

金門航空站
安全管理系統手冊
(第 10 版)



中華民國 113 年 2 月

目 錄

目 錄.....	i
金門航空站安全政策聲明.....	iv
金門航空站安全管理系統手冊發送清單.....	iv
金門航空站安全管理系統手冊修訂紀錄.....	vi
序 言.....	viii
第1章 安全政策及目標(Safety Policy and Objectives).....	1-1
1.1 管理階層之承諾 (Management commitment).....	1-1
1.2 安全責任及職責(Safety Accountabilities and responsibility) ..	1-3
1.3 任命關鍵安全人員(Appointment of Key Safety Personnel)	1-5
1.4 協調緊急應變計畫 (Coordination of Emergency Response Planning)	1-7
1.5 安全管理系統文件(SMS Documentation).....	1-7
第2章 安全風險管理(Safety Risk Management).....	2-1
概述.....	2-1
2.1 危害識別(Hazard Identification)	2-1
2.2 安全風險評估及緩解措施 (Safety Risk Assessment and Mitigation).....	2-3
第3章 安全保證(Safety Assurance).....	3-1
概述.....	3-1

3.1 安全績效監測及評估 (Safety Performance Monitoring and Measurement).....	3-1
3.2 改變管理(The Management of Change).....	3-3
3.3 持續改進安全管理系統 (Continuous Improvement of the SMS)	3-5
第4章 安全提升(Safety Promotion).....	4-1
概述.....	4-1
4.1 訓練及教育(Training and Education).....	4-1
4.2 安全交流(Safety Communication).....	4-2
附錄 1 安全委員會成員.....	Appendix1-1
附錄 2 安全工作小組成員.....	Appendix2-1
附錄 3 辦理航空站空側工程之改變管理作業程序.....	Appendix3-1
附錄 4 金門航空站安全管理系統介面.....	Appendix4-1
附表 1 年度安全目標、安全績效指標及目標、安全績效目標警示值	
Table1-5	
附表 2 安全危害通報表.....	Table2-1
附表 3 安全危害通報彙整表.....	Table3-1
附表 4 航空站安全績效目標自我評量表.....	Table4-1
附表 5 金門站安全管理系統(SMS)查核評量表.....	Table5-1
附表 6 金門機場檢查表.....	Table6-1

附表 7 安全公告Table7-1

金門航空站安全政策聲明

安全係本航空站之主要核心價值。本航空站承諾在提供服務之同時，將建立、實施、維護並持續改善相關策略及作業程序，以確保本航空站所有飛航活動均於資源適當配置之情形下進行，並以達成最高安全績效等級及符合法規要求為目標。

本航空站所有管理階層及全體工作人員，均負有對本航空站達成最高安全績效等級之責任。

本航空站承諾：

- 提供適當之資源支持安全管理系統之運作，實施安全訓練，並鼓勵有效之安全通報及資訊交流，以形成組織安全文化。
- 安全管理為所有管理階層及全體工作人員之主要職責。
- 清楚訂定所有管理階層及全體工作人員對本航空站安全績效及實施安全管理系統之責任及職責。
- 建立並實施危害識別及安全風險管理程序，包括危害通報系統，以消除或降低作業或活動可能產生危害後果之安全風險，以持續改善本航空站之安全績效。
- 除非蓄意違反或故意忽略相關法規及程序，否則任何人員透過危害通報系統進行危害通報均不會受到責罰。
- 符合並盡可能優於法規及規範之要求及標準。
- 確保工作人員具備充分之技術並完成相關訓練，以執行安全策略及程序。
- 確保工作人員取得適當之飛航安全資訊及訓練以處理安全事件，分派之工作應能合乎其能力。
- 運用安全績效指標及安全績效目標，建立及量測本航空站之安全績效。
- 經由持續監督、評量、定期檢視並調整安全目標，以提升本航空站之安全績效。
- 確保承包商所提供之系統及服務能達到本航空站之安全績效等級。

航空站主任：洪念慈 112.12.22(簽名/日期)

金門航空站安全管理系統手冊發送清單

編號	單位	編號	單位
001	金門航空站主任室	016	
002	金門航空站航務組	017	
003	金門航空站企劃行政組	018	
004	金門航空站業務組	019	
005	金門航空站消防班	020	
006	陸軍金門防衛指揮部	021	
007	金門機場管制臺	022	
008	金門助航臺	023	
009	金門航空氣象臺	024	
010	航警金門分駐所	025	
011	立榮航空公司	026	
012	華信航空公司	027	
013	台灣航勤公司	028	
014	台灣中油公司	029	
015	安捷航空公司	030	

金門航空站安全管理系統手冊修訂紀錄

修訂版別	修訂內容	修訂日期
第1版	新增。	100年9月28日
第1版 (2012-01)	修訂。	101年1月31日
第1版 (2013-02)	修訂。	102年2月27日
第2版	依據 ICAO Doc 9859第3版及民航局103年7月21日站務驗字第1035006504號函修訂。	103年10月28日
第3版	依據民航局105年1月6日站務驗字第1042803630號函及105年1月7日站務驗字第1040031816號函修訂。	105年2月15日
第4版	依據本站105年第2次安全委員會會議紀錄(105年12月27日金站航字第1055002988號函)及民航局106年2月2日站務驗字第1065002252號函備查。	106年2月10日
第5版	依據本站106年第2次安全委員會會議紀錄(106年12月29日金站航字第1065002766號函)及民用航空局107年1月18日站務驗字第1070001399號函備查，另依該函刪除本站執行計畫。	107年1月25日
第6版	依據本站107年第2次安全委員會會議紀錄(107年12月28日金站航字第1075002948號函)修訂108年度安全目標、安全績效指標及目標、安全績效目標警示值，並以該函陳報民用航空局	108年1月23日
第7版	依據本站108年第2次安全委員會會議紀錄(108年12月24日金站航字第1085002798號函)訂定109年度安	109年1月7日

	全目標、安全績效指標及目標、安全績效目標警示值，並以該函陳報民用航空局。	
第8版	依據本站109年第2次安全委員會會議紀錄(109年12月28日金站航字第1095002824號函)訂定110年度安全目標、安全績效指標及目標、安全績效目標警示值，並以該函陳報民用航空局。 本手冊有關「變動管理」更名為「改變管理」	110年1月13日
第9版	配合交通部民用航空局頒布之「航空站安全管理系統(SMS查核評量指引)」修訂。 增修內容請詳修正對照表。	110年12月20日
第10版	依據民航局112年10月19日站務驗字第1125026014號函辦理。 修訂內容請詳修正對照表。	113年1月19日

序 言

1. 依據

本手冊係依據民用航空局(以下簡稱民航局)及國際民航組織(以下簡稱ICAO)相關法規及規範文件訂定。

2. 內容要項

本手冊明訂本航空站實施安全管理系統之相關程序，為推動本航空站安全管理系統之指導文件。本航空站將依本手冊訂定之安全風險管理及安全保證程序，達成本航空站之安全政策及目標。本航空站執行安全管理系統之相關程序及作業，應兼顧安全及效率。

3. 適用範圍(Scope)

本手冊適用於航空站經營人、航空公司、地勤公司以及在機場活動區內從事與航空安全有關之單位。

第1章 安全政策及目標(Safety Policy and Objectives)

1.1 管理階層之承諾 (Management commitment)

1.1.1 安全政策(Safety Policy)

1. 本航空站之安全政策訂於本手冊第i頁，已由本航空站主任(權責主管)簽署並同安全管理系統手冊以函文發布周知，另公布於金門航空站SMS安全管理系統專區，以確保對所有員工公開可見，安全政策將由安全服務辦公室每年定期檢視。
2. 安全文化
 - (1)安全為本航空站運作之首要考量因素，為此，本航空站將致力於發展及鼓勵飛航安全相關事件通報之公正文化，執行飛航安全相關事件之蒐集、分析及分享，識別可能造成飛航安全相關事件之危害，採取適當風險降低措施，將處理結果回饋予通報者，並支持使本航空站不斷進步之學習活動。
 - (2)本航空站管理階層為使本航空站人員均能於安全的環境中工作，保護全體工作人員之安全，將致力於工作環境中落實安全文化。本航空站管理階層支持公正文化，鼓勵本航空站人員通報危害並建立保密機制。本航空站管理階層將確保本航空站人員均能獲得充分且適當之安全資訊與訓練，以具備執行本航空站安全管理系統作業之能力。
 - (3)本航空站人員為能於本航空站範圍內安全地完成工作，並維護其他人員之安全，本航空站人員將致力於通報、識別與管理既有或潛在之危害，並採取適當措施消除或降低作業或活動可能產生危害後果之安全風險，以持續改善本航空站之安全績效。本航空站人員瞭解在公正文化下之危害通報雖不以處分或究責為目的，但蓄意違規是無法被接受的行為。本航空站人員將持續學習與安全相關之新知，以具備執行本航空站安全管理系統作業之能力，使本航空站能持續安全地運作。
 - (4)有效的安全管理促進正向的安全文化，反之亦然，因此，本航空站除落實安全管理系統各要項，將致力推動安全文化各相關要素，包括安全承諾、適應性文化、認知文化、安全相關行為、訊息文化及公正文化等，並消除任何阻礙，促進正向安全文化及有效的安全管理。

1.1.2 安全目標(Safety Objectives)

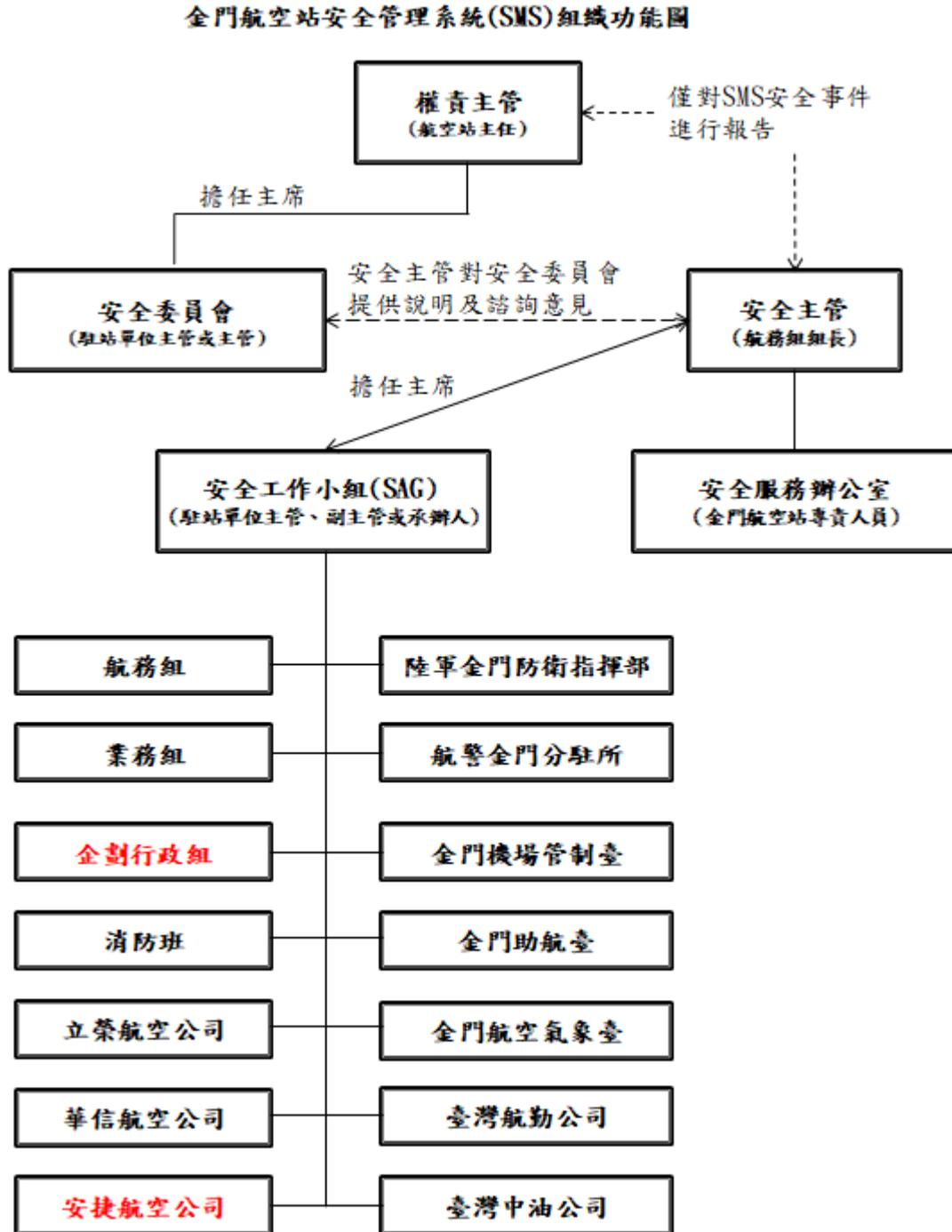
1. 本航空站安全目標之訂定程序如下：

- (1)安全目標之草擬：安全目標為航空站之中長期安全願景，以每5年為一期程，由安全服務辦公室草擬，送安全主管審定。此5年期間航空站年度安全績效指標(SPI)之擬定應與安全目標相扣並促進安全目標達成。
- (2)安全目標之核定：5年期程結束前一年度，應提送安全工作小組會議初步研擬制定後，再行送交安全委員會審議核定。
- (3)安全目標之發布：安全目標經核定後併同該安全委員會會議紀錄以函文發布與公佈於金門航空站SMS安全管理系統專區各相關單位知悉。

2. 本航空站之安全目標、安全績效指標、安全績效指標警示值（含歷年訂定）表列於附表 1。

1.2 安全責任及職責(Safety Accountabilities and Responsibility)

1.2.1 組織功能圖



1.2.2 安全責任

1. 權責主管(Accountable Executive)

本航空站安全管理系統之權責主管為航空站主任，對本航空站負有安全責任與職責，全權負責本航空站安全管理系統之實施及維護。權責主管之安全責任如下：

- (1) 掌控本航空站之人力及預算，以支持本航空站安全管理系統之運作。
 - (2) 對本航空站業務執行及安全事件負直接責任。
 - (3) 向民航局局長及副局長報告本航空站安全管理系統之執行、目標、績效及未來計畫。
 - (4) 負責召開並主持安全委員會，確保安全委員會依照標準作業程序所建立的指南正常地運作。
 - (5) 任命並指揮安全主管，提供適當且勝任的人選，以符合安全主管的資格。
 - (6) 核准SMS組織架構，透過SMS手冊向民航局保證，有適當的組織架構來滿足SMS要求。
 - (7) 核准風險管理策略，經由核准風險管理策略程序來證明符合相關程序。
 - (8) 核准風險降低策略，經由核准由安全委員會所建議之風險降低策略來證明符合相關程序。
 - (9) 核准SMS計畫變更，採取適當措施修改SMS計畫，並確保已告知民航局 **航空管理組**。
 - (10) 提昇機場的SMS認知。
2. 航務主管(Head of Operations)：
- (1) 擔任航空站安全主管。
 - (2) 配合執行安全委員會及安全工作小組會議決議事項。
 - (3) 協調聯繫有關航務組安全事件相關事宜。
 - (4) 協助航空站安全管理系統之推動。
3. **業務**主管(Head of **Business**)：
- (1) 擔任安全委員會成員。
 - (2) 進行航空站內工程作業之危害、風險建議與監督作業。

- (3) 配合執行安全委員會及安全工作小組會議決議事項。
- (4) 協調聯繫有關業務組織安全事件相關事宜。
- (5) 配合協助航空站安全管理系統之推動。
- 4. 其他相關部門主管(Head of Other areas)：
 - (1) 擔任安全委員會成員。
 - (2) 配合執行安全委員會及安全工作小組會議決議事項。
 - (3) 協調聯繫有關組織安全事件相關事宜。
 - (4) 配合協助航空站安全管理系統之推動並將相關安全資訊傳遞予組織成員。
- 5. 空側作業人員(Operational Personnel)：
 - (1) 遵守各單位標準作業程序(SOP)與本航空站空側作業程序。
 - (2) 主動通報工作環境中的安全危害(Hazards)。
 - (3) 配合參與航空站安全管理系統之有關訓練、活動。

1.2.3 安全管理系統介面

本航空站安全管理系統介面如附錄 4。

1.3 任命關鍵安全人員(Appointment of Key Safety Personnel)

1.3.1 安全主管(Safety Manager)

本航空站安全主管為航務組組長，由本航空站主任(權責主管)授權負責本航空站安全管理系統之有效實施及維護，可直接向權責主管報告安全議題。安全主管之職責如下：

- 1. 代表權責主管，管理安全管理系統執行計畫。
- 2. 執行並協助危害識別及安全風險分析。
- 3. 監督改善措施並評估其結果。
- 4. 對本航空站之安全績效定期提出報告。
- 5. 維護並保存安全相關紀錄及文件。
- 6. 規劃及安排人員安全訓練。
- 7. 對安全事項提供獨立之建議。
- 8. 監督航空業者之安全事項及其對本航空站服務作業之影響。

