

## 出國報告(出國類別：其它)

### 103 年度執行中華航空公司暨長榮航空公司 美國紐約甘迺迪外站檢查報告

服務機關：交通部民用航空局

姓名職稱：廖煥澤/技正

賴治民/約聘人員

派赴國家：美國/紐約

出國期間：103.7.28 -8.03

報告日期：103.10.8

## 目 錄

壹、目的.....	2
貳、行程摘要.....	2
參、國際線航路查核摘要.....	3
肆、紐約場站查核摘要.....	7
一、執行長榮航空公司甘迺迪機場場站設施檢查.....	7
二、執行中華航空公司甘迺迪機場場站設施檢查.....	11
伍、心得與建議.....	17

## 壹、目的：

為了解我國籍航空公司飛航國外各機場之運作，均能符合我國民航法及相關規則之要求，以維護飛航安全，本局每年選定各航空公司所飛航之航點實施航務及機務檢查。除依法規要求執行檢查外，藉由查核時機向各公司駐外人員說明民航法規之相關規定及做法，並分享本局之查核經驗，協助航空公司建立妥善之作業程序，全面提升飛航及地面作業之安全。

本次係針對中華及長榮航空公司美國紐約站實施場站作業檢查，以確認各公司之航務、機務、客貨運、保安、緊急應變等作業均能符合我國法規之要求。

## 貳、行程摘要：

- 一、 103年7月28日去程執行中華航空CI-20桃園至甘迺迪(中停大阪關西機場)國際航線駕駛艙、客艙航路查核。103年8月4日回程執行中華航空CI-19甘迺迪至桃園(中停大阪關西機場)國際航線駕駛艙、客艙航路查核。
- 二、 103年7月29、30日執行長榮航空甘迺迪外站場站查核。
  - (一) 手冊、授權人員名冊、資格、訓練檢查。
  - (二) 場站設施、裝備以及合約委託代理商檢查。
  - (三) 航機過境(Transit)機坪作業及貨機作業檢查。
- 三、 103年7月31、8月1日執行中華航空甘迺迪外站場站查核。
  - (一) 手冊、授權人員名冊、資格、訓練紀錄檢查。
  - (二) 場站設施、裝備以及合約委託代理商檢查。
  - (三) 航機過境(Transit)機坪作業檢查及貨運作業檢查。

## 參、國際航線航路查核摘要

### 一、去程：

執行中華航空公司桃園-關西客機駕駛艙及客艙航路檢查：

(一)航班/航線：中華航空 CI-20 班次 / 桃園至大阪關西

(二)機型/機號：747-400/ B-18251

(三)飛航組員：

PIC: 加藤○○

F0: 吳○○

(四)查核情況如下：

1. 關西-紐約加藤○○/機長(擔任 PF 操控飛行員)、吳○○/ 副機長(擔任 PM 監控飛行員)，含客艙經理陳○○共 16 名機組員。航機地面作業行李裝載及加油等情況正常。機務王○○具 A/E/AV 證照, 依程序完成飛機過境檢查及簽放。
2. 機長按規定檢查組員應攜帶之證照、備份眼鏡、手電筒及飛機上應備有之文件、手冊。
3. 簽派對於飛行航路之天候、NOTAMS 及飛行計畫等提供詳盡之相關資訊。
4. 飛航組員持卡提示、飛行前檢查、離場、飛機操控等符合標準作業規範。
5. 航行計畫良好，桃園 05L 跑道離場，檢查程序及飛機操控均正常。
6. 依規定執行觀察席位安全提示、航管通話程序熟練，各項檢查按檢查卡執行，組員 CRM 合作良好。
7. 實際飛航時間、油量消耗與飛航計畫相符。

8. 客艙組員依程序完成安全簡報及檢查。遭遇不穩定氣流時，駕駛艙組員按程序適時與客艙組員聯繫，確保乘客之飛航安全。

9. 航行計畫良好，關西 ILS RWY 24L 進場，落地操縱正常，程序熟練。

本次檢查無異常情況發現。

執行中華航空公司 CI-020 班次 機號 B-18251 關西-紐約客機駕駛艙及客艙航路檢查：

(一)航班/航線：中華航空 CI-20 班次 / 關西至紐約

(二)機型/機號：747-400/ B-18251

(三)飛航組員：

PIC: 唐○○

F0：陳○○

F0：黃○○

(四)查核情況如下：

1. 關西-紐約：唐○○ /機長(擔任 PF 操控飛行員)，陳○○/副機長(擔任 PM 監控飛行員)，黃○○/副機長(觀察席)，含客艙經理 閻○○ 共 16 名機組員。證照檢查合格。航機地面作業行李裝載及加油等情況正常。機務依程序完成飛機過境檢查及維護簽放。

