

出國報告（出國類別：其他）

參加國際空運協會  
第 137 屆時間帶協調會議報告

服務機關：交通部民用航空局

姓名職稱：陳國樑專員

派赴國家：新加坡

出國期間：104.11.8 至 104.11.13

報告日期：105.2.5

# 目錄

壹、前言 .....	2
貳、時間帶協調之一般性原則 .....	2
參、時間帶協調作業程序 .....	3
肆、我國機場時間帶協調情形 .....	5
一、2016 年夏季時間帶協調參數 .....	5
二、會議期間洽我國協調時間帶之航空公司 .....	6
三、時間帶協調情形 .....	7
伍、會議期間相關子會議 .....	6
一、國際機場時間帶協調人團體第 24 次會議(WWACG/21) .	8
二、主管會議(HODM/19) .....	12
三、亞太地區機場協調人團體會議(ACAPA) .....	13
陸、心得與建議 .....	14
附件	
附件一 SC137 會議備忘錄	
附件二 WWACG/24 會議議程	
附件三 WWACG/24 會議紀錄	
附件四 HODM/19 會議簡報資料	
附件五 APACA/11 會議議程	
附件七 APACA/11 會議紀錄	

## 壹、 前言

航空公司對航線、班表之安排，須考量目的機場之設施容量，且班表調整需考量其他機場所產生的連鎖效果。尤其近年亞太地區經濟大幅成長、低成本航空市場興起，各國際機場日漸擁擠，航班延誤狀況相當普遍，臺灣桃園機場適值跑道整建，各航空公司對於時間帶亦十分重視，為避免各航空公司申請各地機場起降時間之聯繫往返費時費力及各機場處理個別航空公司申請起降時間可能發生不公平之情形，國際空運協會（International Air Transport Association, IATA）每年兩次於指定地點邀集各航空公司代表以及由各國民航主管機關授權處理機場時間帶業務之機場時間帶協調人等單位，召開時間帶協調會議，其目的係以面對面的方式經由協調溝通或交換行為，就各航空公司所需之時間帶予以協調確認，儘可能滿足各航空公司需求，並避免不公之情事發生。

我國自 2005 年起，桃園及高雄國際機場時間帶協調業務由國際機場時間帶協調中心辦理，松山機場時間帶則維持本局協調。本局及國際機場時間帶協調中心派員出席時間帶協調會議，實際參與國際時間帶協調事務，參加各子會議研討 WSG( Worldwide Slot Guidelines)修訂提案，獲得最新修訂結果，並藉由會場中與各國代表交流機會，交換時間帶協調經驗。第 137 屆時間帶協調會議原訂於 2015 年 11 月 9 日至 12 日於泰國曼谷舉辦，惟於會議舉辦前，發生恐怖攻擊事件，主辦單位 IATA 基於維護參加會員之安全，爰決議更改開會地點於加加坡舉辦。

## 貳、 時間帶協調之一般性原則

茲將 WSG 所訂時間帶協調之一般性原則列示如下：

- 一、 時間帶只分配給航空器營運人。
- 二、 航空器進出 Level 3 機場均需先取得時間帶，但政府可豁免某類航空器營運人受此規範(例如私人小飛機、直昇機)。
- 三、 涉及時間帶之所有活動，包括歷史優先權之決定，均以 UTC 時間為準  
(註：UTC 為 coordinated universal time 縮寫，即一般所稱格林威治)

- 時間)。
- 四、 時間帶分配的容量參數由機場主管當局與相關單位會商後決定，一年檢討兩次，並將其結果於提交預定班表截止日前透過協調人週知航空公司。
  - 五、 時間帶分配基本原則：歷史優先權。
  - 六、 時間帶協調人盡量避免沒收歷史時間帶，除非能證實該航空公司濫用時間帶。
  - 七、 時間帶協調優先順序依序為：定期航班、臨時性航班、其他。
  - 八、 航空公司可自行移轉或與他航交換時間帶。
  - 九、 時間帶之分配與航權之授予互不相涉。
  - 十、 鼓勵各方利用 IATA 或協調人的網站以取得機場容量數據與班表以利時間帶交換。
  - 十一、 儘量以相互合作及善意化解時間帶需求之衝突。