9. 代表權責主管就安全相關事項與民航局 **航空管理組** 及其他主管單位協調及溝通。
10. 代表權責主管就安全相關事項與國際組織協調及溝通。

1.3.2 安全服務辦公室(Safety Services Office)

安全服務辦公室由本航空站安全主管及1位人員組成。安全服務辦公室之職責如下：

1. 管理及監督危害識別系統作業。
2. 監督直接提供服務單位之安全績效。
3. 就安全管理事項提供建議及協助。
4. 安全資料之蒐集及分析，提供安全資訊予相關部門，並將改善結果回饋予危害通報者。
5. 修訂安全管理系統手冊，提供民航局航空管理組有關安全管理系統及航空站空側查核作業等事務之支援。
6. 危害通報系統運作之維護。
7. 安全訓練及安全提升事項。
8. 保存安全委員會及安全工作小組之安全會議紀錄及安全危害通報表等文件。
9. 定期審視安全政策以符合航空站現況。

1.3.3 安全委員會(Safety Review Committee)

本航空站安全委員會由權責主管或其授權人員擔任主席，由安全主管提供諮詢。本航空站安全委員會 **成員** 如附件附錄 1。

安全委員會主要負責研討及訂定與本航空站安全政策、資源分配及安全績效相關之高階議題，於每年6月、12月及視需要不定期召開會議。其職責如下：

1. 監控本航空站安全管理系統之有效性。
2. **討論安全風險議題**，監控各項改善措施均適時且適當地執行。
3. 依據本航空站之安全政策及安全目標，監控安全績效。
4. 監控本航空站安全管理系統實施過程之有效性。
5. 監控本航空站對承包商安全監督之有效性。

6. 確認相關資源之適當運用，以達成優於法規要求之安全績效。
7. 給予安全工作小組技術指導。

1.3.4 安全工作小組(Safety Action Group)

安全工作小組由安全主管擔任主席，其他作業單位主管或其授權人員擔任小組成員。本航空站安全工作小組成員如附錄 2。其職責如下：

1. 監督各項作業之安全績效，確認已適當地進行安全風險管理程序，相關人員已建立安全意識。
2. 對已識別危害之降低風險策略進行協調，並確認安全資料之蒐集與回饋均已妥善辦理。
3. 採取作業變動或新技術時，評估對安全之影響。
4. 協調改善計畫之執行，並確認適時且適當地執行改善措施。
5. 檢視前次安全建議之執行成效。
6. 監督安全提升活動，以加深相關人員對安全議題之意識，並確認提供相關人員均有適當機會參與安全管理活動。
7. 分析並發布安全相關報告，提供工作人員危害之相關資訊。
8. 配合安全委員會之指導與運作。

1.4 協調緊急應變計畫 (Coordination of Emergency Response Planning)

- 1.4.1 本航空站緊急應變計畫訂定以因應航空器失事與航空器重大意外事件及其他航空緊急事件由正常作業情況轉換至緊急情況，及由緊急情況轉換至正常作業情況之程序，以提供撤離和搶救之方法，並維持應變過程中之秩序及效率。
- 1.4.2 本航空站緊急應變計畫請參見本航空站手冊第三冊空側作業程序第 3 章，並已與各相關單位充分溝通及協調。

1.5 安全管理系統文件(SMS Documentation)

- 1.5.1 安全管理系統實施及運作紀錄文件包括(置放於航務組安全管理系統電子文件檔案庫)：
 1. 安全管理系統手冊。

2. 危害紀錄表及危害/安全報告。
3. 安全績效指標及相關圖表。
4. 已完成的安全風險評估紀錄。
5. 安全管理系統內部審查及查核紀錄。
6. 安全管理系統及其他空側安全訓練紀錄。
7. 安全管理系統相關會議紀錄。

1.5.2 本航空站安全管理系統文件之管理方式如下：

文件儲存於獨立之航務組安全管理系統電子文件檔案庫，該檔案庫權限僅供航務組檢視，電腦使用合法之防毒軟體保護，以達資料保護與保密之原則。

第2章 安全風險管理(Safety Risk Management)

概述

本航空站為確保空側作業所遭遇之安全風險受到控制，將依本章安全風險管理程序，包括危害識別、安全風險之可能性及嚴重性分析、安全風險容忍度評估，以及安全風險之控制與降低等程序，進行危害識別及風險評估，並實施適當之改善措施，以達成本航空站之安全績效目標。

2.1 危害識別(Hazard Identification)

危害識別程序之進行，需以自願通報、強制通報及其他方式取得危害資訊後，進而分析及識別危害，並評估危害之後果及優先處理順序，俾於後續採取安全風險管控及降低措施。

2.1.1 危害識別之資訊來源

1. 本航空站危害識別之資訊來源包括日常巡查作業、安全通報系統(自願及強制通報資料)、民航局航空站空側管理系統、安全調查(飛航事故調查報告及改善建議、航空站地安事件調查及改善建議、其他事件或危害調查)、內部查核及民航局空側查核結果等，已識別之危害將納入本航空站安全數據庫，提供後續安全資料分析以尋找趨勢，並參考分析結果及趨勢實施風險預防及降低措施。
2. 本航空站將危害識別之資訊來源儲存於獨立之航務組安全管理系統電子文件檔案庫，以保護與保密經由個人及相關單位所得之安全資訊，避免遭不當使用。
3. 安全通報系統(Safety Reporting System)
 - (1) 自願事件通報系統(Voluntary Incident Reporting Systems)
 - a、本航空站全體同仁及駐站單位人員均可自願通報事件及危害，本航空站承諾在公正文化下之通報，通報人員不會受到責罰，另本航空站為保護通報人員，鼓勵自願通報，對於通報人員之身分及通報事件之相關資訊，均由指定之專責人員處理，以確保其保密性。
 - b、為使相關人員便於使用，本航空站已將安全危害通報表(附表 2)置於本航空站網站首頁，可使用紙本通報或填寫本航空站網頁SMS安全管理系統專區-安全危害通報。
 - c、安全服務辦公室於接獲安全危害通報後進行事件調查，必

要時進行保密性訪談，於結案後以電子郵件回覆處理過程及結果，並將通報資料去識別化後，存放於航務組安全管理系統電子文件檔案庫。

(2) 強制事件通報系統(Mandatory Incident Reporting Systems)

a、本航空站各作業單位應依下列程序之規定通報相關安全事件：

(a) 航空器飛航安全相關事件處理規則。

(b) 本航空站手冊第三冊空側作業手冊。

b、當本航空站發生下列事件時，應通報民航局並登錄於「航空站空側管理系統」：

(a) 航空器受損：因地面作業不當或裝備失效，導致航空器受損須停機檢修者。

(b) 人員受傷：因航空器或其設備之操作及地面作業不當，導致人員明顯受傷，需送醫救治者。

(c) 設施、設備損壞：因地面作業不當，導致航空站設施、設備明顯損壞，影響機坪作業者。

4. 安全調查(Safety Investigations)

(1) 當本航空站發生地面勤務安全與意外事件時，應依據金門尚義機場地安及異常事件通報處理作業程序撰寫調查報告，並將事件調查過程中所識別或發現之危害，納入安全風險管理程序處理。

(2) 其他事件或危害，本航空站將依據潛在的可能性、嚴重性、已確定的趨勢，判別是否需要進行調查，並由安全服務辦公室實施安全調查以找出事件根本原因。

2.1.2 接獲危害識別之資訊處理

1. 安全服務辦公室收集安全危害資料，經專責人員登錄後，進行檢視。

2. 危害類別如下：

(1) 非系統範圍之危害：註明非系統範圍之危害，並循行政程序如站務會議、機場服務團隊協調會議等機制研議處理方式並

記錄備查。

- (2) 可立即處理之危害：記錄處理做法或措施、負責人員、預定完成期限。
- (3) 提送工作小組討論之危害：安全危害資料具有專業性及複雜性，無法立即改善者，移送安全工作小組分析及討論，預定開會日期。

2.1.3 危害初步評估

安全服務辦公室統整上述第(3)類危害，進行初步評估後召開安全工作小組會議。

2.1.4 危害識別及分析

1. 危害識別：專責人員說明危害或事件背景後，安全工作小組確認危害描述。
2. 危害分析：由事件相關單位或資深人員提供進一步的意見或說明，安全工作小組成員共同討論危害可能造成的結果。

2.2 安全風險評估及**緩解措施**(Safety Risk Assessment and Mitigation)

前述危害經識別後，需進行安全風險之評估及降低。安全風險評估程序之進行，係先判斷安全風險之可能性及嚴重性，並以安全風險評估矩陣決定安全風險之等級後，再以安全風險容忍度矩陣判斷容忍度等級，並明訂各級風險決策之管理階層。當安全風險等級評估結果為無法接受之時，須由該級風險決策之管理階層決定採取排除或降低安全風險之措施，直到安全風險降至可接受等級為止。

2.2.1 安全風險評估

1. 安全風險評估矩陣(Safety Risk Assessment Matrix)

本航空站以安全風險評估矩陣決定及量化危害之風險等級，以評估已識別之危害可能造成潛在後果之安全風險。

(1) 安全風險之可能性(Safety Risk Probability)

可能性	說明	值
頻繁 (Frequent)	經常發生	5
偶爾 (Occasional)	不常發生	4
絕少 (Remote)	極少發生	3
不太可能 (Improbable)	非常不可能發生	2
極不可能 (Extremely Improbable)	幾乎難以置信會發生	1

(2) 安全風險之嚴重性(Safety Risk Severity)

嚴重性	說明	值
災難 (Catastrophic)	· 裝備毀壞 · 人員死亡	A
危險 (Hazardous)	· 現有安全防護之重大損失，作業人員因身體上之痛苦或工作量不堪負荷，無法正確達成或完成其工作 · 人員重傷 · 主要裝備損壞	B
嚴重 (Major)	· 現有安全防護之顯著損失，作業人員因工作量增加或事件結果減損了工作效率，以致其應付不利作業情況之能力降低 · 嚴重意外事件 · 人員受傷	C
輕微 (Minor)	· 造成妨礙 · 操作限制 · 緊急程序之使用 · 輕微意外事件	D
可忽略 (Negligible)	· 後果微小	E

(3) 安全風險評估矩陣(Safety Risk Assessment Matrix)

安全風險 之可能性	安全風險之嚴重性				
	A	B	C	D	E
5	5A	5B	5C	5D	5E
4	4A	4B	4C	4D	4E
3	3A	3B	3C	3D	3E
2	2A	2B	2C	2D	2E
1	1A	1B	1C	1D	1E

(4) 安全風險容忍度矩陣(Safety Risk Tolerability Matrix)

容忍度等級	評估風險指數	容忍度等級
不可容忍區	5A、5B、5C、4A、4B、3A	於現有情況下不可容忍
可容忍區	5D、5E、4C、4D、4E、3B、3C、3D、2A、2B、2C	基於風險降低策略為可容忍
可接受區	3E、2D、2E、1A、1B、1C、1D、1E	可接受

2. 安全風險評估程序

(1) 本航空站接受風險的責任及先後順序如下：

- a、不可容忍之風險決策管理階層為權責主管與安全委員。
- b、可容忍之風險決策管理階層為安全主管與安全工作小組（事後於安全委員會提報決策結果）。
- c、可接受之風險決策管理階層為安全主管與安全工作小組。

- (2) 風險評估：安全工作小組針對危害結果依其可能性及嚴重性（使用矩陣工具），決定該危害結果的風險指數，據以安排風險降低策略制定與改善之順序。
- (3) 當危害結果的風險指數位於紅色區域(不可容忍區)，由權責主管於安全委員會討論移除風險或降低風險的措施與策略（考量現有防禦機制及措施），由權責主管與安全委員許可後執行。
- (4) 當危害結果的風險指數位於黃色區域(可容忍區)，由安全工作小組討論移除風險或降低風險的措施與策略（考量現有防禦機制及措施），並由安全主管與安全工作小組許可後執行(事後於安全委員會提報決策結果)。
- (5) 當危害結果的風險指數位於可接受區，由安全主管與安全工作小組許可後可繼續執行，不須再進行風險降低策略討論。
- (6) 文件紀錄：安全服務辦公室依實際流程做成文件紀錄，並將檔案存放於航務組安全管理系統電子文件檔案庫，文件紀錄內容如下：
 - a、安全危害通報表(附表 2)。
 - b、安全危害通報彙整表(附表 3):本航空站將依據風險評估之等級，決定優先處理順序。
 - c、風險降低策略彙整表。
 - d、會議紀錄。
 - e、安全公告(附表 7)。

2.2.2 安全風險緩解措施

1. 本航空站將由各級風險之決策管理階層核定改善措施降低安全風險，原則如下：
 - (1) 倘無適當之改善措施將風險降低為可容忍或可接受，停止執行該項作業或工作項目。
 - (2) 調整現有作業程序、訓練計畫或使用設備。
 - (3) 引進新作業程序、訓練計畫、技術及監督機制。
2. 本航空站將於季度安全工作小組會議定期檢視現存有效之風險降低策略紀錄，並於6月、12月召開之安全委員會議中提報。

3. 季度危害案件之通報回饋將統一於下一季度安全工作小組會議審議後以會議記錄函文方式給予回饋說明。
4. 本航空站將依據內部查核程序系統性檢視航空安全相關作業、程序、設施及裝備。

第3章 安全保證(Safety Assurance)

概述

安全保證提供回饋予安全風險管理，以完成安全管理循環，並使相關單位及人員瞭解本航空站安全績效之達成程度，建立對安全績效及管控成果之信心。安全保證包括本航空站採取安全績效監控及評量、改變管理，以及安全管理系統持續改善之程序及作為，以確認安全管理系統之運作符合預期及要求，並持續監控內部程序及運作環境，偵測可能造成安全風險或降低現有安全風險管控效果之改變及偏離。

3.1 安全績效監測及評估(Safety Performance Monitoring and Measurement)

安全績效監控及評量程序之進行，需以自願通報、強制通報及其他方法蒐集相關資訊後，分析並訂定安全績效，期能預測或辨識事故徵兆，防止飛航安全相關事件之發生或降低其損害之嚴重性。

3.1.1 安全績效監測及評估之資訊來源

1. 本航空站安全績效監測及評估之資訊來源包含各類可用的安全資訊收集管道。
2. 除安全通報系統，本航空站另以安全研究(Safety Studies)、安全數據分析(Safety data analysis)、安全審查(Safety Reviews)、安全審視(Safety Surveys)、安全查核(Safety Audits)及安全內部調查(Safety Investigations)等之結果，做為安全績效監測及評估之資訊來源，說明如下：
 - (1)安全研究(Safety Studies)：本航空站將於接獲安全研究報告後，擷取與本航空站相關之資訊執行安全績效監控及評量。
 - (2)安全數據分析(Safety data analysis)：本航空站安全工作小組將安全通報資料以圖表方式彙整，透過季度、年度之數據進行趨勢分析，以識別潛在危害、進行安全績效監控。
 - (3)安全審查(Safety Reviews)：由本航空站安全工作小組於組織或作業程序變更時，檢視與變更相關之安全管理作業，確認其適當性及有效性。

(4) 安全審視(Safety Surveys)：透過問卷調查表或非正式保密訪談紀錄執行安全文化的審視。

(5) 安全內部調查(Safety Investigations)：本航空站針對非屬飛航安全相關事件之安全事件進行調查之結果。

3.1.2 安全績效監測及評估

1. 本航空站將於蒐集並分析上述資料後，訂定安全績效指標(Safety Performance Indicators)並設定安全績效指標及其警示值(Alert / Target Setting)如附表 1，並由安全服務辦公室於每月定期檢視，以確認安全風險控制措施的有效性。

2. 當本航空站超過安全績效指標值，尚在警示值內，依下述程序，選擇適當改善事項：

(1) 於安全工作小組會議提報，檢討現有風險降低策略模式。

(2) 發布安全公告，提醒作業人員注意。

3. 當本航空站超過所訂定之安全警示值時，依下述程序進行後續改善：

(1) 於安全工作小組會議提報，釐清事件原因，重擬風險評估及風險降低策略，並依新策略方式執行改善。

(2) 倘無適當之改善措施，依風險事件性質，暫停執行該項作業或工作項目。

3.1.3 安全績效指標擬訂流程

(1) 安全服務辦公室擬訂下年度安全績效指標前，應對當年度安全績效指標進行評量（期間為上年度12月1日起至當年度11月30日止），填寫「航空站安全績效目標自我評量表」（附表 4），確認是否達成目標，再行擬訂下年度安全績效指標。

