臺東航空站「安全管理系統」107 年第 5 次安全委員會議
暨第 4 季跑道安全小組暨停機坪安全會議紀錄

開會日期：107 年 12 月 13 日(星期四)上午 10 時 0 分

開會地點：本站會議室。

主 持 人：權責主管詹主任淮元　　記錄：周佩樺

與會單位及人員：詳后附之簽到表。

壹、 主席致詞：(略)

貳、 跑道安全作業專題報告暨安全管理經驗交流(略)

華信航空公司飛行臺東航線 ATR-72 機隊相關安全管理經驗交流與訓練-華信航空公司航修科工程師蘇炳全

參、 議題討論

一、檢視航空站安全政策、年度安全績效指標及目標監控及精進作為：

(一)、檢視航空站安全政策：

1. 依本站安全管理系統手冊 1.1.1 規定，由航務組組長(安全主管)每年定期檢視安全政策。
2. 現行手冊(3.2 版)之安全政策聲明承諾仍符合本站運作規模需求，無需修正。

(二)、年度安全績效指標及目標監控及精進作為：

107 年度安全目標	107 年度安全績效指標及目標		安全績效目標警示值	執行情形
達成民航局訂定之安全績效指標及目標和鳥擊事件 KPI 值。	重大後果事件	1.車輛或其他地面設備造成跑道入侵事件五年移動平均發生率 1 次/百萬起降架次以下。	—	1. 良好。 2. 截至 12 月 5 日 0 件。
		2.因地面作業不當或裝備失效，導致航空器受損須停機檢修事件發生率為 2 次/十萬起降架次以下。	—	1. 良好。 2. 截至 12 月 5 日 0 件。
	輕度	1.鳥擊事件全年不超過 10 次，達到 KPI 值 2.55 以	鳥擊事件 9 次。	1. 良好。 2. 截至 12 月 5 日鳥擊次數：7 次。

107 年度安全目標	107 年度安全績效指標及目標		安全績效目標警示值	執行情形
	後果事件	下的標準。		3. 截至 11 月 30 日 KPI 值 1.8。
		2. 因跑道有異物(FOD)造成班機重飛架次數每年不超過 2 次。	事件發生率 1 次。	1. 良好。 2. 截至 12 月 5 日 0 件。
		3. 停機坪違規事件年移動平均值每萬架次 0.75 次。	事件發生率每萬架次 0.5 次。	1. 不佳。 2. 截至 11 月 30 日 6 件，1.39 次/萬架次。

1. 107 年 11 月 15 日桃勤作業人員駕駛行李車 T-3404 通行於 5 號停機坪前交通道時超速。
2. 106 年 11 月~107 年 11 月停機坪違規事件統計共發生 6 件，未達安全績效目標。

違規類別＼單位名稱	靠機作業				裝備/車輛操作												證照			作業安全			其他（於禁煙處吸煙）	其他（應明列違規樣態）	合計
	地勤公司未派督導人員監督航機各項裝卸載作業	航機滑進停機位時，停機位未保持淨空	靠機裝備車輛無人指揮引導	靠機裝備車輛未確實試踩剎車	車輛闖越航機	車輛闖入操作區	車輛橫越停機坪		裝備/車輛碰撞航機	裝備/車輛違規停放	裝備/車輛未放輪擋或拉手煞車	裝備/車輛超速	裝備/車輛未開燈具	裝備/車輛碰撞	酒駕	未依標誌或標線行駛	未帶駕駛許可證	無照駕駛	吊扣期間駕駛	損毀機坪設施	製造FOD	未穿反光背心			
							地安事件(停機檢修)	輕微受損																	
德安航空											1														1
中油公司					1													1							2
桃勤公司												1											2		3
合計					1						1	1						1							6