## 參、 時間帶協調作業程序

時間帶協調人的協調作業大致可分為三階段，包括：時間帶協調會議前、會議期間及會議結束後，分別說明如下：

### 一、時間帶協調會議前之作業

#### (一) 協調人工作

1. 提供機場容量及實際使用狀況最新資訊(Notice of Airport Capacity Charts, NAC)。
  - (1) 發送歷史時間帶資料予航空公司，並知會 IATA。歷史優先權之決定原則如下：
    - (2) 臨時性航班無歷史優先權。
    - (3) 在一季班表期間至少 5 個時間帶規則性地分布於一週之同一日的同一時段(構成一系列時間帶)且使用率達 80%。
    - (4) 歷史優先權的認定原則以協調人於時間帶歸還截止日(冬季 8/31、夏季 1/31)所記錄的時間帶為基礎。
    - (5) 最終仍以協調人最後許可之系列時間帶為基礎。
    - (6) 使用否則就棄權。
    - (7) 可由時間帶協調人彈性考量之因素：如日光節約時間影響、冬夏季班表轉換之第一週…等。
  - (2) 與航空公司確認歷史時間帶。  
依限發送 SHL (Slot Historical and Non-Historical Allocation List) 資料予航空公司並知會 IATA。

3. 若航空公司對 SHL 提出異議而未能於提交時間帶初始申請截止日前解決，由協調人決定是否將有爭議之時間帶歸還共享庫重新分配。
4. 發送時間帶初始分配結果予航空公司：協調人應依限就各航之申請，以 SAL (Preliminary Slot Allocation List) 回覆，註明必須變更者、述明理由、提出建議的替代時段，初始分配之主要原則如下：
  - (1) 先分配具有歷史優先權之時間帶。
  - (2) 其次為歷史優先權時間帶之變更。
  - (3) 其餘時間帶則納入共享庫供各航空公司申請新時間帶。
  - (4) 全年營運之航班申請時間帶優先考量。
  - (5) 其他（如：班表效期長者優先、航點對應機場是否有宵禁、市場需求等）。

## (二) 航空公司工作

1. 先研究瞭解各機場之擁擠時段。
2. 若擬申請時段為擁擠時段應先擬妥可接受之備用時段。
3. 與時間帶協調人確認歷史時間帶。
  - (1) 協調人依限回覆協調人是否同意，逾期不得再有異議。
  - (2) 未收到 SHL 資料應向協調人提出質詢。
4. 提出時間帶申請。
  - (1) 依限以 SCR 向時間帶協調人提出申請，逾期者優先順序降低或俟初始協調完成後處理。
  - (2) 申請內容：歷史時間帶及其變更、新時間帶。
  - (3) 變更時間帶應註明變更不成保留原時間帶。
  - (4) 變更時間帶之航班涉及 2 個或以上之機場宜於時間帶會議中協調。
  - (5) 協調人發現航空公司申請資料有遺漏者應通知航空公司更正，24 小時內未更正可另行分配其他航空公司

## 二、時間帶協調會議期間之作業

- (一) 一年舉辦兩次，是機場時間帶初始分配與班表調整的論壇，所有的航空公司無論是否為 IATA 會員、指派之協調人與排班協助人及相關當局獲邀之觀察人均可參加。
- (二) 會議中航空公司代表須獲充分授權與協調人洽談時間帶變更，任何改變均應經協調人與航空公司代表協議並確認。
- (三) 時間帶協調人須安排時間接受各航空公司代表之洽談，對航空公司所提之時間帶需求應當場作出回應；對於不能同意之時間帶，亦需提出相關之替代方案，供申請之航空公司修改班表俾便繼續協調相關機場協調人。
- (四) 協調人亦須提供各航空公司之歷史性時間帶、所有已分配之時間帶、

