

【民用航空法考前總複習】講義

【民用航空法考前總複習】講義

- 一、桃園國際機場今（111）年3月發生承包商之下包商員工破壞電纜因而造成航廈停電事故，根據「民用航空保安管理辦法」第3條，航空站之航空保安管理機關為何？該機關應依據那一個上位計畫擬訂航空站保安計畫，並報請那一個機關核定後實施？該保安計畫應包括那些事項？（25分，111年普考交通行政概要第一題）

【試題詳解】

(一)授權母法之規定

1.依據民用航空法第47條之1之規定：

I 交通部為辦理國家民用航空保安事項，應擬訂國家民用航空保安計畫，報請行政院核定後實施。

II 航空警察局為各航空站之航空保安管理機關，應擬訂各航空站保安計畫，報請民航局核定後實施。

III 於航空站內作業之各公民營機構，應遵守航空站保安計畫之各項規定。

2.承上開規定，各航空站之航空保安管理機關係航空警察局。

(二)航空站保安計畫之擬訂、核定與內容

依據民用航空保安管理辦法第3條之規定：

1.內政部警政署航空警察局（以下簡稱航警局）為各航空站之航空保安管理機關，應依國家民用航空保安計畫，擬訂各航空站保安計畫，於報請民航局核定後實施。變更時，亦同。

2.前項航空站保安計畫應包括下列事項：

(1)法規依據及行政事項。

(2)作業單位及任務。

(3)航空站保安會之組成、職掌及其有關事項。

(4)航空保安事項之通告。

(5)航空站設施概況。

(6)航空保安措施及應遵行事項。

(7)非法干擾行為之處理。

(8)航空保安訓練。

(9)督導及考核。

(10)其他有關事項。

3.於航空站內作業之各公民營機構，應遵守航空站保安計畫之各項規定。

二、何謂飛航訊息處理系統（AMHS）？試說明其主要功能及我國目前新一代 AMHS 具有那些效益。（20 分，高考三級航空駕駛飛航管制第一題）

【試題詳解】

(一)飛航訊息處理系統之設置、更新與主要功能

- 1.民航局飛航服務總臺於民國 108 年 4 月啟用亞太地區最先進、新一代的飛航訊息處理系統（Aeronautic Messages Handling System; AMHS），新系統具備彈性、高效和安全的航空通訊能力，為經臺北飛航情報區的航機及旅客提供更加優質飛航服務。
- 2.飛航訊息處理系統主要的功能是傳遞飛航服務所需的重要訊息，例如航機起飛前需要提交「飛航計畫」予航管單位、週知飛行員空域或機場特別狀況的「飛航公告」、提供航機危害天氣警告及例行機場天氣報告的航空氣象資料以及與鄰近飛航情報區進行航機交接管的飛航動態資料等，可說是飛航服務的神經網絡。
- 3.我國前一代飛航訊息處理系統於民國 96 年啟用，當時是亞太地區第一個啟用飛航訊息處理系統的國家，經使用 10 年後，總臺經採購評選程序，擇定 Frequentis Comsoft 公司為合作廠商，於 106~107 年完成系統建置，經測試無縫轉移，於 108 年 4 月啟用新一代的飛航訊息處理系統。
- 4.新系統於桃園北部飛航服務園區建置 2 套互為備援的主系統，並於高雄南部飛航服務園區建置一套完整的系統作為異地備援使用，確保服務持續不中斷。新一代的飛航訊息處理系統也是市面上訊息交換能力最高的產品，可交換多種類型飛航訊息。對內連結國內各類飛航相關單位，提供網頁及自動化處理等多種傳輸介面，用戶可依自身需求彈性運用。對外作為國際航空通信網路的一員，已與相鄰飛航情報區（日本、香港、菲律賓等）建立穩定的連線，確保國際飛航訊息交換不中斷。新一代的飛航訊息處理系統亦擁有先進的目錄服務系統，提供用戶取得國際上最新路由資訊。

(二)新一代 AMHS 之效益

新一代的飛航訊息處理系統具有下列效益：

- 1.最先進的航空通訊
藉由全球航空訊息交換及監視系統領導廠商 Frequentis Comsoft 所提供的解決方案，提供臺北飛航情報區彈性、高效和安全的航空通訊。
- 2.強化國際合作
與鄰近區域採用相同解決方案，降低進行資料交換時的相容性問題，增進國際飛航訊息的流通效率。
- 3.即時更新歐洲用戶路由資料庫：
我國是歐洲以外第一個佈署先進歐洲目錄服務（European Directory Service; EDS）的國家，系統與歐洲資料庫進行資料同步，即時取得最新用戶路由資訊。

三、依飛航管理程序規定，試說明在那些特定情況下，航空器可優先使用空域及機場操作區。(20分，高考三級航空駕駛飛航管制第二題)

【試題詳解】

依據《飛航管理程序》(ATMP)第十五版第二章「一般管制」之第一節「通則」2-1-6 特定之優先次序之規定，說明如下：

在不危害安全情況下，航空器依下列優先順序使用空域及機場操作區：

- 1.經認定處於緊急狀態之航空器，包括受到非法干擾者。
- 2.因引擎失效、油量不足等因素影響其安全操作，而預期將迫降之航空器。
- 3.救護機；經由口頭申請之軍用傷患機；駕駛員請求有關傷患、重要器官與緊急醫療用品之地面處理。
- 4.從事搜救作業之航空器。
- 5.執行作戰任務之軍機。
- 6.總統專機及隨扈與救援航空器。(註：此處所指之總統專機及其隨扈包含總統、副總統或由軍方指定之公眾人物之航空器與其隨扈。)
- 7.其他經事先安排之軍機。
- 8.飛航查核機。
- 9.其他航空器，惟儀器飛航航空器應較特種目視飛航航空器優先。

四、成為國際民用航空組織(下稱 ICAO)會員國之條件為何？請依據芝加哥國際民用航空公約相關規定說明之(10分)。又我國於國際法上為何難以加入 ICAO？目前我國在爭取加入 ICAO 成為觀察員上有哪些主張？請以無縫天空與 ICAO 領域代表之普遍化原則說明之。(15分)

【試題詳解】

(一) ICAO 之成立與我國之加入、退出

- 1.1944年，52個國家在芝加哥簽署「國際民航公約」成立「國際民航組織」(ICAO)，總部設於加拿大蒙特婁，旨在發展國際飛航的原則與技術，並促進國際航空運輸的規畫和發展。
- 2.我國為 ICAO 創始會員國之一，1971年退出後即被排除於 ICAO 體系之外，然而我國仍積極配合國際民航公約相關規定，並透過與友好國家之雙邊合作等間接管道取得資訊等，設法與國際飛航體系接軌，在所管轄的「臺北飛航情報區」(Taipei Flight Information Region, Taipei FIR)內致力維護飛航安全。
- 3.Taipei FIR 空域鄰接福岡、馬尼拉、香港及上海四個飛航情報區，位於日本、菲律賓之間，