2. 機長按規定檢查組員應攜帶之證照、備份眼鏡、手電筒及飛機上應備有之文件、手冊。

3. 飛航組員持卡提示、飛行前檢查、離場、飛機操控等符合標準作業規範。

4. 依規定執行觀察席位安全提示、航管通話程序熟練，

各項檢查按檢查卡執行，組員 CRM 合作良好。

5. 實際飛航時間、油量消耗與飛航計畫相符。

6. 觀察駕駛艙組員於起飛及進場階段之作業情形，駕駛員均維持良好氣氛及合作態度，團隊精神佳。

本次檢查結論無異常情況發現。

## 二、回程：

執行中華航空公司紐約-關西客機駕駛艙及客艙航路檢查：

(一) 航班/航線：中華航空 CI0-019 班次 / 紐約-關西。

(二) 機型/機號：747-400/ B-18202

(三) 飛航組員：

PIC：周○○

F0：吳○○/曾○○

(四) 查核情況如下：

1. 周○○/機長(擔任 PM 監控飛行員)、吳○○/副機長(擔任 PF 操控飛行員)，曾○○(觀察席) 客艙組員含經理蔡○○共 16 名機組員。機務依程序完成飛機過境檢查及簽放。
2. 機長按規定檢查組員應攜帶之證照、備份眼鏡、手電筒及飛機上應備有之文件、手冊。
3. 簽派對於飛行航路之天候、NOTAMS 及飛行計畫等提供詳盡之相關資訊。
4. 飛航組員持卡提示、飛行前檢查、離場、飛機操控等符合標準作業程序規範。

5. 觀察駕駛艙組員於起飛及進場階段之作業情形，駕駛員均維持良好氣氛及合作態度，團隊精神佳。
  6. 依規定執行觀察席位安全提示、航管通話程序熟練，各項檢查按檢查卡執行，組員 CRM 合作良好。
  7. 客艙組員依程序完成安全簡報及檢查。遭遇不穩定氣流時，駕駛艙組員按程序適時與客艙組員聯繫，確保乘客之飛航安全。
- 本次檢查結論無異常情況發現。

執行中華航空公司關西-桃園客機駕駛艙及客艙航路檢查：

(一)航班/航線：中華航空 CI0-019 班次/ 關西-桃園。

(二)機型/機號：747-400/ B-18202

(三)飛航組員：

PIC：蔡○○

FO：鄭○○

(四)查核情況如下：

1. 蔡○○/機長(擔任 PM 操控飛行員)、鄭○○ /副機長(擔任 PF 操控飛行員)，客艙組員含經理陳○○共 16 名機組員。機務依程序完成飛機過境檢查及簽放。
2. 機長按規定檢查組員應攜帶之證照、備份眼鏡、手電筒及飛機上應備有之文件、手冊。
3. 簽派對於飛行航路之天候、NOTAMS 及飛行計畫等提供詳盡之相關資訊。
4. 飛航組員持卡提示、飛行前檢查、離場、飛機操控

等符合標準作業程序規範。

5. 觀察駕駛艙組員於起飛及進場階段之作業情形，駕駛員均維持良好氣氛及合作態度，團隊精神佳。
6. 依規定執行觀察席位安全提示、航管通話程序熟練，各項檢查按檢查卡執行，組員 CRM 合作良好。
7. 客艙組員依程序完成安全簡報及檢查。遭遇不穩定氣流時，駕駛艙組員按程序適時與客艙組員聯繫，確保乘客之飛航安全。

本次檢查結論無異常情況發現。

## 肆、紐約場站查核摘要

### 一、執行長榮航空公司甘迺迪機場場站設施檢查

#### (一)、場站查核前置作業

於外站查核公文奉核後，行文長榮請其確認與甘迺迪機場業務管理人員進行查核之日期與時間。同時調閱以往該站相關稽核缺失複查，以確認改善措施是否落實。

#### (二)、甘迺迪（JFK）場站查核摘要

##### 營運簡介：

長榮航空公司於甘迺迪場站設有站主任石 0 0 統籌該站業務，管理機場各項客、貨運業務、協調監督地勤代理業務及與機場當局之往來業務，轄下配置一位機務代表負責航機機務簽放及地勤機務代理等督導業務。該站每週一，二，三，四，五，六，日，共計有 7 班以 B777-300ER 客機飛航桃園直飛紐約甘迺迪機場。航機抵達甘迺迪場站後，皆停靠於第四航廈，位置