尚未經分配而仍可使用之時間帶、機場能量運用概況及其限制等資料供與會人員查詢。

- (五) 航空公司與協調人面對面溝通，若有糾紛亦可由 IATA 召集會議仲裁。

### 三、時間帶協調會議結束後作業

- (一) 時間帶會議後時間帶分配工作仍持續進行：例如歸還後的重新分配。
- (二) 對於未獲滿足之時間帶需求，協調人應建立等候名單，儘量在季節開始前尋求解決。
- (三) 會議後航空公司改變計畫應儘速告知協調人俾其他申請人可有效運用。
- (四) 會議後新申請或修正時間帶，協調人應於 3 個工作天內作覆。協調人無法同意航空公司申請時段時應覆告理由並提出建議時段，3 個工作天內未獲航空公司答覆即作廢。
- (五) 臨時性航班通常於時間帶歸還截止日後處理。
- (六) 協調人應於 IATA 或其自身網站公布最新的時間帶分配清單或將資訊提供給要求之航空公司。
- (七) 若會後從事協調之協調人不同於出席時間帶協調會議者，應將授權轉移生效日週知所有營運航空公司。

## 肆、我國機場時間帶協調情形

本次S137會議協調包括桃園、高雄及松山在內3個機場2016年冬季班表(S16)之時間帶，S16季班表自2016年3月27日起至2016年10月29日止。以下依序說明我國桃園、高雄國際、松山機場時間帶協調參數及會議期間洽我國協調時間帶之航空公司及協調情形。

### 一、2016 年夏季時間帶協調參數

#### (一)桃園國際機場(會議期間使用之協調參數)

1. 跑道：  
S16採雙跑道作業，每小時起、降各30架次；起降合計每一小時不超過50架次，每二小時不超過90架次。
2. 停機坪：

- (1) 客運：第一航廈客運作業機位18個，第二航廈客運作業機位20個，遠端機位15個，合計客機作業機位53個。
- (2) 貨運：貨運作業機位25個。
- (3) 商務機作業：商務停機位2個。因機場進行空橋汰換及道面整建工程，扣除6個作業機位。
- (4) 客機作業機位協調參數採52個，貨機採25個。

## (二) 高雄機場

1. 跑道：國際航線每小時起降合計20架次/時。
2. 旅客航廈：  
入境旅客2,000人次/時；出境旅客06:30~08:00及13:00~15:00(LT)1,700人次/時，其餘時段1,800人次/時。

## (三) 松山國際機場

1. 每一出境航班之最小隔離時間為 20 分鐘，如 2 航班中含 1 架 E 類航空器，其最小隔離時間為 30 分鐘；如 2 架均屬 E 類航空器，則最小隔離時間為 60 分鐘。
2. 每一入境航班之最小隔離時間同出境航班。
3. 20:00 以後不再增加 A330 型航空器起降。

## 二、會議期間洽我國協調時間帶之航空公司

本次會議期間曾與我國洽談協調時間帶之航空公司列如下表：

時段	接洽單位			
	11月09日	11月10日	11月11日	11月12日
上午	報到 安排會議桌位	四川航空 3U 中華航空 CI 荷亞航空 KL Air Asia Japan DJ 宿霧太平洋航空 5J 遠東航空 FE 土耳其航空 TK 樂桃航空 MM 博立航空 PO 酷航 TZ 飛龍航空 Z2 復興航空 GE 威航 ZV	聯邦快遞 FX 南方航空 CZ 澳門航空 NX Eastar Jet ZE 復興航空 GE 長榮航空 BR 越南航空 VN 盧森堡航空 CV 菲律賓航空 PR 印尼航空 GA 東方航空 MU	NokScoot XW 印尼航空 GA 台灣虎航 IT 虎航 TR 深圳航空 ZH 香草航空 JW  亞洲協調人聚會
下午	WWACG會議	日貨航空 KZ 韓亞航空 OZ 日本航空 JL 大韓航空 KE 全亞洲航空 D7 香港航空 HX 德威航空 TW 中國國際航空 CA 真航空 LJ 香草航空 JW 捷星航空 QF 春秋航空 9C 濟洲航空 7C Malindo Air OD 全日空航空 NH APACA 會議	威航 ZV 酷航 TZ 台灣虎航 IT 香草航空 JW 廈門航空 MF 阿酋航空 EK 捷星航空 QF 馬亞洲航空 AK 國泰航空 CX 全錄航空 UN	優比速 5X 長榮航空 BR 海南航空 HU  HODM 會議

