

## TABLE OF CONTENTS

### ALL FLEETS


<a href="#">[FSN 25-001]</a>	국내선 Waypoint Passage 절차 안내 -----	01 AUG 2025
<a href="#">[FSN 25-002]</a>	부기장 AUTOLAND 금지 -----	01 AUG 2025
<a href="#">[FSN 25-003]</a>	FALSE CARGO SMOKE WARNING PREVENTION -----	01 AUG 2025
<a href="#">[FSN 25-004]</a>	감염병 매개체 및 감염병 의심 환자 발생 시 조치 사항 -----	01 AUG 2025
<a href="#">[FSN 25-005]</a>	운항/객실 간 디브리핑(JOINT DE-BRIEFING) 시행 공지 -----	01 AUG 2025
<a href="#">[FSN 25-006]</a>	'항공기 외부점검 CHECKLIST' 사용 공지 -----	01 AUG 2025
<a href="#">[FSN 25-009]</a>	STABILIZED APPROACH CRITERIA 적용-----	25 AUG 2025
<a href="#">[FSN 25-010]</a>	상승 중 10,000 feet 통과 시 기내표준신호 개정-----	01 OCT 2025
<a href="#">[FSN 25-011]</a>	"GLIDESLOPE" Caution 으로 인한 Unstabilized Approach 시 G0-around 절차 적용-- -----	19 NOV 2025
<a href="#">[FSN 25-012]</a>	KE 통합 탑재용항공일지 도입 전 UTC 사전 적용 안내-----	24 NOV 2025
<a href="#">[FSN 26-001]</a>	NOTOC FORM 양식 변경 안내-----	07 JAN 2026
<a href="#">[FSN 26-002]</a>	운항규정(FOM) 5.2.13 'Rapid Deplaning' 신설-----	07 JAN 2026
<a href="#">[FSN 26-003R1]</a>	ONE/TWO(A380) ENGINE(s) TAXI AT ARRIVAL 절차-----	30 MAR 2026




### B777

<a href="#">[FSN 25-008]</a>	LOGO LIGHT 사용 절차 -----	01 AUG 2025
------------------------------	------------------------	-------------

//끝//

**ALL FLEETS**

FSN-25-001	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		01 AUG 2025
<b>국내선 Waypoint Passage 절차 안내</b>		
<p><b>1. 국내선 Waypoint Passage 절차</b></p> <p>'FOM S6.7.1 Waypoint Passage 절차' 수행</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 비행계획서 기록 절차(ATA, Fuel 등)는 생략 가능</li> </ul> <p><b>2. 적용시기 : 2025.08.01</b></p>		
<b>운항기술표준 담당</b>		

FSN-25-002	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		01 AUG 2025
<b>부기장 AUTO LAND 금지</b>		
<p><b>1. 배 경</b></p> <p>가. CAT I 이상의 기상 상황에서는 공항에 LVP(Low visibility Procedure)가 시행되지 않으며, 이 경우 지상의 ILS Critical Area 는 Protection 되지 않음</p> <p>나. Taxiing aircraft, Ground vehicle, Flight over ILS Antenna 등으로 인한 LOC/GS Signal 의 순간적인 Deviation 은 Autoland 중인 항공기의 심각한 경로 이탈을 야기할 수 있음</p> <p>다. Autoland 중 사고 사례</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2011.11. SINGAPORE AIRLINE B777, Runway excursion </li> <li>○ 2014.03. AIR CHINA B747F, Temporary runway excursion on landing </li> <li>○ 2018.04. KOREAN AIR B737, Autopilot disconnected during flare</li> </ul> <p><b>2. 세부 내용</b></p> <p>가. Autoland 중 착륙 접지 직전 발생할 수 있는 비정상적인 상황 (Autopilot Disconnect during flare, Unprotected ILS 상 G/S Signal Error, Low Altitude Go-Around, Recognition of abnormal AP behavior, RA Failure 등)에서 훈련되지 않은 부기장의 신속한 대처 미흡</p> <p>나. CAT II/III 는 Signal Protected 상태이나 CAT I 이상의 기상 상황(Unprotected ILS Signal)은 Signal 왜곡으로 인한 경로 Deviation 가능성이 상존하며 이에 대한 조기 인지 및 조치가 어려움. 따라 서 훈련되지 않은 부기장이 Autoland 를 수행하는 것은 안전 저해 요인 임</p> <p>다. 부기장이 PF 로 Autoland 를 할 경우 부기장이 활주로 시각 참조물에 대한 Insight Callout 을 하면 기장은 착륙 결정을 위해 활주로 시각 참조물을 확인하여야 하므로 정상적인 계기 Monitor(Scan Inside Only)에 집중하기 어려움</p>		

### **3. 지시사항**

부기장 AUTO LAND 금지

단, 비상상황 시 (Ex, Captain Incapacitation, LH Window Crack 등)는 수행 가능

### **4. 적용시기 : 2025.08.01**

운항기술표준 담당

FSN-25-003	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		01 AUG 2025

FALSE CARGO SMOKE WARNING PREVENTION 절차

**1. 개요**

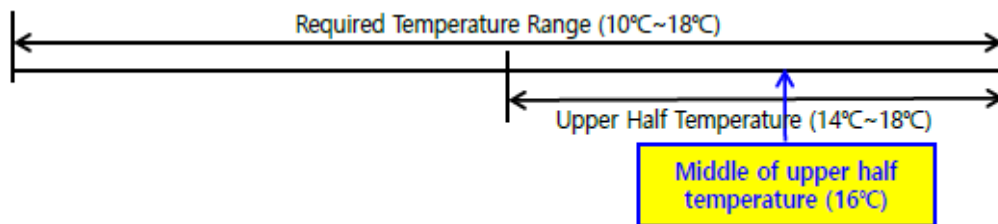
최근 비행 중 발생한 Cargo Smoke Warning 이 습기로 인한 False Warning 임에 따라 이를 방지하기 위한 절차를 공시함.

**2. 세부 내용**

가. 온도 조절이 필요한 화물이 실리는 경우 (refer to NOTOC)

- Set the **Middle of upper half temperature** or the target temperature by the specific guideline.