(2) 航空站年度安全績效指標每年12月時經安全服務辦公室擬訂，提送安全委員會確認後採發函方式公告。

3.1.4 內部查核(Internal Audits)

為持續確認安全管理系統之實施情況及有效性，本航空站訂定內部查核程序(計畫)如下：

1. 本航空站安全服務辦公室考量安全管理系統規劃階段執行及發

展狀況，每年實施自我查核1次，完成金門站安全管理系統(SMS)查核評量表（附表 5），並依據查核情形進行改善。

2. 本航空站每年度依據民航局「航空站空側管理系統」之「金門機場檢查表」檢視空側設施及作業(附表6)。

3.1.5 外部查核(External Audits)

1. 本航空站之外部查核由民航局依法執行或由本航空站視需要請外部單位辦理。
2. 有關年度內部查核及外部查核所發生之缺失，安全服務辦公室應召開內部會議或安全工作小組會議，針對缺失進行討論，研擬改善方案並執行，同時提報安全委員會；短期未能完成改善之項目應持續追蹤列管。

3.2 改變管理(The Management of Change)

改變管理程序之進行，係於本航空站之內外環境、程序、設施或作業等情況發生改變時，檢視是否影響現有系統或安全風險管理現有改善措施之執行，以確實管理可能因前述改變而產生之安全風險。

- 3.2.1 本航空站將於發生下列情況或必要時，執行改變管理程序，確認是否產生新危害，以採取安全風險管理相關措施：

1. 組織之擴編或減縮。
2. 提供航空服務之內部系統、作業流程或程序之改變，包括現有航空安全相關設施、裝備、作業及程序(包括危害識別及風險降低紀錄)之改變或新增航空安全相關作業及程序等。
3. 運作環境之改變，包括受到外在改變(如法規標準、採取措施或技術)之影響等。
4. 辦理空側工程。
5. 專責人員之改變：

- (1)安全管理系統權責主管及專責人員之業務熟悉評量機制：

安全管理系統權責主管及安全主管評量：航空站安全管理系統權責主管及安全主管應具備國內外官方認證機構所頒發之安全管理系統訓練時數合格證書。

- (2)安全服務辦公室人員之審評機制：

安全服務辦公室人員需完成手冊中4.1.2安全管理系統初訓及4.1.3安全管理系統複訓測驗合格，並由安全主管面試評審後任之。

3.2.2 本航空站將依據系統與作業之重要性、系統與作業環境之穩定性及過去之績效，訂定改變管理程序如下：

1. 執行改變管理：安全主管或安全服務辦公室得知將發生上述3.2.1節情況或收到相關提案資料時，針對狀況及提案資料進行初步分析確認相關作業單位。
2. 檢視相關設施、裝備、作業、程序及紀錄：由安全服務辦公室通知各作業單位檢視是否影響現行的相關作業程序，各作業單位檢視分析後提供安全服務辦公室相關資料，以召開安全工作小組會議。(提案所涉及之單位如有獨立之安全管理系統，安全主管或安全服務辦公室應確認該單位已完成風險評估，並取得相關資料。)
3. 改變管理專案流程依案件性質考量以下人為因素(Human Factor)議題：
 - (1) 管理高層致力於營造一個優化人員績效、鼓勵員工積極參與組織的安全管理作業流程並為此作出貢獻的工作環境。
 - (2) 明確說明員工在安全管理方面的職責，以確保形成共同的認知與期望。
 - (3) 組織向員工提供以下方面的資訊：
 - a、與組織作業流程和程序有關的預期行為。
 - b、組織將對個人行為所採取的行動。
 - (4) 監測和調整人力資源水準，確保有足夠的人員滿足運作需求。
 - (5) 制定鼓勵進行安全通報的政策、作業流程和程序。
 - (6) 分析安全資料和安全資訊，以便考慮與各樣的人員績效及人的局限性相關的風險，並特別注意任何相關的組織和營運因素。
 - (7) 制定明確、簡潔和可行的政策、作業流程和程序，目的是：
 - a、優化人員績效。
 - b、防止無意的錯誤。

- c、減少變動的人員表現所帶來的不良後果；在正常運作期間，持續監測這些政策、作業流程和程序的有效性。
 - (8) 對正常運行進行持續監測，包括評估是否有遵循作業流程和程序，當沒有被遵循時，進行調查以確定原因。
 - (9) 在進行安全調查時對起作用的人為因素進行評估，不僅檢視行為，而且檢視造成這種行為的原因（背景），同時理解在大多數情況下，人員是在盡最大努力完成工作。
 - (10) 改變管理作業流程考慮到人員在系統中不斷變化的任務和角色。
 - (11) 對員工進行訓練以確保他們有能力履行職責，檢視訓練的有效性，並調整訓練方案以滿足不斷變化的需求。
4. **提送安全工作小組會議**：安全服務辦公室根據所提供資料進行初步審議，經審議後如有成立改變管理專案之必要性，將於近期召開改變管理專案會議，由安全工作小組成會審核。
 5. **進行安全風險管理程序**：工作小組會議依據本手冊第2章進行風險管理作業。
 6. **執行改善措施**：安全服務辦公室依會議結論執行相關風險降低策略，同時函文通知相關作業單位配合執行。
 7. **文件紀錄**：安全服務辦公室依改變管理專案製成紀錄，並將檔案存放於航務組安全管理系統電子文件檔案庫。
 8. 航空站空側進行重大工程案時：
 - (1) 工程主辦單位或權責督導業務單位應視工程規模依程序邀集相關單位召開施工安全協調會議，說明整體施工計畫。
 - (2) 安全主管於安全工作小組會議中討論場面相關議題、並評估判斷其對空側作業之影響程度，決定是否啟動改變管理程序。如安全主管決定啟動改變管理程序，則參照民航局102年8月13日站務驗字第1020026056號函送之「辦理航空站空側工程之改變管理作業程序」據以執行（如附錄4）。

3.3 持續改進安全管理系統 (Continuous Improvement of the SMS)

持續改進安全管理系統之進行，係以下列方式監控並評估安全管理系統相關程序之有效性，以持續確保安全管理系統之整體績效。

1. 查核：包含內部查核及其他組織所辦理之查核。
2. 評估：包含安全文化及安全管理系統有效性之評估。
3. 事件監控：監控安全事件是否重複發生，包含意外、事故、錯誤及違規情形。
4. 安全審視(surveys)：包括安全文化的審視，以提供參與SMS人員的有用反饋，可做為航空站安全文化的指標之一。
5. 管理階層審查：檢查航空站是否正在實現安全目標，並查看所有可用的安全績效訊息以確定總體趨勢。
6. 安全績效指標及安全績效目標的評量：可視為管理階層審查的一部分，觀察數據趨勢。
7. 吸取經驗教訓：來自安全通報系統和航空站安全調查。(包括其他各航空站)

第4章 安全提升(Safety Promotion)

概述

本航空站為建立正向安全文化(Position Safety Culture)之環境，使人員瞭解並積極參與安全管理系統之運作，將持續提供適當之訓練及教育，並以有效之溝通及資訊分享，確保人員具備執行安全管理系統作業之能力，以達成安全目標。

4.1 訓練及教育(Training and Education)

4.1.1 本航空站預定於每年度辦理安全初訓及每二年辦理安全複訓，辦理時程及課程安排由安全服務辦公室訂定。

4.1.2 安全管理系統初訓(Initial Safety Training)

1. 課程內容：

- (1)本航空站安全政策及目標。
- (2)本航空站安全相關職責。
- (3)安全風險管理基本原則。
- (4)安全通報系統。
- (5)安全管理之持續改善(包括查核計畫)。
- (6)安全資訊之傳達方式。
- (7)人為因素理論。

2. 參訓人員：新進主管、新進空側作業人員。

3. 確認訓練成果：每次訓練課程結束時，實施測驗或實務作業，以評估訓練成效，並於安全委員會提報訓練成果。

4. 訓練紀錄：安全服務辦公室保存學員訓練紀錄，並將檔案存放於航務組安全管理系統電子文件資料庫。

4.1.3 安全複訓(Recurrent Safety Training)

1. 課程內容：安全相關程序、危害識別與風險管理、安全績效評量與監控、改變管理、安全相關標準與法規等。

2. 參訓人員：安全委員會成員、安全工作小組成員、空側作業人員。

3. 確認訓練成果：每次訓練課程結束時，實施測驗或實務作業，以評估訓練成效，並於安全委員會提報訓練成果。
4. 訓練紀錄：安全服務辦公室保存學員訓練紀錄，並將檔案存放於航務組安全管理系統電子文件資料庫。

4.1.4 其他空側安全訓練 (不定期)

1. 課程內容：

- (1) 空側場面設施(含助航設施)
- (2) 空側作業規定
- (3) 跑道入侵預防
- (4) 鳥擊防治
- (5) 無人機干擾防治
- (6) 空側場面無線電通訊規則
- (7) 航空噪音防制
- (8) 航空器結構
- (9) 航空情報
- (10) 航空氣象
- (11) 其他飛航安全相關課程訓練

2. 參訓人員：依第一項所列之業務相關人員參訓。
3. 確認訓練成果：每次訓練課程結束時，實施測驗或實務作業，以評估訓練成效，並於安全委員會提報訓練成果。
4. 訓練紀錄：安全服務辦公室保存學員訓練紀錄，並將檔案存放於航務組安全管理系統電子文件資料庫。

4.1.5 訓練需求分析(Training needs analysis)

為確保安全管理系統運作及執行人員能執行安全管理系統相關職責，本航空站將透過分析當年度安全數據、安全訓練之測驗等了解員工當前的安全技能及知識與職責所需的差距，制定相關訓練計劃。

4.2 安全交流(Safety Communication)

- 4.2.1 有關本航空站之安全管理系統安全目標、程序、安全績效趨

勢、改變管理專案、特定案件風險降低策略、安全公告、特定安全事件及其調查結果等，將以函文公告週知(視情況涵蓋駐站單位、外包廠商及相關人員)，並可透過安全服務辦公室給予之帳號密碼至本航空站官方網頁SMS專區下載相關資訊，以提升人員之安全意識並確保人員瞭解重要安全資訊。

4.2.2 安全委員會及安全工作小組成員應為所屬業管外包工程廠商、外包設備維護廠商或相關駐站人員之安全資訊傳遞權責人，應使本手冊4.2.1節中所載各項安全資訊即時知會業管所屬外包廠商、或相關涉及人員，其回饋意見亦可由該廠商及涉及人員之業管安全委員及安全工作小組成員即時反應於通報系統。

4.2.3 本航空站將於發生飛航安全相關事件及發現危害時，儘速登錄於民航局「航空站空側管理系統」，以與其他航空站及民航局分享安全資訊。

4.2.4 本航空站將以函文發布安全資訊如下：

1. 安全管理系統手冊，包含安全政策及安全目標。
2. 安全作業程序及規定。
3. 安全通報系統之新增及修正。
4. 安全公告(附表 7)；用以傳達安全重要資訊，例如安全風險控制及矯正措施、安全作業程序及規定、安全通報管道、安全獎勵措施等各類安全資訊之新增及修正。
5. 安全管理系統相關之重要訊息。

附件

附錄 1 安全委員會成員

金門航空站安全管理系統 (SMS) 安全委員會成員

單位	職稱	備註
金門航空站	主任	主席
	業務組組長	
	企劃行政組組長	
	航務組組長	
	消防班班長	
陸軍金門防衛指揮部	空軍聯絡官	
金門機場管制臺	臺長	
金門助航臺	臺長	
金門航空氣象臺	臺長	
航警金門分駐所	所長	
立榮航空公司	主任	
華信航空公司	經理	
安捷航空公司	站務督導	
台灣航勤公司	站長	
台灣中油公司	領班	

附錄 2 安全工作小組成員

金門航空站安全管理系統 (SMS) 安全工作小組成員

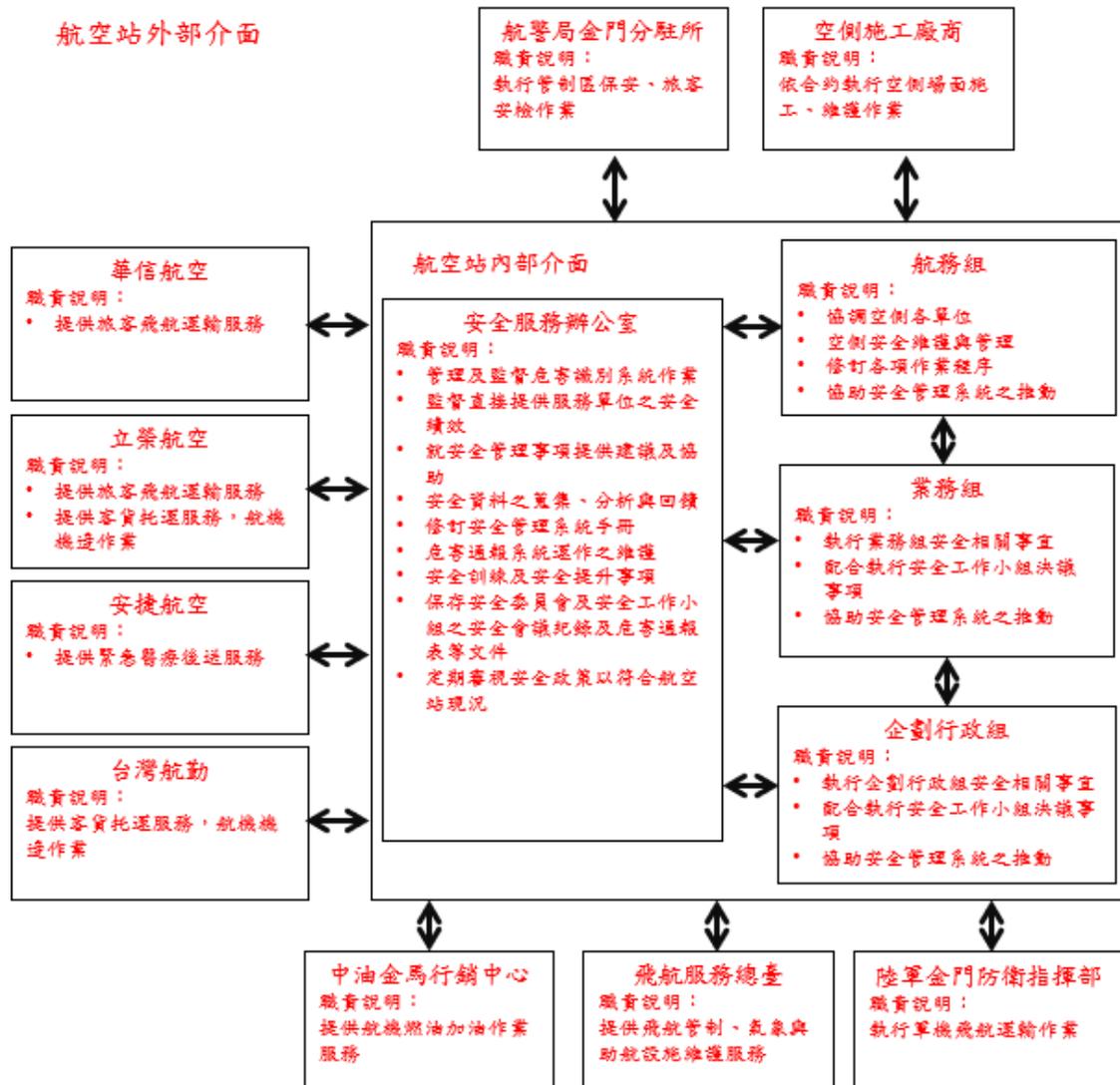
單位	職稱	備註
金門航空站	航務組組長	主席
	航務員	
	技士	
	技士	
	消防班班長	
陸軍金門防衛指揮部	空軍聯絡官	
金門機場管制臺	臺長	
金門助航臺	臺長	
金門航空氣象臺	臺長	
航警金門分駐所	巡佐	
立榮航空公司	副主任	
	副主任	
	機務領班	
華信航空公司	運務督導	
	技術員	
安捷航空公司	站務督導	
台灣航勤公司	領班	
台灣中油公司	領班	