3. 提請委員會確認：未達安全績效指標及目標精進作為報告
   (1)本次車輛超速違規事件處理列管表如下。
   (2)精進作為：
      A. 航務組加強巡查停機坪作業頻率，重點抽查車速、車輛之燈光及應設置之配備，預計實施至 108 年 1 月 15 日止。
      B. 預計於 108 年 1 月底前由航務組針對相關違規人員進行空側作業安全特別教育訓練。
4. 主席裁示：照案通過。

臺東豐年機場空側地面違規案件列管表-107年

項次	日期時間	地點	違規類別/事實	該單位改善辦理情形	處理情形	原因分析	備註
3	11月15日08:40	5號停機坪前交通道	裝備/車輛超速	1.桃勤公司對於違規者口頭警告，若再犯將加重處分。 2.桃勤公司已將此案以公告傳簽方式公告周知，並要求所屬同仁落實機坪作業規定。	1.發函管制區違規通知單並要求桃勤函覆改善辦理情形。 2.107年12月13日安全委員會暨第4季跑道安全暨停機坪安全會議再宣導各單位遵守機坪作業規定，並討論精進作為。 3.航務組加強巡查停機坪作業頻率，重點抽查車速、車輛之燈光及應設置之配備，預計實施至108年1月15日止。 4.預計於108年1月底前由航務組針對相關違規人員進行空側作業安全特別教育訓練。	1.作業員執行行李裝載後因趕著再執行下一交管員作業，未注意車速而致超速違規。	

二、108 年安全績效指標及目標及警示值：

(一)、安全主管辦理 107 年安全績效目標自我評量。

臺東航空站 107 年安全績效目標自我評量表

年度	項次	安全績效指標	安全績效目標
107	重大或嚴重事件第1、2項	車輛或其他地面設備造成跑道入侵事件五年移動平均發生率。	1次/百萬起降架次以下。
		因地面作業不當或疏失故，導致航空器受損須停機檢修事件發生率。	2次/十萬起降架次以下。
	輕度嚴重事件第1、2、3項	鳥擊事件，KPI 值。	鳥擊事件全年不超過10次，KPI 值2.55以下。
		因地面有異物(FOD)造成班機重飛架次數。	全年小於或等於3次。
		停機坪違規事件。	停機坪違規事件年移動平均值每萬架次0.75次。

項次	評量項目	自我評量	備註說明
1	年度安全績效目標訂定是否依循程序？	是☒ 否☐	由安全主管依據手冊本站安全管理系統手冊 1.1.2 安全目標訂定程序辦理
2	年度安全績效目標訂定是否有相關依據、分析或統計資料？	是☒ 否☐	依據民航局空側管理系統跑道動物防制作業統計為鳥擊事件、通報民航局異常事件、空側地面違規事件統計表及本站歷航架次資料。
3	年度安全績效目標是否明確？	是☒ 否☐	績效指標定義清楚、容易理解。
4	年度安全績效目標是否以數值表示？	是☒ 否☐	1次/百萬起降架次以下，2次/十萬起降架次以下，鳥擊事件 10 次，KPI 值 2.55。
5	年度安全績效目標是否可測量？	是☒ 否☐	異體測量方法為五年移動平均發生率、事件發生率、鳥擊事件次數及 KPI 值計算、重飛次數、違規事件次數。
6	年度安全績效目標說送民航局備查後，無建議改善事項。	是☒ 否☐	106 年度安全績效目標民航局備查函復文號 106 年 12 月 29 日站務驗字第 1060029533 號。
7	安全績效目標是否達成？	是☐ 否☒ 四項達成。 一項未達成。	停機坪違規事件年移動平均值每萬架次 1.39 次，超出年移動平均值每萬架次 0.75 次，其他項目均達成。
8	績效目標未達成時，是否針對原因進行討論？	是☒ 否☐ NA ☐	提報 107 第 5 次安全委員會報告與討論。
總評	☐該安全績效目標評量為佳 ☒該安全績效目標評量為可 ☐該安全績效目標應重新檢討改善	→無評量項目為否 →評量項目 1~2 項為否 →評量項目 3 項以上為否	