寬敞，執行上下貨及航機過境檢查與加油工作，地面安全管理井然有序。地勤代理公司 World Flight Service (WFS)代理機坪相關作業，包括拖機, 貨物裝載 cargo loading, 清廁等所有地勤相關工作。航務作業部份，由台北長榮航空簽派中心統一製作飛航計畫, 氣象圖及裝載計畫等，再由場站督導上機遞交機長簽收。

## 航務與營運作業檢查

### 1. 公司手冊

公司手冊依據我國法規、國際航空運輸協會規範、公司政策、作業手冊及當地場站 (JFK Port Authority) 規定制定。手冊系統符合現行電腦化及環保要求，以 E-Manual 更新手冊。此次查核除確認場站人員知曉如何使用及查詢公司 E-Manual 系統外，另抽查紙本式手冊 Load Control Manual 及 B777-300ER AHM 等均為最新且有效之版期。

### 2. 訓練紀錄

該場站所有機坪作業均委由地勤代理公司 WFS 統一作業，經查詢代理公司作業人員均有相關適職訓練，各項受訓紀錄均可從其代理公司之電腦系統中查詢確認。

### 3. 組員酒精測試

該站酒測採不定期隨機方式 (由長榮總公司下達指令)，相關紀錄完整保留備查。

### 4. 地勤代理

地勤代理公司 WFS 代理機坪相關作業。機務代理公司 MACH II 代理航機過境檢查、維護支援及相關工具裝備提供等工作。長榮航空機邊督導為統一作業及聯繫之窗口，因此各項業務及裝備的調度聯繫上相當順暢，可有效監控地面安全。

## 5. 緊急應變

辦公室備有公司與機場當局及地勤代理間之緊急應變聯絡網，以及與總公司緊急連絡之電話及通報流程。場站人員均了解相關緊急應變作業之程序。

## 6. 安全資訊及保安程序

各項安全通告包括民航局公告、爆裂物處理須知、恐嚇事件處理要領等資訊，均置放於明顯位置以利隨時查詢。定時與地勤代理會議討論(週會議)及作業異常之檢討與防範規劃。不定時檢查地勤作業是否符合程序規定並進行案例分析與經驗分享。人員進出甘迺迪機場管制區均需接受安檢人員檢查機場證件及隨身物品。進出機場之所有車輛也需經過保安人員檢查車內，引擎室，底盤後，方可進入機場內。各航機邊也配有安檢人員管控，避免閒雜人員進入機艙，以落實保安之規定。航機相關作業人員遵守場站要求進行 Badge Challenge 之要點，以確保機邊人員均有合格之證件。航機停放機坪時，地勤代理公司遵照規定置放安全錐於引擎下方，並落實預防外物損傷 FOD 作業程序。

## 7. 簽派作業

航機採集中簽派方式，由台北長榮航空簽派中心製作相關飛航文件，並傳送至甘迺迪場站貨運辦公室後列印，由場站督導上機遞交機長進行簡報作業，相關文件均依規定保留於機場辦公室三個月，查核情況正常。

## 8. 自我督察

依該公司規定每月進行場站之自我查核作業及每三個月場站查核，地勤代理之合約紀錄完備，作業程序符合規定。

### 機務作業查核

由機務代理公司MACH II 提供維修人力、相關工具裝備支援以及地面除防冰作業。長榮航空公司委託長榮航太科技公司

機務代表王OO簽放B777-300ER機型，該代表負責航機過境簽放及機務代理公司督導業務。具有十年以上專業工作經歷，經查該員已獲B777-300ER機型授權，且均為有效期。檢查機務代表之訓練完備，相關之年度複訓（如MRM、CAT III、RVSM、ETOP、COLD WEATHER等）已如期完成訓練。

#### 1. 技術文件與手冊

一般情況下使用網路版之維修手冊，並有備份的光碟手冊應急，所有維修手冊依據我國法規、國際航空運輸協會規範、公司政策制定與更新。長榮航空之機務代表熟知如何使用及查詢公司維修文件。查核本局發布之飛安通告處理情況，長榮航空之機務代表確實按規定簽收存檔，所有人員均已簽名確認。