附錄 3 辦理航空站空側工程之改變管理作業程序

- 一、 空側工程若涉及跑道、滑行道關閉，工程團隊應於飛航公告申請截止日2個月前，將整體施工計畫，含封閉範圍、營運維持計畫、封閉期間、重新啟用時仍持續進行之工項(若有提前開放使用或分階段開放情形)送安全服務辦公室(航務組)，由安全主管評估判斷其對空側作業之影響程度，決定是否啟動改變管理程序。
- 二、 如安全主管評估後應進行改變管理程序執行風險評估，應依各航空站安全管理系統手冊召開安全工作小組會議，並於會議日前2週(如案情複雜應提早)將施工計畫送各相關單位(航空公司、管制單位等各作業單位及航空站內各相關單位)先予了解，並就相關專業進行初步風險評估。
- 三、 安全工作小組會議進行方式：
 - (一) 由工程團隊報告詳細施工規劃及初步風險評估結果。
 - (二) 各與會相關單位說明所評估之風險項目及風險值。
 - (三) 就各風險評估結果屬「不可接受」之項目，共同討論可行之風險降低策略，及相對應之負責單位與完成期限，將風險降低到「可容忍」以下。
 - (四) 就各風險評估結果屬「可容忍」之項目，共同討論是否仍有可行之風險降低策略，及相對應之負責單位與完成期限，進一步降低風險。
 - (五) 彙整所有風險評估結果。
- 四、 安全工作小組完成對空側工程計畫之風險評估後，如無重大事項需由高階管理者決議，後續仍應於安全委員會(定期會議)報告工程規劃與安全評估結果；如有重大事項(例如經風險評估結果，風險值無法降低到「可容忍」以下)或風險降低策略需由高階管理者於安全委員會中決議方可執行，則應召開臨時性安全委員會(至少應於飛航公告申請截止日前2週進行)。
- 五、 於施工階段交替切換日(施工封閉及開放使用)前一周，工程團隊應進行工作項目達成率檢覈，確認施工廠商可依計畫於切換日前完成各工項；切換日前一日，應再次確認所有項目(設施、裝備、人力等)可如期完成，如有任何狀況需延後開放或封閉，應於該日1700(L)前申請發布NOTAM。
- 六、 安全服務辦公室(航務組)應持續追蹤各安全降低策略之執行情形，確保於完成期限前完成；工程團隊應持續督導廠商施工進度，

尤其係涉跑、滑道封閉或開放相關工項。

附錄 4 金門航空站安全管理系統介面



金門航空站安全管理系統介面說明

安全服務辦公室執行危害識別、風險評估之作業，並透過定期召開SMS會議、跑道安全小組會議與改變管理會議與內外單位進行風險降低之討論管理、安全議題之研討，並於會議中持續追蹤風險降低措施之成效；而各外部單位遵守航空站空側作業程序，並依據其內部之安全管理系統進行安全管理，於發現危害時主動通報，並於SMS會議中進行討論與回饋，一同監督航空站之安全績效，提供安全環境並提升整體安全文化。

一、 內部介面：

1. 航務組：

- (1) 依據交通部民用航空局所屬航空站辦事細則，辦理航務作業
- (2) 簽訂協議書
- (3) 定期檢視各類作業程序
- (4) 公告空側作業程序
- (5) 遵守航空站管理規定

2. 業務組：

- (1) 參加SMS會議
- (2) 依據交通部民用航空局所屬航空站辦事細則，掌理航空站之營運管理、設備維護與旅客服務等事項
- (3) 遵守航空站管理規定

3. 企劃行政組：

- (1) 參加SMS會議
- (2) 依據交通部民用航空局所屬航空站辦事細則，掌理航空站之財物出納、財產保險、宿舍管理、辦公室清潔、佈置及安全、勤務管理等事項
- (3) 遵守航空站管理規定

二、 外部介面：

1. 華信航空(航空公司)：

- (1) 參加SMS會議
- (2) 遵守航空站管理規定

2. 安捷航空(航空公司)：

- (1) 參加SMS會議
- (2) 遵守航空站管理規定

3. 立榮航空(航空公司/地勤公司)：

- (1) 參加SMS會議
- (2) 依據航空站地勤業管理規則第15條，訂定機坪內各項

作業實施細則及緊急應變計畫並報請本站備查

(3) 依據航空站地勤業管理規則第16條，遵守航空站管理規定

4. 台灣航勤(地勤公司)：

(1) 參加SMS會議

(2) 依據航空站地勤業管理規則第15條，訂定機坪內各項作業實施細則及緊急應變計畫並報請本站備查

(3) 依據航空站地勤業管理規則第16條，遵守航空站管理規定

5. 中油金馬行銷中心：

(1) 參加SMS會議

(2) 提供空側作業手冊

(3) 遵守航空站管理規定

6. 飛航服務總臺：

(1) 參加SMS會議

(2) 依據交通部民用航空局飛航服務總臺與本站作業協議書，執行作業分工

(3) 依據航空站空側作業手冊，負責助航設施維護

(4) 遵守航空站管理規定

7. 陸軍金門防衛指揮部：

(1) 參加SMS會議

(2) 依據國防部空軍司令部使用交通部民用航空局所屬機場設施協議書，執行作業分工。

(3) 遵守航空站管理規定

8. 金門分駐所：

(1) 參加SMS會議

(2) 遵守航空站管理規定

9. 空側施工廠商：

(1) 參加SMS會議(改變管理會議)

(2) 遵守航空站管理規定

(3) 遵守工程合約

附表 1 年度安全目標、安全績效指標及目標、安全績效目標警示值

訂定年度	年度安全重大指標	安全績效指標	安全績效指標警示值	備註
109	重大後果安全事件目標值	1.車輛或其他地面設備造成跑道入侵導致航空器重飛/放棄起飛事件：五年移動平均2次/百萬起降架次以下。	不適用。	依據民用航空局「國家民用航空計畫」3.3版修訂內容(詳107年10月31日站務驗字第1075025653號函)訂定重大後果安全事件目標值
		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/十萬起降架次以下。	不適用。	
訂定年度	年度安全輕度指標	安全績效指標	安全績效指標警示值	備註
109	輕度後果安全事件目標值	1.空側工程施工違規事件發生率：0.17次/1千起降架次以下。	0.41次/ 1千起降架次以下	依本站108年風險危害通報事件統計數據結果訂定。
		2.野生動物闖入空側管制區事件發生率：0.19次/1千起降架次以下。	0.51次/ 1千起降架次以下	
		3.空側地面違規事件發生率：0.23次/1千起降架次以下。	0.46次/ 1千起降架次以下。	
	其他領先指標	1.空側現正施工單位聯合巡場次數：於該工程項目執行期間，會同負責廠商每週執行2次以上聯合巡場。	N/A	

訂定年度	年度安全重大指標	安全績效指標	安全績效指標警示值	備註
110	重大後果安全事件目標值	1.車輛或其他地面設備造成跑道入侵導致航空器重飛/放棄起飛事件： 五年移動平均2次/百萬起降架次以下。	不適用。	依據民用航空局「國家民用航空計畫」3.3版修訂內容(詳107年10月31日站務驗字第1075025653號函)訂定重大後果安全事件目標值
		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/十萬起降架次以下。	不適用。	
訂定年度	年度安全輕度指標	安全績效指標	安全績效指標警示值	備註
110	輕度後果安全事件目標值	1.跑道地帶FOD通報事件發生率(不含突發性鳥擊之鳥屍): 0.68次/千架起降架次以下。	1.39次/千架起降架次以下	第3項.空側地面違規事件年度發生次數按月累計檢視
		2.空側施工缺失事件發生率： 0.99次/千架起降架次以下。	2.13次/千架起降架次以下	
		3.空側地面違規事件年度發生次數： 2次/每年。	4次/每年。	
	其他領先指標	每季(3個月)至少執行一次本場海側淨灘清除海漂垃圾活動或駐站單位FOD WALK活動(跑道地帶FOD通報事件發生率達成)。	N/A	

Table 1-6

訂定年度	安全目標			備註
111	避免重大地安事件發生			
111	空側FOD危害事件發生率降低			5年期 111年至115年
訂定年度	年度安全重大指標	安全績效指標	安全績效指標警示值	備註
111	重大後果安全事件目標值	1.車輛或其他地面設備造成跑道入侵導致航空器重飛/放棄起飛事件： 五年移動平均1.8次/百萬起降架次以下。	不適用。	依據民用航空局「國家民用航空計畫」修訂內容(詳111年2月18日站務驗字第1115003939號函)訂定重大後果安全事件目標值
		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： 1.8次/十萬起降架次以下。	不適用。	
訂定年度	年度安全輕度指標	安全績效指標	安全績效指標警示值	備註
111	輕度後果安全事件指標值	1.跑道地帶FOD通報事件發生率(不含突發性鳥擊之鳥屍): 0.82次/千架起降架次以下。	2.31次/千架起降架次以下	第2項.空側施工缺失事件發生率SPI之訂定經檢視後,因與實際航機次數關聯性甚微,改以108、109及110年度危害通報案件數平均值訂定之。
		2.空側施工缺失事件發生率： 12.33次/年度。	6.16次/季度	
		3. 野生動物入侵空側管制區事件發生率(有影響航空器運行之虞) 0.34次/千架起降架次以下。	1.28次/千架起降架次以下	
	其他領先指標	每季(3個月)至少執行一次本場海側淨灘清除海漂垃圾活動或駐站單位FOD WALK活動(跑道地帶FOD通報事件發生率達成)。	N/A	

Table 1-7

訂定年度	安全目標			備註
112	避免重大地安事件發生			5年期 111年至115年
	空側FOD危害事件發生率降低			
訂定年度	年度安全重大指標	安全績效指標	安全績效指標警示值	備註
112	重大後果安全事件目標值	1.車輛或其他地面設備造成跑道入侵導致航空器重飛/放棄起飛事件：五年移動平均1.8次/百萬起降架次以下。	不適用。	依據民用航空局「國家民用航空計畫」修訂內容(詳111年2月18日站務驗字第1115003939號函)訂定重大後果安全事件目標值
		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：1.8次/十萬起降架次以下。	不適用。	
訂定年度	年度安全輕度指標	安全績效指標	安全績效指標警示值	備註
112	輕度後果安全事件指標值	1.跑道地帶FOD通報事件發生率(不含突發性鳥擊之鳥屍): 10次/年度	5件/季	第1-3項SPI之訂定經檢視後，因與實際航機次數關聯性甚微，改以110及111年度危害通報案件數平均值訂定之。
		2.空側施工缺失事件發生率： 6次/年度。	3次/季	
		3. 野生動物入侵空側管制區事件發生率(有影響航空器運行之虞) 2次/年度。	1次/季	
	其他領先指標	每季(3個月)至少執行一次本場海側淨灘清除海漂垃圾活動或駐站單位FOD WALK活動(跑道地帶FOD通報事件發生率達成)。	N/A	

Table 1-8

訂定年度	安全目標			備註
113	避免重大地安事件發生			5年期 111年至115年
	空側FOD危害事件發生率降低			
訂定年度	年度安全重大指標	安全績效指標	安全績效指標警示值	備註
113	重大後果安全事件目標值	1.車輛或其他地面設備造成跑道入侵導致航空器重飛/放棄起飛事件：五年移動平均1.8次/百萬起降架次以下。	不適用。	依據民用航空局「國家民用航空計畫」修訂內容(詳111年2月18日站務驗字第1115003939號函)訂定重大後果安全事件目標值
		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：1.8次/十萬起降架次以下。	不適用。	
訂定年度	年度安全輕度指標	安全績效指標	安全績效指標警示值	備註
113	輕度後果安全事件指標值	1.活動區內 FOD 事件發生率(不含鳥擊事件之鳥屍)：1.05/千架次。	1.64/千架次	依本站111年12月01-112年11月30日風險危害通報事件統計數據結果訂定。
		2.機坪作業車輛裝備或其他地面設備(含空橋)故障事件發生率(有影響航空器運行之虞)：0.9/千架次。	1.3/千架次	
		3.野生動物入侵空側管制區年度統計案件數(有影響航空器運行之虞)：2次/年度。	3次/年	
	其他領先指標	本場海側淨灘清除海漂垃圾活動或駐站單位FOD WALK活動每季(3個月)執行一次	N/A	
針對空側新進人員進行安全管理系統教育訓練每季(3個月)執行一次		N/A		

Table 1-9

附表 2 安全危害通報表

金門航空站安全危害通報表					
基本資料					
單位		姓名		電話	
發生時間	年 月 日 時 分		發生地點		
天候狀況	<input type="checkbox"/> 晴 <input type="checkbox"/> 陰 <input type="checkbox"/> 小雨 <input type="checkbox"/> 雷 <input type="checkbox"/> 雨		能見度/照明	<input type="checkbox"/> 良好 <input type="checkbox"/> 稍差 <input type="checkbox"/> 很差	
危害類別	<input type="checkbox"/> 野生動物 <input type="checkbox"/> 人員 <input type="checkbox"/> 車輛 <input type="checkbox"/> 航空器 <input type="checkbox"/> 異物(FOD) <input type="checkbox"/> 危險物 <input type="checkbox"/> 資 <input type="checkbox"/> 消防 <input type="checkbox"/> 作業程序 <input type="checkbox"/> 無法判別 <input type="checkbox"/> 其他_____				
危害狀況描述			可能造成損害		
其他或建議事項					
安全主管					
安全辦公室					
收件人		收件日期		案件編號	KNH-

Table 2-1

附表 3 安全危害通報彙整表

安全危害通報彙整表					
登錄 編號	風險內容	危害處置	安全工作小 組危害評估	安全委員會 危害評估	備註

Table 3-1

附表 4 航空站安全績效目標自我評量表

年度	項次	安全績效指標及目標	
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 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	
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 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	(是否考量SMS缺失與需求?)
3	年度安全績效目標是否明確？	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	(績效指標是否定義清楚、容易理解?)
4	年度安全績效目標是否以數值表示？	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	
5	年度安全績效目標是否可測量？	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	(具體測量方法為何?)
6	年度安全績效目標提送民航局備查後，有無建議改善事項？	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	(是否已改善?)
7	年度安全績效目標是否達成？	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	
8	年度安全績效目標未達成時，是否針對原因進行討論？	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	(結論為何?)
總評	<input type="checkbox"/> 該安全績效目標為佳 <input type="checkbox"/> 該安全績效目標為可 <input type="checkbox"/> 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
評量日期：		自評人員：	安全主管：

Table4-1

附表 5 金門站安全管理系統(SMS)查核評量表

1. 安全風險管理 (Annex 19 component 2)

1.1 危害識別 (Annex 19 element 2.1)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
1.1.1	具容易使用的保密性通報系統以蒐集失誤、危害及驚險事件，且所有員工均能使用。						
1.1.2	保密性通報系統可提供適當的回饋給通報人並視情況給組織相關人員。						
1.1.3	有程序指明如何透過被動和主動方法（內部和外部）從多個來源識別危害。						
1.1.4	有分析安全數據和安全資訊以尋找趨勢並獲得可用管理資訊的程序。						
1.1.5	由適當人員實施安全調查以找出事件根本原因（ <u>為甚麼會發生而非發生了甚麼事</u> ）。						

Table5-1

1.2 安全風險評估與降低 (Annex 19 element 2.2)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
1.2.1	具風險管理流程，同時以「可能性」和「嚴重性」（或替代方法）來表示風險，並包括已識別危害的相關風險分析和評估。						
1.2.2	有衡量組織願意接受風險等級的基準，並且風險評估和相關排序均適當評定。						
1.2.3	組織具有決定和應用適當有效的風險控制措施的程序。						
1.2.4	高階主管知悉中、高風險危害及相關風險降低與控制措施。						

Table5-2

2. 安全保證 (Annex 19 component 3)

2.1 安全績效監督與評量 (Annex 19 element 3.1)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
2.1.1	與組織安全目標相關的安全績效指標 (SPI) 已訂定、發布，並有進行監督及分析趨勢。						
2.1.2	安全資訊/資料的保護、保密與維護。						
2.1.3	安全保證考慮到所有直接簽約組織(駐站單位、承包商)進行的活動。						
2.1.4	具內部查核程序，涵蓋查核行程及流程細節以及相關報告、後續辦理情形和紀錄。						
2.1.5	已訂定內部及外部查核程序的職責任和權責，並且有個人或小組負責內部查核同時可直接與權責主管聯繫。						

Table5-3

2.2 改變管理 (Annex 19 element 3.2)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
2.2.1	組織具識別「改變」是否對安全有影響的程序，並根據現有的安全風險管理程序來處理任何已發現的風險。						
2.2.2	人為因素(HF)議題已被視為改變管理流程的一部分，並且在適當的情況下，組織已將適當的HF/以人為本的設計標準應用於設備和物理環境設計。						

2.3 安全管理系統之持續改善(Annex 19 element 3.3)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
2.3.1	組織將持續監督和評估其SMS流程，以維持或不斷提升SMS的整體有效性。						

Table5-4

3. 安全政策及目標 (Annex 19 component 1)

3.1 管理承諾 (Annex 19 element 1.1)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
3.1.1	安全政策由權責主管簽署,內容涵蓋對持續改善的承諾、遵守所有適用的法規和標準、並考慮到最佳的實務做法。						
3.1.2	安全政策包括提供適當資源的聲明,組織透過防範未然及解決不足的方式來進行資源管理。						
3.1.3	針對高安全需求之職務訂有適任性相關之政策(例如:飲酒、用藥或過勞等)。						
3.1.4	具有傳達安全政策的方法。						
3.1.5	權責主管及高階主管團隊積極推動正向安全/公正文化,並透過對安全管理系統積極顯著的參與來展現其對安全政策的承諾。						
3.1.6	安全政策積極鼓勵安全通報。						
3.1.7	已訂定了公正文化的政策和原則,其清楚界定可接受和不可接受之行為以促進公正文化。						