安全主管自評：

一.鳥擊事件 KPI 值，已修改只針對場內鳥擊事件做統計，108 年起，相關鳥擊事件不列入安全管理系統中討論，將改由本站原有之鳥擊防制會議控管。

二.107 年發生停機坪違規事件共計 6 次年，年移動平均值計為 1.39 次/萬架次，超出本站所訂目標值 0.75 次/萬架次，本項安全績效指標配合每年自我檢察之空側地面違規事件統計表，108 年將修正指標改為「空側地面違規事件」，目標值及警示值並改以次/年為單位，即安全績效目標值 5 次/年，警示值為 6 次/年。

自評日期：107 年 12 月 5 日

(二)、安全主管擬定108年安全績效指標及目標及警示值，提請委員會確認。

年度安全目標	安全績效指標及目標		安全績效目標警示值	備註
達成民航局訂定之安全績效指標及目標。	重大後果事件	1.車輛或其他地面設備造成跑道入侵事件侵導致航空器重飛/放棄起飛事件五年移動平均發生率。	2次以下/百萬起降架次	依據民航局107.10.31站務驗字第1075025653號函。
		2.因地面作業不當或裝備失效，導致航空器受損須停機檢修事件發生率。	2次以下/十萬起降架次	依據民航局107.10.31站務驗字第1075025653號函。
	輕度後果事件	1.因跑道有異物(FOD)造成班機重飛發生率：2次/年。	3次/年	依據民航局104.10.08站務驗字第1045019763號函。
		2.機坪作業不當導致場站設施受損發生率：2次/年。	3次/年	依據民航局104.10.08站務驗字第1045019763號函。
		3.空側地面違規事件發生率：1.16次/萬起降架次。	1.4次/萬起降架次	依據民航局104.10.08站務驗字第1045019763號函。
		4.針對機坪作業人員辦理空側安全特別訓練：1場/半年。	N/A	
		5.執行完整的風險評估案：8案/年。	N/A	
		6.針對空側人員進行SMS相關訪談，訪談結果屬系統危害件數：13件/半年。	N/A	

(三)、主席裁示：照案通過。

三、試車區管制作業風險降低策略討論修正案

(一)、緣由：

1. 本站安全管理系統105年7月14日第2次安全委員會決議試車區管制作業風險降低策略如下表所列，其中之有「目視天氣及日間使用」限制條件。
2. 107年4月10-12日民航局進行空側定期查核，依查核報告滑行道邊燈5.3.18.1項中記載「試車坪於夜間及能見度低於3000m時不允許航機進入，…」。經查，此為豐年機場管制臺業務手冊2.10豐年機場試車區作業規定。

編號	資料來源	消除／降低風險策略	複判風險等級
TTT-105-A01	試車坪供安捷訓練機做為溫車區	1. 規劃標線及標示牌 2. AIP 公告 A1(暫定)僅供安捷使用 3. 管制員發許可時確認無誤 4. 如 C 類航機誤入 A1 滑行道，不得 U 形迴轉	2C 可容忍
		1. 於溫車區之訓練機限制最多 2 架 2. 安捷單飛學員不得使用，有帶飛教官才得進入 3. 管制員發許可時確認無誤(管制員不發給航機同時進出溫車區之許可) 4. 目視天氣及日間使用	2D 可接受
		管制員在安捷滑出前先行判斷有無 C 類航機進場(是否能於 C 類航機到場前進入溫車區)	2D 可接受

(二)、試車區管制作業能見度目視天氣 5000m V.S.3000m 限制是否修正提請討論：

1. 豐年機場管制臺：在試車區制定之後，我們塔臺人員就已討論過，訂為 3000m 的原因說明如下：

(1)實際測塔臺與試車區距離沒有超過 2 公里。

(2)實際管制員從塔臺肉眼觀察去看到試車區，當能見度是 3000m 時我們仍然是可以看得清楚，安捷的航機滑進試車區後，我們仍然是可以看得到。

(3)訂為 3000m 另一個原因是，當時塔臺與安捷公司教官討論，基本上其大部份都是維持於目視天氣訓練，但偶而仍有一些科目是儀航的訓練也會低於目視天氣的時候，所以安捷公司也有這個需求。

