

出國報告(出國類別：開會)

參加「安全管理國際合作組織
(SM ICG)會議」出國報告書

服務機關：交通部民用航空局

姓名職稱：黃洸洋 簡任技正

張泰誠 代理科長

派赴國家：法國

出國期間：111.10.14.-111.10.23

報告日期：111.12.08

摘 要

- 一、安全管理國際合作組織(Safety Management International Collaboration Group, SM ICG)是由多國民航主管機關(如 FAA, EASA, TCCA, UKCAA..等)共同組成的國際性合作組織，國際民航組織(ICAO)亦為其觀察員，其目的係就國家民用航空安全計畫(State Safety Program, SSP)及安全管理系統(Safety Management System, SMS)實施之共同議題進行分享與合作，共同制定出有效實施 SSP/SMS 的指導文件，提供全球航空界使用，促進全球航空界實施 SSP/SMS 的一致性，該組織自 2009 年起每年舉辦兩次會議。
- 二、本次安全管理國際合作組織(SM ICG)會議擇於法國民航局(DGAC)舉辦，會議主題為國家民用航空安全計畫執行與評估(SSPIA)經驗分享本次工作會議與會者包含世界主要民航主管機關、ICAO 及我國民航局等代表計二十餘人。我國首次於 2019 年受邀，2020 年起直到本次會議則因新冠肺炎疫情影響，停止實體會議改採電話/視訊會議。
- 三、我國非 ICAO 會員國，利用本次參與安全管理國際合作組織(SM ICG)會議同時與各國民航局代表探討及訂定國際監理規範、研討新興航空技術管理並瞭解航空業界之安全趨勢，可加強合作關係，建立合作平臺。

目 錄

壹、 目的.....	1
貳、 過程.....	2
一、 出國行程	
二、 會議摘要	
參、 心得及建議.....	24

壹、目的

安全管理國際合作組織(Safety Management International Collaboration Group, SM ICG)是由多國民航主管機關(如 FAA, EASA, TCCA, UKCAA..等)共同組成的國際性合作組織，國際民航組織(ICAO)亦為其觀察員，其目的係就國家民用航空安全計畫(State Safety Program, SSP)及安全管理系統(Safety Management System, SMS)實施之共同議題進行分享與合作，共同制定出有效實施 SSP/SMS 的指導文件，提供全球航空界使用，促進全球航空界實施 SSP/SMS 的一致性，該組織自 2009 年起每年舉辦兩次會議。

本次安全管理國際合作組織(SM ICG)會議擇於法國民航局(DGAC)舉辦，會議主題為國家民用航空安全計畫執行與評估(SSPIA)經驗分享，包含過程、挑戰及未來關注事項。本次工作會議與會者包含世界主要民航主管機關如美國 FAA、歐盟 EASA、法國 DGAC、加拿大 TCCA、巴西 ANAC、澳洲 CASA、紐西蘭 CAA、芬蘭 Traficom、阿拉伯聯合大公國 CAA、南非 CAA、ICAO 及我國民航局等代表計二十餘人。我國首次於 2019 年受邀，之後 2020、2021 兩年因疫情影響會議未能持續召開，本次 2022 年係第 2 次受邀參加，與南非 CAA 與 ICAO 同以觀察員身分參加。

我國非 ICAO 會員國，利用本次參與安全管理國際合作組織(SM ICG)會議同時與各國民航局代表探討及訂定國際監理規範、研討新興航空技術管理並瞭解航空業界之安全趨勢，可加強合作關係，建立合作平臺。



貳、過程

一、出國行程

(一) 參與人員：

單位	姓名	職稱
交通部民用航空局	黃○洋	簡任技正
交通部民用航空局	張○誠	代理科長

(二) 行程摘要

日期	地點	行程說明
10/14(五) 10/15(六)	桃園 / 法國巴黎	去程 桃園→法國巴黎 長榮航空 BR-87
10/17(一) 10/21(五)	法國巴黎	安全管理國際合作組織(SM ICG)會議
10/22(六) 10/23(日)	法國巴黎/ 桃園	返程 法國巴黎→桃園 長榮航空 BR-88

二、會議摘要：

(一) 安全管理國際合作組織 (SMICG) 介紹

安全管理國際合作組織 (Safety Management International Collaboration Group, SM ICG)是由多國民航主管機關(如 FAA, EASA, TCCA, UKCAA..等)共同組成的國際性合作組織，國際民航組織(ICAO)亦為其觀察員，其目的係從國際民航組織對安全管理的架構下，就國家民用航空安全計畫