Table5-5

3.1.8	已建立與安全政策一致的安全目標並傳達到整個組織，並有適時考量國家安全計畫。						
-------	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--

3.2 安全責任 (Annex 19 element 1.2)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
3.2.1	已指派權責主管並明訂其職責與權責以確保SMS適當的執行並有效的運作。						
3.2.2	有明訂空側作業人員(含安全辦公室及安全主管等)相關的權責、權限與職責，同時員工了解個人的職責。						

3.3 主要人員之指定(Annex 19 element 1.3)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
3.3.1	已指派適任的安全主管負責SMS的實施和維護，可直接向權責主管報告。						
3.3.2	組織定期召開討論並解決安全風險及符合性議題的安全會議，成員包括權責主管以及各相關部門主管。						

3.4 緊急應變計畫的協調(Annex 19 element 1.4)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
3.4.1	已經制定並發布了適當的緊急應變計畫(ERP)，該計劃訂定各種不同						

Table5-6

	組織和主要關鍵人員的任務、職責功能及相關程序。						
3.4.2	定期對ERP進行有計劃的適當性測試，並檢視結果以提高其有效性。						

3.5 安全管理系統文件 (Annex 19 element 1.5)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
3.5.1	SMS文件包括描述組織安全管理系統及作業流程的策略與程序，並且可供所有相關人員隨時使用。						
3.5.2	SMS文件（包括SMS相關的紀錄）會定期檢視及更新，並進行適當的版本控制。						

Table5-7

4. 安全提升(Annex 19 component 4)

4.1訓練及教育 (Annex 19 element 4.1)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
4.1.1	有針對SMS的訓練計畫，其中包括初訓和定期複訓。前述訓練涵蓋個人安全職責(包括職務、職責與權責)以及組織的SMS的運作方式。						
4.1.2	航空站依需要辦理除 SMS 以外之空側安全相關之訓練。						
4.1.3	有衡量訓練有效性的程序，並採取適當的措施來改進後續的訓練。						
4.1.4	有評估權責主管、安全主管、安全辦公室人員的安全管理作業熟悉度的機制/程序，並在必要時採取適當的補救措施。						
4.1.5	有建立應接受相關訓練人員名單，以及相關訓練課程的補課/補訓機制。						

4.2安全溝通 (Annex 19 element 4.2)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
4.2.1	有可以確定需要傳達哪些安全重要資料的程序/機制，以及如何在整個						

Table5-8

	組織範圍內將其傳達給所有相關人員。包括駐站單位、外包廠商及人員。						
--	----------------------------------	--	--	--	--	--	--

5. 介面管理 (Annex 19 Appendix 2 note 2)

符合性及績效指標		P	S	O	E	佐證資料及達成方式說明	評量意見
5.1.1	組織已識別並記錄了相關的內部及外部介面以及此類介面的重要特性。						

Table5-9

附表 6 金門機場檢查表

金門機場內部查核檢查表			
檢查日期： 檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I 評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information 檢查員：			
項	目	評比	備註
活動區幾何特性			
3.1	跑道		
3.1.22	跑道道面應修建平整但不應使摩擦特性失效或對起降之飛機產生不利影響。		
3.1.23	跑道鋪面的修建或重鋪應確保可提供等於或大於民航局所規定最小摩擦值的摩擦特性。		
3.3	跑道迴轉坪		
3.3.1	於跑道末端未設有滑行道或迴轉滑行道且飛機大小分類為D、E 或F 之跑道，應提供跑道迴轉坪供飛機進行180 度之迴轉。		
3.3.6	跑道迴轉坪之設計，應使飛機之駕駛艙保持在迴轉坪標線上時，飛機起落架的任何輪子與迴轉坪邊緣間之淨距，不小於下列：主起落架外輪間距小於4.5m—1.5m、4.5m以上小於6m—2.25m、6m以上小於9m(飛機軸距<18m)—3m、6m以上小於9m(飛機軸距≥18m)—4m、9m以上小於15m—4m。		
3.4	跑道地帶		
3.4.1	跑道地帶應涵蓋跑道及任何與之相銜接之緩衝區。		
3.4.2	跑道地帶應在跑道頭之前及跑道或緩衝區末端之後延伸至少下述距離： — 60m：跑道參考長度分類為2、3或4之跑道。 — 60m：跑道參考長度分類為1之儀器跑道。 — 30m：跑道參考長度分類為1之非儀器跑道。		
3.4.3	精確進場跑道之跑道地帶，其寬度為自跑道中心線及其延長部分中心線每側橫向延伸至少下述距離： — 兩側各140m：跑道參考長度分類為3或4之跑道。 — 兩側各70m：跑道參考長度分類為1或2之跑道。		

Table 6-1

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
3.4.7	除導航用目視助航設施或為航空器安全目的必須設置於跑道地帶範圍內，並滿足第5章中有關易斷要求之物體外，在精確進場跑道之內轉接面之內邊範圍內之跑道地帶上，不應有固定物體。於飛機起降期間，上述範圍內不應有移動物體之存在。		
3.4.10	與跑道、跑道道肩或緩衝區銜接之跑道地帶之道面，應與跑道、跑道道肩或緩衝區之道面齊平。		
3.5	跑道端安全區		
3.5.1	跑道參考長度分類為3 或4 之跑道及跑道參考長度分類為1 或2 之儀器跑道，在跑道地帶兩端應提供跑道端安全區。		
3.5.3	下列情況下，跑道端安全區長度應自跑道地帶延伸至少90m： — 跑道參考長度分類為3或4之跑道。 — 跑道參考長度分類為1或2之儀器跑道。 如果設置攔阻系統（Arresting System），可依據系統設計規格縮短上述長度。		
3.5.5	跑道端安全區寬度至少應為跑道寬度之2 倍。		
3.7	緩衝區		
3.7.1	緩衝區寬度應與其相銜接跑道之寬度相同。		
3.7.4	有鋪砌道面之緩衝區於修建或重鋪應使道面摩擦特性等於或優於與其銜接跑道相稱之道面摩擦特性。		
3.9	滑行道		
3.9.3	滑行道之設計，應使飛機之駕駛艙保持在該滑行道中心線標線上時，飛機外側主輪與滑行道邊緣間之淨距，不小於下表所列：主起落架外輪間距小於4.5m—1.5m、4.5m以上小於6m—2.25m、6m以上小於9m(飛機軸距<18m)—3m、6m以上小於9m(飛機軸距≥18m)—4m、9m以上小於15m—4m。		

Table 6-2

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
3.9.19	滑行道橋支承飛機之部分之寬度，按垂直於滑行道中心線量計，應不小於該滑行道地帶整平部分之寬度。除非該橋之兩側之阻擋設施業經證明可提供使用該滑行道飛機之安全，則寬度可略作縮減。		
3.12	等待區、跑道等待位置、中途等待位置及道路等待位置		
3.12.2	跑道等待位置應設於： a) 滑行道與跑道之交叉處之滑行道上。 b) 兩跑道交叉時，設於作為標準滑行路徑一部分之跑道上。		
3.12.3	如果滑行道上滑行之航空器或通過之車輛，可能會突出障礙物限制面或對助導航設施信號產生干擾時，則應在該滑行道上設立跑道等待位置。		
3.12.5	於道路與跑道交叉處應設立道路等待位置。		
3.12.6	跑道中心線至等待區、滑行道／跑道交叉處之跑道等待位置或道路等待位置三者之距離，應符合表3-2之規定；如為精確進場跑道，則應使等待之航空器或車輛不致干擾無線電助導航設施之運作或突出內轉接面。		
3.12.9	依據3.12.3 節設置之跑道等待位置，應使停等之航空器及車輛不致突出障礙物淨空區、進場面、起飛爬升面或儀／微降系統臨界／靈敏區或干擾無線電助導航設施之運作。		
3.14	受隔離航空器之停放位置		
3.14.1	已知或被認為是遭受非法干擾之航空器，或由於其他原因需要與正常之機場活動互相隔離之航空器，應指定一個隔離之停放位置，或是將停放該航空器之位置通知機場之管制塔台。		
目視助航設施			
5.1	指示器及信號設施		
5.1.1	風向指示器		

Table 6-3

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.1.1.1	機場應設置至少一個風向指示器。		
5.1.1.2	風向指示器之設置應能被在飛行中或活動區內之航空器視得，並不受附近物體引起之氣流干擾。		
5.1.3	信號燈		
5.1.3.1	具有管制之機場應在機場塔台設置信號燈。		
5.2	標線		
5.2.1	概述		
5.2.1.1	除跑道邊線標線外，在兩條（或多條）跑道交叉處應顯示較重要跑道之標線，其他跑道之標線則應予以中斷。而較重要跑道邊線標線在交叉處可連續亦可中斷。		
5.2.1.3	在跑道與滑行道交叉處，跑道除跑道邊線標線可以中斷外，餘各種標線皆應顯示；而滑行道之各種標線則應中斷。		
5.2.1.4	跑道標線應為白色。		
5.2.1.5	滑行道標線、跑道迴轉坪標線及停機位標線之顏色應為黃色。		
5.2.1.6	停機坪安全線（Apron Safety Lines）之顏色應為紅色，勤務道路之車道標線與旅客步道之顏色應為白色。		
5.2.2	跑道名稱標線		
5.2.2.1	在有鋪面之跑道頭應設置跑道名稱標線。		
5.2.2.3	跑道名稱標線之設置詳如圖 5-2。		

Table 6-4

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項 目	評比	備 註
5.2.2.4 跑道名稱標線應由兩位數字組成；如為平行跑道，則應在數字後增加一個英文字母。一條跑道、兩條平行跑道及三條平行跑道，跑道名稱係由進場方向磁北方位角之十分之一，取最接近之整數命名。四條或大於四條之平行跑道，一組相鄰跑道應以最接近磁北方位角之十分之一之整數命名，另一組相鄰跑道應以下一個最接近磁北方位角之十分之一之整數命名。如按前述規則得出之數字是個位數時，則應在數字前多加一個“0”。		
5.2.2.5 平行跑道之每個跑道名稱標線，應由進場方向看去，由左至右按下列順序各增加一個字母： —如為兩條平行跑道：“L”、“R”。 —如為三條平行跑道：“L”、“C”、“R”。 —如為四條平行跑道：“L”、“R”、“L”、“R”。 —如為五條平行跑道：“L”、“C”、“R”、“L”、“R”或“L”、“R”、“L”、“C”、“R”。 —如為六條平行跑道：“L”、“C”、“R”、“L”、“C”、“R”。		
5.2.2.6 數字及字母之形狀及比例應如圖 5-3 所示。而其尺寸則不應小於圖5-3 所示之大小，但當數字與跑道頭標線結合在一起時，則應採用較大之尺寸，以填補跑道頭標線線段間之空隙。		
5.2.3 跑道中心線標線		
5.2.3.1 有鋪面之跑道應設置跑道中心線標線。		
5.2.3.2 跑道中心線標線如圖 5-2 所示，應沿著跑道中心線介於跑道名稱標線間劃設，但按5.2.1.1節規定之中斷處則除外。		
5.2.3.3 跑道中心線標線應以均勻隔開之線段及間隙組成。每一線段加一個間隙之長度應不小於50m，且不大於75m。每一線段之長度應至少等於間隙之長度或30m（取其較大值）。		

Table 6-5

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註												
5.2.3.4	<p>線段之寬度應不小於：</p> <ul style="list-style-type: none"> -0.9m：第II、III類精確進場跑道。 -0.45m：第I類精確進場跑道上及跑道參考長度分類為3或4之非精確進場跑道。 -0.3m：跑道參考長度分類為1或2之非精確進場跑道及非儀器跑道。 														
5.2.4	跑道頭標線														
5.2.4.1	於鋪面之儀器跑道及跑道參考長度分類為3或4之鋪面非儀器跑道應設置跑道頭標線。														
5.2.4.4	跑道頭標線之線段應從距離跑道頭6m 處開始劃設。														
5.2.4.5	<p>跑道頭標線應由一組尺寸相同且對稱於跑道中心線之縱向線段組成（圖 5-2（A）及（B）係以寬45m 之跑道為例），而線段之數目應由跑道寬度決定：</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>跑道寬度</td> <td>線段數目</td> </tr> <tr> <td>18m</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>23m</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>30m</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>45m</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>60m</td> <td>16</td> </tr> </table> <p>但45m或更寬之非精確進場及非儀器跑道，則可採如圖 5-2（C）所示之形式。</p>	跑道寬度	線段數目	18m	4	23m	6	30m	8	45m	12	60m	16		
跑道寬度	線段數目														
18m	4														
23m	6														
30m	8														
45m	12														
60m	16														
5.2.4.6	線段之劃設應橫向延伸至跑道邊3m 以內或延伸至跑道中心線兩側27m 處（以得出較小之橫向距離為準）。如跑道名稱標線劃設在跑道頭標線間，則跑道頭標線在跑道中心線之兩側應至少各有三條線段；如跑道名稱標線設在跑道頭標線前方，則跑道頭標線之線段應連續橫貫跑道。各線段應至少30m 長、約1.8m 寬，線段間距約1.8m。但當線段是連續橫貫跑道時，最靠近跑道中心線之兩條線段間距應為雙倍間距；而在跑道名稱標線設在跑道頭標線間之情況下，則此間距應為22.5m。														
5.2.4.8	橫向線段之寬度應不小於1.80m。														

Table 6-6

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.2.4.9	在跑道頭為永久位移之情況下，應依據圖 5-4 (B)所示，在位移跑道頭前之跑道劃設箭頭。		
5.2.4.10	當跑道頭位置臨時移位時，應如圖 5-4 (A) 或 (B) 所示加以標示，而位移跑道頭前之標線，除跑道中心線應改為箭頭外，餘則應予遮掩。		
5.2.5	著陸點標線		
5.2.5.1	於跑道參考長度分類為2、3 或4 鋪面儀器跑道之各進場端，應繪設著陸點標線。		
5.2.5.3	著陸點標線之起點位置，其相對於跑道頭之距離，應不小於表 5-1中相應欄所述之距離；惟若跑道裝有目視進場滑降指示燈系統，則標線之起始點應與目視進場滑降點一致。		
5.2.5.4	著陸點標線應由兩條明顯之線段組成，而線段之尺寸及其內邊之橫向間距應符合表 5-1中相應欄之規定。如同時有劃設著陸區標線，則著陸點標線之橫向間距應與著陸區標線相同；另跑道寬度小於45m者，其寬度部分可以45m寬為基準等比縮小。		
5.2.6	著陸區標線		
5.2.6.1	跑道參考長度分類為2、3 或4 之鋪面精確進場跑道之著陸區應繪設著陸區標線。		
5.2.6.3	著陸區標線應於跑道中心線兩側以對稱成對之長方形標線繪設，其對數與可用之降落距離有關；當一條跑道兩端之進場方向都要繪設該標線時，則與跑道頭間之距離有關。		
5.2.6.4	著陸區標線應符合圖 5-5中所示兩種形式之一。在圖 5-5 (A) 所示形式中，每條標線之長及寬應分別不小於22.5m 及3m。在圖 5-5 (B) 所示形式中，每條標線之長及寬應不小於22.5m及1.8m，相鄰線條間之間距應為1.5m，另跑道寬度小於45m 者，其寬度部分可以45m寬為基準等比縮小。於可用之降落距離或跑道頭間之距離為1500m至不足2400m		

Table 6-7

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
	時，4對標線數目分別為6條（每邊3條）、6條、4條（每邊2條）、4條之方式劃設。於有著陸點標線之跑道，其最接近跑道中心線之兩條著陸區標線之內側間距應與該著陸點標線之橫向間距相等；而於未繪設著陸點標線之跑道，其最接近跑道中心線之兩條著陸區標線之內側間距應與表 5-1之2，3，4或5欄規定之著陸點標線之橫向間距相符。著陸區標線自距跑道頭150m起並以150m間距繪設，然與著陸點標線相重合或位於著陸點標線50m範圍內者應刪去。		
5.2.7	跑道邊線標線		
5.2.7.1	於跑道與跑道道肩（或周圍地面）間缺乏明顯對比時，在鋪面跑道之跑道頭間應繪設跑道邊線標線。		
5.2.8	滑行道中心線標線		
5.2.8.1	於跑道長度分類為3或4之跑道，其鋪面滑行道及停機坪上應繪設滑行道中心線標線，用以提供自跑道中心線至停機位間連續之導引。		
5.2.8.3	當跑道之一部分屬於標準滑行路徑及有下列情況之一時，鋪面跑道上應繪設滑行道中心線標線。 a) 沒有跑道中心線標線。 b) 滑行道中心線未與跑道中心線重合。		
5.2.8.5	如果設置加強型滑行道中心線標線，應於每條滑行道與跑道交叉處設置。		
5.2.8.9	當設置加強型滑行道中心線標線： a) 加強型滑行道中心線標線應從A型跑道等待位置(如圖5-6滑行道標線)沿駛離跑道方向延伸至47m距離。如圖5-7(a)所示。 b) 如果加強型滑行道中心線標線與另一個跑道等待位置標線交叉，例如與位於第一個跑道等待位置標線距離47m內之第II類或第III類精確進場跑道等待位置標線交叉，則加強型滑行道中心線標線必須在與該跑道等待位置標線前後各0.9m處中斷。加強型滑行道中心線標		