臨接中國大陸東南沿海，2019 年提供逾 185 萬航管架次服務，往返或經停臺灣旅客近 7,210 萬人次，是東亞航空運輸網絡不可或缺之一環。

4. 2013 年臺灣應 ICAO 理事會主席的邀請，出席 ICAO 第 38 屆大會。接納臺灣參與 ICAO 可進一步強化在區域上有效管理民航事務的能力，並保障國人及全球旅客的飛航權益及安全。
5. 2016 年及 2019 年臺灣雖未獲邀出席 ICAO 第 39 及第 40 屆大會，但國際間支持台灣參與 ICAO 以達致「無縫天空」(seamless sky)目標之聲援力道強勁，並為我國當前推動參與 ICAO 案累積相當動能。推案期間，友邦及友臺國家行政部門紛紛為我致函或進洽 ICAO 方面，表達正面支持及我參與之訴求，其等立法部門並以通過友臺決議、聲明、新聞稿及社群媒體等方式，爭取外界共同支持我案。另美、日政府於獲悉我未獲邀後，亦重申支持我有意義參與 ICAO 之立場，2019 年美、加、英、法、德、義、日的外長在 4 月的「七大工業國集團」(G7) 外長會議公報中更是正面呼應我案的訴求，明確主張 ICAO 應接納所有國際飛航社群積極成員參與。國際各界輿論則對 ICAO 未邀我，導致難以落實其所謂之「不應遺漏任何國家」(no country left behind) 目標，籲請 ICAO 儘速採取適當行動接納台灣積極參與 ICAO。

(二) 芝加哥國際民用航空公約有關會員國資格之規定與法理

1. 芝加哥國際民航公約（下稱本公約）第 92 條規定：
 - (1) 本公約應對聯合國成員國、與聯合國有聯繫之國家以及在此次世界戰爭中保持中立之國家開放加入。
 - (2) 加入本公約應以通知書送交美利堅合眾國政府，並從美利堅合眾國政府收到通知書後第 30 天起生效，該政府並應通知各締約國。
2. 本公約第 93 條則規定：

第 91 條與第 92 條第一款規定以外之國家，受世界各國為保持和平所設立之任何普遍性國際組織之許可，經（國際民航組織）大會 4/5 之票數通過，並滿足大會可能規定之各種條件下，得准許參加本公約。但就每一個案，應以取得在此次戰爭中曾受該申請國入侵或攻擊之國家之同意為必要條件。
3. 至於本公約第 91 條之規定，則為：
 - (1) 本公約應由各簽署國（Signatory State）批准。批准書應交存美利堅合眾國政府檔案處，該國政府應將交存日期通知各簽署國及加入國（Adhering State）。
 - (2) 本公約業經二十六個國家批准或加入後，應於第 26 件文書交存後第 30 日起在各批准國或加入國之間生效。爾後就每一批准本公約之國家，本公約應於其批准書交存後第 30 天起對該國生效。
 - (3) 美利堅合眾國政府應將本公約之生效日期通知各簽署國及加入國。
4. 承上開規定，由於本公約對於會員國之資格審查相對寬鬆，且採取會籍普遍性原則，故迄今世界上多數國家均加入 ICAO 而成為會員國，
5. 就法理而言，ICAO 視台灣為中國之一省，自 1974 年起即由中共政府在該組織中代表國際法上之「中國」。然而台灣之領域卻受事實上獨立存在之中華民國政府之排他管轄，該領域在國際民航舞台上扮演著重要角色。使用頻繁之桃園國際機場、班次密集之台北-香港、台

北-東京航線，以及活躍於國際之中華航空公司與長榮航空公司等皆不受中共之管轄。因中共政府並未將有關台灣之資料送交 ICAO，因而在此組織之中，或者就國際法之法理而言，台灣抽象上並不存在。

(三)台灣應得以臺北飛航情報區之領域代表參加 ICAO

1.以現行 ICAO 之實踐而言，領域代表之普遍化目標，除邀請 ICAO 非會員國外，同時再邀請具爭議性、或依據國際法並不滿足國家定義之領域政府實體（Territorial Governmental Community）成為 ICAO 之觀察員。

2.臺灣有參與 ICAO 會議、活動與機制，以獲取即時資訊之需求：

(1)我國民航局專屬管轄之「臺北飛航情報區」(Taipei FIR)是全球 300 多個飛航情報區之一，鄰接福岡、馬尼拉、香港及上海四個飛航情報區，位於日本、菲律賓之間，並鄰接中國大陸沿海，持續努力提供高水準之飛航與旅客服務。2018 年計有 92 家航空公司在臺灣營運，飛航定期客、貨運航線 313 條，連接全球 149 個城市，Taipei FIR 提供逾 175 萬航管架次及超過 6,890 萬人次旅客相關服務。

(2)依據「國際機場協會」(ACI)之初步統計資料，台灣桃園國際機場 2018 年之國際客、貨運量分佔全球第 11 名及第 5 名，在亞太地區則分列第 5 名及第 4 名。另據「國際航空運輸協會」(IATA)之統計，我國籍中華及長榮航空公司 2018 年國際客運量，分佔全球第 28 名及第 37 名。

(3)臺灣在區域及全球民航運輸及飛航管制之地位重要，惟無法參與 ICAO 之會議、機制及活動，無法參與 ICAO 針對飛航安全、飛航服務、航空保安、環境保護及航空經濟等重要民航議題之討論，以及即時完整取得最新資訊及規定，致臺灣須付出更多時間、成本，以達到 ICAO 相關標準及建議措施之規範，只有讓臺灣民航局參與 ICAO，方有助我們即時、完整瞭解 ICAO 各重要議題最新發展，以維護 Taipei FIR 的飛安及服務水準，並切合 ICAO 「無縫天空」之目標。



講者

林俊良

民航局 副局長


國際民航組織
ICAO
全球策略目標

- 安全
- 航管能量及效率
- 保安及便利
- 環境保護
- 航空運輸經濟發展



安全 SAFETY



政策 Policy

Global Aviation Safety
Plan (GASP)

Global Air Navigation
Plan (GANP)

標準化 Standardization

各項附約Annex及文件
Doc ICAO Standards
and Recommended
Practices (SARPs)