(State Safety Program, SSP)及安全管理系統(Safety Management System, SMS)實施之共同議題進行分享與合作，共同制定出有效實施 SSP/SMS 的指導文件，提供全球航空界使用，促進全球航空界實施 SSP/SMS 的一致性。「安全管理國際合作組織會議」係由該組織主辦之會議，每年舉辦 2 次為期五天的工作會議，2020 年起直到本次會議則因新冠肺炎疫情影響，停止實體會議改採電話/視訊會議。

FAA 於 2009 年 2 月與 EASA、TCCA 共同發起了 SMICG，致力於推動以一致且協調的方式實施安全管理，SMICG 的目的是促進各方對 SMS/SSP 原則與要求的共同理解，達成整個國際航空界廣泛應用安全管理的目標。

◎為什麼要創建 SMICG？

- 促進對安全管理原則的共同理解，並推廣其在國際航空界的應用。
- 對常見 SMS/SSP 主題進行研討。
- 分享經驗與教訓。
- 鼓勵協調安全管理系統的發展。
- 與航空界共享產品。
- 與國際民航組織的窗口。

◎SMICG 的主要會員國

- 歐洲航空安全署 (EASA)
- 美國聯邦航空署 (FAA)
- 加拿大民航局 (TCCA)

- European Aviation Safety Agency (EASA)
- US Federal Aviation Administration (FAA)
- Transport Canada Civil Aviation (TCCA)



SMICG 主要會員國

- 其他核心成員：15 個全球民航主管機構
 - 西班牙 AESA (Spain)
 - 香港 Hong Kong CAD
 - 巴西 ANAC (Brazil)
 - 愛爾蘭 IAA (Ireland)
 - 紐西蘭 CAA of New Zealand
 - 日本 JCAB (Japan)
 - 荷蘭 CAA of Netherlands
 - 芬蘭 TRAFICOM (Finland)
 - 新加坡 CAAS (Singapore)
 - 澳洲 CASA (Australia)
 - 法國 DGAC (France)
 - 英國 UK CAA
 - 阿拉伯聯合大公國 United Arab Emirates
 - 義大利 ENAC (Italy)
 - 瑞士 FOCA (Switzerland)
- 觀察員：南非(South Africa)、國際民航組織(ICAO)、台灣(Taiwan)、
突尼西亞(Tunisia)
- 有意且洽談中成員：荷屬阿魯巴(Aruba)、百慕達(Bermuda)

該組織所產出之指導文件部份內容也被 ICAO 引用，民航局標準組於 2013 年起即參考該組織的指導文件(如 SMS Assessment Tool)，略作調整後做為用來評估各航空公司與維修廠安全管理系統之工具。

(二)本次會議

本次會議選擇在法國民航局召開，參加人員有來自美國聯邦航空署(FAA)、歐盟歐洲航空安全署(EASA)、加拿大民航局(TCCA)、巴西民航局(ANAC)、英國民航局(UKCAA)、法國民航局(DGAC)、芬蘭民航局(Traficom)、紐西蘭民航局(CAA NZ)、澳洲民航局(CASA)等民航局代表，另有我國、南非等民航局人員與國際民航組織(ICAO)以觀察員身分出席。

會議首日為全體大會，約有 20 人與會，各會員國報告其最新監理制度之變動，及各國使用 SMICG 出版文件之情形；第二日為業界會議(Industry Day)，由地主國(本次為法國)業界分享實務經驗及新技術介紹，第三、四日則為分組討論，分為國家民用航空安全計畫及安全管理系統介面指引(Guidance on SSP and SMS interface)、評估檢查員安全管理系統適職性工具與指引(Tool and Guidance for Evaluating Inspector SMS Competency)；第五日各分組再綜整各組進度，於全體會議中報告。

1. 全體大會會員國報告：

(1) 美國聯邦航空署 (FAA)：SSP/SMS 推行與挑戰

講者：

Greg Frank-FAA Aviation Safety Inspector, Flight Standards Service

- 安全管理系統績效評估
- 資源和工具
- 檢查員訓練與適職性
- FAA 與航空安全文化

安全管理有效性問題共 6 題，航務操作和維護/航空電子問題相同，其中包含三個安全保證問題和三個安全風險管理問題，分述如下：

安全保證問題

- 請描述貴單位在實施 SMS 之後，對監控不符合項次的偵測整體績效改善度。
- 請描述貴單位在實施 SMS 之後，對監控安全保證過程的所需資料收集改善度。
- 請描述貴單位在實施 SMS 之後，對過程可靠性的數據分析（管理風險）改善度。