Example) Middle of upper half temperature



- (A330 Only) 만약 Middle of upper half temperature 가 15°C 미만이면, TOD 10분 전 에 TEMP Control 을 "Middle" Position (15°C)에 Set.

**3. 강조 사항**

가. Cargo Compartment 온도 조절 기능이 있는 기종은 위 절차 적용

나. 운항승무원은 Fire Warning 발생 시 즉시 절차에 따라 조치하여야 하며, 진위여부를 판 단하려고 해서는 안된다.

**4. 적용 시기: 2025.08.01**

**운항기술표준 담당**

FSN-25-004	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		01 AUG 2025

## 감염병 매개체 및 감염병 의심 환자 발생 시 조치 사항

### 1. 개 요

검역법에 의거 유관 부서 요청으로 기내 감염병 매개체(모기, 바퀴벌레, 쥐 등) 및 감염병 의심 환자 발생 시 검역소 신고를 위한 관련 내용 전달 필요 .

### 2. 관련근거

가. 검역법 : 제12조 검역조사

나. FOM 14.6.2 : 승객관리, Medical Emergencies

### 3. 세부사항

#### 가. 감염병 매개체 발생 시

운항승무원은 객실승무원 (또는 Supernumerary)으로부터 기내 감염병 매개체(모기, 바퀴벌레, 쥐 등) 발생을 보고 받거나, 운항승무원이 직접 기내 감염병 매개체를 발견한 경우, 가용한 통신수단 (ACARS, SATCOM 등)을 이용하여 **착륙 전까지 OCC/운항관리사 에게 통보한다.**

Free Text 예) A COCKROACHE WAS FOUND IN THE CABIN AND BE KILLED.

#### 나. 감염병 의심 환자 발생 시

운항승무원은 객실승무원으로부터 감염병으로 의심되는 승객 (승무원 포함) 발생을 보고 받았을 경우 FOM 에 따라 **항공교통관제기관에 즉시 보고하여야 하며,** 가용한 통신수단 (ACARS, SATCOM 등)을 이용하여 **착륙 전까지 OCC/운항관리사에게 통보한다.** ATC 예) "(OZOOO) DEP' AIRPORT (OOO) DEST' APT (ICN) ESTIMATING (ICN) AT (2100Z) POB

(257) REPORTING (2) PERSON(S) OF COMMUNICABLE DISEASE ON BOARD”.

**4. 기타 : “Communicable Disease” 정의 및 증상**

It is suspected when an infected person has a fever associated with one or more of the following signs or symptoms: (Appear unwell, Persistent coughing, Impaired breathing, Persistent diarrhea, Persistent vomiting, Skin rash, Bruising or bleeding without any obvious injury.

**5. 적용 시점 : 2025.08.01**

운항기술표준 담당

FSN-25-005	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		01 AUG 2025

**운항/객실 간 디브리핑 (Joint De-Briefing) 시행 공시**

**1. 개요(배경)**

운항 중 발생한 사항의 정보 공유 및 보완이 필요한 내용의 개선으로 비행안전 및 고객서비스 향상을 위하여 비행 종료 후 운항/객실 간 디브리핑 시행 관련 공시

**2. 세부 내용**

가. PIC 는 비행 종료 후 객실사무장과 객실 특이사항을 확인한다.

아래 특이사항에 대해서는 모든 승무원이 참석하는 합동 디브리핑을 원칙으로 하나, PIC 의 판단 하에 사무장과의 디브리핑으로 대체할 수도 있다.

나. 디브리핑 시기 / 장소

- 1) 객실사무장과의 디브리핑 : 승객 하기 후 / Cockpit 또는 객실 전방
- 2) 합동 디브리핑 : 기내 점검 종료 후 / 객실 전방 또는 Gate 입구


다. 특이사항

- 1) 운항 중 발생한 안전 및 보안 관련하여 상호 확인이 필요한 사항
  - 항공기 결함 관련 사항
  - 기내 불법행위(기내 업무방해행위, 난동승객, 위험물 발견 등)
  - 기내 응급환자발생 / Turbulence 등에 의한 부상자 관련 사항 등
- 2) 기타 운항 중 발생한 정보공유 필요사항
  - 국내외 관계기관으로부터 기내 안전/보안 수검 등


라. 디브리핑 시 공유된 내용 중 필수보고사항은 FOM 15장에 근거하여 보고한다.

**3. 시행 일시 : 2025.08.01**

**운항기술표준 담당**


FSN-25-006	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		01 AUG 2025
<b>'항공기 외부점검 CHECKLIST' 사용 공시</b>		
<p><b>1. 개요(배경)</b></p> <p>국토교통부 안전개선명령'에 따라 항공기 외부점검 시 'CHECKLIST 사용' 공시 임</p> <p><b>2. 세부 내용</b></p> <p>외부점검 수행 시 '항공기 외부점검 CHECKLIST'를 소지 및 참조하여 주요 항목별 점검 실시</p> <p><b>3. 기타사항</b></p> <p>기내에 비치된 외부점검 CHECKLIST 의 분실 또는 훼손이 된 경우에는 개인이 소지한 Portable EFB 에 저장된 기종별 외부점검 CHECKLIST PDF FILE (첨부파일 참조)로 대체하여 사용할 수 있다.</p> <p><b>4. 시행 시기: 2025.08.01</b></p> <p style="text-align: center;"><b>운항기술표준 담당</b></p>		

**B777**

FSN-25-008	<b>운항표준공시</b>	Boeing 전기종 
SELOI		01 AUG 2025
<b>LOGO Light 사용 절차</b>		
<p><b>1. 배 경</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 일부 보잉기종의 Logo Light 결함에 의한 정비이월 횟수 증가 및 이에 따른 국토부 개선 검토 요구</li> </ul> <p><b>2. 적용 및 미 적용 기종</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 적용 기종 : Boeing 전기종</li> <li>● 미 적용 기종 : A330, A380 <ul style="list-style-type: none"> <li>- A330은 NAV Light 와 연동되어 있으며, A380 은 비행 중 자동 Light off 기능 보유로 해당 기종 제외</li> </ul> </li> </ul> <p><b>3. 변경 절차 적용 기간</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 제작사(Boeing) 장비 개선 완료 시까지 시행</li> </ul> <p><b>4. 승무원 적용 절차</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 야간 LOGO Light 사용 시 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 이륙 후 대략 10,000ft 통과 시 <b>LOGO Light - OFF</b></li> <li>- 강하 시 대략 10,000ft 통과 시 <b>LOGO Light - ON</b></li> </ul> </li> </ul> <p><b>5. 예외 적용 사항</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● RVSM 공역 내 비행 중 Contingency 절차 수행 시</li> <li>● 비상 강하 시 상황이 허락되는 경우</li> <li>● 요격기와 조우 했을 경우</li> <li>● Lost Communication 발생 시</li> <li>● 기타 필요한 경우</li> </ul>		

