

「兩岸民航飛航安全與適航標準合作議題」第一場說明會 會議紀錄

一、時間：103 年 10 月 20 日上午 9 時 30 分

二、地點：民用航空局 308 會議廳

三、主持人：交通部政務次長陳建宇

四、與會單位：公私立大學專業學者、公協會團體、民用航空運輸業和
普通航空業與航空維修業業者、交通部、行政院大陸委員會、財團法人海峽交流基金會、民用航空局

五、主辦單位說明：略。

六、與會者建議意見摘要：

意見 1. 飛航安全屬國際事務，飛航安全凌駕其他考量，飛航安全的基礎在適航驗證。希望兩岸在器材認證掛籤、適航簽放、修理廠檢定與審定等議題，都能利用這個關鍵時刻，在飛航安全與適航標準合作有所突破，以保障飛航安全及兩岸人民生命財產安全。尤其在適航掛籤、模擬機及模擬機機構、維修廠、製造廠、航空人員訓練機構…等之檢定及認證。

意見 2. 在飛航安全與適航標準的監督管理平臺，希望能有正式管道，以使人員、器材及安全管理問題迎刃而解。

意見 3. 機務方面，有人員證照、維修廠證照及器材通關與適航掛籤等問題待解決。

意見 4. 國際間證照、適航掛籤的相互承認本是常態，直航班機每週班次很多須要隨機機務簽放，對各航空公司的維修人力都是很大負擔及排擠效應，希望尋求突破。

意見 5. 建議政府能定期階段性說明，讓業者有所了解與配合。

意見 6. 對於非例行性突發事務，如失事及重大意外事件調查處理程序與權責關係，建議列入協商議題。

意見 7. 航空公司每天派員跟飛簽放及突發事件守候維修能量，負擔很大。據了解過去兩岸飛航安全與適航多次專業交

流會議，但最後又因種種原因停滯，希望未來有所進展。

- 意見 8. 希望知道政府對於解決適航掛籤的相關事宜。
- 意見 9. 期待適航掛籤、適航簽放等議題能有所進展。如能克服飛安與適航議題，將可減少隨機之成本。
- 意見 10. 建議兩岸雙方合作，解決維修人員或維修廠證照及簽放上認證困擾，可減少跟飛及器材互助支援。
- 意見 11. 有關航機零組件，是否可與對岸協調，在部分常飛的重要機場成立關稅優惠區或就地取材，以減輕航空業者負擔。
- 意見 12. 建議成立常態性適航平台以有效推動兩岸適航有關事務。
- 意見 13. 建議在人員證照及適航掛籤兩個問題應要有所突破。
- 意見 14. 在兩岸協議監督條例未完成立法情況下，兩岸飛航安全與適航標準合作繼續進行是否會變成白做工？目前兩岸協議監督條例未完成立法情況下所談結果，未來國會是否會承認？
- 意見 15. 兩岸空運協議已經簽署，若要加速飛航安全與適航標準合作，是否可以在兩岸空運協議架構下進行？
- 意見 16. 過去幾次專業交流，民間業者都有參加，是否有洩密問題？
- 意見 17. 根據過去兩岸空運協議的經驗，原陸方已同意的航點，實際要飛時遭遇邊防檢查、口岸設施不完備之問題，或軍方空域對臺灣飛機有限制之問題。所以未來要考慮類似情況，例如對岸維修廠多為政府控制，不像我方都是民營維修廠，我方要找對岸維修廠合作時恐有限制，未來簽署協議時也應該加以防範。
- 意見 18. 近十年來兩岸飛安大幅提升，航空產業也欣欣向榮，飛安事涉人權與安全領域，兩岸應儘速合作。
- 意見 19. 大陸飛安制度及航空市場發展快速，現在對等簽署合作，對我國飛安沒有太大疑慮。簽署雙邊協議對我國航空產業應該有正面幫助。

意見 20. 兩岸飛航安全與適航標準已進行多年的專業交流，障礙是在哪裡？應釐清障礙是在民生產業問題還是國安問題。希望儘量以技術面為主，不要讓政治議題凌駕其他之上。

七、建議意見回應說明摘要：

說明 1. 依據今年二月兩岸兩會在第十次高層會談已達成共識，將本議題納入第十一次會談的協商議題之一，今天的說明會係依照行政院版的兩岸協議監督條例(草案)規定，有關議題形成階段相關規定辦理，並跟大家做意見溝通徵詢，進行議題形成階段，對外溝通及意見徵詢，目前本議題不會再回到空運補充協議中去處理，今天發給大家行政院版的兩岸協議監督條例說明手冊，亦有詳盡說明，歡迎大家參閱。大家的意見將成為未來跟陸方談判的參考依據。本次說明會是跟大家進行徵詢意見，沒有洩密的問題。