安全風險管理問題

- 請描述貴單位在實施 SMS 之後，進行徹底根源分析的能力並實施有效的風險緩解計劃改善度。
- 請描述貴單位在實施 SMS 之後，進行安全風險管理的能力改善度。
- 請描述貴單位在實施 SMS 之後，執行修正行動計劃改善度。

安全文化評量內容涵蓋 7 大屬性

- 責任 (Responsibility)
- 權威 (Authority)
- 程序 (Procedures)
- 管控 (Controls)
- 過程評量 (Process Measurement)
- 介面 (Interfaces)
- 安全所有權 (Safety Ownership)

FAA 現正推動普通航空業安全拓廣倡議(FAA general aviation outreach initiative)鼓勵普通航空業者加入安全管理系統自願計畫(SMSVP)，主要目標是提升普通航空業者對安全工作貢獻與宣導加入計畫的益處，以提高業者對此一計畫的參與度。



(2) 歐洲航空安全署 (EASA): 歐盟 SSP 的評估和反饋

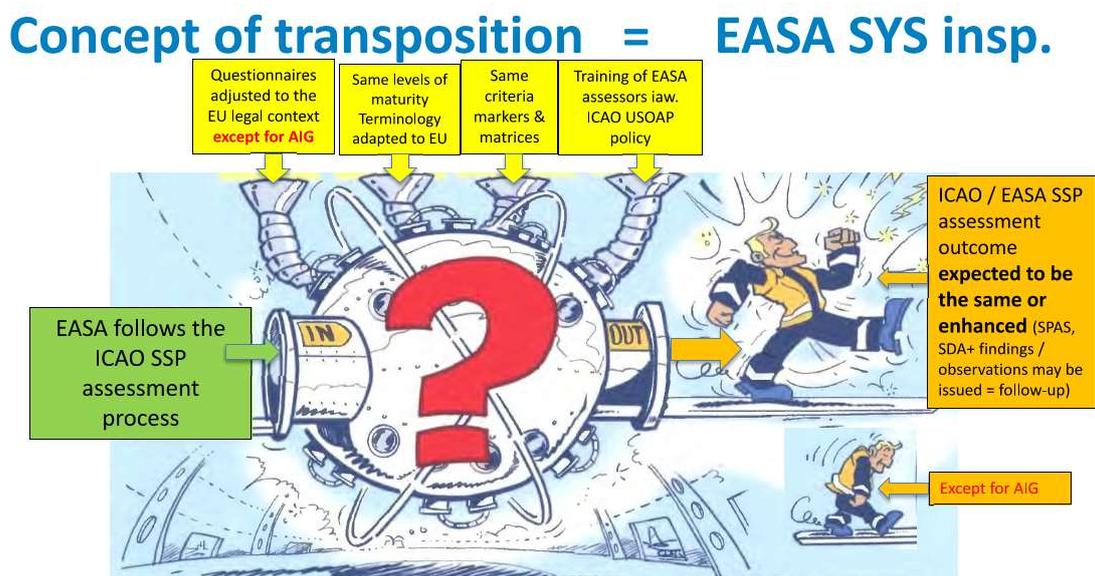
講者:

Guiseppe Frati - Italy National Standardisation Coordinator

Bernard Bourdon - Principal Standardisation & SMS Coordinator

Jean-Pierre Arnaud - Safety Management Expert

主講者來自義大利，該國是目前唯一被 ICAO 及 EASA 執行國家民用航空安全計畫評估(SSPIA)的國家，除了介紹法規依據，同時也提出兩邊的異同。



(3) 加拿大民航局 (TCCA): SSPIA 試行概覽

講者: Andrew LARSEN - SM ICG Chair- Transport Canada (TCCA)

- 加拿大自願成為國際民航組織新建立的 SSPIA 方案評估對象
- 《國家民用航空安全計畫執行情況評估》：
 - A. 主要偏重於國家執行 SSP 的"歷程"以及執行情況，是一種基於績效的評估。

B. 過程中主要評估 SSP 的成熟度等級。

C. 不同於 USOAP 評估協議方式，非以(滿意/不滿意)得符合程度作為基礎的評估。

- 加拿大的 SSPIA 於 2021 年 12 月 9 日至 17 日正式實施
- 在進行評估之後，向國際民航組織遞交了若干經驗與學習成果供其審議
- SMS 法制監管現代化
- 加拿大已選擇將 SMS 現代化，由於下列三項原因，須建立兩套監管方案：
 - A. 需修正的規模
 - B. 與國際民航組織 SMS 框架的不同之處
 - C. 對業者的影響

