 1. 另由下表可以發現國軍直升機女性飛行官17人，民間直升機飛行線維修無女性修護人員；而本總隊自成立(94年)迄今(109)年10月份，女性飛行員僅曾遴用2人，修護人員仍無女性，顯示民眾有意願從事航空駕駛及航空器維修工作性別比例，女性與男性差距甚大，顯有努力之空間。

**表四 各飛行/修護單位兩性隔離情形比較**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 單位 | 職稱 | 女性人數 | 女性占比 | 調查時間 | 備註 |
| 空勤總隊 | 航空器駕駛 | 0 | 0.0% | 2020 | 定翼機/旋翼機 |
| 航空器修護員 | 0 | 0.0% | 2020 | 空勤機工長飛行線維修 |
| 空軍救護隊 | 飛行官 | 6 | 5.6% | 2020 | 旋翼機 |
| 陸軍航特指揮部 | 飛行官 | 11 | 2.6% | 2020 | 旋翼機 |
| 601旅飛保廠 | 修護士(兵) | 78 | 13.3% | 2020 | 場級維修 |
| 空中巴士公司 | 直升機修護員 | 0 | 0.0% | 2020 | 飛行線維修 |
| 漢翔公司 | 直升機修護員 | 0 | 0.0% | 2020 | 飛行線維修 |

 （自行整理）

1. 我國飛行人力及飛機修護人力養成教育來源
2. 我國飛行人力養成，仍以國軍為主，本總隊飛行員無論在任務上之困難程度、飛行之經驗度、飛行考核之嚴峻、擔負責任之風險性等，實屬高危安之工作，民間現有飛行訓練培訓機構，計有華夏及安捷飛行訓練中心，惟僅辦理定翼機培訓，故本總隊旋翼機飛行人力需求來源，主要仍由國軍退役人員取才。
3. 航空器維修係屬高階工程技術領域，傳統上工程技術類科因為工作環境、體力付出及危險性等因素，不同性別對就學就業職業類別選擇有所差異，有關飛機維修類從教育部108學年大學及高中職選讀相關科系所學生性別統計資料可以發現選讀飛機維修科系所性別比例，如大專校院男生91.4%，女生8.6%；高中（職）男生94.6%，女生5.4%；高中(職)畢業男生96%，女生4%，詳如表五、表六。

**表五 大專校院各校科系別學生數-108學年度**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **學校** | **學校名稱** | **科系代碼** | **科系名稱** | **日間∕進修別** | **等級別** | **總計** | **男生計** | **女生計** |
| **代碼** |
| 0005 | 國立成功大學 | 07162043 | 航空太空工程學系 | D 日 | M 碩士 | 213 | 180 | 33 |
| 0005 | 國立成功大學 | 07162043 | 航空太空工程學系 | D 日 | B 學士 | 260 | 216 | 44 |
| 0005 | 國立成功大學 | 07162043 | 航空太空工程學系 | N 職 | M 碩士 | 46 | 43 | 3 |
| 0033 | 國立虎尾科技大學 | 07162018 | 飛機工程系航空與電子科技碩士班 | D 日 | M 碩士 | 49 | 41 | 8 |
| 0033 | 國立虎尾科技大學 | 07162018 | 飛機工程系航空電子組 | D 日 | B 四技 | 398 | 365 | 33 |
| 0033 | 國立虎尾科技大學 | 07162033 | 航空維修學士學位學程 | D 日 | B 四技 | 30 | 27 | 3 |
| 1005 | 淡江大學 | 07162017 | 航空太空工程學系 | D 日 | M 碩士 | 41 | 36 | 5 |
| 1005 | 淡江大學 | 07162017 | 航空太空工程學系 | D 日 | B 學士 | 502 | 437 | 65 |
| 1005 | 淡江大學 | 07162017 | 航空太空工程學系 | N 職 | M 碩士 | 20 | 18 | 2 |
| 1007 | 逢甲大學 | 07151060 | 機械與航空工程博士學位學程 | D 日 | D 博士 | 28 | 22 | 6 |
| 1018 | 朝陽科技大學 | 07162039 | 航空機械系 | D 日 | B 四技 | 43 | 40 | 3 |
| 1038 | 萬能科技大學 | 07162022 | 航空光機電系 | D 日 | B 四技 | 532 | 513 | 19 |
| 1061 | 中華科技大學 | 07162015 | 航空電子系 | D 日 | B 四技 | 207 | 196 | 11 |
| 1061 | 中華科技大學 | 07162015 | 航空電子系 | N 修 | B 四技 | 49 | 40 | 9 |
| 1061 | 中華科技大學 | 07162019 | 航空機械系飛機系統工程碩士班 | D 日 | M 碩士 | 12 | 12 | - |
| 1061 | 中華科技大學 | 07162019 | 航空機械系 | D 日 | B 四技 | 688 | 663 | 25 |
| 1061 | 中華科技大學 | 07162019 | 航空機械系\_航空維修專班 | D 日 | B 四技 | 2 | 2 | - |
| 1061 | 中華科技大學 | 07162019 | 航空機械系飛機系統工程碩士班 | N 職 | M 碩士 | 12 | 11 | 1 |
|  |  |  |  |  | **統計** | **3132** | **2862** | **270** |
|  |  |  |  |  | **比例** |  | **91.4%** | **8.6%** |

