

## 臺東航空站 111 年「安全管理系統第 2 次安全委員委員會會議紀錄」(草稿)

開會日期：111 年 03 月 19 日(星期五)上午 10 時 00 分

開會地點：本站會議室。

主 持 人：權責主管詹主任淮元

紀錄：黃翔任

與會單位及人員：詳后附之簽到表。(場站組邱主任焯勛、張工程司馨文、蘭嶼站方主任元璞及陸航科技工程顧問林士群技師採視訊方式參加)

壹、 主席致詞：

貳、 議題討論

一. 0311 民航局召開蘭嶼機場施工協調會之決議事項風險評估案。

緣由：本案為 3 月 11 日由民航局召開蘭嶼機場施工協調會，會中由德安航空提出新增需求決議如下：

- 1、未封閉前即繪製臨時橫向白線(封閉後南側跑道頭位置)，預先練習時參考，封閉後即修改為臨時跑道頭標線。
- 2、距跑道頭 2000 呎處設置重飛參考橫向白線(13 及 31 跑道共 2 條)。
- 3、重飛參考橫向白線旁設置風向指示器。

4、設置臨時千呎牌（設置單面 2 千呎牌）。

以上 3 條參考橫向白線儘快完成以利德安先行練習。

二、0311「蘭嶼機場跑道整建工程」南區封閉施工協調會決議事項風險評估表

(SMS)風險評估表編號	風險因子內容	危害後果	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)
	落地跑道長度縮減期間，飛行組員無明確重飛參考標示	重飛失敗或衝出跑道等飛航事故發生	<p>原規劃：</p> <p>一、繪製臨時跑道頭標線</p> <p>二、增設臨時 APAPI</p> <p>三、移設臨時 AWOS</p> <p>德安航空新增需求決議如下：</p> <p>一、未封閉前即繪製臨時橫向白線（封閉後南側跑道頭位置），預先練習時參考，封閉後即修改為臨時跑道頭標線。</p> <p>二、距跑道頭 2000 呎處設置重飛參考橫向白線（13 及 31 跑道共 2 條）。</p> <p>三、重飛參考橫向白線旁設置風向指示器。</p> <p>四、移設臨時千呎牌（2000 呎）。</p> <p>以上 3 條參考橫向白線儘快完成以利德安先行練習。</p>	<p>本站風險評估：</p> <p>一、跑道上漆劃重飛線為德安航空依據 DH-6 航機操作限制提出的特殊要求，雖無相關規範但目前僅德安 DH-6 固定翼航機定期飛航蘭嶼機場，建議此期間禁止其他機型固定翼航機於蘭嶼機場起降。</p> <p>二、跑道邊設置千呎牌，依據設計與運作規範，當運作上需要時應予裝設，增加安全設施本站支持。</p> <p>三、風向指示器亦為增加安全設施，本站亦認為可降低風險。</p> <p>四、上述事項 AIP 或飛航公告的發布，請施工廠商協助提供施工相關資訊經監造審查及專管單位提報予場站組，由蘭嶼航務室申請發布。</p>	施工廠商、監造、專管單位、場站組、蘭嶼站、綠島助航台

			風險指數:2B 容忍度等級:可容忍	風險指數:2B 容忍度等級:可容忍	
安全辦公室提案成立： 日期：111年03月14日			安全工作小組討論完成： 日期：111年03月18日		安全委員會通過： 日期：111年03月18日

主席裁示：

1. 配合南區封閉相關設施(臨時 APAPI, 臨時 AWOS, 重飛線, 風向指示器, 千呎牌等)移設位置依 111 年 03 月 11 日民航局協調會確認, 本會議逐項再次與德安航空確認無誤後通過。
2. 經詢問德安航空意見, 同意中區 0k+920~0k+990 鄰海跑道外側(邊線外)施作方式採夜間邊做邊開挖、開場時復原道面方式, 組模處約 40~80 公分縫隙以砂包回填, 發布飛航公告該區域封閉, 木質圍籬放置在距跑道邊 3.75 公尺處以外。

三、本次施工期程(5月~8月)EMS 緊急醫療後送作業決議如下：

1. 111 年 5 月及 8 月進行跑道中區 0k+261.1~0k+340 及停機坪夜間封閉施工, 本階段夜間 EMS 起降作業及救護車醫療後送作業於跑道上進行, 施工單位須於 4 月底前完成既有直升機坪施工項目並撤除木製圍籬。
2. 111 年 5 月~8 月南區全日封閉施工(0k~261.1k), 除上述夜間施工階段(跑道中區 0k+261.1~0k+340 及停機坪)EMS 採跑道作業模式外(直升機於跑道停妥後, 救護車進入跑道實施醫療後送任務), 其餘 EMS