#### 2. 訓練與授權紀錄

長榮航太公司機務代表訓練與授權紀錄皆依規定列冊存檔。機務代理公司 MACH II 之除、防冰人員訓練紀錄及裝備保養存放紀錄皆依規定列冊存檔，抽查情況良好。

#### 3. 航材存放與管理

由長榮航太公司機務代表負責航材之存放管理與運補作業，航材庫房有適合的溫度與溼度管理，壽限件亦有列冊控管。

#### 4. 工具與裝備

由機務代理公司 MACH II 提供，精密工具之管理與校驗均依規定執行。紀錄完整，工具庫房現場查核正常。

#### 5. 自我督察

依該公司規定對場站與機務代理公司執行不定期查核，長榮航太公司上次機務查核為 103 年 3 月，該次查核並無缺失。

## 6. 機坪作業

查核 B777-300ER 型 B-16703 客機 BR-32/BR-31 航班機坪作業結果如下：

- 1) 航空器登記證書、航空器無線電台執照與航空器適航證書均在有效日期內。
- 2) 機坪作業與地勤相關裝備檢查正常。
- 3) 簽放之長榮航太公司代表 王心傑 (CAA A/E 802848) 證照檢查正常。
- 4) 所持之過境檢查工單(TRANSIT CHECK SHEET)為最新版本，並依規定完成工單及飛航紀錄簿之簽署。
- 5) 簽放人員確實了解航機之狀況並依規定向機組人員簡報航機狀況。
- 6) 加油前確實執行燃油之含水測試並完成搭地作業。
- 7) 航機離境後確實將維修的相關紀錄妥善保管歸檔，並輸入電腦，傳送至長榮航太公司台北修管中心及下一飛抵場站，以利長榮航空作為維修管理之可靠度計畫所需數據。
- 8) 除冰作業：除冰是在跑道前由委託代理業者 SWISSPORT 執行，當飛機滑行到跑道頭前停在除冰位置，由除冰管制員透過無線電跟飛航駕駛員連絡除冰及提供除冰液資料所以機務只需要跟機長提示是否需要進行除冰。

## 二、執行中華航空公司甘迺迪站場站設施檢查

### (一)、場站查核前置作業

於外站查核公文奉核後，行文長榮請其確認與甘迺迪機場業務管理人員進行查核之日期與時間。同時調閱以往該站相關稽核缺失複查，以確認改善措施是否落實。

### (二)、甘迺迪 (JFK) 場站查核摘要

1. 運務檢查簡報：於7月31日抵該站，中華航空甘迺迪站鮑O經理提供設施及作業之簡報，內容包含組織架構、紐約

機場工作人員指派與作業程序。其後，本組檢查員向中華航空紐約站工作人員簡報此次檢查之目的和範圍：

- \*設施檢查之目的
- \*檢查員之簡介
- \*檢查之特定範圍、時間和地點
- \*檢查相關人員訓練及授權
- \*舉行查核後簡報的預計時間和地點

## 2. 貨運站簡報：

貨運站分為五個區，華航貨運站 BUILDING 14 位於 D 區，土地係向紐約新港務局租用，廠房及辦公室則由華航自費建造華航紐約貨機目前每週飛行十班，使用之主力機隊為 747-400F 貨機。

## 3. 參與本次檢查人員：

紐約站總經理邱 00/機場經理鮑 0/督導員程 00/運務員 姚 00、麻 00/貨運經理魏 00 等 6 員。該站員工總人數：客運部 5 員，貨運部 23 員，總計 28 員。

## 4. 機場各項地勤代理除機坪、行李間及清潔作業由機場第一航廈統籌外包 Aircraft Service International Ground handling (簡稱 ASIG)代理外，餘均由華航自行簽約代理公司，分別為：

Passenger Service: J-Blatt Service Inc.

Flight Operation: Global Aircraft Dispatch

Flight Coordination: China Airlines staff

Maintenance: FEAM (F & E AIRCRAFT MAINTENANCE)

Fueling: Allied Aviation Service

Security: FJC Security

Catering: Flying Food Group Inc.