(4)安捷公司實際於能見度 3000m 時會進行訓練的機率是很低的。且並非在 3000m 時安捷航機一定會用到試車區，會使用到試車區主要是為配合 C 類航空器到場的避讓，這樣情形是很少發生的。

(5)依據飛航管理程序(ATMP)有關滑行道燈之開啟時機：

a. 日落至日出之間航空器進入滑行道之前至脫離。

b. 日出至日落之間-當能見度低於 1500 公尺時。

c. 需要提供滑行引導時。

d. 管制員認為需要時。

(6)建議能見度限制維持為 3000m。

2. 安捷飛航訓練中心：同意塔臺所提能見度 3000m。

(三)、主席裁示：綜上塔臺說明及依據塔臺提供之飛航管理程序規定，本案同意依塔臺建議修正「試車區於夜間及能見度低於 3000m 時不允許航機進入使用」，修正後複判風險等級仍維持 2D 可接受。

四、空勤直升機影響德安航機地勤作業安全案規定落實方式討論

(一)、有關「2.除非操作必要，禁止直升機於停機坪滯空及滯空滑行，直升機原則以地面滑行方式進出停機坪。」之規定是否修訂於蘭嶼機場飛航指南(AIP)本場飛航規定提請討論：

(二)、討論：

1. 豐年塔臺：當初會發生主要是為避開道面剛油漆原故，而滯空盤旋出來氣流才影響到德安航機。在平常實際的狀況下，空勤直昇機的操作都是滑出後再滯空盤旋起來，應該以後不會再有這種情形發生。但將這項規定列入飛航指南也是應該的。
2. 綠島航空站：今年觀察到有很多空軍及陸航的直昇機來練習，目前看到的直昇機皆是具有輪子。
3. 德安航空：黑鷹是軍規的直昇機，它的動力比一般直昇機來的大，有可能大到 1 或 2 倍，所以它的地面效應氣流會是更大、若引起沙塵可能導致眼睛受傷，建議還是滑行至跑道上再起飛較安全。
4. 臺東航空站航務組：

(1)航務組將出席本(12)月 20 日綠島機場召開之第 4 季跑道安全小組暨地面作業單位檢討研商有關空側作業安全事宜會議，將在會議中提出討論綠島站是否也一併將本項規定修訂於該站 AIP 內？

(2)臺東豐年機場亦公告於 AIP，其限制操作區域是否包含西側空勤之西大坪？

(三)、主席裁示：

1. 直昇機滯空所產生的地面效應氣流是較危險的，現在德安航空 DHC6 機隊翼展較 D228 大，更易受風影響。本項列入 AIP 規定照案通過。
2. 臺東、綠島及蘭嶼三站環境與作業相似，依今日委員會會議決議將本項直昇機操作規定列入三站 AIP 之本場飛航規定內，臺東豐年機場西大坪(WEST APRON)管理單位為空勤總隊，依權責由其自行管理。

五、訓練機影響豐年機場巡場驅鳥作業(TTT-107-A11)試行成效報告與檢討：

(一)、航務組報告

1. 初行階段仍有安捷部分航班沒配合，經與安捷航務處飛行教師洪敦宜多次溝通協調，目前已達成共識且運行良好。本案驅鳥作業仍依原定降低風險策略繼續執行。
2. 也因為大家的配合與努力，今年的鳥擊防治成果成績斐然，日前由主任在2018亞太安全年會中代表本站接受表揚。
3. 飛航安全是無止盡且必須持續走下去的路，感謝各單位的配合與努力，航務組將繼續努力精進。