Table 6-8

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項 目	評 比	備 註
<p>線應於所交叉的跑道等待位置標線再延伸3條虛線，或自起點至終點全長達47m，取兩者較大值。圖5-7(b)所示。</p> <p>c) 如果加強型滑行道中心線標線穿過位於距跑道等待位置標線47m內之滑行道與滑行道交叉處，則必須於滑行道中心線標線交叉處前後各1.5m中斷加強型滑行道中心線標線。加強型滑行道中心線標線應於滑行道中心線標線交叉處再延伸3條虛線，或自起點至終點全長達47m，取兩者較大值。如圖5-7(c)所示。</p> <p>d) 如果兩條滑行道中心線標線在跑道等待位置標線處或之前交會，則內側虛線長度不得小於3m。如圖5-7(d)所示。</p> <p>e) 如果有兩組相對的跑道等待位置標線，且標線間之距離小於94m，則加強型滑行道中心線標線應延伸全部距離。加強型滑行道中心線標線不得延伸至任一跑道等待位置標線以外。如圖5-7(e)所示。</p>		
5.2.8.10	滑行道中心線標線應為至少寬0.15m 之連續實線，只有在其與跑道等待位置標線或中途等待位置標線相交處應如圖 5-6 所示予以中斷。	
5.2.8.11	加強型滑行道中心線標線的劃設應如圖 5-7 所示。	
5.2.9	跑道迴轉坪標線	
5.2.9.1	設有跑道迴轉坪之跑道，其跑道迴轉坪標線應提供連續性導引供飛機完成180 度迴轉並對正跑道中心線。	
5.2.9.6	跑道迴轉坪標線應為至少寬0.15m 之連續實線。	
5.2.10	跑道等待位置標線	
5.2.10.1	跑道等待位置標線應沿著跑道等待位置繪設。	
5.2.10.2	在滑行道與非儀器跑道、非精確進場跑道或起飛跑道交叉處，跑道等待位置標線應如圖 5-6 中所示之A型。	

Table 6-9

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.2.10.3	在滑行道與I類、II類或III類精確進場跑道交叉處如僅有一個跑道等待位置，該處之跑道等待位置標線應如圖 5-6 所示之A 型。在上述交叉處如設有兩個或三個跑道等待位置，則最靠近跑道之跑道等待位置標線應如圖 5-6 中所示之A 型，而其餘離跑道較遠之跑道等待位置標線應如圖 5-6 所示之B 型。		
5.2.10.4	依據3.12.3 規定設置之跑道等待位置上之跑道等待位置標線應採用圖 5-6 中之A 型。		
5.2.10.5	於2026年11月26日前，跑道等待位置標線應如圖5-8之型式A1(或A2)及B1(或B2)適當之繪設。		
5.2.10.6	自2026年11月26日起，跑道等待位置標線應如圖5-8之型式A2及B2適當之繪設。		
5.2.10.9	在跑道與跑道交叉處顯示之跑道等待位置標線應垂直於作為標準滑行路徑部份之跑道之中心線。標線之形式應符合圖5-8中之A2型。		
5.2.11	中途等待位置標線		
5.2.11.3	於兩條鋪面滑行道交叉處，任一滑行道繪設之中途等待位置標線應橫跨滑行道，並使其與交會之滑行道接近邊有足夠之距離以確保滑行飛機之安全淨距。如設有停止線燈或中途等待位置燈，則中途等待位置標線應與其相符。		
5.2.11.5	中途等待位置標線應如圖 5-6中所示以單條虛線組成。		
5.2.14	停機坪安全線		
5.2.14.2	停機坪安全線應能夠確切劃定地勤車輛及其他飛機服務設備等之使用範圍，以保持其與航空器間之安全隔離。		
5.3	燈光		
5.3.1	概述		
5.3.1.4	除了距跑道頭300m 以外部分之進場燈系統		

Table 6-10

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
	外，進場燈系統立式進場燈及其支柱應是易斷的。 a) 當支柱高度超過12m時，其支柱頂端12m部分應符合易斷之要求。 b) 當支柱被非易斷物體圍繞時，支柱高於周圍物體之部分應是易斷的。		
5.3.1.5	當進場燈具或其支柱本身不夠明顯時，應適當地加以標明。		
5.3.1.6	跑道、緩衝區及滑行道上之立式燈具應是易斷的。燈具高度應低到足以與航空器螺旋槳及引擎間保持必要之淨距。		
5.3.1.7	跑道、緩衝區、滑行道及停機坪道面上之嵌入式燈具，應設計及安裝得使能承受航空器輪胎之壓力，且不使航空器或燈具本身受到損壞。		
5.3.1.9	跑道燈之光強度應適合於該跑道最低能見度及其週遭燈光之情況；當設有進場燈系統時，跑道燈之強度應與最近一段之進場燈系統之強度適當配合。		
5.3.1.10	於設有高強度燈光系統之機場，應設有可依現場實際需求調整光強度之控制裝置，下列各類燈光應具有個別之光強度控制裝置或其他適當之方法，確保強度之協調一致。 —進場燈系統 —跑道邊燈 —跑道頭燈 —跑道末端燈 —跑道中心線燈 —著陸區燈 —滑行道中心線燈		
5.3.1.11	依附錄2之附錄圖2-1至附錄圖2-10中，於定義燈具主光束之橢圓範圍內及其邊線上之最大燈光強度值，不應大於依據附錄2之附圖2-1至附圖2-11之總說明第2點所規定所測得主光束最低強度值之3倍。		
5.3.1.12	依附錄2之附錄圖2-12至附錄圖2-20中，於定義燈具主光束之長方形範圍內及其邊線上之		

Table 6-11

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
	最大燈光強度值，不應大於依據附錄2之附圖2-12至附圖2-21之總說明第2點所規定所測得主光束最低強度值之3倍。		
5.3.3	航空標燈		
5.3.3.1	準備夜間使用之機場，在運作需要之場合應設置機場標燈或識別標燈。		
5.3.3.3	供夜間使用之機場，若存有以下情形之一者，應設置機場標燈： a)該機場之飛航主要以目視方式進行。 b)該機場能見度經常不佳。 c)由於週遭燈光或地形影響，無法從空中識別該機場。		
5.3.3.4	機場標燈應設在機場內且週遭低背景燈光之地區。		
5.3.3.6	機場標燈應顯示綠色與白色交替之閃光或白色閃光，總閃光頻率應為每分鐘20 至30 次。		
5.3.3.7	標燈發出之燈光應在所有方位角均能看到。燈光之垂直分布應從不大於1°之仰角向上擴展到由民航局決定足以提供導引效果之最大仰角。該最大仰角之閃光有效光強度應不小於2,000 cd。		
5.3.4	進場燈系統		
5.3.4.1	B、非精確進場跑道—如實際可行，準備供夜間使用之非精確進場跑道應設置符合5.3.4.2至5.3.4.9各節中所規範之簡式進場燈系統，除非該跑道僅供能見度良好時使用或有其他目視輔助設施(如跑道頭識別燈)提供足夠之導引時可以不設。 註— 如實際可行，宜設置第I類精確進場燈系統。 C、第I類精確進場跑道—如實際可行，第I類精確進場跑道應設置符合5.3.4.10至5.3.4.21各節中所規範之第I類精確進場燈系統。 D、第II類及III類精確進場跑道—在第II類或III類精確進場跑道應設置符合5.3.4.22至		

Table 6-12

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
	5.3.4.39各節中所規範之第II類及III類精確進場燈系統。		
5.3.5	目視進場滑降指示燈系統		
5.3.5.1	<p>當存在下列情況之一時，無論跑道是否設有其他目視或非目視進場助航設施，均應設置目視進場滑降指示燈系統，以導引飛機進場：</p> <p>a) 供渦輪噴射或有類似進場導引需求之飛機使用之跑道；</p> <p>b) 任何類型飛機之駕駛員於下述情況可能難予判斷如何進場：1) 目視導引不充分，諸如日間在水面或沒有特徵之陸地上空、夜間於進場區內沒有足夠之外界燈光等情況下進場航行時，或2) 容易引起誤解之信息，由地形或跑道坡度等所產生；</p> <p>c) 如飛機低於正常航道進場時，於進場區內存在之物體可能會導致嚴重之危險，特別是在沒有非目視或其他目視助航設施可提供相關警告時。</p> <p>d) 跑道任何一端於飛機過早觸地或衝出跑道時會導致嚴重之危險。</p> <p>e) 地形或經常之氣象條件使飛機在進場中可能會遇到異常之亂流。</p>		
5.3.5.2	標準之目視進場滑降指示燈系統應符合5.3.5.24 至5.3.5.41 各節所規範之精確進場滑降指示燈系統（PAPI）及簡式精確進場滑降指示燈系統（APAPI），如圖 5-16 所示。		
5.3.5.3	當存在5.3.5.1節所規範之一種或數種情況，跑道參考長度分類為3或4時，應設置PAPI。		
5.3.5.5	當存在5.3.5.1節所規範之一種或數種情況，跑道參考長度分類為1或2時，應設置PAPI或APAPI。		
5.3.5.24	PAPI系統應由4個等距設置之燈光顏色轉換明顯之多燈（或成對單燈）燈組之翼排燈組成。除非實際不可行，該系統應設在跑道之左側。		
5.3.5.25	APAPI系統應以2個燈光顏色轉換明顯之多燈		

Table 6-13

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
	(或成對單燈)燈組之翼排燈組成。除非實際不可行，該系統應設在跑道之左側。		
5.3.5.26	<p>PAPI 翼排燈之設置應能夠使進場中之飛機駕駛員：</p> <p>a) 當位於或接近進場斜面時，看到最接近跑道之2個燈組為紅色，距跑道最遠之2個燈組為白色。</p> <p>b) 當高於進場斜面時，看到最接近跑道之1個燈組為紅色，距跑道最遠之3個燈組為白色；在更高於進場斜面時，看到之全部燈組均為白色。</p> <p>c) 當低於進場斜面時，看到最接近跑道之3個燈組為紅色，距跑道最遠之1個燈組為白色；在更低於進場斜面時，看到之全部燈組均為紅色。</p>		
5.3.5.27	<p>APAPI 翼排燈之設置應能夠使進場中之飛機駕駛員：</p> <p>a) 當位於或接近進場斜面時，看到最接近跑道之燈組為紅色，距跑道較遠之燈組為白色。</p> <p>b) 當高於進場斜面時，看到之2個燈組均為白色。</p> <p>c) 當低於進場斜面時，看到之2個燈組均為紅色。</p>		
5.3.5.28	燈組之裝設及容許偏差詳如圖 5-19，燈組所組成之翼排燈應使得進場飛機駕駛員所見之燈光恰似在同一水平線上，且應採易斷式並儘可能裝低。		
5.3.5.29	燈光系統應適合於日間及夜間運作。		
5.3.5.30	在距離300m 外觀察，垂直面上燈光顏色由紅色轉換至白色之垂直夾角應不大於3'。		
5.3.5.31	在全光強度時紅色光之Y 座標值不應超過0.320。		
5.3.5.32	燈組之光強度分布應如附錄2 附錄圖 2-23 中所示。		
5.3.5.33	應具備適當之光強度控制裝置，便於調節以適		

Table 6-14

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
	應週遭情況，避免使飛機駕駛員在進場及降落階段產生目眩。		
5.3.5.34	每個燈組仰角應可調整，使光束之白光部分之下限能夠固定在水平以上1°30'至4°30'之間之任何要求之角度上。		
5.3.5.35	燈組之設計應使得附著在透光或反光面上之凝結水、塵土等對燈光信號之干擾儘可能減到最小，並且不致影響紅色、白色信號間之對比及轉換角度。		
5.3.5.36	圖 5-20 中所定義之進場斜面應適當地提供進場飛機使用。		
5.3.5.37	當跑道裝有儀降及（或）微降系統時，燈組之位置及仰角應使目視進場斜面與儀降系統之下滑道及（或）微降系統（MLS）最小之下滑道儘可能地相符。		
5.3.5.38	PAPI 中各燈組仰角之設定應使得進場飛機之駕駛員在看見1 個白燈及3 個紅燈之信號時，飛機與進場區內之所有物體均可保持一定之安全距離。		
5.3.5.39	APAPI 中各燈組仰角之設定應使得進場飛機位於進場斜面最下緣時（駕駛員可看見一紅一白之信號），飛機與進場區內之所有物體仍可保持一定之安全距離。		
5.3.5.40	一個物體同時具備下列條件並經航空研究後確定會對飛行安全有不利影響時，應適當地限制光束之方位擴散範圍，使該物體保持在光束範圍之外。 a) 位於PAPI或APAPI系統之障礙物保護面之外但在燈組光束之橫向界限以內。 b) 高度高出於障礙物保護面。		
5.3.5.41	安裝於跑道兩側提供滾行導引（Roll Guidance）之翼排燈其相應燈組燈光訊號應能同步變換。		
障礙物保護面			

Table 6-15

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.5.42	在準備設置目視進場滑降指示燈系統時應建立一個障礙物保護面。		
5.3.5.43	障礙物保護面之特性包括起點、擴散角、長度及坡度等，應符合表5-3 及圖 5-21 中相關各欄之規範。		
5.3.5.44	不允許有新物體或既有物體之擴建部分突出於障礙物保護面之上，除非經民航局認為新物體或擴建部分會被一個既有且無法移開之物體所遮蔽時，方可例外。		
5.3.5.45	既有高出於障礙物保護面以上之物體應移去，然經民航局認為該物體會被一個既有且無法移開之物體所遮蔽或經航空研究後確定該物體不致對飛機安全產生負面影響者除外。		
5.3.5.46	經航空研究後確定突出於障礙物保護面以上之物體將對飛行安全產生負面影響時，應採取下列一項或數項措施： a) 移除該物體； b) 適當地提高該系統之進場斜面； c) 減小該系統之方位擴散，使該物體處於光束範圍之外； d) 將系統之軸線及其相應之障礙物保護面偏移一個不大於5°之角度； e) 將該系統適當地朝跑道末端方向移動，以使該物體不再突出障礙物保護面。		
5.3.9	跑道邊燈		
5.3.9.1	跑道供夜間使用或精確進場跑道供日夜使用，均應設置跑道邊燈。		
5.3.9.3	跑道邊燈應沿跑道全長設置並位於與跑道中心線等距之兩條平行線上。		
5.3.9.4	跑道邊燈應沿著公布作為跑道使用區域之邊緣或沿著邊緣以外距離不大於3m 處設置。		
5.3.9.6	跑道邊燈應縱向對齊且以相同間隔佈置，儀器跑道之兩燈間距應不大於60m，非儀器跑道之兩燈間距應不大於100m。跑道兩側相對應之		

Table 6-16

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
	邊燈應設在垂直於跑道中心線之直線上。在跑道交叉處，如對駕駛員仍可提供足夠之導引，邊燈可用不規則之間距設置或者取消若干燈具。		
5.3.9.7	跑道邊燈應是可調變強度之白色定光燈，但下列情況除外： a) 在跑道頭移位之情況下，從跑道起點至位移跑道頭處之間之燈具，從進場方向來看應顯示紅色。 b) 從起飛滾行開始之一端看，距跑道末端600m或跑道長度三分之一（二者取其小值）部分之燈光可顯示黃色。		
5.3.9.8	跑道邊燈燈光之方位應提供起飛或降落飛機駕駛員足夠之導引。當跑道邊燈準備用來提供繞場導引時，燈光應為全向性（詳見5.3.6.1節）。		
5.3.9.9	於5.3.9.8節所述全向性跑道邊燈之光束垂直分布，自水平至仰角15°之光強度應符合該跑道起飛或降落時能見度及週遭燈光條件之需求。在任何情況下，光強度至少應為50cd，只有在機場周圍沒有燈光時，可將光強度降低到不小於25cd，以避免對駕駛員產生眩光。		
5.3.9.10	精確進場跑道之跑道邊燈應符合附錄2 附錄圖 2-9 或附錄圖 2-10。		
5.3.10	跑道頭燈及翼排燈		
5.3.10.1	設有跑道邊燈之跑道應設置跑道頭燈，除了非儀器或非精確進場跑道於跑道頭移位並設有跑道頭翼排燈時，始無需設置。		
5.3.10.2	當跑道頭位於跑道端時，跑道頭燈應設在一條垂直於跑道中心線並儘可能靠近跑道端之直線上，在任何情況下設置位置不應超過跑道端外3m。		
5.3.10.3	當跑道頭自跑道端移位時，跑道頭燈應設在跑道頭位處之一條垂直於跑道中心線之直線上。		