**表六 高級中等學校科別資料(班級、學生、畢業生)- 108學年度**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **學校代碼** | **學校名稱** | **學程(等級)別** | **科系代碼** | **科系名稱** | **學生數** | **男學生** | **女學生** | **上學年畢業生** | **畢業生男** | **畢業生女** |
| 031320 | 桃園市新興高中 | B | 381 | 飛機修護科 | 346 | 339 | 7 | 101 | 96 | 5 |
| 031324 | 桃園市大興高中 | B | 381 | 飛機修護科 | 513 | 486 | 27 | 178 | 173 | 5 |
| 031415 | 私立方曙商工 | B | 381 | 飛機修護科 | 113 | 109 | 4 | 80 | 75 | 5 |
| 061311 | 私立嘉陽高中 | B | 381 | 飛機修護科 | 321 | 297 | 24 | 156 | 154 | 2 |
| 061311 | 私立嘉陽高中 | B | 384 | 航空電子科 | 28 | 27 | 1 | 30 | 28 | 2 |
| 061321 | 私立慈明高中 | B | 384 | 航空電子科 | 101 | 99 | 2 | 44 | 42 | 2 |
| 071413 | 私立大慶商工 | B | 381 | 飛機修護科 | 191 | 185 | 6 | 51 | 51 | - |
| 071413 | 私立大慶商工 | B | 384 | 航空電子科 | - | - | - | 41 | 36 | 5 |
| 091414 | 私立大德工商 | B | 381 | 飛機修護科 | 22 | 22 | - | - | - | - |
| 110409 | 國立臺南高工 | B | 381 | 飛機修護科 | 112 | 104 | 8 | 37 | 32 | 5 |
| 111427 | 私立育德工家 | B | 381 | 飛機修護科 | 142 | 120 | 22 | 61 | 55 | 6 |
| 121415 | 私立華德工家 | B | 381 | 飛機修護科 | 37 | 34 | 3 | - | - | - |
| 151410 | 花蓮縣上騰工商 | B | 381 | 飛機修護科 | 53 | 43 | 10 | 17 | 17 | - |
| 170404 | 國立基隆商工 | B | 384 | 航空電子科 | 85 | 79 | 6 | - | - | - |
| 321399 | 臺北市私立協和祐德高級中學 | B | 384 | 航空電子科 | 16 | 14 | 2 | - | - | - |
| 381302 | 私立滬江高中 | B | 384 | 航空電子科 | 59 | 56 | 3 | 32 | 32 | - |
| 521303 | 私立大榮高中 | B | 381 | 飛機修護科 | 339 | 330 | 9 | 184 | 181 | 3 |
|  |  |  |  |  | 2478 | 2344 | 134 | 1012 | 972 | 40 |
|  |  |  |  |  | 比例 | 94.6% | 5.4% |  | 96.0% | 4.0% |