TCCA 目前正設法統一 SMS、vSMS、FRMS、QAP 監理工具和程序同時更新作業指導和進行檢查員訓練。預期可建置始一致性(consistent)的安全監理方法，不論受檢機構持有一份或多份證書及擁有一個或多個管理系統都可適用。

SMS Regulatory Packages

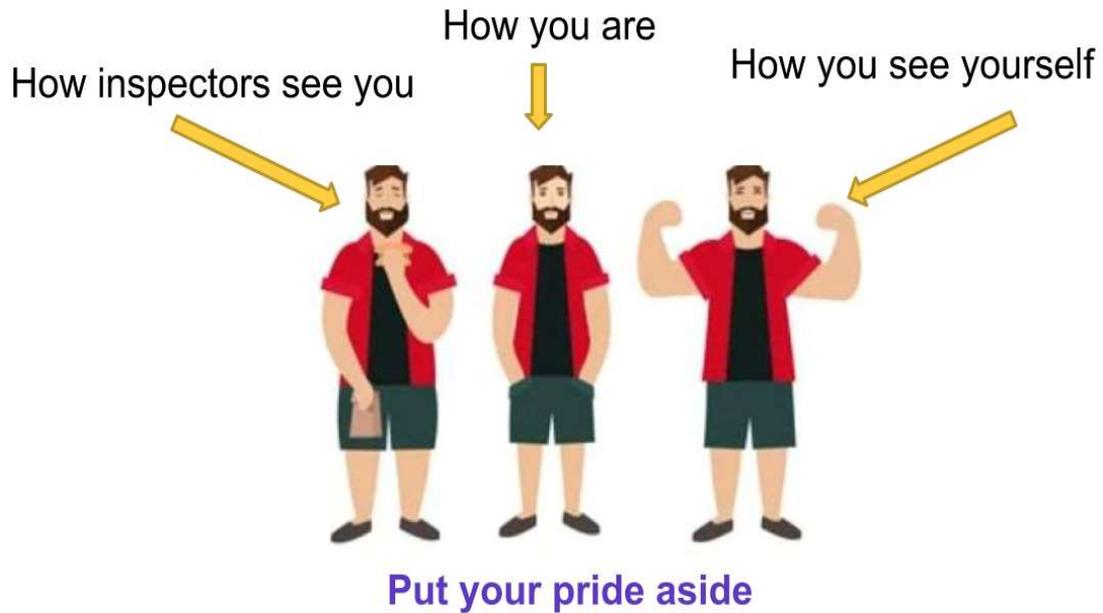
Regulatory Package 1	Regulatory Package 2
<ul style="list-style-type: none">• Expansion of SMS to the Canadian design and manufacturing sectors• Harmonization of existing SMS regulations divided across multiple certificate types• Inclusion of existing Quality Assurance Program regulations into the new SMS regulatory structure• Alignment with Annex 19's SMS framework	<ul style="list-style-type: none">• Expansion of SMS to other commercial air operators (air taxi, commuter and aerial work certificates)• Expansion of SMS to all Approved Maintenance Organizations (AMOs)• Expansion of SMS to Flight Training Units

(4) 法國(DGAC)：SSPIA 經驗分享

講者：

Patrick Cipriani - Standardisation Manager (DGAC/DSAC)

何謂自我評估？



本次評估辨識出需要改進的區域：

- 資源與需求：如何達到良好的平衡
- 如何以科學的方法（可能性與嚴重度）評估風險
- 如何取決安全行動的優先順序？
- 所有主管機關對參與者（partners）的涉入在某些區域可能不足
- 如何量測安全行動與決定的效益
- SPI 應有觸發深度分析的警戒層級
- 分享資訊有效率但認證合法化不足

