

出國報告(出國類別：其他)

**歐盟航空安全局(EASA)外籍航空器機坪檢查
(SAFA)論壇
出國報告**

服務機關：民用航空局

姓名職稱：科長孫子強

派赴國家：德國科隆

出國期間：106年9月19日至23日

報告日期：106年11月22日

壹、 目的.....	2
貳、 過程.....	2
參、 心得.....	3
肆、 建議事項.....	5
伍、 附錄.....	5

壹、目的

歐盟航空安全局(以下簡稱 EASA)對飛入其境內之外籍航空器執行機坪檢查(以下簡稱 SAFA), EASA 定期舉辦 SAFA 論壇邀集各國之國家協調員與業界代表針對 SAFA 查核情況進行意見交換。EASA 於今年 7 月 14 日以電子郵件通知,將於 9 月 19 日舉辦第 6 屆 SAFA 論壇為期 2 日。此論壇每年舉辦一次,考量為與歐盟及其他國家建立合作關係,故派員參與論壇會議。

貳、過程

一、 本次出國行程 (共計6日) 摘要如下

日期	行程
9 月 19 日 至 9 月 20 日	起程
9 月 21 日 至 9 月 22 日	參加 SAFA 論壇
9 月 23 日 至 9 月 24 日	回程

二、 本次論壇之議程摘要如下

1. Opening remarks
2. Ongoing developments
3. Global exchange of ramp inspection data
4. Use of manufacturer data
5. System wide Coordination
6. Third Country Operator (TCO) update
7. Safety relevance of ramp inspections
8. IATA feedback
9. Brainstorming on RAMP

參、心得:

本次會議共43國、17業界組織代表計95人參與論壇。



由EASA、ICAO、IATA、土耳其民營航空企業協會等進行提報，以下就議題重點加以說明：

1. Ongoing developments

EASA針對SAFA執行方式進行檢討，目前已著手制訂新版機坪檢查手冊，包括：修正檢查指引以較通用而非法律用法作敘述、評估參與國對於缺點項目之修正建議、缺點等級以對飛航安全之影響為主、制訂快速指引手冊等。

對於機坪檢查之檢查員資格訓練規範進行修正，包含：訓練內容、以差距分析為基礎，對於有經驗之檢查員導入較為彈性之規範準則。

前述事項預計2018年下半年可完成。

2. Global exchange of ramp inspection data

雖然許多國家收集了適當的安全資料，但它們還沒有能力對其進行有效的分析。ICAO 及其會員國體認到有必要向各國提供援助和工具，滿足以數據驅動(data driven)作為安全分析之挑戰。對此會員國於 ICAO 2015 年高層級安全會議(High Level Safety Conference)中提出建議，同時於第 39 屆大會中做出決議，以分階段的方式進行全球資訊交流，導入安全資訊監測系統(Safety Information Monitoring System, SIMS)。SIMS 是一個以網路平台為基礎之安全資料與資訊系統；透過 SIMS 促成各國與業界之間彼此合作，收集與分析所監測現有之安全績效，使各國有能力制定適當之安全指標並予以有效監測業者安全管理系統 (SMS) 與國家安全計畫 (SSP) 之作為。目前南美洲已啟動 SIMS 第一階段作業。

SIMS 可分享機坪查核、飛航操作安全、飛航服務之資訊；對於機坪查核，FAA 已簽屬備忘錄將機坪檢查資料由其國際航空安全資料交換(International Aviation Safety Data Exchange, IASDEX)轉換至 SIMS。由 FAA 與 EASA 共同擔任諮詢委員會主席，FAA IASDEX 成員資料透過 IASDEX、EASA 成員資料則透過 SAFA。

3. Use of manufacturer data

EASA了解許多航空器使用人對於SAFA檢查時發現航空器有鎖扣、搭接線等小零件損壞遺失之缺點是否立即影響飛航安全有意見，對此EASA已召集奧地利、加拿大、法國、喬治亞、義大利、西班牙、瑞士等7個國家進行評估機坪檢查作法與缺點判定流程與重新定義缺點等級，哪些缺點會立即危害飛航安全，應屬停機線應改正之範疇。依目前現行評估結果，許多目前定義為CAT 3缺點於未來將降為CAT 2缺點。

4. System wide Coordination

EASA 從資料分析中發現 2016 年有 1394 家業者飛航歐盟境內，其中 714 家其年度航班數超過 50 班次；然實際檢查結果發現有 118 家未被檢查、171 家業者年度受檢未達 6 次、有些業者受檢次數則過度頻繁；檢查頻率不一、無標準。對此 EASA 提出查核計畫擬議，建立風險導向之系統性查核頻率作為，於 2018 年對 150 家業者試行。在此查核模式下，業者受檢之頻率係由飛航歐盟境內之國家數量、起降次數、飛機機齡、業者飛安表現、註冊國飛安表現等做全面性考量，由定性查核取代定量查核。

5. Third Country Operator (TCO) update

為保障歐盟公民飛航安全，EASA於2014年發布ED 2014/023/R，要求所有飛航歐盟境內之非歐盟所屬航空公司於2016年11月26日前須取得第三國航空器使用人(TCO)授權始得飛入歐盟地區。EASA之持續監督計畫(Continuous Monitoring Programme, CMP) 亦涵蓋TCO，而SAFA為CMP之重要飛安績效指標。航空器使用人於取得TCO授權後，EASA定期檢視其法規之遵循、實際飛安績效(航空器使用人與其所屬民航主管機關)、發生意外事件後之改善計畫與飛安改善建議之執行情況。如發生意外事件、SAFA檢查之情況有負面趨勢等飛安顧慮時，EASA視需要邀集舉行會談(視訊或至EASA)、甚至現場稽查。其定期檢視之周期1~4年，視業者之安全績效表現而定。

6. Safety relevance of ramp inspections

土耳其民營航空企業協會以航空器使用人之觀點論述SAFA檢查實際情形，舉例SAFA之缺點項目未必影響飛航安全，強調機坪檢查應本初衷，著重於飛航安全之確認而非執行SAFA檢查。

7. IATA feedback

IATA表達來自業界對於SAFA檢查之感受為：各國檢查標準不一、未必對飛航安全有幫助、沒有標準答案之缺點、官僚導向而非安全導向。希望SAFA檢查能夠標準化、檢查結果能與業者先討論、著重與安全有關之檢查而非程序面之檢查。

肆、建議事項:

1. 目前 SAFA 論壇僅邀集各國之國家協調員與業界代表參加，並未開放個別業者參與；然 EASA 已體認擴大參與對象收集來自航空公司之回饋有其必要，如後續開放航空公司參加時應鼓勵國內業參與。
2. EASA 對 SAFA 做法逐漸改變，已由過去封閉變為開放，接受各方建議做調整。此正視問題樂於改變使做法能合理可行之態度值得學習效法。
3. 本次會議共有 43 國民航主管機關參與，論壇期程雖僅 2 日，但已利用本次機會與部分國家之國家協調員接觸交換意見，如後續經費許可，建議持續派員與會藉此與各國建立良好溝通管道進行飛安合作。

伍、附錄: 無