 綜上可知我國飛行人力及飛機修護人力養成教育來源有限，且女性比例顯低，加上任務困難程度、需長期累積經驗度、高危安風險度，致使男女投入飛行、保修之比例落差甚大。

* + 1. 空勤機組人員進用女性困境分析
1. 航空業特性及工作環境條件特殊：

航空業特性是資本密集與技術密集，飛機本身就是一種高科技產品，航空器之操作及維護，均需接受很長時間訓練才能勝任。航空業專業人員可概分空勤人員及地勤人員，其工作環境條件，空勤人員於航空器內執行空勤任務，地勤人員則於維修棚廠對飛機進行維修，因其任務性質特殊，須經常輪值執行工作。且空勤人員因需在狹隘機艙內工作，在高空之疲勞都是常見的潛在危險基因，從事飛航人員，不僅需受高度專業訓練，而其身心健全，並具相當體能，更是從事此項職業之必要條件。

1. 本總隊與國軍及民航業者，工作型態及飛行資格條件：

茲就三者工作型態及飛行資格條件說明如表六：

**表六**

| 區分 | 項目 | 內容 |
| --- | --- | --- |
| 工作型態 | 工作時間 | 本總隊：實施24小時第一線救災(難)待命。 |
| 國軍：實施24小時第二線待命(國防部之預備隊)。依照人員數量多寡，排班方式實施。 |
| 民航：依每日工作8小時。依據航空公司任用飛行員之數量多寡，排班方式實施。 |
| 任務型態 | 本總隊：平時任大型救災、海陸救難、傷患後送、運輸、國土空偵勘測、遠洋偵巡等之任務；戰時擔任萬鈞計畫之預備隊。 |
| 國軍：承平時期仍以訓練為主，戰時以直升機運輸、傷患後送為主。 |
| 民航：空中攝影、人員運輸、清洗電塔礙子、貨物吊掛等為主。 |
| 任務地區 | 本總隊：臺灣防空識別區海面救援，以及臺、澎、金、馬、蘭嶼、綠島、之高山河谷搜救。 |
| 國軍：本島海岸線防衛作戰。 |
| 民航：依簽約廠商之要求實施佈署。 |
| 擔負責任 | 本總隊：機長負有任務成敗之責，未達成任務導致人員性命損害，將有法律之責。 |
| 國軍：機長僅於作戰時期負有任務成敗之責，戰時任務成敗依照戰時軍令實施。 |
| 民航：機長負有契約方之任務執行成效好壞之責，航空公司唯恐各項非人為因素造成公司營運傷害，在與廠商簽訂契約時，執行任務成效之彈性條件較高。 |
| 飛行緊急應變 | 本總隊：飛行機組員負全般責任，依當時環境與場景實施。 |
| 國軍：均依上級完善計畫，按步驟實施。 |
| 民航：均依公司完善計畫，按步驟實施。 |
| 高度風險 | 本總隊：全天候接獲命令實施高度風險救災(難)任務。 |
| 國軍：僅於作戰時期將有高度風險任務。 |
| 民航：依合約廠商之任務內容實施。 |
| 飛行資格條件 | 飛行人力來源 | 本總隊：具有一定飛行經驗並通過國家高考任用或依聘用人員聘用條例進用。 |
| 國軍：學校招生並符合體檢資格。 |
| 民航：經民用航空局考試合格即可。 |
| 飛行人員考核 | 本總隊：經檢定機師考試，未合格人員加強帶飛，再不合格則降調飛行職務或調離空勤職缺。 |
| 國軍：經營、旅、司令部等單位考試官檢定，未合格人員加強帶飛，或調整擔任幕僚業務。 |
| 民航：由公司檢定機師實施年度鑑測以及民航局標準組實施檢定，以飛行程序考試為主，飛行技能考試為輔。 |

由於民航機與軍機以機場對機場起降為主具標準跑道，輔以相關航管、導航台、雷達設施等助航設施及完整氣象資訊的提供，相對可獲得較佳之飛航安全。而本總隊飛行以目視為主，任務地區多為山區偏遠離島，所處工作環境氣流不穩、天候變化多，且流籠、索道、高塔障礙物等，常受能見度影響不易察覺；尤以執行夜間跨海醫療緊急後送任務時，離島即時天候不易掌握，若因此產生空間迷向，將影響任務之達成及同仁之安全。故本總隊飛行員經常必須在此等惡劣天候與環境下執行山難、海（水）難等救災作業，且任務準備時間短暫，在目標區均為不可預知之地形、天候下，心理所面對之壓力與危險程度，非常人所能體會。歷年來分別於104、106年各進用1名女性飛行員，其中1位於106年5月離職，另1位於107年10月離職，迄今(109)年10月份本總隊無女性飛行員，形成飛行人力及飛機修護人力性別懸殊落差。