(5) 芬蘭交通和通信局(Traficom)：SSPIA 實務經驗分享

講者：

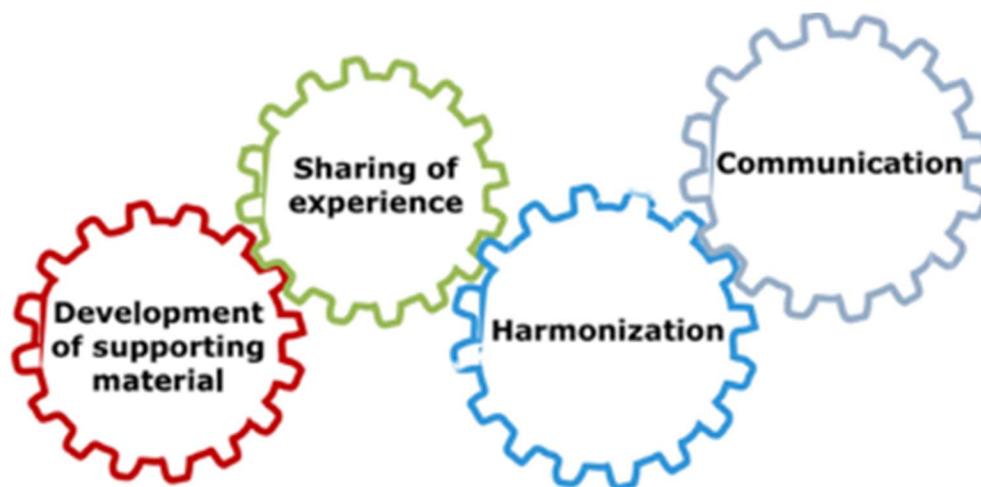
Aila Jarvelainen - Traficom

芬蘭通信管理局 (FICORA) 和芬蘭交通局(Trafi)的部分職能於 2019 年 1 月 1 日合併，組成新的芬蘭交通和通信局 (Finnish Transport and Communications Agency – Traficom)。該局 (Traficom) 是許可、註冊和批准事務的主管機關。主要工作是促進運輸系統和交通安全，並確保芬蘭的每個人都能獲得高質量和安全的通信連接和服務。該機構在芬蘭的 15 個地點的員工人數約為 900 人。其總部設在赫爾辛基。

如何從 SSPIA 的評估過程與結果中獲益：

- 考慮使用本評鑑工具作為平時 SSP 自我評估方法
- 可以用來當作持續精進 SSP 的下一階段識別工具
- 是用來學習安全管理系統與 SSP 的絕佳機會
- 與其他會員國分享經驗與結果，是了解挑戰與最佳措施的機會
- 強化每個會員國都是獨一無二的理解程度，並非所有方式都能一體適用

(One size does not fit all)



How Can SM ICG help?

(6) 國際民航組織(ICAO)：Update on ICAO Safety Management Programme activities

講者：

Cherifa Ouertani (ICAO Safety Management Programme Assistant)

ICAO 雖然不是 SMICG 的會員，但是 ICAO 的動向是航空界重視的，因此 ICAO 也受邀說明最近在安全管理方面進行中的工作，例如對於第 19 號附約的第二次改版草案。這個改版是綜整許多的工作會議與蒐集各國使用經驗而來，改版草案分為 5 大部分：SSP、SMS、SMS 適用範圍的擴展、安全績效管理、安全情報。一些值得注意的議題：

- 在 SMS 修正草案中，增加新標準用以辨識介面、增加新標準用以確認對安全有影響的產品與服務都被 SMS 涵蓋。
- 在 SMS 適用範圍的擴展草案中，增加新標準將直昇機場 (Heliports)、執行國際無人機(Remotely Piloted Aircraft Systems, RPAS)作業的使用人與維修組織都納入適用範圍。
- 在安全績效管理草案中，新增安全目標(Safety Objective)的定義、修正安全績效(safety performance)及安全績效指標(SPI) 的定義、同時將刪除可接受的安全績效水準(ALoSP)及安全績效目標(safety performance target, SPT)。



2. 業界會議重點摘錄：

承辦單位法國以『復原力及安全管理:安全管理系統如何幫助克服危機?』為主題，在現任民航局長 Patrick Cipriani 開幕致詞及 SMICG 主席 Andrew LARSEN 介紹該小組的成立緣由及目前任務分工後，由法國各產、官、學界專家代表提報安全管理系統在各單位組織的應用情況，單元結束後並開放 QA 座談，重點摘錄如後：

(1) IATA：IOSA Risk-based approach

講者：

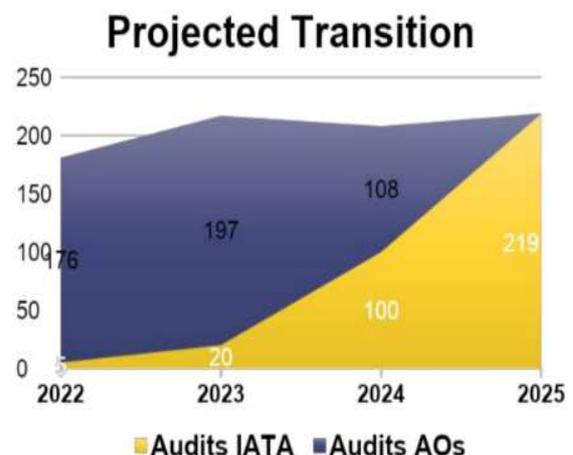
Matt LILLYWHITE-Senior manager safety risk - IATA