**6. 시행 시기 : 2025.08.01**

**운항기술표준 담당**

FSN-25-009	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		25 AUG 2025

## STABILIZED APPROACH CRITERIA 적용

### 1. 개 요

비행운영교범(FOM)의 'STABILIZED APPROACH CRITERIA' 관련하여 회사의 안전정책에 따른 명확한 지침을 제공하기 위한 표준공시임.

### 2. FOM 상 'STABILIZED APPROACH CRITERIA' 근거

#### FOM 6.7.1.2 Approach Stabilization

##### a) Stabilized Approach Criteria

모든 항공기는 낮어도 IMC에서 1,000feet HAT, VMC에서 500feet HAT 까지는 아래의 상태를 유지하여야 한다.

- Landing Briefing, 계획된 Landing Configuration 과 Before Landing Checklist 의 완료
- 허용범위 내의 Target Speed 와 이를 유지하기 위한 Power Setting
- In Trim 상태로 Correct Lateral/Vertical Flight Path 상에 위치
- 1,000 fpm 을 초과하지 않는 강하율

#### FOM

구 분	Landing Configuration 기준
S6.9.1 정밀 접근 S6.9.1.1 ILS Approach	- 1,500 feet HAT 에서 Landing Configuration 이 완료되도록 계획한다.
S6.9.2 CAT II/III Operations S6.9.2.1 일반	- CAT II/III 접근 시 1,500 ft HAT 에서 Landing Configuration 및 Before Landing Checklist 가 완료되도록 한다.
6.7.6 비정밀 접근 (Non-precision Approach)	- FAF 또는 1,500 feet HAT 에서 Landing Configuration 이 완료되도록 계획한다.

### 3. 적용지침

가. 개정 FOM 내용에 추가하여 다음의 Stabilized Approach Criteria 정책을 준수하여야 한다.

나. 상기 접근 계획 수립 기준에 의거 모든 계기접근 계획 시  
(공항 접근절차상 제한에 따르는 경우 제외)

- 1,500 feet HAT 까지 Landing Configuration (CATII/III 는 Checklist 포함) 완료를 원칙으로 함.
- 접근 상황에 따라 늦어도 1,000 feet HAT 까지는 Landing Configuration 및 Before Landing Checklist 가 완료 되어야 함.
- 정상적인 상황에서 VMC 500feet HAT 를 기준으로 Stabilized Approach 계획을 수립해도 된다는 의미는 아님.


다. 모든 항공기는 기상 상태와 관계없이 1,000 feet HAT에서는 FOM 6.7.1.2 Approach Stabilization에 명시된 4가지 Stabilized Condition을 유지하여야 하며 이러한 조건을 충족할 수 없거나 예상 시 즉시 Go Around를 실시하여야 함.

라. 단, 1,000 feet HAT 통과 이후 Deviation 발생 시 VMC 상태에서는 "VMC Correcting" Standard Callout을 통하여 500 feet HAT까지 수정 조작을 실시할 수 있다.

마. 500 feet HAT 도달 이전 언제든지 Go Around 를 실시할 수 있다.

 **참고) FCRM 7.6 항공기 운용 기본 수치**

**운항기술표준 담당**

FSN-25-010	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		1 OCT 2025

## 상승 중 10,000 feet 통과 시 기내표준신호 개정

### 1. 배 경

- 난기류에 따른 승객 및 승무원 부상 방지를 위한 항공기 상승 중 10,000 feet 통과 시 기내표준신호 개정.
- 모회사 운항편 CB 진입에 의한 승객 및 승무원 부상사례에 대한 안전대책 검토 및 유관부서 협의 결과

### 2. 주요내용

구분	표준 신호
상승 중 대략 10,000 feet 통과 시 : Turbulence 가 없거나 예상되지 않음	Seat Belt Sign "OFF (AUTO)"
상승 중 대략 10,000 feet 통과 시 : Turbulence 가 존재하거나 예상됨	Seatbelt Sign 으로 2회의 Chimes 후 "ON" (이후 고도와 무관하게 Turbulence 에서 벗어난 후 "OFF (AUTO)")
Light Turbulence 신호	Seatbelt Sign 으로 1회의 Chime 후 "ON"
Moderate/Severe Turbulence 신호	Seat Belt Sign 으로 2회의 Chimes 후 "ON"

### ● 현행


구분	표준 신호	비고
Interphone 신호	1 회의 Chime	객실승무원과 통화
이륙 신호	Seat Belt Sign 으로 3 회의 Chimes	이륙 전 신호
상승 중 대략 10,000 feet 통과 시	Seat Belt Sign "OFF (AUTO)" 단, Light 이하의 Turbulence 등의 이유로 "OFF (AUTO)" 지연 시 Seatbelt Sign 으로 Chime 1회 (Airbus 기종의 경우는 Interphone 으로 객실사무장에게 통보)	승객지속착석 (객실승무원 이석 가능)
	Moderate or Severe Turbulence 등의 이유로 "OFF (AUTO)" 지연 시 Seatbelt Sign 으로 Chime 2 회	승객 및 객실승무원 지속 착석
<중략>		
<추가>		
Moderate/Severe Turbulence 신호	Seat Belt Sign 으로 2회의 Chimes 후 "ON"	"Turbulence 통보 " 절차 참조