緊急醫療後送作業均利用中區跑道進行起降作業，以地面滑行方式進出停機坪，並於停機坪實施救護車醫療後送作業。

3. 請蘭嶼塔台管制員於頒發空勤直升機 EMS 落地許可時提醒駕駛員。

### 安全辦公室報告

一、定期監控本站安全績效目標及精進作為。

安全績效指標 (SPI)			目標值	警示值	執行情形	
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	N/A	0 次/良好	
	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	N/A	0 次/良好	
輕度後果事件	落後指標	1	因跑道 FOD 造成班機重飛發生率	2 次/年	3 次/年	0 次/良好
		2	空側工程施工期間，因施工人員、機具或 FOD 影響航機作業發生次數。	2 次/年	3 次/年	0 次/良好
		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	1 月起降架次為 2619，目標值為 0.3 次以下，1 月違規 0 次/良好。
	領先(活)	1	針對機坪作業人員辦理空側安全特別訓練	1 場/半年	N/A	未辦理，執行率 0%

	動) 指標	2	執行完整的風險評估案	8 案/年	N/A	執行 0 件，執行率 0%
		3	針對空側人員進行 SMS 相關訪談，訪談結果屬系統危害	10 件/年	N/A	執行 1 件，執行率 10%

(1.16 次/萬起降架次 × 當月總架次) / 萬架次 = 目標值 (依每月累積架次浮動增加次數)

## 二、追蹤風險評估改善辦理情形。

1. TTT-111-A14 防疫期間改變管理評估。(持續列管)
2. TTT-111-A15 因應疫情結束恢復運量改變管理風險評估。(持續列管)

## 參、臨時動議

### 一、貝里斯籍貨輪「MV UNIPROFIT」台東富岡海岸擱淺大型吊車海岸長距離吊裝作業。

1. 緣由：事由與說明:2022 年 03 月 03 日貝里斯籍貨輪「MV UNIPROFIT」從中國煙台港開航，2022 年 03 月 8 日，該輪於台灣台東縣(22°46.906N, 121°10.852E)擱淺，經後續海側拖救未果，為避免擴大損失與衝擊環境，航港局經多次會議討論，於昨日(3 月 13 日)決定採用岸上大型起重機吊裝的方式來卸載該貨輪甲板上的貨物減輕重量以利拖救。

2. 作業日期:預計 111 年 3 月 18 日 13:00 至 111 年 3 月 23 日 17:00。

3. 作業範圍及作業高度（155m~160m）已超出目視飛航最低 500 呎高度，本組已協調發布飛航公告，請空勤及各航空公司留意。

二、地勤作業需等待螺旋槳全停後人員才可接近執行作業。

緣由：1110315 空側查核發現德安航空到站班機關車後螺旋槳尚未全停前，地勤人員即上前執行作業有安全疑慮。

結論：經查詢德安航空及桃勤公司相關作業規範，航機引導員引導航機於停機位確實停妥後，始得接近航機擺放鼻輪輪檔，並確認螺旋槳完全停止運轉後，以手勢示意地面人員才可接進航機作業。

散會：中午 12 時 20 分。

臺東航空站 111 年第 2 次安全委員會會議簽到表

開會日期：111 年 03 月 18 日上午 10 時 00 分

會議地點：本站會議室

主持人：權責主管詹主任准元

記錄：黃翔任

出席人員：詹准元

單位及姓名	簽名	單位及姓名	簽名
空勤三大三隊長	曾晉茂	民航局場站組	邱炳勳(視訊)
華信航空公司主任	志弘志(代)	權責主管詹主任准元	
立榮航空公司主任	劉鎮銘	安全主管航務組長	韓瑞生
德安航空公司處長	吳俊良(代) 詹再如	臺東裝修區臺長	
安捷飛航訓練中心安管經理	侯翠華	豐年航空氣象臺長	
中油臺東航油站站長	林志偉	豐年機場管制臺長	黃博之
桃勤臺東作業組督導	朱明仕	蘭嶼站主任	元璞(視訊)
航警局臺東分駐所所長	于明子(代)	本站業務組組長	請假
尚鼎營造工程股份有限公司	黃一龍	本站業務組副工程師	黃清臣
中棧工程顧問股份有限公司	胡銘成	本站消防班班長	黎羽成
綠島站	黃俊益	安全辦公室承辦人	

陸航科技 (設計、監造) 蕭炳楷 何偉呢