

1. 附錄 A 對外公開資訊

飛航管制緊急應變程序 – 暫時無法提供飛航管制服務

1.1. 說明

飛航管制緊急應變程序的目的是在當發生有預警或無預警之部份或全面性航空服務干擾事件時，依據國際民航組織第 11 號附約第二章 2.30 之要求，臺北飛航情報區仍能以可用的資源持續提供安全的飛航服務予指定管制空域及操作區之航情。緊急應變程序之啟動或取消將會透過飛航公告發布。

1.2. 國內機場

當豐年、蘭嶼、綠島、金門、馬公、南竿、北竿及恆春機場未能提供機場管制服務及近場管制服務，各相關管制區域，將被劃為限制使用區域，相關機場使用的限制和條件將以飛航公告發布之。

1.3. 國際機場

當桃園、松山及高雄等國際機場未能提供機場管制服務，塔臺將依備援計劃轉移至備援陣地，轉移期間將由近場管制提供服務。在以備援陣地提供飛航管制服務期間，受限於備援陣地之管制能量、裝備及目視安全考量等因素，可使用之操作區及管制區域可能受到限制，機場服務容量也將受限，航機作業將可能受到延誤或是流量管制。下列程序將透過飛航公告啟動：

1.3.1. 管制地帶一般作業

- (1). 僅允許緊急、高優先權、任務及定期航機作業。暫停訓練機活動或申請。非定期航班作業應由機場權責單位同意。
- (2). 必須獲得近場同意始得進入管制地帶。
- (3). 同一時間只允許一架航機（到場或離場）於管制地帶內活動。

1.3.2. 離場航機

- (1). 航機必須與近場連絡並獲提供相關航情，始得進入特定操作區。
- (2). 航機必須告知其在機場之位置。當有航機位於操作區或進場中時，即不允許需進入使用跑道的航機進入操作區。
- (3). 航機必須在指定的跑道等待點等待，準備好離場時須通知近場管制單位，並須獲得許可始得進入管制空域。

1.3.3. 到場航機

- (1). IFR 航機將許可以特定儀器進場程序進場。
- (2). VFR 航機於 IFR 航情許可時，才會被允許進入管制地帶。

- (3). 將提供操作區內已知之航情。
- (4). 進場許可僅於跑道未被佔用時頒發。
- (5). 航機落地後必須向近場管制單位報告已脫離跑道。

1.3.4. 跑道的選用以近場管制席位所顯示之氣象資訊為準。

1.3.5. 有關緊急應變服務之資訊將包含於 ATIS 廣播中。

1.4. 注意事項

本程序並未排除航空器駕駛員應負之安全作業之責，包括對在空及地面之隔離及避撞的責任。應變程序實施期間若遭遇無線電失聯，航空器駕駛員應保有最大之境察覺並遵循無線電失效程序或任何其它該區域/空域/機場所發布之程序。