● 개정

구분	표준 신호	비고
Interphone 신호	1 회의 Chime	객실승무원과 통화
이륙 신호	Seat Belt Sign 으로 3 회의 Chimes	이륙 전 신호
상승 중 대략 10,000 feet 통과 시 : Turbulence 가 없거나 예상되지 않음	Seat Belt Sign "OFF (AUTO)"	승객 및 객실승무원 이석 가능
상승 중 대략 10,000 feet 통과 시 : Turbulence 가 존재하거나 예상됨	Seatbelt Sign 으로 2회의 Chimes 후 "ON" (이후 고도와 무관하게 Turbulence 에서 벗어난 후 "OFF(AUTO)")	승객 및 객실승무원 지속 착석
<중략>		
Light Turbulence 신호	Seatbelt Sign 으로 1회의 Chime 후 "ON"	"Turbulence 통보 " 절차 참조
Moderate/Severe Turbulence 신호	Seat Belt Sign 으로 2회의 Chimes 후 "ON"	

3. 적용시기 : 2025.10.01 00:00(KST)

운항기술표준 담당

FSN-25-011	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		19 NOV 2025
<b>“GLIDESLOPE” GPWS Caution 으로 인한 Unstabilized Approach 시 Go-around 절차 적용</b>		
<p><b>1. 개 요</b></p> <p>Unstabilized Approach 로 인한 “GLIDESLOPE” GPWS Caution 발생 시 Go-around 절차 관련하여 회사의 안전정책에 따른 명확한 지침을 제공하기 위한 표준공시임.</p> <p><b>2. 배 경</b></p> <p>“GLIDESLOPE” GPWS Caution 발생시 회사의 안전정책과 기종별 Manual 내용 간의 혼선으로 부적절한 대응 및 조치 사례가 발생하여 안전정책에 근거한 명확한 지침을 전달함.</p> <p><b>3. Manual 별 현황 (FCRM/ 기종별 POM/FCOM)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>FCRM 1.8 Stabilized Approach</b> 정상 Glide Path 보다 낮은 상태는 즉시 수정되어야 하며, 강하각이 과도하게 낮은 상태로 접근이 이루어지거나 "GLIDE SLOPE"이 발령되는 경우, 즉시 '<b>Go Around</b>'를 실시하여야 한다.</li> <li>• Airbus(321/330/350/380) <b>FCOM</b> Below 1000ft AAL IMC or 500ft AAL VMC ⇒ <b>Go-Around Consider</b></li> <li>• B777/A330 <b>POM</b> At or below 1000ft HAT IMC or 500ft HAT VMC ⇒ <b>Go-Around Perform</b></li> </ul> <p><b>4. 적용지침</b></p> <p>Stabilized Approach 는 안전운항을 위한 가장 중요한 안전정책 중 하나임. “GLIDESLOPE” GPWS Caution 발생시 조치사항이 기종별/교범별 일부 상이하나, FCRM 에 명시된 회사의 안전정책을 준수하기 위하여 다음과 같이 재강조 함.</p> <p><b>전 기종은, 1,000ft AAL(HAT) 이하에서 Unstabilized Approach로 인한 “Glideslope” GPWS Caution 발생 시 반드시 Go-Around를 실시할 것.</b></p> <p><b>5. 적용시기 : 즉시</b></p> <p style="text-align: center;"><b>운항기술표준 담당</b></p>		

FSN-25-012	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		24 NOV 2025

**KE 통합 탑재용항공일지 도입 전 UTC 사전 적용 안내**

**1. 개 요**

2026년 통합로그 양식 도입 전 OZ 탑재용 항공일지 (FML/CL)에 UTC 사용을 사전 적용하여, 통합로그 도입 시 혼선을 최소화하기 위한 표준공시임.

**2. 내 용**

- FOM 6.1.7.4 정비 이월의 수리 시한은 [UTC 를 적용한다.](#)
- FCRM 6.3.1.1 Original 출발 공항의 Date 는 [UTC 로 기록한다.](#)

**3. UTC 적용예시**

- 한국 기준(-9H):  
⇒ 12월 1일 09시 이전은 현행 그대로 12월 1일 페이지에 기록  
09시 이후는 로그 페이지 이월하여, 동일 날짜인 12월 1일로 UTC 시간 기록 개시
- 미국 기준(+4H):  
⇒ 11월 31일 20시 이전은 현행 그대로 11월 31일 페이지에 기록  
20시 이후는 로그 페이지 이월하여, 12월 1일로 UTC 시간 기록 개시

**4. 적용시기 : ['25년 12월 1일 00시 UTC](#)**


**5. 신규내용대비표**

<b>FOM 6.1.7.4 정비 이월의 수리 시한 확인</b>	
현 행	개 정
Note: 정비 이월의 수리 시한 적용기준은 <a href="#">KST</a> 를 기준으로 하며 적용 시작일의 자정 (익일 00:00 <a href="#">KST</a> )부터 만료일의 자정 까지를 의미한다.	Note: 정비 이월의 수리 시한 적용기준은 <a href="#">UTC</a> 를 기준으로 하며 적용 시작일의 자정 (익일 00:00 <a href="#">UTC</a> )부터 만료일의 자정 까지를 의미한다.
<b>FCRM 6.3.1.1 운항승무원 기록 사항</b>	
현 행	개 정

② DATE: Original 출발 공항의 [Local](#)  
Date 를 기록

② DATE: Original 출발 공항의 [UTC](#)  
Date 를 기록

운항기술표준 담당

FSN-26-001	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		07 JAN 2026
<b>NOTOC FORM 양식 변경 안내</b>		
<p><b>1. 개 요</b>  위험물 운송기술기준에 근거한 국토부 감독관의 NOTOC Form 개선 지시사항을 반영한 표준공시임.</p> <p><b>2. 내 용</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Drill code summary 추가</li> <li>• Battery summary 추가</li> <li>• DG summary 추가</li> </ul> <p><b>3. 적용시기 : <a href="#">즉시</a></b></p> <p><b>4. NOTOC FORM 신규양식 (CLICK)</b>  <b>NOTOC FORM 신규양식 해설 (CLICK)</b></p> <p style="text-align: center;"><b>운항기술표준 담당</b></p>		