(二)、主席裁示：本站連續二年獲台灣飛行安全基金會頒發鳥擊防制績優單位獎項，這是對大家共同努力的肯定，謝謝各單位在防制作業上諸多的配合，尤其塔臺的配合特別重要，期許大家為飛安繼續努力合作。

六、旅客上下機步行停機坪案風險評估(TTT-107-A12)：

(一)、緣由：

1. 107年12月6日16時00分左右，於松山機場外機坪之停機位坪，旅客於機坪遭地勤車輛撞傷。
2. 事件概述：

(1)立榮8726（台東→松山）旅客於松山下機時，旅客被榮地勤行李拖車撞擊受傷，由航站救護車送往醫院救治。

(2)長勤表示，一輛行李小拖車執行行李作業時，因倒車不慎擦撞一名剛下機旅客，致使該名旅客手部受傷。

(3)以上事件本站引以為戒，在本次會議進行安全案例宣導，並執行有關本站新設旅客上下機步行風險評估，以期避免發生類似事件。

(二)、安全主管彙整「旅客上下機步行停機坪風險評估彙整表」風險評估彙整表

運行類型	危害種類	危害具體內容	危害相關後果	現有預防措施與風險值	進一步風險降低策略與風險值	負責人員(單位)(列管追蹤：航務組)
地面安全	造成地面安全事	部分旅客無視斑馬線隨意行走停機坪，後面旅客有樣學樣，以及旅客滑	航機延誤及後續賠償問題。	1. 已完成停機坪旅客上下機斑馬線繪製。 2. 空橋工作梯下緣加貼反光條增加辨識度。 3. 下機時航空公司機邊人員提醒旅客行走斑馬線。 4. 登機前於候機室廣播請旅客於機坪應行走斑馬	1. 立榮與桃勤公司工作協調會中決議，桃勤機坪人員協助引導提醒旅客。 2. 於航廈進入機坪處張貼警示標	立榮 華信 德安 桃勤

相關事件	件。	手機及拍照均會闖入停機坪作業區，造成旅客傷亡。		線。 5. 行李車上下貨倒車時需有人員指揮，並加裝倒車警示鈴。 **風險值：**風險指數：2B 容忍度等級：可容忍	語。 3. 納入本 SMS 風險管控。 **風險值：**風險指數：2D 容忍度等級：可接受	業務組 航務組

(三)、討論：

1. 桃勤：機邊增設三角錐及橫桿若經航空公司同意，桃勤可以配合擺放。桃勤站在協助角色，航空公司必須要有人於現場指揮。
2. 德安航空：建議於 DHC6 停機坪上亦增繪旅客通行斑馬線標線。於飛行前準備時，在駕艙也曾看到旅客在機坪上亂走，我們都還由駕艙窗戶探頭出來指揮旅客通行。
3. 航務組：

(1)這二、三天觀察下來，桃勤機坪作業人員確實有幫忙宣導引導。

(2)6 號及 8 號停機坪針對 DHC 航機已增繪有旅客通行斑馬線標線，詳如安全公告 TTT-2018-B08。。

(四)、主席裁示：降低風險策略增加 1 項，請桃勤增加設置三角錐用以防止旅客隨意通行，設置確切位置會後請航空公司、桃勤與航務組再現勘，其他照案通過，風險值仍維持 2D 可接受。