### 三、時間帶協調情形

#### (一)桃園機場

1. 桃園機場雖自 2015 年 12 月 24 日起恢復雙跑道運作，但多數航空公

司仍向協調人洽詢所需時間帶是否有剩餘，協調人先就需求再予檢視後，向航空公司說明，並提供目前時間帶使用分布狀況供航空公司攜回參考，協調人另告知將紀錄航空公司需求並列入等候名單，如會議期間他航歸還時間帶，會依序通知。

2. 部分未獲原規劃時間帶航空公司，已向航空公司說明我國高雄及臺中機場上有剩餘時間帶，並告知前二機場有宵禁時間限制，建議可攜回參考。
3. 多家航空前來詢問機場起降尖峰分布狀況，協調人除詳細說明外並提供書面 NAC 資料供參。

(二)高雄機場：部分航空公司瞭解桃園機場已無剩餘時間帶後，轉而詢問高雄機場尖峰時段時間帶使用狀況，協調人同樣進行檢視並詳細說明，另提供目前時間帶使用狀況書面資料供攜回參考。

(三)松山機場：中國國際航空、四川航空及日本航空公司詢問 S16 時間帶 SAL 分配結果，表達希望儘早收到回覆，以利班表排定，已答覆本局將於近日公布。

## 伍、會議期間相關子會議

本次時間帶協調會議期間，安排三項會議邀集時間帶協調單位及航空公司代表參加，以了解時間帶相關業務之發展。

一、國際機場時間帶協調員團體 (Worldwide Airport Coordinators Group, WWACG) 第二十四次會議 (WWACG/24)，會議議程及會議紀錄，內容摘要如下：

(一) 主席介紹新會員及會議秘書 Mr. Brian Meehan.

(二) 前次會議紀錄無異議通過。

(三) 2016 年財務：

2015 年收支狀況及 2016 年預算，並與 2014 年比較，2015 年預算執行良好，費用來自會員會費。2015 年會費收入 5170 歐元，預計 2016 年約 5500 歐元，主要運用於 WWACG 網站維護及技術發展。

(四) 更改會議地點及時間：

主席解釋 IATA 改變原會議地點曼谷至新加坡的決定，係考量部分會員已訂購至曼谷的機票，因此新會議地點仍以東南亞地區為原則，所增加之曼谷至新加坡機票費用相對較低。在既定的會議期間，東南亞地區能滿足場地及住宿需求的設施僅有 Singapore Resort World。由於會場飯店週五訂房問題，會議日程較正常減少一天，主席詢問會議期間協調工作狀況，部分協調人表示，已於發送 SAL 至會議前(post-SAL 期間)處理部分業務，減少會議期間的工作量。

(五) 淘汰 Type B messages：

自2015年10月25日起WSG和SSIM停止Type B messages，時間帶相關訊息交換以使用E-mail為主。訊息應為純文字，不含圖片等。不正確的訊息格式會影響自動系統的處理；另有關SITA產生的郵件和共用的電子郵件地址問題，在JSAG議有類似的討論，IATA協會和WWCG將提醒會員使用標準的訊息格式。