說明 2. 各業者對推動此合作議題都有共識，政府部門在聽取大家意見後會儘速推動，請專業界各位先進協助跟社會大眾說明支持政府推動本項議題；並請踴躍提出建議意見及需求，協助政府部門與陸方完整溝通與談判，您的意見都非常的寶貴，都將作為未來本議題後續推動參考。

說明 3. 大家所提問題，例如適航掛籤、隨機簽放、協議聯繫機制是由大兩會或小兩會進行等問題，部分作法確實會涉及政策決定；現在必須先完成對外溝通階段後，才會進入後續業務溝通階段；上開可能涉及政策決定的議題，需跟對方進行業務溝通之後，才能將具體的問題攜回及研擬對台灣最有利的政策，政府部門會共同努力妥適處理各位的建議。

說明 4. 兩岸協議監督條例四階段的議題形成階段是指兩岸兩會確定要將議題納入協商後，一直到正式啟動協商前的階

段，在此之前的兩岸的意見溝通都僅屬於意見交流並非正式協商，意見交流當然也可以廣泛的進行討論，另法規上要等到政府授權海基會與大陸海協會就本議題業務溝通進行聯繫安排後，才會正式進行啟動協商。

說明 5. 平時若有需要與大陸協調的事務，也可透過海基會與海協會協商，海基會將盡全力處理。

說明 6. 本案可切割為技術面與政治面兩部分，兩岸已經專業交流多次，技術面需要克服的問題雙方應該都知道；政治面有關兩岸協議監督條例還沒有通過以前，以陸委會公布的要點為準，行政機關依現有的規定執行就是依法行政。現有規定都很嚴謹，不會做白工，相信對方可以理解。兩岸對談中針對技術面問題，並不會牽涉到洩密的問題。

說明 7. 如果航空業者會後尚有兩岸航點的問題，請向民用航空局提出，以便協助處理。

說明 8. 維修廠如果雙方談妥，只要雙方有共識就可開放，應可納入協議處理。

說明 9. 過去談過異常事件調查，但是陸方有飛行標準司、適航審定司、航空安全辦公室、國務院等不同單位負責不同事件的調查，這部分對方還沒有整合，尚待協商。

說明 10. 有關航材關稅優惠及通關議題，將再與陸方協商。

說明 11. 部分陸方單行規定，將於談判中向陸方反映。

說明 12. 政府推動本案相關進展會適時再召開說明會跟各位說明報告。

「兩岸民航飛航安全與適航標準合作議題」第二場說明會 會議紀錄

一、時間：103 年 10 月 23 日上午 9 時 30 分

二、地點：民用航空局 308 會議廳

三、主持人：交通部政務次長陳建宇

四、與會單位：公私立大學專業學者、公協會團體、民用航空運輸業
和普通航空業與航空維修業業者、交通部、行政院大陸
委員會、財團法人海峽交流基金會、民用航空局

五、主辦單位說明：略。

六、與會者建議意見摘要：

意見 1. 隨機簽放對維修人力衝擊很大，希望在航機簽放部分，
能比照一般國際作業標準，能夠審查核准陸方合格維修
廠或航空公司人員執行航機簽放。

意見 2. 在航空器材方面，因雙方互不認證，造成每班飛機要帶
飛達 500 多公斤的航材櫃(Flight Away Kit)，以及
AOG(Aircraft On Ground)時補給困擾。

意見 3. 為爭取大陸航機來臺維修之商機，需要陸方人員來臺執
行維修廠認證及查核，希望陸方人員入臺申請作業能更
迅速及正常化。

意見 4. 業務為商務包機與 EMS，較困擾的是 FLIGHT PERMIT 申
請耗時，希望能有所突破。

意見 5. 雙方人員與維修廠證照希望能相互合作，以爭取更多商
機。

意見 6. 對於兩岸都講國語，卻需要用其他國(FAA/EASA)證照溝
通，雙方若能合作可以減少許多困難。

意見 7. 大陸飛航部分軍機場須安排陸方領航員，中落其他航點
讓領航員上機後才能前往。若標準皆相同，建議儘快完
成雙方證照相互承認。

意見 8. 希望普通業未來也能爭取金廈馬祖福州業務。

意見 9. 希望能協商大陸開放空拍業務。

意見 10. 希望適航簽放及器材認證能解決，同時期望兩岸開放更大空間，爭取商務專機之商機。

意見 11. 業務為商用發動機附件修理，已有多國證照，客戶主要在國外，沒有問題。

七、建議意見回應說明摘要：

說明 1. 依據今年二月兩岸兩會在第十次高層會談已達成共識，將本議題納入第十一次會談的協商議題之一，今天的說明會係依照行政院版的兩岸協議監督條例(草案)規定，有關議題形成階段相關規定辦理，並跟大家做意見溝通徵詢，進行議題形成階段，對外溝通及意見徵詢，今天發給大家行政院版的兩岸協議監督條例說明手冊，亦有詳盡說明，歡迎大家參閱。大家的意見將成為未來跟陸方談判的參考依據。