## 5. 航務、機務與營運作業檢查：

紐約甘迺迪機場共有八個客運航站，中華航空係租用第一號航站，並未擁有固定專屬的作業櫃檯，只有 A 櫃台五個及 B 櫃檯兩個，辦理旅客報到作業。一號航站係紐約機場八個航空站中較小的航站，僅有七個機門可供 B747-400 型航機使用，且幅地狹窄，尤其四、六、八號機門直接毗鄰達美航空 (Delta Airlines) 第二航站機坪，遇有兩航站各有班機同時到離時，更顯擁擠須特別注意航機運作空間。因其租金及使用費用較低，故能吸引各家航空公司，連同航站有四個房東 (含德航、法航、日航、韓航)，共有十六家國際航空公司使用此航站。華航每週飛航三班使用 B747-400 客機，自 100 年 4 月 28 日起改飛台北—大阪—紐約航線，由原晚間離峰時段改為目前機場最繁忙尖峰時段 (ETA 13:00, ETD 14:30)，華航另要求代理公司 FEAM 增派一名員工，施以機坪安全訓練後，至機坪協助華航機坪連絡員，監督地勤代理 ASIG，以加強機坪安全作業，期使能防範地面意外損傷 GDI 發生。

華航經理鮑 O 為加強行李裝載安全及防止美國聯航轉機行李上機但旅客未能及時趕到登機，恪遵「行李與旅客同行」之規定，特雇用兩名代理公司員工至行李間協助 ASIG 人員加強控管，實施以來成效良好。

由於華航到離之 Turn-Around 時間僅有 90 分鐘，而進場航機常因機場航管擁擠延誤靠橋，作業時間確實過於緊湊而有所不足，進而造成延誤起飛時間。為了縮短地停作業時間，除了機艙清潔和餐勤公司加派人手外，在第一航站主管當局報備紐新港務局及 FAA 核准後，要求華航在進港航機旅客及組員下機完畢後，立即開始加油，若至旅客開始登機時尚未完成加油作業，即依照紐新港局之「邊登機邊加油」(Boarding while Fueling) 安全作業規定，同時進行加油、登機。其中「無需消防車在機坪待命」一項，與國內航空站之規定不同。

## 6. 資格與訓練：

人員(含督導)均按公司訓練計畫完成各項初始及複訓訓練，紀錄保持良好，以維持人員之適職性。

## 7. 手冊與程序：

該分公司參照國際航空運輸協會 IATA 規範、依據公司政策、作業手冊及當地場站規定執行作業規範，手冊系統包括 CAL e-manual 系統及紙本手冊，均保持有效最新版期。向執勤人員抽查中華航空公 e-manual 系統使用，經測試後操作順暢，網路連線正常。工作單與技術手冊資料以網路進入華航網站獲取，隨機另有備份維修手冊光碟。

辦公室備有手冊經查如下：

### **JFK/CI Internal Document List**

- 1.) Flight Operations Related Manuals (e.g. OPSPEC, FOM, MEL, AOM, IPC ...etc.)
- 2.) China Airlines Aviation Security Program I (CD ROM)
- 3.) Disaster Response Manual.
- 4.) Ground Operations Manual I (CD ROM)
- 5.) Dangerous Goods Operation Manual
- 6.) Station Disaster Response Manual
- 7.) Cargo Handling Manual
- 8.) JFK Station Operations Manual (*hard copy*)
- 9.) A/C Emergency Incident Handling Procedures
- 10.) 航機遭遇緊急狀況作業程序

8. 該站確實依照公司政策，對飛航組員及後艙組員執行酒精抽檢測試，執行認真嚴謹，均在華航網路系統內登錄，相關紀錄亦保持完整。檢查無違規紀錄。

9. 緊急應變：

該站依中華航空公司緊急應變手冊、站作業手冊及機場相關單位建立有緊急聯絡通訊資料。辦公室督導人員均了解緊急應變程序。

10. 安全資訊：

各項安全通告包括民航局公告、品保通告、爆裂物處理須知、恐嚇事件處理要領、旅客安全須知、旅客隨身行李規定等資訊均清晰明白，各項最新安全資訊均能傳遞至所有業務人員及相關 GHA，並在每月與 GHA 定期會議時，針對相關議題提出討論。

11. 保安程序：

航機出境清艙檢查紀錄，均依規定填寫及保存。每航班均有安檢人員於機邊監控人員進出航機。業務人員均了解機場之保安規定及公司之安全政策。

12. 倉儲作業：

華航貨運站 BUILDING 14 位於 D 區，具多年運作管理經驗，現場檢查，各地勤代理商遇每班貨機來時，其工作人員皆能依程序事先就位，完成貨運之裝卸。

華航未備任何航材(除主/鼻輪胎外)，如需使用航材由華航委託維護代理公司 F & E AIRCRAFT MAINTENANCE(簡稱 FEAM)連絡機場內相關航空公司提供支援。