# ASIANA CARGO

## SPECIAL LOAD NOTIFICATION TO CAPTAIN

Date : 04-Nov-2025 16:48

Staff Id : AA266300

Station Of Loading (1) ICN	Flight No (2) OZ 0202	Flight Date: (Z) (3) 04-Nov-2025	Aircraft Registration (4) HL7771	Prepared By (5) Signature SEUNGJIN BYUN	Emergency Contact Point 82327442352
-------------------------------	--------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------	--	--

DANGEROUS GOOD (9)														(12)			Loaded (21)		
Station Of Unloading (6)	AWB Number (7)	Proper Shipping Name (Technical Name) (8)	Class or Division (9)	UN or ID Number (10)	Sub Hazard (11)	No of Pkgs (12)	Packing Height (13)	Net Qty or TI per Pkg (13)	RMC (14)	Pkg Group (15)	IMP Code (16)	ERG Code (17)	CAO(X) (18)	Special Auth (19)	ULD ID (19)	(20) Position	Move to Posn		

LAX	988-12581343	Consumer commodity	9	ID8000		1		20 KG			RMD	9L			PMC12345OZ	22P	
LAX	988-12581354	Dry ice	9	UN1845		1		30 KG			ICE	9L			PMC12548OZ	41P	
LAX	988-12581332	Dry ice	9	UN1845		3		100 KG			ICE	9L			PMC21545OZ	21P	
LAX	988-12581376	Dry ice	9	UN1845		2		50 KG			ICE	9L			PMC45125OZ	42P	
LAX	988-20203680	Aerosols, flammable	2.1	UN1950		2		2 KG			RFG	10L			PMC45125OZ	42P	

### OTHER SPECIAL LOAD (22)

Station Of Unloading	AWB Number	Contents and Description (23)	No of Pkgs (24)	Quantity	Supplementary Information (25)	IMP Code	Loaded		
							ULD ID	Position	Move to Posn

# ASIANA CARGO

## SPECIAL LOAD NOTIFICATION TO CAPTAIN

Date : 04-Nov-2025 16:48

Staff Id : AA266300

### Dry Ice Summary (28)

Total	Compartment Level			
	Main Deck	FWD CMPT	AFT CMPT	BULK
430 kg	0 kg	300 k	130 k	0 kg

### Drill Code Summary (31)

Compartment Level			
Main Deck	FWD CMPT	AFT CMPT	BULK
	9L	9L,10L	

### Battery Summary (30)

Battery	Total	Weight in each position	

### DGSummary (CLS/DIV: Net Qty) (32)

Compartment Level			
Main Deck	FWD CMPT	AFT CMPT	BULK
	CLS 9: 320KG	CLS 9: 130KG CLS 2.1: 4KG	

Loading Supervisor (26)

Name

Signature (29)

There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on the aircraft

Captain (PIC) (27)

Name

Signature

Aircraft Emergency Response Drills						
Drill NO.	INHERENT HAZARD	HAZARD TO AIRCRAFT	HAZARD TO OCCUPANTS	SPILL OR LEAK PROCEDURE	FIREFIGHTING PROCEDURE	ADDITIONAL CONSIDERATIONS
1	Explosion may cause structural failure	Fire and/or explosion	As indicated by the drill letter(s)	Use 100% oxygen; no smoking	All agents according to availability; use standard fire procedure	Possible abrupt loss of pressurization
2	Gas, non-flammable, pressure may create hazard in file	Minimal	As indicated by the drill letter(s)	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation for "A" "I" or "P" drill letter	All agents according to availability; use standard fire procedure	Possible abrupt loss of pressurization
3	Flammable liquid or solid	Fire and/or explosion	Smoke, fumes and heat, and as indicated by the drill letter(s)	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; no smoking; minimum electric	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	Possible abrupt loss of pressurization
4	Spontaneously combustible or pyrophoric when exposed to air	Fire and/or explosion	Smoke, fumes and heat, and as indicated by the drill letter(s)	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	Possible abrupt loss of pressurization; minimum electric if "F" or "H" drill letter
5	Oxidizer, may ignite other materials, may explode in heat of a fire	Fire and/or explosion, possible corrosion damage	Eye, nose and throat irritation; skin damage on contact	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	Possible abrupt loss of pressurization
6	Toxic*, may be fatal if inhaled, ingested, or absorbed by skin	Contamination with toxic* liquid or solid	Acute toxicity, effects may be delayed	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; do not touch without gloves	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	Possible abrupt loss of pressurization; minimum electric if "F" or "H" drill letter
7	Radiation from broken/unshielded packages	Contamination with spilled radioactive material	Exposure to radiation, and personnel contamination	Do not move packages; avoid contact	All agents according to availability	Call for a qualified person to meet the aircraft
8	Corrosive, fumes disabling if inhaled or in contact with skin	Possible corrosion damage	Eye, nose and throat irritation; skin damage on contact	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; do not touch without gloves	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	Possible abrupt loss of pressurization; minimum electric if "F" or "H" drill letter
9	No general inherent hazard	As indicated by the drill letter	As indicated by the drill letter	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation if "A" drill letter	All agents according to availability	None
10	Gas, flammable, high fire risk if any ignition source present	Fire and/or explosion	Smoke, fumes and heat, and as indicated by the drill letter	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; no smoking; minimum electric	All agents according to availability	Possible abrupt loss of pressurization
11	Infectious substances may affect humans or animals if inhaled, ingested or absorbed through the mucous membrane or an open wound	Contamination with infectious substances	Delayed infection to humans or animals	Do not touch Minimum recirculation and ventilation in affected area	All agents according to availability. No water on "Y" drill letter	Call for a qualified person to meet the aircraft
12	Fire, heat, smoke, toxic, and flammable vapour	Fire and or explosion	Smoke, fumes, heat	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation	All agents according to availability. Use water if available	Possible abrupt loss of pressurization; consider landing immediately