(五)、修正後之風險評估表

運行類型	危害種類	危害具體內容	危害相關後果	現有預防措施與風險值	進一步風險降低策略與風險值	負責人員(單位)
地面安全相關事件	造成地面安全事件。	部分旅客無視斑馬線隨意行走停機坪，後面旅客有樣學樣，以及旅客滑手機及拍照均會闖入停機坪作業區，造成旅客傷亡。	航機延誤及後續賠償問題。	1. 已完成停機坪旅客上下機斑馬線繪製。 2. 空橋工作梯下緣加貼反光條增加辨識度。 3. 下機時航空公司機邊人員提醒旅客行走斑馬線。 4. 登機前於候機室廣播請旅客於機坪應行走斑馬線。 5. 行李車上下貨倒車時需有人員指揮，並加裝倒車警示鈴。 **風險值：**風險指數：2B 容忍度等級：可容忍	1. 立榮與桃勤公司工作協調會中決議，桃勤機坪人員協助引導提醒旅客。 2. 請桃勤增加設置三角錐及加放橫桿用以防止旅客隨意通行。 3. 於航廈進入機坪處張貼警示標語。 4. 納入本 SMS 風險管控。 **風險值：**風險指數：2D 容忍度等級：可接受	立榮 華信 德安 桃勤 業務組(黃專) 航務組

肆、 安全辦公室報告

一、安全危害通報及處理情況、定期檢視風險管理追蹤紀錄：

(一)、安全危害通報及處理情況：107 年下半年危害通報及訪談紀錄

1. 危害訪談：計 22 人次，有效通報案件共計 8 件，豐年 6 件，蘭嶼 2 件。

2. 相關紀錄表依 SMS 手冊規定妥善保密保管，並將危害通報案件登錄於民航局空側管理系統。

3. 訪談紀錄彙整表

危害編號	風險內容	危害確認	危害處置
TTT-107-017	22跑道頭東邊圍牆時有野狗進入，可能危害航空器起降。	可立即改善之案件。	業務組副工將擇期現勘後再予研議改善措施。
TTT-107-018	目前機坪作業區之勤務道路上並未標示車輛行駛速限，易使駕駛人超速行駛。車輛超速行駛可能造成車輛碰撞事故。建議航站規劃標線時能將道路行駛速限標示於路面上。	可立即改善之案件。	業務組副工擇期現勘後再予研議改善措施。
TTT-107-019	德安航空人員辦公區與機坪水泥塊風化破裂嚴重，易造成F.O.D.	可立即改善之案件。	1071116 上午現場會勘完畢。
TTT-107-020	10月22日DAC7515於蘭嶼機場落地進停機坪下旅客時，黑鷹直昇機起飛，造成機身晃動。可能造成旅客受傷、周邊設備損害及航空器損害。	危害確認，編號TTT-107-A10。	依本次會議決議將直昇機操作限制規定修訂於飛航指南機場之本場飛航規定內。
TTT-107-021	滑行道上有蛇出沒，可能危害人員安全。	可立即改善之案件。	SMS會議中宣導場面作業單位留意。
TTT-107-022	機場周圍有農地焚燒的煙霧，影響飛航能見度，建議加強對附近居民宣導。	可立即改善之案件。	航務組：有通報即請值班航務員前往勸導。
KYD-107-004	蘭嶼站因9月19日颱風外圍氣流影響，造成部份木質圍籬破損，恐易造成人員及野生動物入侵，可能對於航機於空側作業時造成飛安事件。	可立即改善之案件。	10月20日圍籬破損已改善完成。
KYD-107-005	蘭嶼站排水溝原有之柵欄，因年久破損，恐有人員/動物從排水溝之出水口進入空側，可能對於航機於空側作業時造成飛安事件。	可立即改善之案件。	已通知廠商現勘，換裝新柵欄。

(二)、內部查核：

1. 106 年內部查核待改善事項辦理情形：

(1)航空站手冊第一、三冊有部份資料過時待修訂，由業務組與航務組分工負責修訂。

辦理情形：第一冊民航局 107 年 12 月 6 日站務驗字第 1070028421 號函備查。

第三冊(6 項程序)於 107 年 6 月底前均修訂完成及報局予以備查。

(2)滑行道中心線標線與中途等待位置交叉處標線不符合規範。

辦理情形：106 年 12 月 16 日即辦理改善完畢。

2. 107 年內部查核辦理情形：107 年 11 月 28 日至 12 月 4 日

(1)安全管理系統自我查核：檢核系統實施現況無「否」之事項，無待改善事項。

(2)空側設施及作業自我檢查：檢查結果無「U 不滿意」項目。

(三)、安全溝通執行情形：本(107)年發布之安全公告/警報/指引：公告 9 件。

(四)、定期檢視風險管理追蹤紀錄-已完成

1. 本站主任(權責主管)請假變動管理案(TTT-107-A06)