1. 兩性生(心)理結構之差異：

半世紀以來，國內受到女權運動的衝擊，使得女性在各行各業已獲得與男性平等競爭工作權利的機會。自1992年起，空軍官校開放招收大專院校的女性畢業生和接受飛行訓練，完訓率為26%。女性飛行員被派遣擔任直昇機(S-70C)、運輸機(C-130, Beech-1900)、甚至戰鬥機(F-5E)的空勤任務，各部隊長亦相信她們已能夠充份適應飛行中隊的生涯。有鑑於女性飛行員的服役，航醫中心近年致力女性適飛性的研究。令人驚訝地，兩項初步的研究顯示女性缺氧和高G耐力竟不遜於男性。例如，兩萬五仟呎的低壓艙艙航，女性飛行生的平均有效意識時間顯著地較男性飛行生為長（3.87&plusmn;0.11分鐘v. s. 3.50&plusmn;0.13分鐘），在人體心機的漸增G式乘載，女性飛行的緊張性G耐力亦顯著地較男性飛行生為高(5.87&plusmn;0.40G v. s. 5.11&plusmn;0.06G)，這些航生訓練結果和性別差異，可能與生理和心理的因素有關。在我們的研究工作中，發現女性飛行員體型特性可能會限制飛行個裝的效率，或干擾人機界面的相容性，這些問題將無可避免地損害飛行的工作表現。如今，航醫中心的航醫和航生官亦協同婦產科專科醫師，密切注意月經週期對飛行的影響，惟對女性飛行員對戰鬥任務的勝任能力，仍需繼續作航醫專業的監督和評估。(溫德生，中華民國航空醫學會刊13卷1期，1999/12/01)

1. 入行養成訓練成本昂貴

本總隊女性飛行員嚴ＯＯ，任職前於97年報考長榮航空公司培訓飛行員，100年取得飛機商用飛行執照，成為首位上線就飛行MD-90噴射客機的女性飛行員。嚴員原生涯規劃目標是駕駛直升機，於是在長榮航空工作期間利用休假到美國參加直升機飛行訓練，花費上百萬元，飛行100多小時，終於取得報考公務人員高等考試三級考試旋翼直升機資格，於104年參加公務人員高等考試三級考試航空駕駛類科錄取，成為國內第一位災害防救女性飛行員；惟嚴員因生涯規劃於106年5月16日申請離職。

另本總隊於106年1月份召聘女性飛行員趙ＯＯ，趙員於民國85年報考空軍官校飛行專科班接受飛行技能專業訓練，飛行經歷機種T-34型教練機、Beech-1900型定翼機、S-70C-A及S-70C-6型直升機等，飛行職務經歷副駕駛、戰備副駕駛、戰備正駕駛、飛行教官及試飛官等資歷，飛行總時間累計3200餘小時；軍中職務歷練飛行安全官、飛行單位中校分隊長等重要職務；飛行工作除執行國軍各項重大戰、演、訓任務外，亦曾參與地震、風災、水災、森林火災等天然災害及山難、海難、空難等人道救援任務，例如桃芝、納莉、象神、敏都利、八八風災、澎湖華航空難、復興空難、海研五號等搜救任務。趙員飛行學、經歷豐富，放棄軍中陞遷機會，毅然投入本總隊執行救災救難之工作，惟趙員因另有生涯規劃於107年10月1日申請離職。

飛行人力需經過不斷的長期培訓養成始具有獨立作業能力，所　 　需經費龐大，本總隊如自訓飛行員要成為能指揮救災之正駕駛約需8至10年，自訓飛行員完成受訓飛行時數約250小時，升任正駕駛至少需滿800小時，到達550小時訓練成本約需8,000萬元至1億元，囿於本總隊財政困難及人力編制規模，尚無法進用未具飛行經驗之人員逐漸培養，且目前國內直升機市場人力需求小，僅有華夏及安捷飛行訓練中心2所飛行訓練培訓機構，辦理定翼機培訓，故本總隊旋翼機飛行人力需求來源，主要仍由國軍退役人員取才。