實施 Implementation

指導文件
Guidance material

各類會議及論壇
Symposiums and Workshops
Examples and Best Practices

訓練
Training

安全分析系統
iSTARS

3



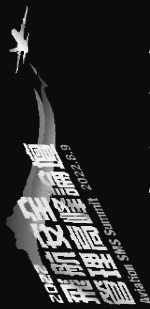
2022年6大目標

Target 1 – 國家安全評鑑達 75 分
 Target 2 – 均為第 1 級
 Target 3 – 實施 SSP
 Target 4 – 提供安全風險資訊
 Target 5 – 執行安全監理及有效的 SSP
 Target 6 – 執行航行及機場基礎建設

全球航空安全計畫 Global Aviation Safety Plan (GASP)

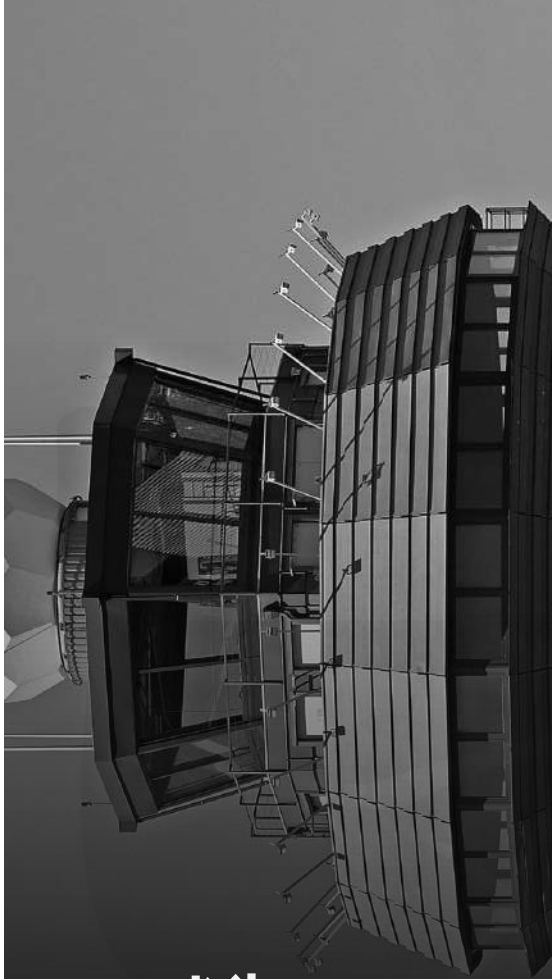
SAFETY



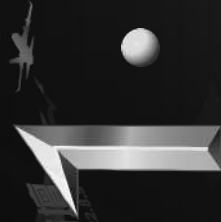


航管能量及效率

Air Navigation Capacity and Efficiency



Global Air Navigation Plan
Aviation System Block Upgrades
Performance Based Navigation
Regional Performance Dashboards



提昇安全

降低航機操控中撞地風險
提供航機精準之垂直與水平導航
提供一致性、可預測性以及穩定性之進場
提供航機在低能見度限制下降落機場之能力

航管能量及效率 Air Navigation Capacity and Efficiency



2. 友善環境

節油且降低排放

每減少1公斤燃油消耗，可減少3.19公斤的CO₂排放

IATA預估每年可減少1300萬噸CO₂排放

經由最佳化下降程序可降低環境噪音污染



航管能量及效率

Air Navigation Capacity and Efficiency



航行容量

提升航路效率及優化流量增加整體航行量
降低機場鄰近空域與禁限航空域衝突

此相片 (作者: 未知的作者) 已獲置 [CC BY-NC](#)