CARGO IMP CODE				
DANGEROUS GOODS				
1	1.4E	RXE	Explosives; Most explosives, such as those classified into Divisions 1.1, 1.2, 1.3 (with few exceptions), 1.4F, 1.5, 1.6 are normally forbidden for carriage by air.	
	1.4G	RXG		
2	1.4S	RXS		
	2.1	RFG		Flammable Gas
	2.2	RNG/RCL		Non-flammable, Non-Toxic Gas
2.3	RPG	Toxic Gas		
3	RFL	Flammable Liquid		
4	4.1	RFS	Flammable Solid	
	4.2	RSC	Spontaneously Combustible	
	4.3	RFW	Dangerous When Wet	
5	5.1	ROX	Oxidizer	
	5.2	ROP	Organic Peroxide	
6	6.1	RPB	Toxic Substance	
	6.2	RIS	Infectious Substance	
7	CAT I	RRW	Radioactive - White	
	CAT II/III	RRY	Radioactive - Yellow	
8	RCM	Corrosive		
	RSB	Polymeric Beads		
	MAG	Magnetized Material		
	ICE	Dry Ice		
	RMD	Miscellaneous Dangerous Goods		
9	RBI	Lithium Ion Battery UN3480 Section IA and IB		
	ETC			
PER	Perishable Cargo			
AVI	Live Animals			

DRILL LETTER	ADDITIONAL HAZARD	DRILL LETTER	ADDITIONAL HAZARD	DRILL LETTER	ADDITIONAL HAZARD
A	ANAESTHETIC	L	OTHER HAZARD LOW OR NONE	W	IF WET GIVES OFF TOXIC* OR FLAMMABLE GAS
C	CORROSIVE	M	MAGNETIC	X	OXIDIZER
E	EXPLOSIVE	N	NOXIOUS	Y	DEPENDING ON THE TYPE OF INFECTIOUS SUBSTANCE, THE APPROPRIATE NATIONAL AUTHORITY MAY BE REQUIRED TO QUARANTINE INDIVIDUALS, ANIMALS, CARGO AND THE AIRCRAFT
F	FLAMMABLE	P	TOXIC*(POISON)		
H	HIGHLY IGNITABLE	S	SPONTANEOUSLY COMBUSTIBLE OR PYROPHORIC	Z	AIRCRAFT CARGO FIRE SUPPRESSION SYSTEM MAY NOT EXTINGUISH OR CONTAIN THE FIRE; CONSIDER LANDING IMMEDIATELY
I	IRRITANT / TEAR PRODUCING				

\* Toxic has the same meaning as poison.


← AFTER																		FORWARD →																	
51	45L	44L	43L	42L	41L	33L	32L	31L	26L	25L	24L	23L	22L	21L	15L	14L	12L	11L																	
	45R	44R	43R	42R	41R	33R	32R	31R	26R	25R	24R	23R	22R	21R	15R	14R	12R	11R																	
	[DOOR]															[DOOR]																			
	43P	42P	41P	32P	31P	24P	23P	22P	21P	13P	13L	11P																							
											13R																								

### S13.4.1 Explanation of NOTOC

- (1) Station of Loading
- (2) Flight Number
- (3) Date
- (4) Aircraft Registration
- (5) Prepared by: The full name and signature of ground staff
- (6) Station of Unloading
- (7) Air Waybill Number
- (8) Proper Shipping Name: Specified in related IATA DGR
- (9) Class or Division
- (10) UN or ID Number: Original number appointed by UN
- (11) Sub Hazard: The second characteristic, when a dangerous goods has two dangerous characteristics
- (12) Number of Packages
- (13) Net quantity or Transp. Index per package: Unit - Kg, ℓ, g, ml, TI (a radioactive substance)
- (14) Radioactive Material Category: It is divided into category I, II, III and the higher number has more dangerous character.
- (15) UN Packing Group: The degree of danger appointed by UN. It is divided into group I, II, III and the smaller number has more dangerous character.
- (16) IMP Code: Material characteristic and explained on this backside of this form.
- (17) ICAO EMERGENCY RESPONSE DRILL CODE: ICAO DOC 9481-AN/928 (Refer to Red-Reference)
- (18) CAO (X): When should be loaded on the cargo flight only, it is displayed in X.
- (19) ULD ID: Identification number of ULD (Container or Pallet)
- (20) POSITION: Position of the cargo loading : MD (Main Deck), BK, AFT, FWD
- (21) Moved to POSN : Changed from Original Position
- (22) OTHER SPECIAL LOAD: Plant or animal, decomposition material, diplomatic documents (PIP)

- (23) Contents and Description
- (24) Number of Pkgs or Quantity: Quantity: Unit (Kg, ℓ, g, ml etc.)
- (25) Supplementary Information: Temperature control, etc.
- (26) Loading Supervisor's Signature:
- (27) Captain's Signature: to be signed only by captain
- (28) [\(Dry Ice Summary\)](#) Total QTY of DRY ICE in Each Hold
- (29) There is no device that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on the aircraft
- [\(30\) Battery Summary : Provides a summary of the battery type and quantity when batteries are loaded.](#)
- [\(31\) Drill Code Summary : Provides a summary of Drill Codes by compartment.](#)
- [\(32\) DG Summary : Provides a summary of the class and quantity of dangerous goods loaded by compartment.](#)

*Note: Emergency phone number is described on Air Way Bill or in Shipper's Declaration.*