IATA IOSA 檢查成熟度評估(Maturity Assessment)對相關安全系統和程序更深入評估，透過成熟度等級超越傳統符合性的檢查方式，並列出轉換時間表將於 2025 年開始採用 Risk-based Audit 目標是依據 SMS 及相關作業的成熟度，達到持續降低營運風險的結果。

Transition Plan

Transition Plan supports timely scaling up and mitigation of risks

- 2022 trial audits will be performed to test audit methods and audit management process
- Audit Orgs will remain until end of 2024 to perform conventional IOSA audits
- 2025 onwards fully insourced model supporting over 200 IOSA audits per year



(2) 法國 DSNA(ANSP)：SMS 作為克服危機的工具

講者：

Estelle LE GUILCHER - Safety Director - DSNA (French ANSP)

復原力 = 組織的生存能力和從困難中迅速恢復的能力

新冠肺炎後，影響恢復正常運作的潛在危險列表：

- 飛航管制員適職性；
- 管制容量及航管流量超載風險；
- ATCO 超載和疲勞；
- 運作和技術人員不足；
- 設備故障率升高和設備維修量能不足

SMS 的應變能力使組織內各單位得以適應並維持其運作，並在危機期間和危機之後，能確保日常運作均符合高安全水平。



(3) 泛航航空公司(TRANSAVIA)

講者:

Sebastien MIR - Quality and safety director (TRANSAVIA French)

需要採取整合和橫向辦法

安全影響必須採用橫向方法管理，因為它們涉及所有航空生態系統:

- 外部環境(機場、空中交通管制、旅客)
- 次合約商的環境(保養、處理)
- 內部環境(工作人員、過程和設備)聚焦於運作的影響，但不要忘記人
力和組織能力面
 - 人力：前線工作人員和行政工作人員的心理壓力、疲勞(遠端工
作、遠距培訓)
 - 組織結構：財務狀況、工作人員短缺、流程不穩定

需要具備反應能力和適應性

- 能有效並快速發掘小問題的回饋系統
- 迅速和有效率的決策過程

About Transavia France



French low-cost airline (AFKL group)
Home base : Paris Orly airport
First flight in May 2007



Current Fleet : 61 aircraft (737-800 NG)
More than 100 destinations (Europe, Mediterranean basin)
Flying from Paris Orly, Nantes, Lyon and Montpellier



About 2000 employees
7,3 millions of passengers transported in 2019
2,4 millions during summer 2022

(4) 薩弗蘭(SAFRAN)著陸系統：SMS 是克服危機的工具

講者：

Fabrizio DIDO- Airworthiness & SMS Manager - SAFRAN LANDING SYSTEMS

- SMS 自願報告的新穎性和革命性，要有積極主動的方法
 - 危機中的 SMS 效益與預期
 - 讓供應商參與其中的重要性
 - 結論
- 在當今世界性的危機背景下，航空安全管理正面臨新的挑戰
 - SMS 為風險管理提供更好的文化、方法和工具
 - 自願報告是及早發掘與環境中的技術、組織和人力因素有關警訊的絕佳機會



(5) 飛行安全國際訓練機構(Flight Safety International)：

為安全而訓練

講者：

Pamela CRIPPS - Global Safety Manager - FLIGHTSAFETY INTERNATIONAL(FSI)