7



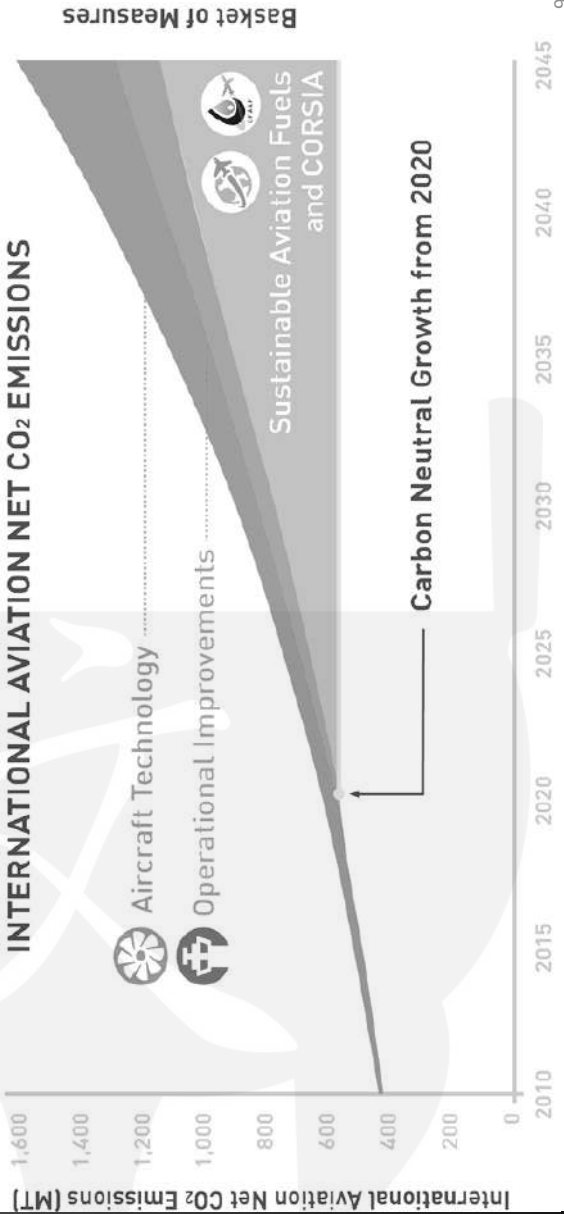
環境

保護

Environmental Protection



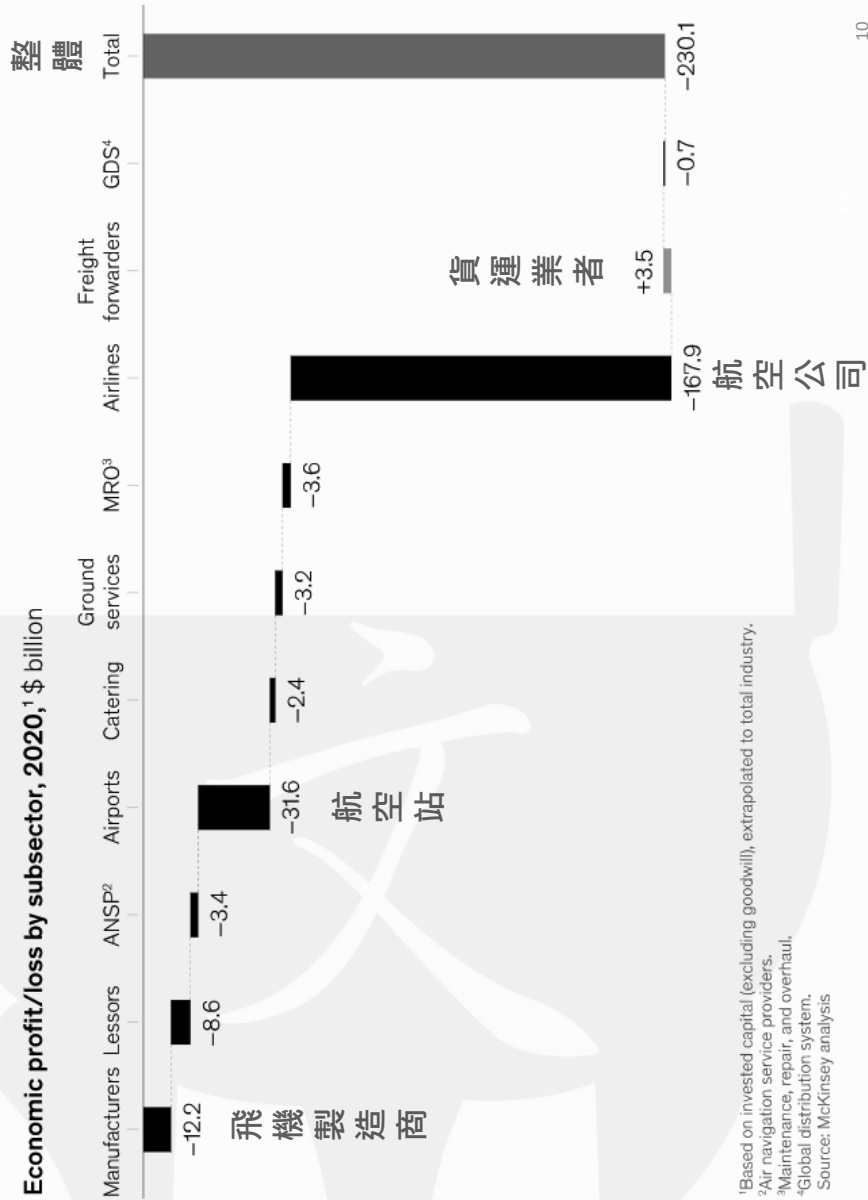
CONTRIBUTION OF MEASURES FOR REDUCING INTERNATIONAL AVIATION NET CO₂ EMISSIONS





Airlines—with the exception of air cargo carriers—were the biggest destroyers of value in the aviation industry during the first year of the pandemic.

Economic profit/loss by subsector, 2020, ¹\$ billion

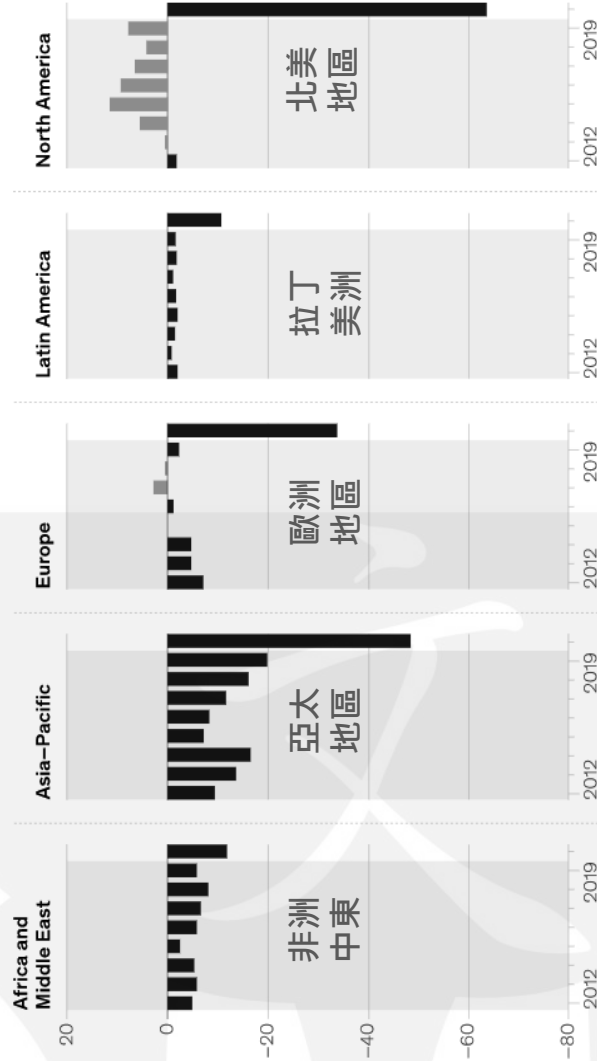


¹Based on invested capital (excluding goodwill), extrapolated to total industry.
²Air navigation service providers.
³Maintenance, repair, and overhaul.
⁴Global distribution system.
 Source: McKinsey analysis



Before COVID-19, airlines destroyed value in all regions except North America.

Estimated yearly value creation/destruction by region, \$ billion



Estimated economic value creation, 2012-19, cumulative, \$ billion

| | |
|------------------------|--------|
| Africa and Middle East | -44.8 |
| Asia-Pacific | -102.5 |
| Europe | -16.8 |
| Latin America | -12.5 |
| North America | +43.5 |

Source: McKinsey analysis

McKinsey & Company



敬請指教
簡報完畢



國家航空安全計畫 (NASP) 簡介

講者

吳家珍

民航局

飛航標準組 組長





大綱

簡介

國家航空安全計畫 (NASP) 簡介

國家航空安全計畫之目的

國家航空安全的策略方法

國家航空營運安全風險

其他安全議題

實施監控

簡介



2022
飛航安全論壇
管理高峰論壇
Aviation SMS Summit 2022.8.9

國家航空安全計畫 (NASP)

- ⑩ 依全球航空安全計畫(GASP)訂定
- ⑩ 3 年一期滾動檢討之強化航空安全策略

NASP 與 SSP 關係

- ⑩ 為SSP關鍵文件
- ⑩ 民航局用以定義和推動SSP所提出安全強化措施之具體計畫

發展、實施及監控責任

- ⑩ 民航局負責發展、實施和監控NASP，與航管氣象服務、空軍總部、中央氣象局、國家運輸安全委員會及業界合作
- ⑩ 與國籍業者及其他利害關係者協商後訂定，與GASP和亞太地區區域航空安全計畫一致