說明 2. 隨著兩岸航班班次越來越頻密，涉及飛安及適航標準合作，例如各位先進所提隨機簽放、適航掛籤、航空器維修廠、適航安全監理等問題也越來越迫切需要被解決，我相信這些問題不單單是航空業者經濟效益問題，而是飛航安全、人命關天的問題，這也說明推動這個議題非常的重要，也感謝民航局過去與陸方專業業務交流所得到的共識，這也有利於後續兩岸協商儘速達成共識。

說明 3. 您的意見都非常的寶貴，都將作為未來本議題後續推動參考，請踴躍提出建議意見及需求，協助政府部門與陸方完整溝通與談判及支持推動本項議題。

說明 4. 海基會只要獲得陸委會授權，就會儘快辦理。平時若有需要與大陸協調的事務，也可透過海基會與海協會協商，海基會將盡全力處理。

說明 5. 有關技術性問題，大家都有共識；至於有關適航掛籤、維修廠檢定、人員證照互相承認議題，因事涉公權力行使，已進入法律面、政治面的領域，係屬未來我方與對方會談的要點及待突破之處，相關進展會適時再召開說

明會跟各位說明報告。

- 說明 6. 商務飛機等問題無論可否成案，也可發聲提出。
- 說明 7. 有關航材關稅優惠及通關議題，將再與陸方協商。
- 說明 8. 部分陸方單行規定，將於談判中向陸方反映。
- 說明 9. 所提派駐機務代表及派遣隨機維修人員問題，大陸人以
 雙重身分同時具備官方與民間白手套職務，用民間身分
 來臺執行檢查。但大陸不同意我方人員前往大陸檢查，
 使我國航機無法在大陸維修廠維修。
- 說明 10. 有關航空器材適航驗證，大陸原只承認其 038 表(「適
 航批准標籤/批准放行證書(AAC-038)」)為合法適航掛
 籤，但現在也接受 FAA Form 8130-3 與 EASA Form 1；
 而我方有適航掛籤 CAA Form 1，也接受 FAA Form 8130-3
 與 EASA Form 1。FAA Form 8130-3 與 EASA Form 1 是
 雙方共同接受的交集。
- 說明 11. 所提之 Flight Permit 問題，仍請後續進一步說明其困
 難之所在，以利協處。
- 說明 12. 陸方認證及查核維修廠人員來臺申請入臺證手續複雜，
 大陸規定要在 6 個月前提出申請的問題。其實主要是在
 大陸作業的時間較長，不是我方審查耗時所致。
- 說明 13. 有關證照互相承認問題，過去因為大陸不承認我國證
 照，故以各航空公司董事長名義聲明，該公司飛機所有
 證照皆符合國際標準，大陸接受這樣作法；我國飛行員
 現在去大陸考大陸執照，其他國家飛行員來我國也要考
 我國執照，但大陸人員來臺，須遵守兩岸人民關係條例
 之規範。
- 說明 14. 所提飛大陸軍用機場須安排陸方領航員，中落其他航點
 之 flight permit 問題，事涉大陸規定，非本次會議討
 論之議題。
- 說明 15. 建議開放金廈馬祖福州業務，事涉國安問題，非本次會
 議討論之議題。
- 說明 16. 有關普通業所提派遣隨機簽放問題，和民用航空運輸業

所提問題類似，將一併考慮。

說明 17. 有關航空器材適航驗證與適航掛籤問題，因須多帶器材包，使航機重量增加，造成燃油消耗增加、引擎廢氣排放及二氧化碳排放增加，已經是國際民航組織關注的環保議題；民航局也了解因航空器材補給不及而造成的旅客不便。