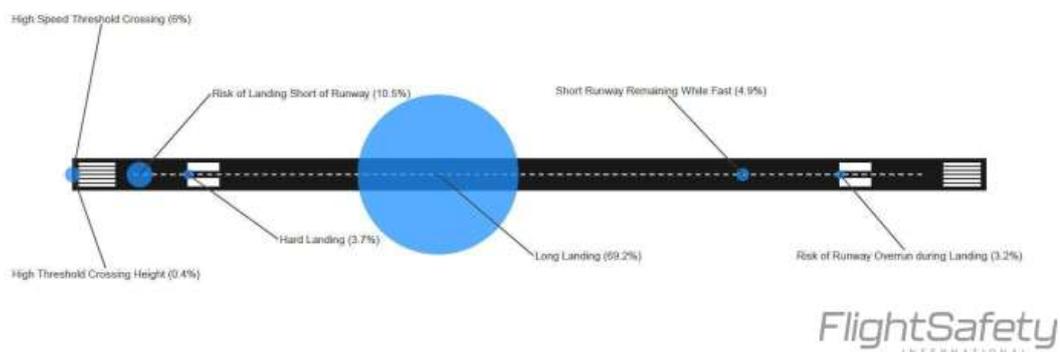
FSI 是全球有名的訓練機構，之前與 GE Digital 合作取得資料，透過跑道偏離數據資料分析得知，商務機類別有 69.2%是由於觸地遠所造成，著陸距離每增長 1000 呎的 LDA，觸地時將比平均觸地點(Touchdown Point) 增加 80 英尺，且每年 7 月是發生率最高的月份。

預防跑道偏離並降低跑道風險可經由下列方式達到：

- 精確地控制飛機飛越跑道頭的高度與速度
- 改進著陸點管理
- 聚焦於不斷變化的條件和相關的重飛決定

Runway Excursion Event Categories

Percent of Events during Landing



(6) 巴黎-奧利機場：新冠肺炎危機後 SMS 的創新

講者：

Laura Paulais-Head of Safety Services Office (SSO), Aeroport

Paris-ORLY

Olivier Sciara-Safety Officer, Air Navigation & Technical Affairs

介紹「協同機場安全重點」(COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS-CASH)並分享 CASH 計畫在巴黎-奧利機場的執行實例，該計畫自 2016 年中開始試行，並於 2018 年開始正式施行，主要提供一般情況(General)、到場(Arrival)、跑道(Runway)、滑行(Taxi)、離場(Departure)等五類共計 18 項相關資訊。其所提供的資訊並無法取代 AIP，且資料更新須由區域安全小組與航空公司、管制單位及機場共同決議，更新頻率每年一次，目前僅在法國的 10 個機場推行。



(7) 法國民航大學(ENAC)：新冠肺炎危機後 SMS 的創新

講者：

Corinne BIEDER-Head of safety and security research program -ENAC

- SMS 能解決什麼現象？
- 風險管理：前進的道路和侷限性
- 安全超越風險：研究和監管方面的挑戰



3. 分組討論

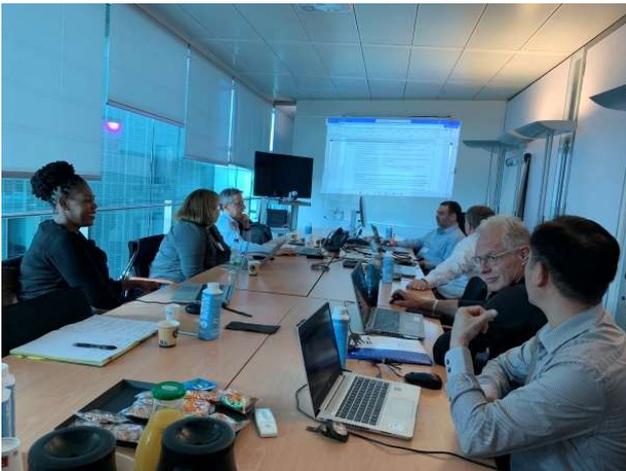
- 國家民用航空安全計畫及安全管理系統介面指引(Guidance on SSP and SMS interface)

Project Co-Leads: **Michael Bartron**(FAA) / **Neverton Novais** (Brazil)

- 評估檢查員安全管理系統適職性工具與指引(Tool and Guidance for Evaluating Inspector SMS Competency)

Project Co-Leads: **Mark Ellis**(FAA) / **Cristiano Villa** (Brazil)

小組成員腦力激盪目前已完成相關指引架構，未完成部分各小組將陸續召開視訊及電話會議，預計於明年完成草案。



分組討論第一組



分組討論第二組

(三)SMICG 現況與運作方式

(1)SMICG 目前之出版品

為促進全球航空界實施 SSP/SMS 的一致性，SMICG 製作許多指導文件提供全球航空界使用，目前資料如下：

- **Standardization**
 - Hazard Taxonomy Examples
 - Safety Management Terminology
- **Promotion**
 - 10 Things You Should Know About SMS
 - Industry Day Events
 - Safety Culture for Effective Safety Management
 - The Frontline Manager's Role in SMS
 - The Senior Manager's Role in SMS
- **Guidance/Tools**
 - State Evaluation of Industry Safety Cases
 - A Systems Approach to Measuring Safety Performance - The Regulator Perspective
 - Determining the Value of SMS
 - How to Support a Successful SSP and SMS Implementation - Recommendations for Regulators
 - Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers
 - Risk Based Decision Making Principles