議題和目標

- ⑩ 國家安全議題
- ⑩ 國家安全目標
- ⑩ 具體目標

6 項目標



| | GOAL 1 | GOAL 2 | GOAL 3 | GOAL 4 | GOAL 5 | GOAL 6 |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|---|---------------------------------|----------------------------------|--|
| ICAO GASP & CAAT NASP | 達到全球失事率下降趨勢 持續降低我國航空服務提供者的營運安全風險 | 強化國家的安全監理能力 強化我國安全監理能力 | 實施有效的國家民用航空安全計畫 持續提升國家民用航空安全計畫效能 | 加強區域合作 持續爭取加強區域層級協作以提升安全 | 擴大使用企業方案 鼓勵我國業界擴大使用企業安全計畫 | 確保適當基礎設施可支援安全運作 確保我國擁有適當的航空基礎設施以支援安全運作 |
| ICAO 安全目標 (2022年底) | 1. 全球VS.我國 渦輪噴射飛機 失事率統計 | 全球VS.我國 EI SCORE & CE | 全球VS.我國 PQ | 加強各國與RASGs合作 | 增加參與ICAO認可航空評估計畫(如IOSA)的公司家數 | 完成空中航行及機場之核心基礎建設 |
| 我國安全 績效 | 2. 我國渦輪螺旋槳飛機失事率統計 | | | 持續爭取參加AP-RASG(亞太地區)相關活動 | 持續鼓勵我國航空業者參與ICAO認可之相關航空評估計畫 | 優化臺北飛航情報區助導航及儀降系統，以及飛航情報、氣象等資訊服務，並提升國內各機場基礎設施之韌性 |

