

「兩岸民航飛航安全與適航合作議題」北部地區說明公聽會

會議紀錄

一、時間：104 年 8 月 4 日下午 16 時 00 分

二、地點：民用航空局 308 會議廳

三、主持人：交通部常務次長吳盟分

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. 基於實際運作需要兩岸航班目前作業模式，現行作法仍採取隨機簽放或派員駐點之方式執行，是否能將人員與維修廠納入協議範圍內。

2. 我們針對兩岸適航方面之協議一直很期待，但我們也希望協議裡面能有明確的規範針對剛剛所提在簽放方面還有在航材互用方面有沒有實際的一些規劃跟適用之範圍，讓航空公司在實際維修時能有明確的規範。

3. 針對兩岸已經同意協議之名稱，是否如資料中所寫「兩岸民航飛航安全與適航標準合作議題」，請問已確定為此名稱嗎？因為其與報章媒體上名稱不相符。

4. 此協議是否為框架性協議，且是否已確定，在協議簽訂後如航空公司或維修廠之隨機簽放方式於短期內暫時無法解決，還是在此框架性協議簽署後雙方還是需作細部協商後隨機簽放的問題才能獲得解決。

5. 本公司過去於客艙育樂系統領域經營多年，目前主要市場為美國，如何藉此協議進入對岸市場，並仍配合政策根留臺灣放眼大陸。

6. 此協議之簽訂使用人皆為民航業者與官方之監理單位，基本

上對大家都有利的基礎上，業者應全力支持政府簽訂協議，此外在協議簽訂時應注意雙方對等且不要被矮化，並提出因應方案與策略以預防後續之政治效應。

七、建議意見回應說明摘要：

說明 1. 維修廠證書為此協議核心議題之一，此議題包含停機線及大檢能量等都在此協議之範圍，我們所說的程序第一個就是維修廠而維修廠會牽涉到修理，而修理才會有維修掛籤及維修掛籤會再衍生到另一邊製造，所以會再往下拉，所以維修廠證書本來就是這裡最重要的一部分。

2. 我們現在和對岸談的是希望各自按分階段進行，如同目前與沒有簽雙邊協議之國家一樣，如我國與日本、韓國目前基本上也按照各自的規範進行，所以目前第一階段是兩岸雙方按照各自規範進行，未來如果有進一步有簡化之需求，當雙方了解執行面與法規上之差異後，可進一步簡化工作上之流程與安排。

3. 名稱的確是多了標準兩個字，應為「兩岸民航飛航安全與適航合作議題」，此為雙方已達成之共識。

4. 此協議確實為框架性協議，正式來說應稱為架構性，我們目前與對方溝通即使此協議已簽署，但第一個也要解決申請停機線維護之申請也要同步能獲得解決。如不然此框架性協議談出來結果卻不能解決立即性之問題，那就變成分階段而且不是我們推動之目的，所以我們是希望能即使是框架性，但是一旦協議簽署雙方就可立即申請維修廠或是至少是停機線簽放之能量至少要能夠立即實施，這是目前我們與對方談的內容是這樣，我們也希望協議簽署的話隨機簽放之問題也能夠立即得到就是說你只要想要委託大陸之維修廠，那他的維修廠能夠跟我方民航局這邊完成所有程序，讓他可以合法執行我方飛機之簽放。

5. 供應商體系目前政府之資源較少協助，工業局有在執行但民航局目前沒有，而經營歐美市場由於與我國採取開放模式，

所以基本上是沒有障礙存在，但大陸市場由於雙方公權力無法互通所產生之障礙，藉由此架構性協議讓雙方公權力於可接受之方式打破此障礙後，後續銷售仍需業者自行經營，至於自有品牌部分，業者可申請大陸之 PMA 及 TSO 並取得相關掛籤後供應大陸民航業者。

6. 目前兩岸協議監督條例已送至立法院但尚未通過，但目前仍可依據兩岸條例法兩岸條例規定進行協商與簽署，且符合外界期望兩岸協商能更公開與透明化，所以目前是以依照兩岸協議監督條例草案之精神去辦理相關協商與簽署之工作，且為了解民眾對於協議之看法也於今年(2015 年)7 月進行民調，民眾支持簽署協議之比率為 79.2%，後續也在規劃安排第 11 次的高層會談。
9. 各位先進之意見皆非常寶貴，也希望在現在國內媒體與社會氛圍底下，各樣聲音出現之時候，真正事實要呈現出來。
10. 感謝各位先進、海基會、陸委會及民航局同仁參與本次公聽會，明日(2015 年 8 月 5 日)還會於臺中再舉辦一場，雖然公聽會是有場次，但大家如有任何意見仍歡迎 E-mail 至交通部民航局信箱提供寶貴之意見與互動，謝謝大家今天的參與。