- SM ICG SMS Evaluation Tool
 - SMS for Small Organizations
 - SMS Inspector Competency Guidance
 - SMS Integration - Points to Consider
 - SSP Assessment Tool
 - Training Program Outline for Inspector SMS Competency
 - Industry Safety Culture Evaluation Tool and Guidance
 - Organizational Culture Self-Assessment Tool for Regulators
 - Guidance for Comprehensive Safety Performance Management in an SSP
- **Resources**
 - SM ICG Description Paper
 - SMS and SSP Reference Library
 - SM ICG Findings on SMS Equivalence
 - SM ICG Position Paper on the SMS/QMS Relationship
 - SM ICG Terms of Reference

(2)SMICG 運作方式

SMICG 每年有兩次會議，會議安排與本次會議類似，除各國報告其最新監理情形外，由工作小組進行各專案。SMICG 各專案之文件置於網路(HUDDLE)協同作業。兩次會議之間會召開視訊會議，本次各分組在最後一天已訂定後續每 2 個月一次視訊會議以追蹤專案進度。

(四)入會申請、參加的益處及義務

(1)入會申請

2019 年會議期間曾與 SMICG 當年主席、次年主席、及秘書等 SMICG 核心人員討論入會成為會員事宜。SMICG 人員表示，SMICG 為非正式組織，並無明確會員資格要求，是否成為會員端視各國需要，何時提出申請亦為各國自行評估之決定。SMICG 希望其出版之工具及指導文件能被推廣使用，並希望會員可以做出貢獻，因此是否成為會員是從是否可做出貢獻而定。我國目前已經在使用 SMICG 工具及指導文件，符合 SMICG 之期待，若希望成為會員，可隨時提出申請。

(2)參加的益處及義務

我國非國際民航組織(ICAO)之會員國，無法得到第一手資訊，也無法參加相關訓練，在實施安全管理的過程中，缺少與其他國家資訊交流的機會。參加 SMICG 會議可與國際接軌，直接得到其他國家實施 SSP/SMS 的經驗，並藉由參與工作小組制定有效實施 SSP/SMS 的指導文件，做出對國際航空的貢獻。

此外，因為國際交流，對我國參與人員將可產生激勵效應，促使檢查人力素質提昇，也可使我國監理體制更趨完善，我國航空安全將更有保障。

然而參與 SMICG 是需要規劃人力資源的，不只是人數的問題，而且也需要具備相當的能力，以便投入各工作小組。

參、心得及建議

一、從本次會議中可發現各國在實施 SSP/SMS 的工作上的投入，歐盟會員國及國際民航組織於 2021 年試行，另已自 2022 年開始進行 SSPIA 評鑑工作。ICAO 並依據《2021 年高階委員會》建議，正在探索將 SSPIA 與傳統 CMA 採用的審查工作方式相結合為新的 USOAP，目前計劃於 2024 年推出新方案，並將適時公佈進一步的資料和指導。

二、貢獻度：SMICG 期待參與者要做出貢獻，因為我國過去已經翻譯 SMICG 的部份文件為中文，而且 SMICG 也希望能推廣其出版品，我們可立即做出的貢獻就是協助翻譯為中文版本；而未來則需要更多具有熱情與專業的同仁來參與各個工作小組，以持續做出貢獻，民航局除需要規劃人力，並且花時間參與工作小組，也需要持續規劃經費支持參與 SMICG 會議。

三、給與會人員之建議準備工作：

參加 SMICG 必須至少具備以下條件：

- 語言能力：要加入 SMICG 的小組討論必須加強英文說、寫能力。
- SMS 專業知識：對標準(Annex 19)及相關指導文件(例如：ICAO Doc.9859)必須清楚瞭解。
- SMS 經驗：要具備實際投入 SMS/SSP 作業的工作經驗，才能瞭解其中問題所在，並與其他會員討論。
- 打字能力：SMICG 的小組討論需攜帶筆記型電腦並具備相當程度英文字輸入能力。

四、本次會議完成後，明年將輪由 FAA 擔任 SMICG 主席，第一次會議地點擇於芬蘭赫爾辛基，日期暫訂為 2023 年 5 月 18-22 日；第二次會議時間及地點尚未決定。



全體工作小組成員於法國民航局前合影