IATA全球與我國渦輪噴射飛機全毀(Hull Loss) 5年移動平均失事率統計

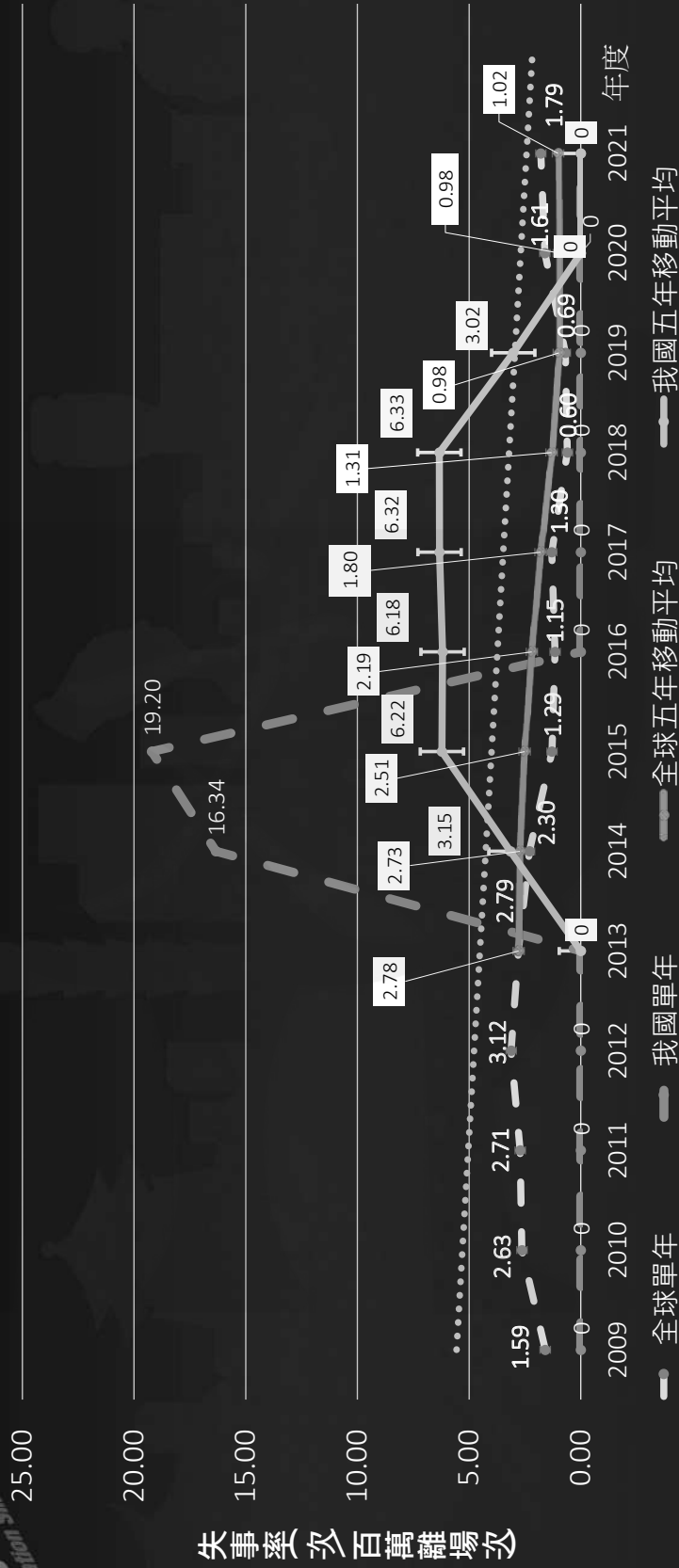


2015-2019
2016-2020
2017-2021



IATA全球與我國渦輪螺旋槳飛機全毀(Hull Loss) 5年移動平均失事率統計

2015-2019
2016-2020
2017-2021



6 項目標

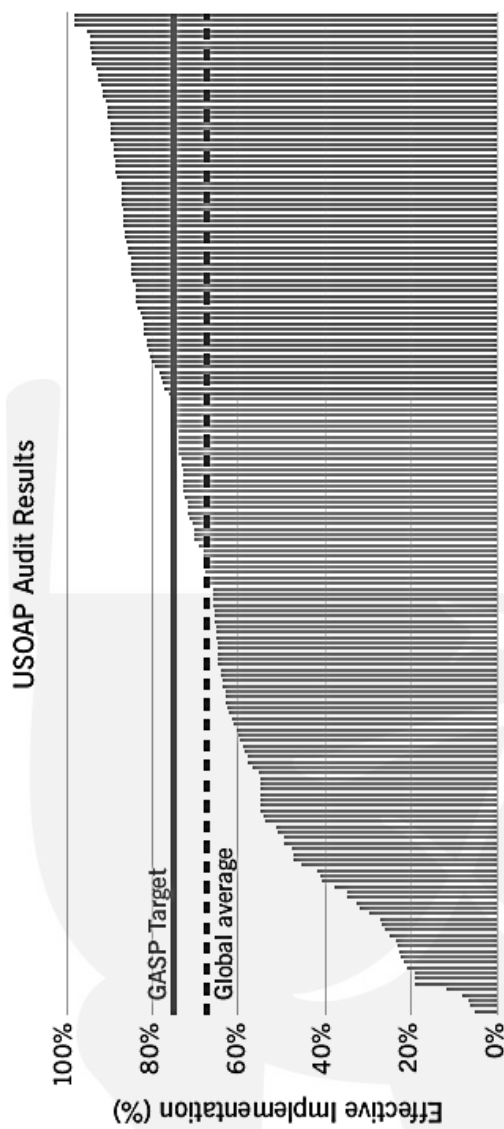


| | GOAL 1 | GOAL 2 | GOAL 3 | GOAL 4 | GOAL 5 | GOAL 6 |
|-----------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------|-------------------------|--------------------------------|--|
| ICAO GASP & CAAT NASP | 達到全球失事率下降趨勢 | 強化國家的安全監理能力 | 實施有效的國家民用航空安全計畫 | 加強區域合作 | 擴大使用企業方案 | 確保適當基礎設施可支援安全運作 |
| | 持續降低我國航空服務提供者的營運安全風險 | 強化我國安全監理能力 | 持續提升國家民用航空安全計畫效能 | 持續爭取加強區域層級協作以提升安全 | 鼓勵我國業界擴大使用企業安全計畫 | 確保我國擁有適當的航空基礎設施以支援安全運作 |
| ICAO 安全目標 (2022年底) | 1. 全球VS.我國 渦輪噴射飛機 失事率統計 | 全球VS.我國 EI SCORE & CE | 全球VS.我國 PQ | 加強各國與RASGs合作 | 增加參與ICAO認可航空評估計畫(如IOSA)的航空公司家數 | 完成空中航行及機場之核心基礎建設 |
| 我國安全 績效 | 2. 我國渦輪螺旋槳飛機失事率統計 | | | 持續爭取參加AP-RASG(亞太地區)相關活動 | 持續鼓勵我國航空業者參與ICAO認可之相關航空評估計畫 | 優化臺北飛航情報區助導航及儀降系統，以及飛航情報、氣象等資訊服務，並提升國內各機場基礎設施之韌性 |



2022 全球安全
 飛行管理 Summit 2022-9-9
 Aviation SMS Summit

全球安全 監理能量 EI SCORE



75% 68.83%

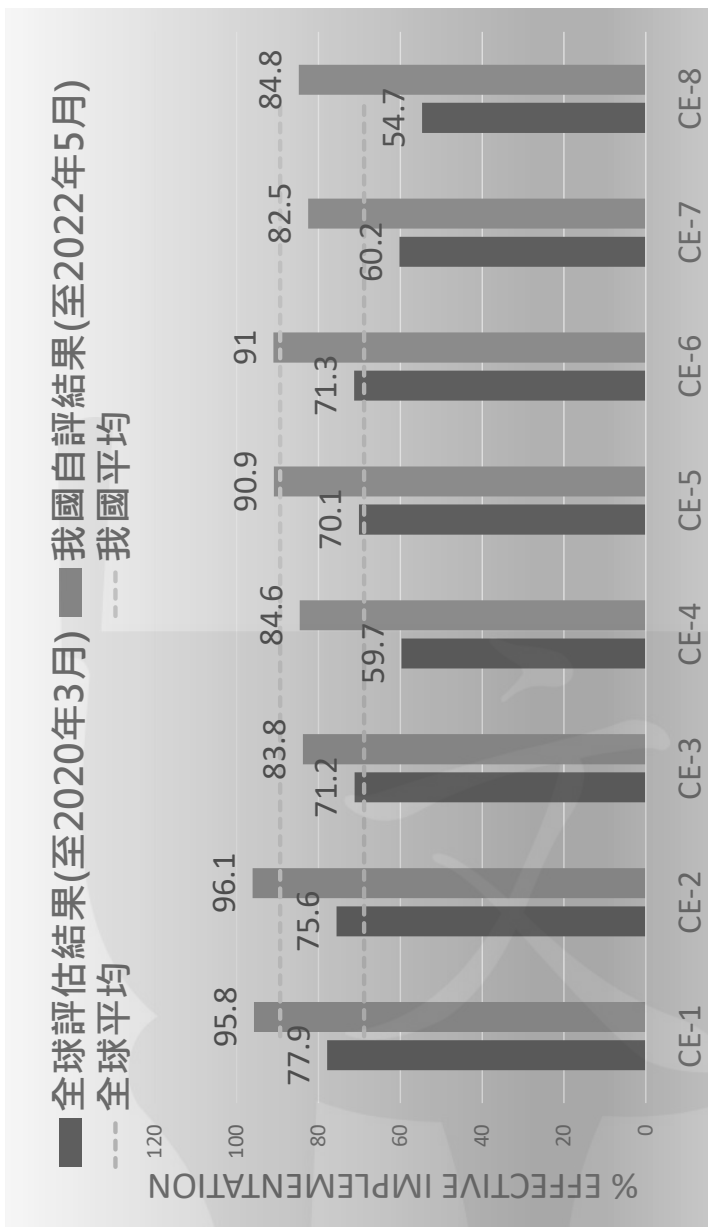
2022年ICAO設定
 全球EI SCORE
 目標達成率

截至2020年全球EI
 SCORE達成率



全球VS我國 航空安全監理 有效實施 達成率

依8大關鍵要素領域統計(CE)