* + 1. 結語

一、本總隊飛行人員兩性隔離障礙

報考旋翼機機師需直升機飛行100小時經歷，國內普通航空業並無雇用女性機師，要達此標準，必須自費受訓獲取證照與經歷，報考本總隊要通過國家考試，有一定之難度。另國軍女飛行官較資深者，皆赴美受訓管制役期，有役期管制，資淺者亦在飛行服役管制期內，轉用可能性不高，國軍培養之女性旋翼機飛行官有一定之人數，可探尋退役女飛官之意願。行政院核定「內政部空中勤務總隊飛航人員攬才留才獎助金支給表」及核定修正「內政部空中勤務總隊空勤人員及其他機關執行空中勤務隨機人員鐘點費支給基準表」，自109年7月1日生效，每月發給飛行人員4萬元之獎助金，及提高每小時飛行鐘點費，對是類退役女飛官報考總隊飛行職缺應有激勵作用。

1. 本總隊修護人員兩性隔離障礙

航空器修護類高普考除基本學資及基礎修護訓練外，另需旋翼機維修實際工作一年以上經驗者。目前國內航空業者女性航空修護員人數極低，民航局授證者(104年底)僅4員，其他未考照者人數稍多，但應徵本總隊要通過國家考試，有一定之難度。國軍女性修護人員，雖然比例較高，如陸軍602旅修護工廠達13%，但航電較多，機修較少，其陞遷薪資與退撫條件較民航為佳，且上下班、成家後較少調動，穩定性強，轉換至本總隊誘因實屬不足。

1. 我國航空從業人員薪資情形

由勞動部108年「職類別薪資調查動態查詢」系統統計資料可以發現我國民航駕駛員的每月平均總薪資26萬7295元，遠超過本總隊的飛行員薪資，而本總隊定翼機缺額需求較少，普通航空業(直升機)又無女性飛行員，因此招募女性飛行員確實較為困難，維修人員部分業界女性人數過少，亦形成另一障礙。

**表七　航空運輸業航空人員受雇人數與平均月薪**

|  |
| --- |
| 航空運輸業受僱員工人數與薪資 |
| 職類別 | 人數 | 總薪資 | 經常薪資 | 非經常薪資 |
| (214402)航空機械工程師 | 83 | 117,499 | 113,007 | 4,492 |
| (311502)航空機械技術員 | 428 | 66,889 | 59,686 | 7,203 |
| (315300)航空駕駛員 | 2,884 | 267,295 | 237,870 | 29,425 |
| (723200)航空器維修人員 | 482 | 61,368 | 55,725 | 5,643 |
| 備 註 | 資料來源：<https://pswst.mol.gov.tw/psdn/Query/wFrmQuery00.aspx> |

勞動部108年「職類別薪資調查動態查詢」系統

1. 改善策略與措施

女性勞動者在我國整個經濟發展過程中，一直扮演著舉足輕重之角色。在過去，我國勞工法多側重於對她們之保護，但在兩性工作平等法完成立法後，如何實際執行相互調和，以締結雙贏之局面，可說是相當值得深思之課題。我國目前所採取一方面放寬對女性勞動者保護之規定，以增進婦女就業機會，另一方面落實兩性就業時待遇及機會均等之做法，已是相當符合先進國家勞工保護法制之發展沿革及實際情況，如能注意制度之實證經驗，確實導入、參酌特有工作類別困境，則必有助於女性在水平、垂直發展。

本總隊在執行各項空中救援任務之空勤人員，經常需面對海上或高山不同惡劣天氣與地形，需克服各項障礙方能達成任務，未受專業訓練或無經驗豐富者均無法勝任。且本總隊工作性質特殊，危險性高，預算員額規模小、缺額少，工作時間長，無法吸引女性優秀人才投入救災行列，惟未來可依下列目標策略方案，逐步改善性別差異問題：

1. 持續透過宣傳、徵才網路廣徵女性同仁加入救災英雄行列。
2. 以約聘方式徵才時，透過管道鼓勵軍方、業界之飛行、維修退役女性報名擇優甄選。