(六) 報告 JSAG/46 (GVA) 和 JSAG/47 (SIN) 會議：

1. 新JSAG會員於9月在日內瓦召開第一次會議，本次會議成員異動包括主席Mr. Paul Petrykowycz，副主席 Mr. Herbane。WSG修訂負責人Mr. Jim Watt 及Ms.Birgit Krenzin。JSAG考慮是否針對機場收取時間帶申請服務費該項議題，制定原則。
2. SSIM第6章正在進行改寫中，刪除已涵蓋在WSG中的Policy部分，原則上JSAG和SC主管負責WSG，SISC負責SSIM第6章。Herbane表示，WWACG向IATA建議SSIM應降低費用，使能更廣泛流通使用，時間帶訊息的交流普及化，IATA將評估後回覆。
3. IATA建議2016年6月SC138會議註冊費100USD，JSAG要求IATA在2016年3月的會議上提供的預算和支出的詳細資料。

4. 會議地點：本次已是第二次會議地點從曼谷改至他處，JSAG決定未來幾年不再考慮曼谷。確認2016年6月會議在德國漢堡，11月會議則待確認（IATA獲悉美國洛杉磯機場飯店將關閉，正在尋覓其他選項）。2017年在WWCG會議時間未定，IATA已確認2017年6月在吉隆坡，11月可能在歐洲。
5. Mr. Chris Bosworth認為會議地點未定，預算難以編列，建議IATA預先安排好往後數年的會議地點，方便預算規劃。
6. Mr. Smith表示以前JSAG曾同意會議在少數幾個歐洲、美洲及亞洲地點輪流選擇，特別是設施場地、費用等條件適合，曾經成功舉辦過會議的地點，總比冒險嘗試新地點好。土耳其協調單位主管質疑某些會議的費用，應可以主辦會議的利益為籌碼，取得更優惠的住宿費用。另選擇地點的會議，並未開放給所有協調人和與會者參與，而且其他贊助或補貼等可能會影響場地的決定。Herbane表示，IATA規定的廠商贊助不得做為場地選擇的因素。
7. Mr. Smith提出採用遠端視頻供未能親自到現場參與會議之協調單位使用的議題，建議WWACG、IATA和JSAG考慮該會議形式作為選項之一。Mr. Bosworth認為視訊方式或許能取代目前的會議形式。但Ms. Popovac表示已往與航空公司的視訊會議經驗並不十分成功。

#### (七) 時間帶申請服務費原則

JSAG正在考慮建議機場收取時間帶申請服務費的一般原則，預計在2016年3月的會議審查，WWACG將於2016年6月的WWACG/25次會議討論。

#### (八) WWACG 現況

WWACG核心小組正在研擬將WWACG修改成更正式的組織結構，將在未來的全體會議提出討論。內容包括組織形式、註冊國家和地點、經費等相關議題，目前還未做任何改變。納入考慮的名稱如"Association of Airport Coordinators"和"International Association of Airport Coordinators"等。

#### (九) ICAO 相關事項

- (1) 報告Air Transport Regulation Panel/13 (ATRP) meeting (2015年9月)
- (2) WWACG的對ATRP的工作
- (3) 準備ICAO General Assembly in 2016
- (4) ICAO 2017-2019年業務計劃
- (5) ATRP 小組正在研究遠程之空中交通自由化、多邊和其他類型的航空協議，以及從全球角度管理空中交通。同時對於目前WSG的做法有些討論。
- (6) 核心小組正在準備有關時間帶分配及相關議題，提交2016年ICAO大會討論。ICAO已授予WWACG永久觀察員身分，可藉此機會分享WWACG以往的經驗與心得，也將徵詢WWACG會員意見。此外，ICAO就2017~2019年ICAO Operational Plan徵詢WWACG的意見。

#### (十) 國際機場協會 ACI

核心小組與ACI專家工作組會議

ACI於2015年9月會議通過一項有關機場和時間帶的決議，將努力提升機場運營者參與時間帶分配策略和IATA WSG研擬的參與機會。ACI由Montreal總部及各區域代表成立特別工作小組，將與WWACG核心小組，在SC期間開會討論相關議題，