13. 航務作業：



航務作業有關客運航班部分，採集中簽派由紐約站 (JFKTTCI)地勤人員統計班機之旅客數及重量 (細分為成人、兒童及嬰兒 )與預估行李及重量、使用空櫃重量及貨物重量，發送電報給台北航機簽派部(TPEODCI)，據以製作電腦飛行計畫(COMPUTER FLIGHT PLAN)提供載重平衡表 (LOADSHEET)；有關貨運航班部分，則將預估使用空櫃重量及貨物重量數據，發送電報給由華航安克拉治站 (ANCODCI)，均於完成飛行計畫(FLIGHT PLAN)製作後，由地勤人員轉交給飛航駕駛員，經確認無誤後，簽收使用。相關飛航文件均依法規規定保留三個月以上。

#### 14. 機務作業：

華航於本站並未派駐機務代表，委由 F & E AIRCRAFT MAINTENANCE(簡稱 FEAM)代理，其屬下機務人員均具有 FAA 認證合格之 B747-400 機型作業執照，訓練紀錄亦保持完備。因該公司尚代理多家航空公司機務，其機坪應用之工具及共用備件庫房管制良好。

STATION MAINTENANCE OPERATION MANUAL 為紙本外，GMM, TPM 及飛機技術手冊等經由華航網站獲取，JFK 站網路品質佳，可快速找到所要查詢的相關程序及技術資料，維護紀錄保存在其辦公室內，保存年限等符合華航航空器維護能力冊規定。

另檢查油公司之設施保養計畫含油槽清洗、油濾更換、各項設施檢查等，皆有紀錄備查，情況良好。

#### 15. 自我督察：

按該公司自我督察計畫執行，並不定期執行機坪作業及飛機安全檢查並紀錄備查。同時酒精測試按規定實施，保存紀錄完整。

#### (三)機坪作業檢查：

1. 本項目為人員資格、訓練與手冊之外的重點項目，飛機抵達前，已先於辦公室查核無誤。相關現場作業人員依手冊中之各項作業標準與規定執行機邊勤務。
2. 中華航空為配合機坪查核作業，事先就已照會機場保安主管單位，為檢查員取得通行證。經現場觀察 CI-020 / 019 地勤作業，均符合規定及要求。
3. 使用之輪檔、拖車、拖桿、油拴車、滾帶車、清廁車等狀況均正常，代理公司機邊作業安全要求嚴謹，華航每班航機機坪作業均全程監督。
4. 按自我督察計畫定期執行各項地勤合約代理商查核，紀錄詳實，保管良好。
5. 維護工作單直接與華航維修工廠電腦連線，隨時保持最新版。技術手冊資料以網路進入華航網站獲取，隨機另有備份光碟。
6. 過境檢查委託由 FEAM 經華航授權之機務人員執行及簽證，檢查簽放之文件紀錄保存符合規定，抽查其簽證紀錄情況正常
7. 除冰作業：除冰是在跑道前由委託代理業者(客機 SWISSPORT 或貨機 ULTIMATE AIRCRAFT)執行，當飛機滑行到跑道頭前停在除冰位置，由除冰管制員透過無線電跟飛航駕駛員連絡除冰及提供除冰液資料所以機務只需要跟機長提示是否需要進行除冰。

## **肆、心得及建議**

### **長榮航空公司：**

- 一、檢查過程確認長榮航空公司該站所委託各家地勤代理業者之從業人員素質均佳，一般作業情況正常。
- 二、本次檢查結果滿意，整體運作情況正常。

### 中華航空公司：

- 一、檢查過程確認中華航空公司該站所委託各家地勤代理業者之從業人員素質均佳，一般作業情況正常。
- 二、本次檢查結果滿意，整體運作情況正常。
- 三、該公司 B747-400 客機抵達 Terminal One 後，因該時段到場之航班為尖峰時段(ETA 13:00，ETD 14:30) (含上、下客/貨、清艙、加油與過境航機檢查)，而紐約 Terminal One 航站當局只允許使用 90 分鐘，經常敦促其按時離場，其加油上客應遵守之程序更需落實，已建議當站華航主管應持續加強督導以確保執行面之落實。