辦理情形：本站主任已完成訓練，於 7 月 27 日返站上班，本站一切運作正常。

2. 臺東機場 4 號及 5 號停機坪延伸旅客步道案(TTT-107-A04)

辦理情形：(1)12 月 5 日旅客通行步道標線已繪設完成。

(2)舊有標線也完成磨除。

(3)發布安全公告 TTT-2018-B08。

(4)請航空公司及地勤公司人員配合導引旅客。

3. 立榮 8725/8726 加油時滴油事件(TTT-107-A08)

辦理情形：(1)中油公司於 107 年 10 月 5 日東運發字第 10702329640 號函復該加油車於 107 年 9 月 5 日下午修復改善完成，更換新墊片後即無漏現象。

(2)截至 9 月底航空公司並無再反映有滴漏情，其自我督察亦無應改善事項。

4. 蘭嶼機場跑道整修工程變動管理風險評估(TTT-107-A09)

辦理情形：(1)蘭嶼站於 107 年 9 月 14 日將空勤總隊有關黑鷹直昇機之需求公文以郵件傳送予民航局場站組郭家宇技士。

(2)德安航空公司以 107 年 10 月 30 日德航字第 1070982 號函函復本站及民航局建議封閉施工期更改為 5-8 月份。

●主席裁示：以上 4 案均已完成降低風險策略，予以結案。

(四)、定期檢視風險管理追蹤紀錄-未完成

1. 開放 B 滑行道予 DHC-6-400 型機滑行(TTT-107-A05)

辦理情形：(1)107 年 7 月 14 日上午德安以 DACTRN1 執行滑行道往道面中心偏移試滑，操作上並無困難亦無安全疑慮。

(2)修改 W 與 B 轉彎滑行線幅度新標線於 12 月 5 日夜間重繪完成。

(3)待月底前業務組提供重繪之圖檔後，航務組即進行提報修訂 AIP 作業。

●主席裁示：繼續列管追蹤，儘速提供圖資陳報民航局修訂 AIP。

二、107 安全管理系統考評建議事項

(一)、臺東站目前危害相關資料的累積已達足夠的數量，建議臺東站可以開始著手進行現有資料的分析與應用，並針對高頻率的危害提出預防措施。

●遵照辦理。

(二)、除透過主動通報及訪談取得危害資訊外，建議臺東站可將例行性巡場及業務檢查所發現危害登錄於「安全事件及危害通報」系統，一方面可反映航空站主要空側風險，也更利於後續資料統計與分析工作；另請於登錄時注意各項危害的正確分類。