#### 11.區域協調組織報告

- (1) 亞太:無特殊事項報告，下一版Asia Breeze將於12月發行。
- (2) 美洲:FAA已蒐集紐約地區機場有關時間帶規定的意見，FAA目前暫行的規定適用至S16季。洛杉磯國際機場跑道建設預計將延續到2018年。
- (3) 歐洲:歐盟法規仍在研擬中。
- (4) 中東和非洲:無特殊事項報告。

#### 12.臨時動議

感謝即將卸任的德里機場Mr. Jitendra Singh、瑞士Mr. Erich Rindlisbacher二位對WWACG的貢獻。

#### 13.下次會議日期、時間和地點

WWACG25日將於2016年6月20日(15:30-17:30) Congress Center Hamburg舉行。

## 二、主管會議 (HODM/19)

本主管會議 (Holds of Delegation Meeting - HODM) 於11月12日下午 14:00 舉行，由航空公司及協調單位主管代表參加。本會議簡報及會議紀錄詳附件四及五。主要內容如下：

### (一) 時間帶協調會議相關活動

1. 自2015年10月25日起WSG和SSIM停止Type B messages，時間帶相關訊息交換以使用E-mail為主。
2. 協調行事曆

<b>Summer 2016 SC/137 Singapore</b>	<b>ACTIVITY</b>	<b>Winter 2016/17 SC/138 Hamburg</b>
14 September 2015	SHL Deadline	25 April 2016
01 October 2015	Agreed Historics Deadline	12 May 2016
08 October 2015	Initial Submission Deadline	19 May 2016
27 October 2015	AppCal opened to Coordinators	07 June 2016
29 October 2015	SAL Deadline	09 June 2016
02 November 2015	AppCal opened to Airlines	13 June 2016
10 November 2015	IATA Slot Conference	21 June 2016
15 January 2016	Slot Return Deadline	15 August 2016
31 January 2016	Historics Baseline Date	31 August 2016

### (二) 未來 SC 會議

SC138 將於德國漢堡舉行，SC139於美國洛杉磯舉行，SC140於馬來西亞吉隆坡舉行，SC141於西班牙馬德里舉行。

#### 1. 其他議題

- (1) JSAG (Joint Slot Advisory Group)主席Ms. Michele Boyce卸任，由Mr. Paul Petrykowycz接任。Mr. Eric Herbane擔任副主席。主席介紹本屆新會員，同時感謝Ms. Boyce對JSAG貢獻。
- (2) 與會人員對本次在新加坡舉行的會議，給予正面的評價。

### 三、亞太地區機場協調人團體會議

亞太地區協調人第十一次會議（Asia/Pacific Airport Coordinators Association, APACA）於11月10日17:00 舉行，由亞太地區機場協調人與時間帶調度員參加。會議議程及會議紀錄詳附件六、七。主要內容如下：

1. 議程一—第十次會議會議紀錄，無異議通過。
2. 議程二—APACA緊急選舉

由於主席Mr. Ernst Krolke今年退休，副主席Mr. Jitendra Singh調任新職位，目前由Mr. Hiroki Takeda暫代主席。因此決議於下次會議進行主席與副主席的緊急選舉。Mr. Takeda表示將在三月備妥選舉通知單後四月會發通知單，五月底提名截止，最後在六月的會議進行選舉。有資格的協調人均可參選，並籲大家踴躍參與。

3. 議程三—修訂APACA主席及副主席選舉規則

目前APACA會章第7條規定主席和副主席當選後任期為兩年，並無針對若三人中有兩人提前卸任而需進行緊急選舉之條文。因此提議新增第7.1條規定若有三分之二的主管(主席一名、副主席兩名)於兩年任期內提前卸任，則需舉行緊急選舉。本提案依據第9條(表決，法定人數)規定修訂會章需有半數成員出席並有三分之二的表決，無異議通過。