68.83% 國際整體平均值
89.4% 我國自評平均值

6 項目標



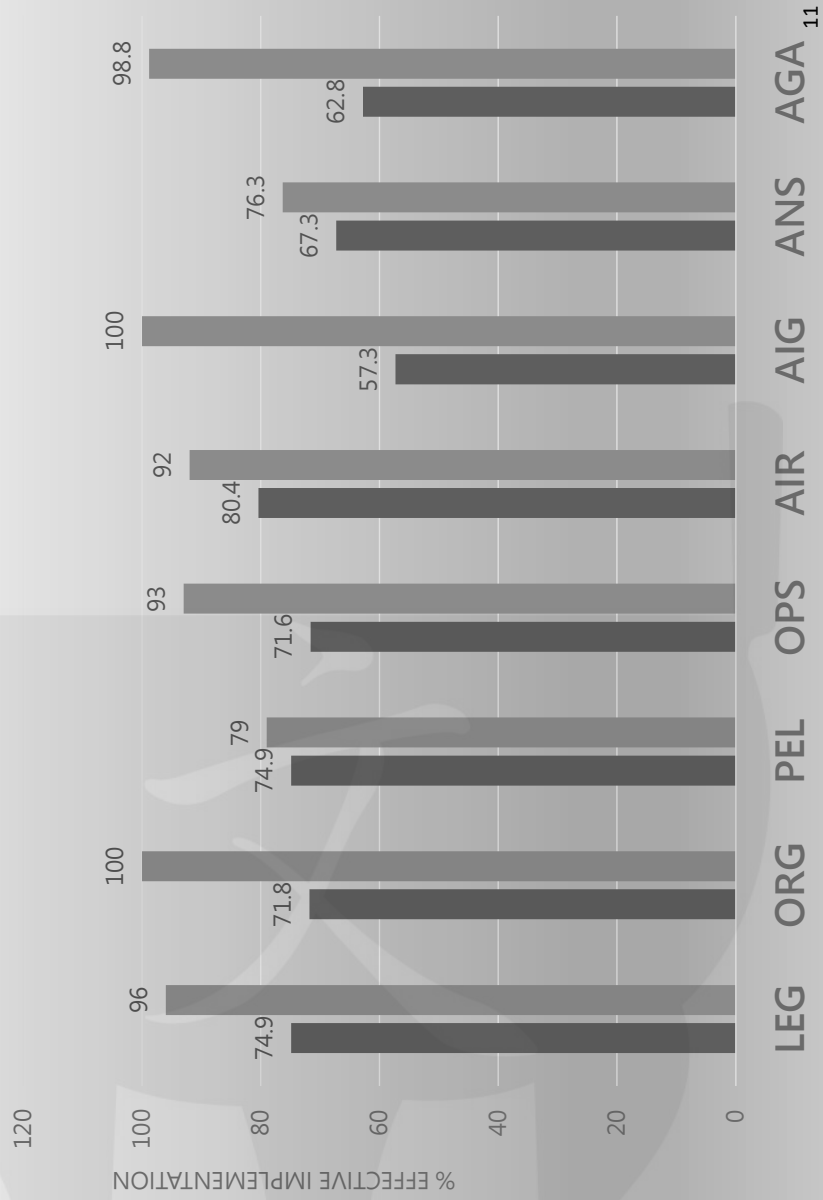
| | GOAL 1 | GOAL 2 | GOAL 3 | GOAL 4 | GOAL 5 | GOAL 6 |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|---|---------------------------------|--------------------------------|--|
| ICAO GASP & CAAT NASP | 達到全球失事率下降趨勢 持續降低我國航空服務提供者的營運安全風險 | 強化國家的安全監理能力 強化我國安全監理能力 | 實施有效的國家民用航空安全計畫 持續提升國家民用航空安全計畫效能 | 加強區域合作 持續爭取加強區域層級協作以提升安全 | 擴大使用企業方案 鼓勵我國業界擴大使用安全計畫 | 確保適當基礎設施可支援安全運作 確保我國擁有適當的航空基礎設施以支援安全運作 |
| ICAO 安全目標 (2022年底) | 1. 全球VS.我國 渦輪噴射飛機 失事率統計 | 全球VS.我國 EI SCORE & CE | 全球VS.我國 PQ | 加強各國與RASGs合作 | 增加參與ICAO認可航空評估計畫(如IOSA)的航空公司家數 | 完成空中航行及機場之核心基礎建設 |
| 我國安全 績效 | 2. 我國渦輪螺旋槳飛機失事率統計 | | | 持續爭取參加AP-RASG(亞太地區)相關活動 | 持續鼓勵我國航空業者參與ICAO認可之相關航空評估計畫 | 優化臺北飛航情報區助導航及儀降系統，以及飛航情報、氣象等資訊服務，並提升國內各機場基礎設施之韌性 |



全球VS我國 航空安全PQ 有效實施 達成率

依8大關鍵要素領域統計(CE)

■ 全球評估結果(至2020年3月) ■ 我國自評結果(至2022年5月)