Table 6-17

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.10.4	跑道頭燈之設置： a) 於非儀器或非精確進場跑道，至少為6盞燈； b) 於第I類精確進場跑道，於跑道邊燈線間等距設置，至少為以間距3m計算所得之盞數設置。 c) 於第II類或III類精確進場跑道，於跑道邊燈線間等距設置，以間距不大於3m計算所得之盞數設置。		
5.3.10.6	當精確進場跑道無法設置全長之進場燈光系統時，應增設翼排燈。		
5.3.10.7	跑道頭移位之非儀器或非精確進場跑道，應裝設跑道頭燈而未設置時，應設置翼排燈。		
5.3.10.8	翼排燈應設在跑道頭處，分為兩組，對稱於跑道中心線。每組翼排燈應至少由五盞燈組成，垂直於跑道邊燈線並向外延伸至少10m，將每組翼排燈最靠近跑道之燈具應設置於跑道邊燈線上。		
5.3.10.9	跑道頭燈及翼排燈應為朝向進場方向之單向綠色定光燈，其燈光強度及光束擴散應符合跑道運作時之能見度及週遭燈光條件之需求。		
5.3.10.10	裝設於精確進場跑道之跑道頭燈，應符合附錄2 附錄圖 2-3。		
5.3.10.11	精確進場跑道之翼排燈，應符合附錄2 附錄圖 2-4。		
5.3.11	跑道末端燈		
5.3.11.1	設有跑道邊燈之跑道應設置跑道末端燈。		
5.3.11.2	跑道末端燈應設在一條垂直於跑道中心線並儘可能靠近跑道端之直線上，在任何情況下設置位置不應超過跑道端外3m。		
5.3.11.4	跑道末端燈應為朝向跑道方向之單向紅色定光燈，其燈光強度及光束擴散應符合跑道運作時之能見度及週遭燈光條件之需求。		

Table 6-18

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.11.5	精確進場跑道之跑道末端燈，應符合附錄2附錄圖 2-8。		
5.3.18	滑行道邊燈		
5.3.18.1	供夜間使用之跑道迴轉坪、等待區及停機坪之邊緣，及供夜間使用未設有滑行道中心線燈之滑行道，應設置滑行道邊燈，除了在考慮運作性質並認為地面照明或其他方法已能提供足夠之導引時，才無需設置滑行道邊燈。		
5.3.18.2	跑道作為標準滑行路徑之一部份並於夜間滑行時，當該部分跑道未設有滑行道中心線燈時，應設置滑行道邊燈。		
5.3.18.7	滑行道邊燈應是藍色定光燈。燈具之方位角應使飛機駕駛員於任一方向滑行時均看見其燈光，光束垂直角度為水平至水平以上至少75°；為避免與其他燈光發生混淆，在交會、出口或彎道處之燈具應儘可能地加以遮擋。		
5.3.18.8	滑行道邊燈之燈光強度，在仰角0°到6°應至少為2cd，在仰角6°至75°應至少為0.2cd。		
5.3.23	跑道警戒燈		
5.3.23.1	在跑道使用於下列情況時，應在每個滑行道／跑道交叉處設置A型跑道警戒燈： a) 跑道視程小於550m時且未設置停止線燈的情況時。 b) 跑道視程介於550m及1200m之間且高交通密度時。		
5.3.23.4	如於跑道/滑行道交叉口存在一個以上之跑道等待位置，則僅應開啟與運作中之跑道等待位置相關之跑道警戒燈。		
5.3.23.5	A型跑道警戒燈應設置於跑道等待位置標線之等待側，並位在滑行道兩側。		
5.3.23.6	B型跑道警戒燈應設置於跑道等待位置標線之等待側，並橫越滑行道。		
5.3.23.7	A型跑道警戒燈應由兩對黃色燈組成。		

Table 6-19

金門機場內部查核檢查表			
檢查日期： 檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I 評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information 檢查員：			
	項 目	評 比	備 註
5.3.23.9	B型跑道警戒燈應由橫越滑行道，間距為3m之黃色燈組成。		
5.3.23.10	光束應是單向且於進跑道之方向顯示黃色。		
5.3.23.17	A 型跑道警戒燈各燈組之單燈應交替發光。		
5.3.23.18	B 型跑道警戒燈之相鄰單燈應交替發光，交錯之各組燈應同步發光。		
5.3.23.19	跑道警戒燈應以每分鐘30 至60 次之頻率發光，每個燈之明、暗時間應相等。		
5.3.24	停機坪照明燈		
5.3.24.3	停機坪照明燈之光譜分布，應使得與例行動務／檢修相關之航空器標線、道面及障礙物標線之顏色能夠正確地加以辨認。		

金門機場內部查核檢查表			
檢查日期： 檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I 評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information 檢查員：			
	項 目	評 比	備 註
5.4	指示牌		
5.4.1	概述		
5.4.1.1	為傳遞強制性之指示、特定位置之資訊、活動區內之目的地或其他資訊以符合9.8.1 節之要求，應設置指示牌。		
5.4.1.3	指示牌應是易斷的。靠近跑道或滑行道之指示牌應低到足以與飛機螺旋槳及引擎間保持必要之淨距。其安裝高度應不超過表 5-5 對應欄中所示之尺寸。		
5.4.1.4	指示牌應為長方形，如圖 5-30 及圖 5-31 所示，橫向較長。		

Table 6-20

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.4.1.5	活動區上使用紅色之指示牌應為強制性指示牌。		
5.4.1.6	指示牌上文字符號應符合附錄4 之規範。		
5.4.1.7	在下列情況之一時使用之指示牌應符合附錄4 之規定並予以照明： a) 跑道視程低於800m時。 b) 夜間使用之儀器跑道。 c) 跑道參考長度分類為3或4供夜間使用之非儀器跑道。		
5.4.1.8	跑道參考長度分類為1 或2 供夜間使用之非儀器跑道，其指示牌應符合附錄4 之規定，具有反光性及（或）予以照明。		
5.4.2	強制性指示牌		
5.4.2.1	必須經機場管制塔台授權始可允許航空器滑行或車輛移動位置之前，應設置強制性指示牌以茲識別。		
5.4.2.3	位於滑行道/跑道交會處或跑道/跑道交會處之A 型跑道等待位置標線應設置跑道名稱指示牌作為補充。		
5.4.2.4	B 型跑道等待位置標線應設置第I 類、II 類或III 類跑道等待位置指示牌作為補充。		
5.4.2.5	位於依據3.12.3 節所設立之跑道等待位置之A 型跑道等待位置標線，應設置跑道等待位置指示牌作為補充。		
5.4.2.7	當禁止進入一個地區時，應設置禁止進入指示牌。		
5.4.2.8	位於滑行道／跑道或跑道／跑道交叉處之跑道名稱指示牌，應面對趨近跑道之方向並位於跑道等待位置標線之兩側。		
5.4.2.9	第 I 類、II 類或III 類跑道等待位置指示牌應面對接近臨界區之方向並位於跑道等待位置標線之兩側。		

Table 6-21

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.4.2.10	禁止進入指示牌應設置在禁止進入地區之起始處，從駕駛員看來是位於滑行道之兩側。		
5.4.2.11	跑道等待位置指示牌應面對著接近障礙物限制面或儀降／微降系統之臨界／靈敏區之方向，並位在依據3.12.3 節規範所設立之跑道等待位置之兩側。		
5.4.2.12	強制性指示牌應為紅底白字。		
5.4.2.14	除了設在跑道端附近之跑道名稱指示牌可僅標示該端之跑道名稱外，跑道名稱指示牌上之文字符號應含有相交跑道之名稱，並依據指示牌之觀看位置正確地定向。		
5.4.2.15	在第I類、II類、III類、II/III類合用或I/II/III類合用之跑道等待位置指示牌上應由跑道名稱及適當之CAT I、CAT II、CAT III、CAT II/III或CAT I/II/III文字符號所組成。		
5.4.2.16	禁止進入指示牌之文字符號應與圖 5-30 相符。		
5.4.2.17	按照 3.12.3 節設置之跑道等待位置指示牌應由滑行道名稱及一個數字之文字符號所組成。		
5.4.2.18	當設置強制性指示牌，應採用圖5-30所示之文字及（或）符號。		
5.4.3	資訊指示牌		
5.4.3.3	當運行上需要識別一個跑道出口時，應設置跑道出口指示牌。		
5.4.3.4	在出口滑行道未裝設滑行道中心線燈而需要對脫離跑道之駕駛員表明儀降／微降系統之臨界／靈敏區或內轉接面之邊界（取兩者之中離跑道較遠者）之場合，應設置脫離跑道指示牌。		
5.4.3.7	於到達滑行道交叉處前，為表明路徑資訊時應設置組合位置及方向之指示牌。		

Table 6-22

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.4.3.8	為運作需要標示交叉處之滑行道名稱及方向時，應設置方向指示牌。		
5.4.3.10	除了在跑道／跑道交叉處以外，位置指示牌應與跑道名稱指示牌共同設置。		
5.4.3.11	除非經航空研究後確定無此需要，否則位置指示牌應與方向指示牌共同設置。		
5.4.3.14	除了 5.4.3.16 節（跑道出口指示牌）及 5.4.3.24 節（T型交叉處之方向指示牌）之資訊指示牌外，資訊指示牌應儘可能依據表 5-5 要求，並設在滑行道之左側。		
5.4.3.15	在滑行道交叉處，資訊指示牌應設在交叉處前，並與中途等待位置標線相互一致；在沒有中途等待位置標線之場合，跑道參考長度分類為3或4時應將指示牌設置於距離交會滑行道中心線之至少60m處；跑道參考長度分類為1或2時應將指示牌設置於距離交會滑行道中心線之至少40m處。		
5.4.3.16	跑道出口指示牌應設置與跑道出口同一側（即左側或右側）並符合表 5-5 中所規定之位置。		
5.4.3.17	跑道出口指示牌應設置在跑道往滑行道出口點之前，當跑道參考長度分類為3 或4 時，其位置與距切點至少60m；當跑道參考長度分類為1 或2 時，其位置與距切點至少30m。		
5.4.3.18	脫離跑道指示牌應至少設置在滑行道之一側，指示牌與跑道中心線之距離，不應低於下列之最大值： a) 跑道中心線距儀降／微降系統之臨界／靈敏區邊界之距離。 b) 跑道中心線與內轉接面下邊之距離。		
5.4.3.19	滑行道位置指示牌與脫離跑道指示牌一起設置時，滑行道位置指示牌應設置於脫離跑道指示牌之外側。		

Table 6-23

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.4.3.20	交叉口起飛指示牌應設置於入口滑行道之左側，指示牌與跑道中心線之距離，當跑道參考長度分類為3或4時，應不小於60m；當跑道參考長度分類為1或2時，則應不小於45m。		
5.4.3.21	滑行道位置指示牌與跑道名稱指示牌一起設置時，滑行道位置指示牌應設置於跑道名稱指示牌之外側。		
5.4.3.23	除了位置指示牌以外，其他資訊指示牌不應與強制性指示牌一起設置。		
5.4.3.25	除了位置指示牌以外，其他之資訊指示牌應為黃底黑字。		
5.4.3.26	位置指示牌應為黑底黃字，當該指示牌單獨設置時應加一個黃色邊框。		
5.4.3.27	跑道出口指示牌上之文字符號應包含出口滑行道名稱，並使用箭頭表明其出口方向。		
5.4.3.28	脫離跑道指示牌上之文字符號應描繪如圖 5-31 中所示之A 型跑道等待位置標線。		
5.4.3.29	交叉口起飛指示牌上之文字符號應包含一個以數字訊息表明剩餘可用之起飛滾行距離（單位為m），並加上一個如圖 5-31中所示適當表明起飛方向之方位箭頭。		
5.4.3.30	目的地指示牌上之文字符號應包含一個字母、字母數字或數字之訊息以標明目的地，並加上一個如圖 5-31 中所示表明進行方向之箭頭。		
5.4.3.31	方向指示牌上之文字符號應包含一個字母或字母數字之訊息以標明滑行道，並加上一個如圖 5-31 中所示之一個或數個適當指向之箭頭。		
5.4.3.32	位置指示牌上之文字符號應包含航空器所在或正在進入之滑行道位置、跑道或其他鋪面之名稱，但不應包含箭頭。		

Table 6-24

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項 目	評比	備 註
<p>5.4.3.34 當位置指示牌及方向指示牌組合使用時：</p> <p>a) 所有與左轉相關之方向指示牌應設在位置指示牌之左側，而所有與右轉相關之方向指示牌應設在位置指示牌之右側；除非在包含一個滑行道交叉處之交接處之場合，位置指示牌可以選擇性地設在左側。</p> <p>b) 應參照標的滑行道之偏離情形，設置方向性指示牌並增大牌面上方向箭頭自垂直方向之偏移量。</p> <p>c) 所在位置滑行道之方向在交叉處之後顯著轉變時，應在位置指示牌旁處設置適當之方向指示牌。</p> <p>d) 相鄰之方向指示牌應如圖 5-31所示使用垂直之黑線來加以區隔。</p>		
<p>5.4.3.35 滑行道之命名原則如下，並於一個機場僅能使用一次：</p> <p>a) 一個字母</p> <p>b) 兩個字母</p> <p>c) 一個字母或幾個字母與一個數字之組合。</p>		
<p>5.4.3.37 滑行道命名時，不應使用字母I、O、X，以避免與數字1、0及關閉標線相混淆。</p>		
<p>5.4.3.38 在操作區內，數字之單獨使用應保留供跑道名稱使用。</p>		
<p>5.4.7 道路等待位置指示牌</p>		
<p>5.4.7.1 在道路進入跑道處均應設置道路等待位置指示牌。</p>		
<p>5.4.7.2 道路等待位置指示牌應設置在道路等待位置且距道路右側 1.5m 處。</p>		
<p>5.4.7.3 道路等待位置指示牌應為紅底白字。</p>		
<p>5.4.7.4 道路等待位置指示牌上之文字符號應使用本國文字並符合道路交通標誌標線設置規則設置，包括以下內容：</p> <p>a) 要求停住；及</p> <p>b) 視需要標明：</p> <p>1) 需取得航管單位同意後通行；</p>		

Table 6-25

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
2) 所在位置之識別名稱。			
5.4.7.5	供夜間使用之道路等待位置指示牌應具有反光性或予以照明。		
5.4.8	跑道千呎牌		
5.4.8.1	沿跑道裝設，提供飛行員於起飛與降落時，指示跑道剩餘長度資訊。		
5.4.8.2	當運作上需要跑道千呎牌時，應予以裝設。		
5.4.8.3	跑道千呎牌之安裝方式可分下列三種： a) 建議方式：於跑道起降使用率較高方向之左側，安裝雙面之跑道千呎牌〔詳圖 5-34之(a)〕，較符合經濟效益。當礙於現況因素跑道左側無法安裝時，千呎牌可全部安裝於跑道右側。 b) 替代方式一：按實際跑道剩餘長度，沿跑道兩側裝設各自獨立裝設單面跑道千呎牌〔詳圖 5-34之(b)〕。 c) 替代方式二：沿跑道兩側，安裝雙面之跑道千呎牌〔詳圖 5-34之(c)〕。		
5.4.8.4	當使用建議方式或替代方式二，而跑道長度不能被1000 ft 整除時，其餘數可分別配置於跑道兩端，各一半〔詳圖 5-34 之(a)及(c)〕。		
5.4.8.5	當牌面礙於現況無法裝設在標準位置，可容許其裝設在標準位置±50ft 範圍內。如在容許範圍內仍無法安裝，該牌面應予以刪除。		
5.4.8.6	跑道千呎牌尺寸之大小及與跑道邊緣距離詳表 5-6。		
5.4.8.7	同一跑道上之千呎牌，其尺寸大小應一致。而尺寸大小之選擇，需考慮使用效能、與航空器淨距、噴射引擎之排氣等影響因素。在任何情況下，牌面之頂緣，與可能使用該機場之任何機型航空器之任一部分（當機輪滑行於跑道邊緣時），應保持30 cm 之淨距。		