FSN-26-002	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		07 JAN 2026

**운항규정(FOM) 8.2.13 'Rapid Deplaning' 신설**

**1. 배 경**

- Bridge/Step Car 연결된 상태에서 비정상 상황 발생 시, 신속한 승객 대피절차 수립 필요

**2. 관련근거**

- IATA Cabin Operations Safety Best Practices Guide


**3. 주요내용**

현 행	개 정
<u>&lt;신설&gt;</u>	<p><b>8.2.13 Rapid Deplaning</b></p> <p><b>8.2.13.1 일반</b></p> <p><u>Rapid Deplaning 은 항공기 운항 전 기내안전에 위협이 존재하나 비상탈출(Evacuation)을 수행할 정도는 아닐 경우의 비정상상황 (기내 안전/보안 상황 등)에서 승객을 PBB (Passenger Boarding Bridge) 또는 Step Car 를 통해 신속하게 안전한 장소로 이동시키는 절차이다.</u></p> <p><b>8.2.13.2 절차</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>객실승무원은 비정상 상황에 대한 정보를 PIC 에게 즉각 제공한다.</u></li> <li>• <u>PIC 는 객실승무원이 제공한 정보를 통해 상황을 판단하고 객실사무장 및 운송직원과 협의하여 Rapid Deplaning 을 지시한다. 단, 승객의 안전을 위하여 필요한 경우, 협의없이 Rapid Deplaning 을 지시할 수 있다.</u></li> </ul> <p>- (예) PA : 저는 기장입니다. (사유로) 신속한 하기가 필요한 상황입니다. 승무원의 지시에 따라 하기에 주시기 바랍니다.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>PIC 는 Rapid Deplaning 중 Evacuation 상황으로 발전할 경우에 대비한다.</u></li> <li>• <u>Rapid Deplaning 절차수행 및 시기에 대한 최종 결정권은 PIC 에게 있으나, 객실에서 긴급 통화시도에도 불구하고 조종실로부터 응답이 없다면 객실승무원에 의해 Rapid Deplaning 을 실시할 수 있다. 객실승무원이 Rapid Deplaning</u></li> </ul>

	<p><u>절차를 선 조치한 경우, 객실승무원은 기장에게 해당 지점 상황전파 결과를 포함한 제반상황을 보고한 후 후속 조치를 조율한다.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>객실사무장은 운송직원과 협조하여 승객의 신속한 하기를 유도한다.</u></li> <li>• <u>PIC 는 Rapid Deplaning 상황을 OCC 에 통보하며, 필요시 ATC 기관에 통보하고 Emergency Equipment 를 요청한다.</u></li> <li>• <u>비상탈출(Evacuation)이 필요한 경우에는 제8장 Emergency Landing Evacuation 절차를 따른다.</u></li> </ul>
--	--

4. 적용시기 : 2026년 1월 8일 00:00 (KST) 부.

운항기술표준 담당

FSN-26-003R1	<b>운항표준공시</b>	All Fleets 
SELOI		30 MAR 2026
<b>ONE/TWO(A380) ENGINE(s) TAXI AT ARRIVAL 절차</b>		
<p><b>1. 배 경</b></p> <p>탄소배출감소 및 연료절감 정책 시행을 위한 One/Two Engine(s) Taxi at Arrival 절차를 적용하기 위함</p> <p><b>2. 전 기종 적용지침</b></p> <p>가. 적용 공항: <a href="#">기종별 기준 적용(FLEET NOTICE 참조)</a></p> <p>나. WX Condition: VMC</p> <p>다. Taxiway Surface Condition: DRY</p> <p>라. Aircraft Condition: No Associated MEL / FAULT / INOP SYSTEM</p> <p>마. 적용 시기</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 운영 중인 활주로 횡단 완료 후</li> <li>● 해 기종 Engine Cooling Time 경과 후</li> <li>● 직진구간에서 Taxi 중 수행</li> <li>● APU 정상 작동 시 수행 (A380 제외)</li> </ul> <p><b>3. 기종별 세부절차 및 제한사항</b></p> <p>각 기종별 FCOM / POM 절차 적용</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: #003366; color: yellow; padding: 5px 15px; border: 1px solid #003366;"><b>A321</b></div> <div style="background-color: #003366; color: yellow; padding: 5px 15px; border: 1px solid #003366;"><b>A330</b></div> <div style="background-color: #003366; color: yellow; padding: 5px 15px; border: 1px solid #003366;"><b>A350</b></div> <div style="background-color: #003366; color: yellow; padding: 5px 15px; border: 1px solid #003366;"><b>A380</b></div> <div style="background-color: #003366; color: yellow; padding: 5px 15px; border: 1px solid #003366;"><b>B777</b></div> </div> <p style="text-align: center;">[계속]</p>		

#### 4. 고려사항

가. One / Two(A380) Engine(s) Taxi 수행여부는 안전을 최우선으로한 PIC 의 최종 결정 사항이며, 안전 확보가 불확실할 경우 언제든지 All Engines 사용이 가능하나. PIC 가 모든 상황(항공기 상태, 기상, 공항, Workload 등)을 고려하여 착륙 후 One / Two(A380) Engine(s) Taxi 여부를 결정

다. Landing Briefing 시 해 기종 One / Two(A380) Engine(s) Taxi at Arrival 절차에 대해 사전 브리핑을 실시 (Shutdown Engine, Task Sharing, Shutdown 시기/장소, Action Plan 등 포함)

라. Ramp 지역에서 선회 혹은 Taxi 정지 후 재출발을 위한 Thrust 사용 시 상대적으로 높은 추력 사용에 의한 Jet Blast 와 FOD 의 위험에 주의

마. 운영 중인 활주로 횡단 시에는 권장되지 않음

바. Uphill slopes, Slippery taxiway, High gross weight 등의 경우 어렵거나 불가능할 수 있음

#### 5. 적용시기 : 즉시.

운항기술표준 담당

## A321 ONE ENG TAXI PROCEDURE

<p><b>COOLING TIME ..... 3 MIN</b></p> <p><b>APU (CEO only) ..... AVAIL</b></p> <p><b>ENG 2 ANTI ICE pb-sw ..... OFF</b></p> <p><b>ENG 2 MASTER lever ..... OFF</b></p> <p><b>YELLOW ELEC PUMP pb-sw ..... ON</b></p>	<div style="text-align: center;"> <p><b>ONE Engine Taxi at Arrival</b></p> </div>
---	---

■ **ONE ENGINE TAXI PROCEDURE (EFB 등재된 최신 MANUAL 적용)**

- Refer to ONE ENGINE TAXI AT ARRIVAL (FCOM PR-NOR-SOP-21B)
- Refer to ONE ENGINE TAXI AT ARRIVAL (FCTM PR-NP-SOP-275)

■ **기타 고려사항**

- One-engine taxi reduces the aircraft systems redundancy. Therefore, the flight crew should decide to apply one-engine taxi procedures in accordance with the Operator's guidelines and the flight conditions of the day, including the aircraft status
- One-engine taxi may require more thrust than normal
- Therefore, the flight crew must be careful in order to avoid excessive jet blast and the risk of FOD.
- One-engine taxi is not permitted in icing conditions with OAT at +3 °C(37 °F) or below (due to ice accretion and the required engine acceleration during the ice shedding procedure)
- One-engine taxi is not recommended in the case of crossing an active runway
- Some operational conditions may prevent, or make difficult one engine taxi.