4. 議程四—SHL & SAL發送日期上傳WWACG網站

- (1) Mr. Takeda表示雖於第一次會議即提醒會員將SHL & SAL發送日期上傳WWACG網站，但至今仍有協調單位未依據WSG規定時間上傳。
- (2) 以S16 SHL & SAL發送日期的資料顯示，19個協調單位裡有9個沒上傳資料(僅限Level 3機場)。
- (3) 另統計顯示近半數的協調單位完全沒有依據IATA WSG所規定時間將SHL & SAL發送日期上傳WWACG網站。Mr. Takeda提醒尚未註冊WWACG帳號的會員應立即註冊，而已註冊會員應盡快上傳發送日期。因航空公司會參閱網站的SHL & SAL發送日期，所以這點很重要。

5. 議程五：WWACG未來的組織形式

Mr. Takeda說明IATA與WWACG的關係。IATA有時間帶政策工作組 (SPWG)及聯合時間帶諮詢組 (JSAG)。WWACG則有核心成員的Core Group。這三組會互動討論時間帶議題，例如修訂WSG等。然而

WWACG的工作範圍逐步擴大到包含國際民用航空組織（ICAO）和國際機場協會（ACI）等國際組織的互動。

ICAO已同意WWACG以觀察員身分參加座談小組，其中航空法規組（ATRP）涉及雙邊與多邊航空會談。雖然ATRP正在促進航空業的自由化，唯該注意的是繁忙的Level 3機場往往無法容納新需求量，因此ICAO應該採用一個中立、非歧視性並透明的機制來分配繁忙機場的時間帶。

運行專家組負責修訂飛行計畫格式。因在世界的一區已實施飛行計劃與機場時間帶辨識碼(slot ID) 的比對，為了使比對更簡易，將需與此組有相關互動。至於ACI聲稱目前的WSG不一定反應機場的需求。ACI已成立時間帶政策工作組評估WSG。本次SC137將與此組進行會談。

綜合上述，為了應對各國際團體，WWACG必須成為一個強大的組織，因此核心成員現正對新名稱與新會章進行討論。

#### 6. 議程六：其他事項

亞太區協調人聚會將由CSC主辦於11月12日中午舉行。

## 陸、心得與建議

一、桃園國際機場雖於2015年12月24日開放雙跑道運作，惟近年航班持續成長、低成本航空在我國市場需求異大幅增加，由其以日本航線最為明顯，爰所能提供尖峰時間帶亦未能滿足所有航空公司需求，航空公司對時間帶需求殷切，我國時間帶協調人行前即蒐集最新跑道整建進度，並備妥時間帶使用分布狀況書面資料，會議中就航空公司提出時間帶需求，再予檢視並詳加說明，並主動提供時間帶資料讓航空公司參考，同時也告知雙跑道啟用時程、使用參數及開放航空公司申請時間帶時程，降低航空公司疑慮，航空公司並對我國作法表示理解與感謝。符合時間帶協調作業公正透明原則，亦達時間帶會議協調人與航空公司充分溝通之目的。

二、本次國際機場時間帶協調員團體（Worldwide Airport Coordinators

Group, WWACG)第 24 次會議中,針對 JSAG(JOINT SLOT ADVISORY GROUP)研議機場收取時間帶申請服務費的一般原則,並擬於今(105)年 3 月會議中審查,WWACG 並將於今年 6 月的 WWACG/25 次會議中討論,另查目前有部分航空公司向我國時間帶協調中心申請時間帶後,並未使用所申請時間帶且未歸還予協調中心,影響其他真正欲使用之航空公司,爰如採收取時間帶申請服務費作法,應可減少不當使用時間帶之情形,讓機場運作更順暢,後續將請時間帶協調中心持續瞭解 WWACG/25 次會議討論結果及實施方式,以為我國之參考。