說明 18. 有關大陸航路許可、領航員的議題，將持續與陸方協商。

「兩岸民航飛航安全與適航標準合作議題」第三場說明會 會議紀錄

一、時間：103 年 10 月 23 日下午 14 時

二、地點：民用航空局 308 會議廳

三、主持人：民用航空局副局長李萬里

四、與會單位：公協會團體、航空產品製造業者、交通部、行政院大陸委員會、財團法人海峽交流基金會、民用航空局

五、主辦單位說明：略。

六、與會者建議意見摘要：

意見 1. 公司主要業務是在製造，需要接受國外監理機關檢查，當大陸民航局要執行符合性檢查時，有沒有這樣的協議及程序讓他們大陸監理機關進來執行檢查。

意見 2. 自有品牌這一塊，比如說 TSO 技術標準件這範圍，也是希望透過雙邊簽署協議而達成相互合作之目的。

意見 3. 目前產品還在研發階段，對本議題沒有意見，基本上是贊成。

意見 4. 兩岸航太交流有一段時間了，中間最重要關鍵還是在雙邊適航協議的認同，若這方面打通的話對未來航空產業和相關的格局擴充之外，周邊的支援性的服務業也可以配合到適航驗證，在過程當中也會有許多些機會出來，我們站在樂觀其成的立場來看待，也樂意配合未來在議題上的合作或是分工。

意見 5. 感謝民航局過去在適航驗證的協助，公司在取得我國適航驗證後，也成功取得美國的適航驗證，並成功拓展北太平洋、印度洋、非洲、西亞、俄羅斯等國際市場商機，也就是說這些國家的民航主管機關都認可我國民航局的檢定證書。但是到現在中國大陸還沒有成功進入，因為主權認證的差異，他們沒有辦法接受我方的發的證。大

陸希望我們直接向他們申請，但向他們申請也面臨一些問題，大陸民航機關要到臺灣來監督，以確保產品是否安全，在執行上是有困難，所以對方總是希望我方到大陸去設廠。我們雖然希望產品可以用到大陸的飛機上，我們還是希望能夠在臺灣生產。在這裡希望兩岸在適航標準上有進一步合作來達到雙方的認可。

意見 6. 公司除了在台灣已取得 PMA 零組件驗證外，在中國大陸也申請驗證，但現在的問題是我們須在台灣及大陸分別驗證，所以這裡希望兩岸上有進一步合作。

意見 7. 我們也是有台灣與大陸的 PMA 驗證，在兩岸不同架構下，台灣只能做台灣產品的驗證，大陸只能做大陸產品的驗證，所以我們期望兩岸在飛航安全與適航標準上有進一步合作，能讓業者在生產有更大的彈性或程序上能縮短。

意見 8. 關於 16G 座椅的零組件驗證方面，目前遇上很多困難，所以在這部分希望民航局能夠提供必要協助。

七、建議意見回應說明摘要：

說明 1. 兩岸空運直航發展在短短六年間取得很大的進展，但涉及飛安及適航標準合作，例如隨機簽放、適航掛籤及航空器維修廠檢定認證等問題，目前仍無法獲得解決，這些問題表面上看起來好像是航空產業經濟面的問題，其實更重要的是在飛航安全及人命關天的問題，這也說明推動這個議題是非常重要及迫切需要。

說明 2. 依據今年二月兩岸兩會在第十次高層會談已達成共識，將本議題納入第十一次會談的協商議題，今天的說明會主要是依照行政院版兩岸協議監督條例（草案）規定，進行議題形成階段對外溝通及意見徵詢，今天發給大家行政院版的兩岸協議監督條例說明手冊，亦有詳盡說明請大家參閱。

說明 3. 各位今天表達的意見及建議都很寶貴，未來都將作為本協議落實推動及與陸方協商的參考，也請大家多多給予本協議支持。

說明 4. 平時若有需要與大陸協調的事務，也可透過海基會與海

協會協商，海基會將盡全力處理。

- 說明 5. 有關 16G 座椅零組件驗證標準不只是民航局一個單位的問題，民航局要求考量 16G 測試要求，是希望建立與國際間一致性的安全水準，以免像日本 Koito 座椅測試未達標準的問題發生，造成公司與顧客及大損失，因此驗證仍應依照相關適航標準的要求進行。
- 說明 6. 有關在台灣及大陸分別進行 PMA 驗證，以及 PMA 件出廠適航掛籤的相互認可問題，需要兩岸簽署協議，才能讓 PMA 產品自台灣銷售出去，有關這部分民航局將持續與對岸溝通。
- 說明 7. 兩岸適航合作跟推動大家都很支持，但未來將會遭遇到各公司提到相互認可的問題，這將會是我們的長期目標。我們也會注意到航空公司使用端與製造業供應端對於相互認可或有不同考慮，及做好保護，並本著對我國業者有利之前提下與陸方合作。