●遵照辦理。

(三)、有關鳥擊相關危害及事件已另管控於「野生動物防治作業」，無須重複於「安全事件及危害通報」系統登錄。

●遵照辦理。

(四)、臺東站對安全風險評估結果所研擬之策略有良好的追蹤列管機制，惟所訂策略建議盡可能具體化，以利追蹤落實。

●遵照辦理。

(五)、有關安全文化提升活動「金句格言徵文」相關成果，後續可結合安全宣導活動辦理印製海報或標語，以達辦理活動之最大效益。

●金句格言部份本站將再印製海報或標語送各單位宣導。

(六)、 建議 SMS 專區中的公告資料可再依資料內容調整分類，以便後續檢視、查詢及頁面管理。

●本站安全管理系統專區網頁之公告分類調整於 9 月 13 日已完成。

三、107 年空側查核報告改善辦理情形

(一)、不合格項目： 1 項。

試車區至 A 滑行道跑道等待位置之中心線修正為加強型滑行道標線及增繪強制性指示標線已完成已改善完成。

(二)、建議改善項目：尚未完成：4 項。

1. 請航空站與總臺共同檢視跑道地帶平整區範圍內各手孔如有不平整情形，是否均已納入總臺改善計畫。
2. W 滑行道旁圍籬位於跑道地帶範圍及突出轉接面部分，請依照規範 6.1.1.6 裝設障礙燈。
3. 請依本局 107 年 1 月 10 日站務驗字第 1075000717 號函，於下次標線重繪工程將跑道等待位置標線修改為形式 A2。
4. 機場 04 跑道頭西側管制門旁草坪，有堆置混凝土石塊，請清除。

四、空側安全宣導

(一)、發布安全公告：近期活動區內增/修繪了很多標線，詳如如下列公告說明，並已上載於本站安全管理系統專區之臺東航空站安全公告項下。

1. TTT-2018-B05：活動區增繪及調整地面設施停放區標線。
2. TTT-2018-B06：活動區 7~9 號停機坪外道肩增繪標線。
3. TTT-2018-B07：試車區增繪適用於德安 DHC6 航機之羅盤校正標線。
4. TTT-2018-B08：4、5、6、8 號停機坪增繪延伸旅客步道標線。
5. TTT-2018-B09：試車區至 A 滑行道跑道等待位置之中心線修正為加強型滑行道標線及增繪強制性指示標線。

伍、臨時動議：無。

陸、散會：上午 11 時 55 分。

臺東航空站「安全管理系統」107 年第 5 次安全委員會會議簽到表

會議日期：107 年 12 月 13 日上午 10 時 0 分
會議地點：本站會議室
主 持 人：權責主管詹主任准元　　記錄：周佩樺
出席人員：

單位及姓名	簽名	單位及姓名	簽名
空勤第三大隊第三隊 祝委員世全	(請假)	安全主管 韓組長瑞生	韓瑞生
航管局臺東分駐所 黃委員國揚	(請假)	臺東裝修區臺 張委員華恩	(請假)
立榮航空公司 劉委員鎮銘	代	豐年機場管制臺 黃委員博元	黃博之
華信航空公司 陳委員治中	陳治中	豐年航空氣象臺 劉委員少林	劉少林
德安航空公司 侯委員佩玲	張瑞華代	蘭嶼航空站 方委員元璞	(請假)
安捷飛航訓練中心 委員	侯翠幸	綠島航空站 林委員哲暢	林哲暢
桃勤臺東作業組 施委員啟麟	施啓麟	消防班 蔡委員君正	蔡君正
桃勤臺東作業組 謝委員永祥	謝永祥	安全辦公室 承辦人	周佩樺
中油臺東航油站 委員	王明典		

107 年第 4 季臺東航空站「跑道安全小組暨停機坪安全」會議簽到表

會議時間：107 年 12 月 13 日上午 10 時 0 分
會議地點：本站會議室
主 持 人：權責主管詹主任准元　　記錄：周佩樺
出席人員：

單位及姓名	簽名	單位及姓名	簽名
空勤總隊第三隊 飛安官	(請假)	臺東裝修區臺 臺長	詹坤熾
立榮航空公司 主任	代	豐年機場管制臺 臺長	黃博之
立榮航空公司 副督導	(請假)	豐年航空氣象臺 臺長	劉少林
華信航空公司 主任	陳治中	臺東航空站 消防班班長	蔡君正
華信航空公司 督導	(請假)	臺東航空站 業務組副工程司	韓瑞生
德安航空公司 副組長	張瑞華代	臺東航空站 安全辦公室承辦人	周佩樺
德安航空公司 飛安官	周銘輝	航務組長	韓瑞生
安捷飛航訓練中心 處長	侯翠幸		
桃勤臺東作業組 督導	施啓麟		
桃勤臺東作業組 督導	謝永祥		