**HOME**

## A330 ONE ENG TAXI PROCEDURE

COOLING TIME	.....	5 MIN
APU	.....	START /CHECK AVAIL
ENG 2 ANTI ICE pb-sw	.....	OFF F/O
ENG 2 MASTER lever	.....	OFF F/O
X BLEED	.....	OPEN F/O

### ■ ONE ENGINE TAXI PROCEDURE (EFB 등재된 최신 MANUAL 적용)

- Refer to POM - 5. NORMAL OPERATIONS  
- AFTER LANDING – TAXI – ONE ENGINE TAXI AT ARRIVAL

### ■ 기타 고려사항

- One-engine taxi reduces the aircraft systems redundancy. Therefore, the flight crew should decide to apply one-engine taxi procedures in accordance with the Operator's guidelines and the flight conditions of the day, including the aircraft status
- One-engine taxi may require more thrust than normal
- Therefore, the flight crew must be careful in order to avoid excessive jet blast and the risk of FOD.
- One-engine taxi creates fuel imbalance. Therefore, the flight crew should pay particular attention to the fuel imbalance limitation for takeoff
- Taxi with engine 1 is recommended in order to pressurize the blue hydraulic system to ensure brake accumulator pressure
- If taxi is performed with engine 2, the flight crew must check that the brake accumulator pressure on the BRAKES and ACCU PRESS indicator is normal

[HOME](#)

## A350 ONE ENG TAXI PROCEDURE

<b>COOLING TIME</b> .....	<b>5 MIN</b>
<b>APU START pb</b> .....	<b>CHECK AVAIL</b>
<b>ENG 1 ANTI ICE pb-sw</b> .....	<b>OFF</b>
<b>ENG 1 MASTER lever</b> .....	<b>OFF</b>

■ **ONE ENGINE TAXI PROCEDURE (EFB 등재된 최신 MANUAL 적용)**

- Refer to ONE ENGINE TAXI – GENERAL (FCOM, PRO-NOR-SUP-SUP-ENG)
- Refer to ONE ENGINE TAXI AT ARRIVAL (FCOM, PRO-NOR-SOP-240)

■ **기타 고려사항**

● **OIS APPLICATIONS TEMPORARY LOSS AFTER ENG 2 SHUTDOWN (FCOM)**

APU-OFF 상태에서 ONE ENGINE TAXI 수행을 위해 ENG 2를 SHUTDOWN 할 때, Power Transient가 자동으로 OSFC RESET을 유발할 수 있다.

OSFC RESET 되는 동안, 다음과 같은 영향이 발생할 수 있다.

- EXPECT EFB DISPLAY LOSS ON OIS DURING 3 MIN The OIS CAPT+F/O OIS DISPLAY FAULT ECAM alert appears. If EFB applications are required during the 3 min, unstow the EFB laptop.
- EXPECT COMPANY COM LOSS DURING 9 MIN
- EXPECT OSFC APPLICATION/FUNCTIONS LOSS DURING 9 MIN
- EXPECT CABIN CONNECTIVITY LOSS DURING 9 MIN Cabin connectivity includes cabin crew Wi-Fi, passenger Wi-Fi, internet.

● **AVIONICS NETWORK SWITCH/CABLE FAULT (NETWORK DEGRADED) (FCOM)**

**Applicable to: HL8362, HL8381, HL8382, HL8383, HL8521, HL8522**

Note: **The one engine taxi-in operations are not recommended because the NWS may be lost.** The ENG 1(2) REVERSER UNLOCKED alert may be displayed after landing. The associated procedure requires to shut down the associated engine. The application of this procedure does not lead to the loss of the NWS. In this particular case, the other engine provides sufficient redundancy to ensure the availability of the NWS function.

● **OPERATIONS IN ASH, SAND OR DUST (R/R) (FCOM) AFTER LANDING**

APU : AVOID USE

Request ground power for air conditioning and electricity.

ONE ENGINE TAXI : DO NOT PERFORM

Taxi with both engines running. Minimize thrust during taxi

[HOME](#)

## A380 ONE ENG TAXI PROCEDURE

<b>COOLING TIME</b>	<b>5 MIN</b>
<b>TAXI ON OUTER ENGINES ONLY</b>	
<b>ENGINES 2 and 3</b>	<b>SHUT DOWN</b>
<b>or</b>	
<b>TAXI ON INNER ENGINES ONLY</b>	
<b>ENGINES 1 and 4</b>	<b>SHUT DOWN</b>

### ■ TWO ENGINES TAXI PROCEDURE (EFB 등재된 최신 MANUAL 적용)

- Refer to TWO ENGINES TAXI – GENERAL (FCOM, PRO-NOR-SUP-SUP-ENG)

### ■ 기타 고려사항

- TWO ENGINES TAXI IN FREEZING FOG (FCOM)
- OPERATIONS IN ASH, SAND OR DUST (R/R) (FCOM) AFTER LANDING

**HOME**

## B777 ONE ENG TAXI PROCEDURE

<b>COOL DOWN</b>	.....	<b>5 MIN</b>
<b>APU</b>	.....	<b>START</b>
<b>Left FUEL CONTROL switch</b>	.....	<b>CUTOFF</b>

### ■ ONE ENGINE TAXI PROCEDURE (EFB 등재된 최신 MANUAL 적용)

- Refer to ONE ENGINE TAXI

POM - 6. SUPPLEMENTARY PROCEDURES - ENGINE, APU - SINGLE ENGINE TAXI

### ■ 기타 고려사항

- Icing conditions
- Contaminated surfaces that can have reduced braking capability
- A system that affects braking or steering is inoperative or degraded
- NOTAM or specific airport requirement prohibits SET
- Taxi routing that involves tight turns or gradients requiring significant thrust increase
- Adverse weather conditions
- High gross weights
- APU inoperative
- High crew workload is expected
- Soft asphalt
- Run the engines for at least 5 mins

[HOME](#)