2022
航空安全論壇
Aviation Safety Summit 2022.8.9
管理高峰論壇

國家航空安全計畫之目的

規劃未來3年我國航空安全管理策略方向

釐列國家安全目標、相關指標及具體目標
提出一系列安全強化措施 (SEI)
解決已識別之安全缺失並達成國家安全目標

涉及國家航空運輸各個層面

為整體民用航空部門未來發展提供明確且廣泛的計畫和實施策略
與全球及區域航空安全計畫(RASP)之安全資訊深度連結

使用 GASP、AP-RASP 及 SSP

使用GASP、AP-RASP及SSP等安全指標、具體目標及
高風險等級事件資訊



Shaping the Vision
with Aviation Safety Goals & Objectives

國家航空安全的策略方法



選定安全 強化措施

安全強化措施源自
民航局依SSP執行
安全風險管理流程
及安全資料收集與
處理，以及航空服務
提供者安全管理系統
(SMS) 運作的結果



監測安全 目標達成

透過NASP之
6項目標及指標
與目標之監
測，
達成設定之
安全目標



檢視未來 強化措施

檢視ICAO全球航空
安全路徑圖，有關
組織的挑戰 (8CE、
SSP) 及 5 大風險
所訂之安全強化措
施，找出我國未來應
強化之安全措施



處理衍生 安全議題

因應改變衍生的安全
議題，例如COVID-19
疫情影響下持續營運
及為後疫情時期報復
性需求之安全營運
準備工作

國家航空營運安全風險

- 制定法規
- 政策發展
- 安全監理活動
- 安全資料分析
- 安全宣導

NASP 列出國家
營運安全風險的
安全強化措施

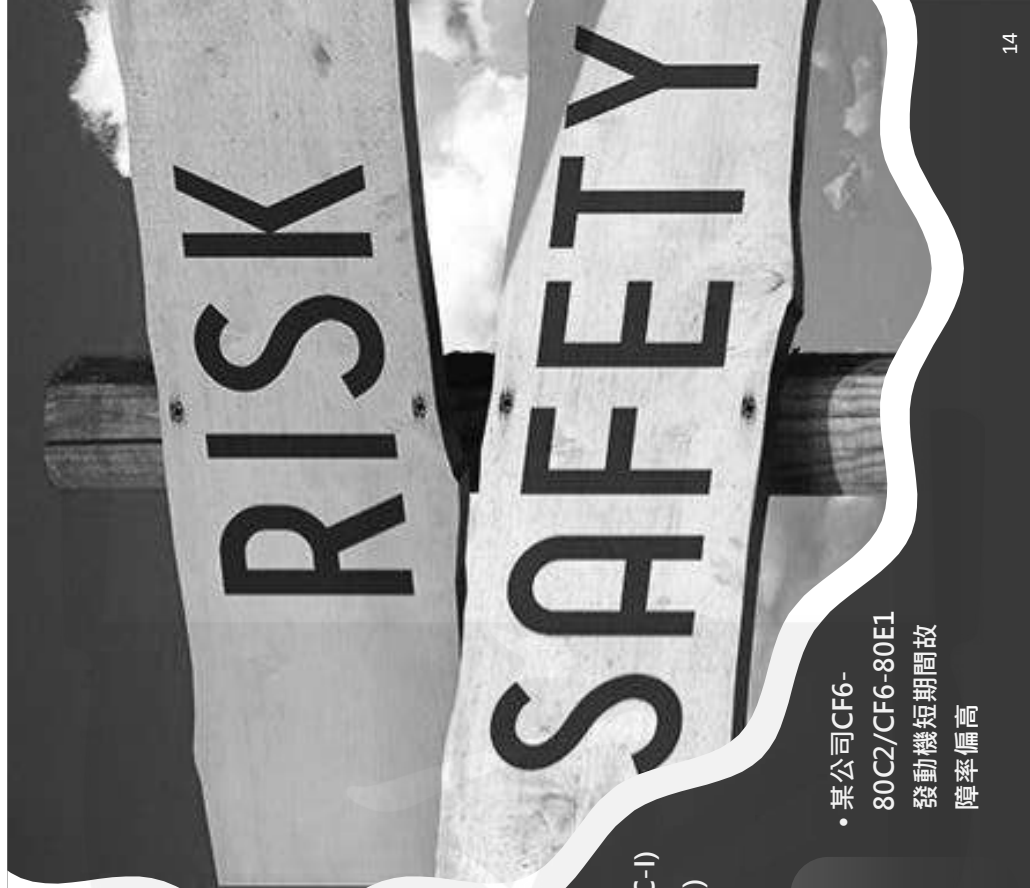
要持續強化的

優先選項

針對性強化措施

- 接近地障(CFIT)
- 飛行中失控(LOC-I)
- 衝/偏出跑道(RE)

- 某公司CF6-80C2/CF6-80E1發動機短期間故障率偏高





其他安全議題

除了前述國家營運安全風險外
為強化國家層級的航空安全管理及民航局的安全監理能力
NASP 將持續提升安全監理 8 大關鍵要素的達成率
列為安全強化措施優先項目

飛安監理8大關鍵要素 1/2



ICAO 9734 Safety Oversight Manual

飛安監理8大關鍵要素 2/2



飛安監理實務運作

CE-6 核發執照、執行檢
 定、作業授權及核准

CE-7 查核

CE-8 解決安全問題

ICAO 9734 Safety Oversight Manual

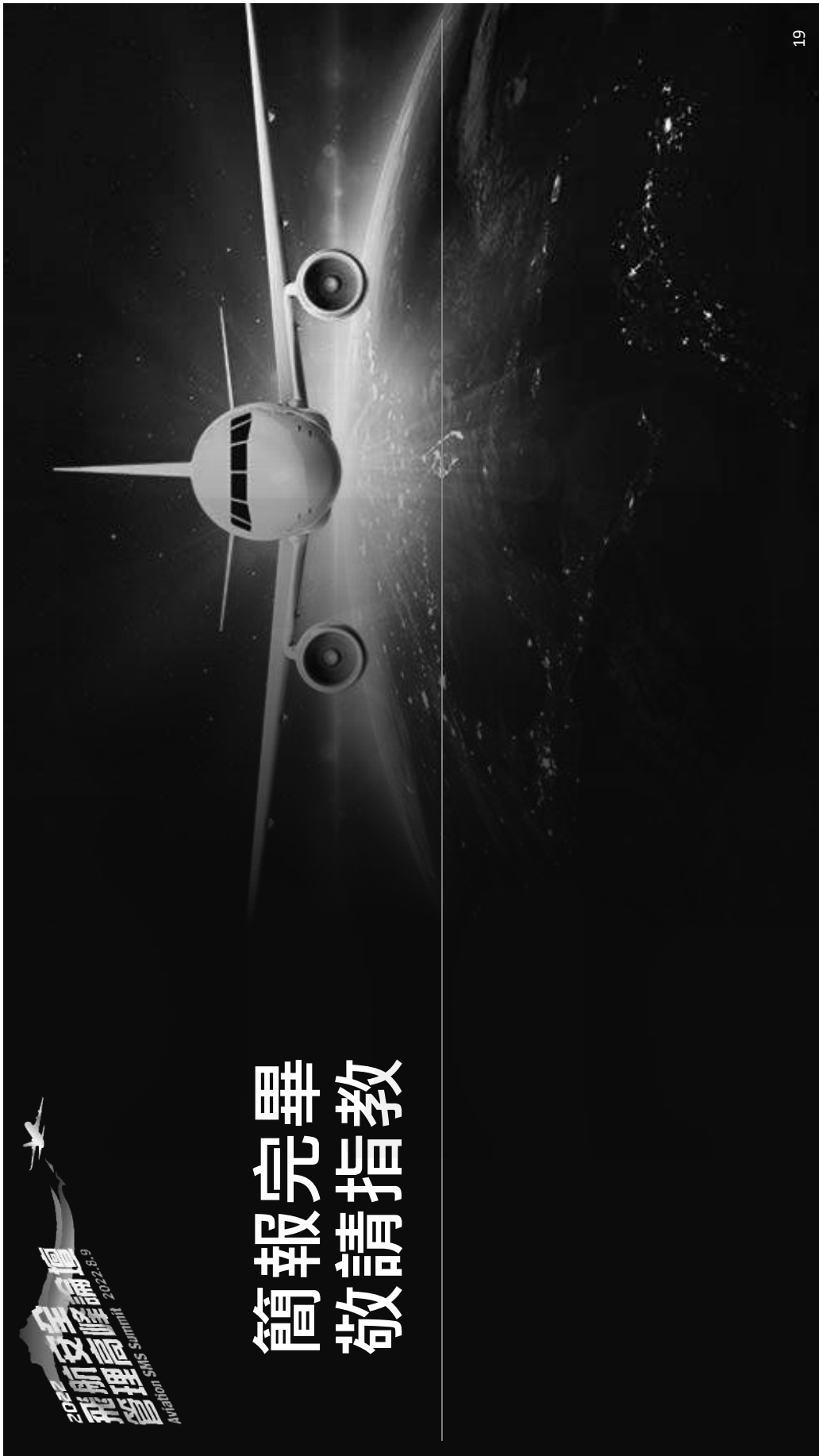
Regional and National Aviation Safety
Plan Checklists

實施監控

- **持續監控 NASP** 安全強化措施的執行情況，確保各項措施之績效達成預期目標
- **至少每 3 年檢視** 一次 NASP，確保已識別的營運安全風險、安全議題和選定的安全強化措施保持更新和適用性
- **利用 6 項目標及其指標** 衡量民用航空系統之安全績效，並監控每個具體目標
- **定期發布年度安全報告** 以提供利害關係者有關國家安全目標和具體目標的進展情況，以及安全強化措施的最新實施進度

Approved by and published under the authority of the Secretary General.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION



2024 航空安全論壇
飛研高峯論壇 2024.8.9
ANZHEBON SHIS Summit

簡報完畢
敬請指教