Table 6-26

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

	項 目	評 比	備 註
5.4.8.8	千呎牌採黑底白字（詳圖 5-35），字體格式詳見附錄4。		
5.4.8.9	其照明設備應與跑道邊燈同時開啟。		

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

	項 目	評 比	備 註
標示障礙物之目視輔助設施			
6.1	應標明及（或）裝設障礙燈之物體		
6.1.1	位於障礙物限制面橫向邊界內的物體		
6.1.1.1	在機場活動區內，除航空器外，車輛及其他可移動物體均為障礙物而應設置標誌；如車輛及機場在夜間或低能見度情況下使用，則應裝設障礙燈；惟僅於停機坪上使用之航空器勤務設備及車輛可以除外。		
6.1.1.2	在活動區內之直立式航空地面燈，應予標誌，使其在日間顯明醒目；惟不可將障礙燈設於活動區內直立式航空地面燈或指示牌上。		
6.1.1.3	障礙物至滑行道、停機坪滑行道或停機位滑行道等中心線之距離如在表 3-1之第11欄或12欄所列範圍之內，應予標誌；如該滑行道、停機坪滑行道或停機位滑行道供夜間使用時，則應裝設障礙燈。		

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
6.1.1.6	<p>突出於進場面且位於距進場面內邊 3,000m 以內或突出於轉接面之固定障礙物，應予標誌；如跑道供夜間使用，則應於該障礙物上裝設障礙燈；除非</p> <p>a) 該障礙物已被另一固定障礙物所遮蔽時，可略去標示及障礙燈。</p> <p>b) 該障礙物於日間使用A型中強度障礙燈且其高度不高出周圍地面150m時，可略去標示。</p> <p>c) 該障礙物於日間使用高強度障礙燈時，可略去標示。</p> <p>d) 該障礙物為一燈塔，並經航空研究後確定該燈塔之燈光已足夠時，可略去該障礙物之障礙燈。</p>		
6.1.1.8	<p>突出於障礙物保護面以上之固定物體，應予標誌，如機場供夜間使用，則應於該物體上裝設障礙燈。</p>		
6.2	物體標示及/或裝設障礙燈		
6.2.1	概述		
6.2.1.1	<p>於6.1節所述應裝設障礙燈之物體，應用低強度、中強度或高強度障礙燈或這些燈之組合來標明。</p>		
6.2.1.2	<p>A型、B型、C型、D型低強度障礙燈，A型、B型、C型中強度障礙燈，及A型、B型高強度障礙燈應符合表6-3及附錄1之規定。</p>		
6.2.1.3	<p>用於標明障礙物之低強度、中強度或高強度障礙燈之數目及佈置，應讓該物體能夠從每個方位都明確顯現。當一個障礙燈在任何方向被一個附近之物體所遮蔽時，應在該鄰近物體上或其部分加設障礙燈，以保持需要裝設障礙燈之物體之基本輪廓；如加設之障礙燈並無助於標明需要裝設障礙燈物體之輪廓時，則可略去。</p>		
6.2.2	可移動物體		
6.2.2.1	<p>所有應予標明之可移動物體，應予塗色或設置旗幟。</p>		

Table 6-28

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

	項 目	評 比	備 註
6.2.2.3	當使用旗幟標明可移動物體時，應佈設在物體之周圍、頂部或其最高邊緣之四周。旗幟應不增加其所標明物體所呈現之危害程度。		
6.2.2.4	用以標明移動物體之旗幟每邊應不小於0.9m，且應為棋盤格式，各格之邊長不應小於0.3m；各格之顏色相互之間，及與看到它們時之背景，應對比鮮明，原則上應採用橙色與白色相間、或紅色與白色相間之顏色，除非它們會沒入背景。		
6.2.2.5	車輛及其他可移動物體應裝設C型低強度障礙燈，但航空器除外。		
6.2.2.6	供車輛使用之C型低強度障礙燈，於消防車輛及救護車應為紅色閃光燈，於緊急或與保安有關之車輛上應為藍色閃光燈，於其他車輛上則應為黃色閃光燈；!非屬機場作業單位之緊急支援車輛不在此限。		
6.2.2.7	地面導引車 (follow-me) 應裝設D型低強度障礙燈。		
6.2.2.8	在移動量有限之可移動物體 (諸如空橋) 上之低強度障礙燈應為紅色定光燈，且至少應符合表6-3中A型低強度障礙燈之規定，燈之強度應足以確保其在鄰近燈光及一般照度下仍能醒目。		
6.2.3	固定物體		
6.2.3.1	如可行，所有應予標誌之固定物體應用顏色標明，否則即應在物體或其上方設置標記或旗幟；除非該物體之形狀、大小及顏色已足夠顯明而不需另行標誌。		
6.2.3.10	對於應予裝設障礙燈的物體，應儘可能靠近物體之頂部設置一或數個低強度、中強度或高強度之障礙燈。		
標示限制使用區域之目視助航設施			
7.1	關閉之跑道及滑行道或其部分		

Table 6-29

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
7.1.1	跑、滑行道（全部或部分）永久關閉不提供航空器使用時應劃設關閉標線。		
7.1.3	跑道上之關閉標線應設在公布關閉之跑道或其部分之兩端，且中間應額外增設最大間距不超過300m 之關閉標線。滑行道上之關閉標線至少應設在關閉之滑行道或其部分之兩端。		
7.1.4	跑道上關閉標線之形狀及比例應按圖 7-1 a) 中所示圖樣，滑行道上關閉標線之形狀及比例應按圖 7-1 b) 中所示圖樣；跑道上之關閉標線應為白色，滑行道上之關閉標線應為黃色。		
7.1.5	跑、滑行道（全部或部分）永久關閉時，應除去該關閉部分之原有標線。		
7.1.6	除為維護目的所需，關閉之跑、滑行道（全部或部分）之燈光不應開啟。		
7.2	非承重道面		
7.2.1	下述區域供航空器使用時會導致航空器損害之非承重道面，其與承重道面之邊界應使用滑行邊線標線（taxi side stripe marking）加以標示： a) 滑行道、等待區及停機坪等之道肩。 b) 其他不易與承重道面區別之非承重道面。		
電氣系統			
8.1	供助導航設施使用之電力供應系統		
8.1.1	應提供足夠之主要電力供機場內助導設施安全的運作。		
8.1.2	供機場目視及無線電助導航設施使用之電力系統，其設計及供電方式應確保任一裝備失效時，不致使駕駛員失去足夠之目視及非目視導引或錯誤導引資訊。		
8.1.6	不同類別之精確進場跑道應設置能符合表8-1中所規定之備用電源，並適當連接供電線路，使主迴路市電失效時能自動連接備用電源並供應設施所需電力。		

Table 6-30

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：
 檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I
 評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information
 檢查員：

項	目	評比	備 註
8.1.7	供跑道視程小於800m情況下作為起飛使用之跑道應設置能符合表8-1所要求之備用電源。		
8.2	系統設計		
8.2.1	供跑道視程小於550m情況下使用之跑道，於表8-1中之電源供應、燈光及燈光控制系統應設計使任一裝備失效時，不致使駕駛員失去足夠之目視導引或接收到錯誤之信息。		
8.2.2	如機場備用電源是採用多重饋線（duplicate feeder）供電，這類電源供應方式應在實體上及電氣上分開，以確保所要求之可用率及獨立性。		

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：
 檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I
 評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information
 檢查員：

項	目	評比	備 註
機場作業勤務、裝備及裝置			
9.1	機場緊急應變計畫		
9.1.1	機場應制訂與該機場航空器運作及其他活動相應之機場緊急應變計畫。		
9.1.2	機場緊急應變計畫應明確律定機場或鄰近地區發生緊急事件時所需採取行動之協調工作。		
9.1.3	緊急應變計畫應協調所有相關單位之應變與參與，使有助於緊急事件之應變。		
9.1.6	緊急應變計畫應考量人為因素原則，以確保所有參與單位能有最佳之反應。		
9.1.12	緊急應變計畫應包括對於計畫之定期測試及成果檢討程序，以便改善緊急應變計畫之效		

Table 6-31

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
	能。		
9.1.13	<p>緊急應變計畫應依下列方式進行測試：</p> <p>a) 至少每兩年進行一次機場緊急應變全演習，並且在隔年進行機場緊急應變局部演練，以確保機場緊急應變全演習所發現缺點已經改正，或</p> <p>b) 以不超過3年作為一階段，自第一年開始進行一系列的模組化測試，並在3年內以機場緊急應變全演習做為評估。</p> <p>在演習、演練或真實緊急事件之後，應進行後續檢討，以便改正所發現之任何缺點。</p>		
9.1.14	<p>鄰近水域或大部分進離場作業區域位於水域，其緊急應變計畫應包括非屬機場之相關專業救援單位所能提供之服務及與該等單位間之立即協調，並能配合緊急事件立即動員。</p>		
9.2	救援與消防		
9.2.1	<p>提供商業航空運輸服務之機場應設有救援與消防之設備及專責單位。</p>		
9.2.2	<p>當機場鄰近水域或其周圍環境惡劣，且將於上述地區上空進行大部分進場或離場運作時，機場應考量設置特種救援及消防設備，以降低危害及風險。</p>		
9.2.3	<p>機場救援與消防之防護等級應與 9.2.5 及 9.2.6 節所定機場分類相符。依經常使用該機場之飛機所決定之最高機場分類，如該分類內所有飛機連續3 個尖峰月總起降次數低於 700 架次時，則所提供防護等級應不低於原機場分類次一類之標準。</p>		
9.2.5	<p>機場分類應依表 9-1 所列，按照經常使用該機場之最長飛機與其機身寬度而定。</p>		
9.2.6	<p>依最長機身全長選定相符之分類後，如飛機機身寬度仍大於表 9-1 該類別之最大機身寬度（第3欄），則應將機場分類提昇一類。</p>		

Table 6-32

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
9.2.7	在飛機活動減少期間，仍應以該期間使用機場之最大型飛機決定機場防護等級，而非考慮飛機起降次數之多寡。		
9.2.11	應依 9.2.3、9.2.4、9.2.5、9.2.6 與表 9-2 之機場分類來確定救援與消防車輛上配備調配泡沫之水量及輔助滅火劑，但對機場分類為1及2類之機場，用於產生泡沫之水量最高可100%以輔助滅火劑替代。		
9.2.13	自2016年1月1日起，若運作航空器尺寸大於規劃機場分類之平均尺寸時，其水量應重新計算、且用以產生泡沫所需水量及泡沫液噴射率應相對增加。		
9.2.14	置於各消防車輛上產生泡沫用之濃縮泡沫液量，應與所帶之水量及所選用之泡沫濃縮液成比例。		
9.2.18	稀釋泡沫液之噴射率不可低於表 9-2 所示之噴射率。		
9.2.27	救援與消防勤務之要求標準為：在最佳能見度及道面條件下，可於三分鐘之應變時間內，到達運作中跑道上之任何位置。		
9.2.31	除第一輛（批）應變車輛外，任何依表 9-2 規定裝載滅火劑之其他車輛，必須確保連續噴灑滅火劑，並應在四分鐘之應變時間內到達現場。		
9.2.42	所有救援與消防人員皆應接受適當訓練以有效執行其任務，並應參與於機場內各型航空器起火之消防演訓及各式設備之使用，其中包括燃油外洩火災之演練。		
9.2.43	救援與消防人員訓練課程應包括人為表現之訓練（含小組協調）。		
9.2.46	應提供防護衣與呼吸設備予所有緊急應變之救援及消防人員，使其能有效遂行任務。		
9.4	野生動物撞擊危害之減低		

Table 6-33

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
9.4.1	機場或其鄰近地區野生動物撞擊危害，應透過下列方法進行評估： a) 建立航空器撞擊事件之記錄與報告的國家程序。 b) 從航空器使用人、機場工作人員及其他來源蒐集機場或機場周圍鳥類出現之資料。 c) 由專業人員持續評估野生動物的危害。		
9.4.3	應採取行動，藉由各種措施以降低對航空器運作的風險，以盡量降低野生動物與航空器碰撞的可能性。		
9.4.4	機場或其鄰近地區傾倒之垃圾或任何其他可能吸引野生動物活動之區域應杜絕及防止，除非經過相關野生動物評估指出其不可能助長野生動物之危害。如無法移除現有場地，則必須評估這些場地對航空器所造成的風險，並將風險降低至合理可行的程度。		
9.5	停機坪管理服務		
9.5.3	停機坪管理服務應配置無線電話通訊設施。		
9.5.4	於低能見度程序時，應限制停機坪上人員與車輛之運作至最低程度。		
9.5.5	緊急應變事件之應變車輛應優先於所有其他之地面活動。		
9.5.6	停機坪上車輛運作應： a) 讓道予緊急應變車輛及滑行中、預備滑行、後推或曳引之航空器。 b) 依機場之行車規定。		
9.5.7	停機位應目視監控，以確保使用該停機位之航空器依建議之停機位淨空距離停放。		
9.6	航空器地面勤務		
9.6.1	航空器於地面加油期間，機場應備有消防滅火設備，俾供燃油起火初期使用；使用此設備之人員，當遇有燃油起火或大量溢油時，應儘速呼叫救援與消防單位支援。		

Table 6-34

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
9.6.2	航空器如於載客及旅客上下飛機期間進行加油作業時，地面設備之放置應注意，以使航空器： a) 有足夠數量之緊急逃生出口可供使用。 b) 每個緊急出口之快速逃生路線皆可使用。		
9.7	機場車輛之運作		
9.7.1	機場車輛應依下列規定運作： a) 操作區內之車輛應經由機場管制塔台授權後始得進入。 b) 停機坪之車輛應經由機場航務單位授權後始得運作。		
9.7.2	機場活動區內之車輛駕駛員應遵守標線與指示牌所顯示之強制性指示，除非： a) 操作區經機場管制塔台授權之車輛。 b) 停機坪上經適切授權之車輛。		
9.7.3	機場活動區之車輛駕駛員應遵守所有由燈光所顯示之強制性指示。		
9.7.4	機場活動區內之車輛駕駛員應經適當之職前訓練，並依運作範圍之不同應分別遵守相關單位之指示： a) 位於操作區時，應遵守機場管制塔台之指示。 b) 位於停機坪時，應遵守機場航務單位之指示。		
9.7.5	具備無線電設備之車輛於進入操作區前，應與機場塔台建立雙向無線電聯絡；於進入停機坪前，應與機場航務單位建立雙向無線電聯絡。車輛駕駛員於機場操作區內時，應持續守聽指定之頻率。		
9.8	地面活動導引及管制系統		
9.8.1	機場應設置地面活動導引及管制系統。		
9.9	運作區上裝備及裝置之選址與建造		

Table 6-35

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30)

參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
9.9.1	除因導航或為航空器安全需要而應予設置外，於下述區域不應有裝備或裝置存在： a) 跑道地帶、跑道端安全區、滑行道地帶或位在表 3-1第11欄規定之距離內。 b) 清除區。		
9.9.2	任何因導航或為航空器安全需要而應設置於下述區域之裝備或裝置，應為易斷的，且其安裝高度應儘可能的低： a) 跑道地帶部分： 1) 跑道參考長度分類為3或4之跑道：跑道中心線兩側75m內。 2) 跑道參考長度分類為1或2之跑道：跑道中心線兩側45m內。 b) 跑道端安全區、滑行道地帶、或表 3-1規定之距離範圍內。 c) 清除區。		
9.9.4	除助導航或為航空器安全之必須，第I、II、III類精確進場跑道之跑道地帶末端外240m內之下列範圍內，不應有任何裝備或裝置： a) 跑道參考長度為3或4跑道之跑道中心線延長線兩側各60m內。 b) 跑道參考長度為1或2跑道之跑道中心線延長線兩側各45m內。		
9.9.5	當導航或為航空器安全需要之裝備或裝置應裝設於第I、II、III類精確進場跑道之跑道地帶或其附近且有下列情形之一者時，應為易斷且安裝高度應儘可能地降低： a) 跑道參考長度為3或4跑道之跑道地帶末端外240m內之跑道中心線延長線兩側各60m內。 b) 跑道參考長度為1或2跑道之跑道地帶末端外240m內之跑道中心線延長線兩側各45m內。 c) 突出於內進場面、內轉接面或中止降落面。		
9.10	圍籬		
9.10.1	機場應設置圍籬或其他合適柵欄，以防止可能對航空器形成危害之大型動物進入機場活		

Table 6-36

金門機場內部查核檢查表

檢查日期：

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(111.10.30) 參考代碼4D CAT I

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
	動區。		
9.10.2	機場應設置圍籬或其他合適柵欄，以阻止未經授權人員進入機場內不對外開放之地區。		
9.10.3	機場外為民用航空安全所需設置之地面裝置及設施，應採適當保護措施，以阻止未經授權之人員進入。		
9.10.4	圍籬或柵欄之設置應能將機場活動區及機場內其他對航空器安全運行極為重要之設施或地帶與對外開放之地區分隔開來。		

附表 7 安全公告

金門航空站安全公告
KINMEN AIRPORT SAFETY
BULLETIN

編號：

主旨：

說明：