

編號	風險因子內容	危害後果	現有預防措施 與風險值	進一步風險降低策略 與風險值	負責單位/完 成日
KNH-2020-107	<p>華捷B-99988於7號機坪後推掉頭時，航機駕駛員未以無線電向塔臺申請，便逕自開始執行作業，後推進入N滑行道。經調查後，乃因當日航機後推拖桿一開始與台勤拖車插銷不相容，經更換插銷後，由於時間緊迫，飛行員在時間壓力下一時疏忽，沒有向塔臺申請許可。</p> <p>B-99988 機型無耳機孔，A員只能以手勢取得駕駛員指示，容易造成溝通上的誤解。</p>	<p>本場航機拖曳作業需完全配合塔台無線電指令執行，經塔台許可始可進行作業。</p> <p>若航機拖曳執行人員未取得塔臺地面管制，即可能與滑行道上滑行中航機發生碰撞，造成重大地安事件。</p>	<p>現本站航機之拖曳作業統一由航機駕駛員或航機所屬航空公司之機務並具備無線電術語訓練合格該或負責與塔台執行無線電溝通對話。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 駐站單位或地勤業者執行航機代理任務時，因故需拖機、移機時，統一由代理業者會同執行與塔臺通聯之航機駕駛員或機務人員至航務組借用2支149.25頻道無線電，並向航務組說明拖機動線與流程，再次確認機上人員於移機前須向塔臺取得通聯後始可作業。</li> <li>2. 1支無線電供機上駕駛員或機務與塔臺通聯，另1支無線電供地勤業者進行無線電守聽。</li> <li>3. 地勤業者守聽無線電時須注意，若機上駕駛員或機務未與塔臺取得通聯獲得拖機許可，便示意開始作業，地勤業者應拒絕執行，並透過無線電向機上人員溝通。</li> <li>4. 若未依上述流程執行，危害地面安全，航務組完成調查後除追究機上人員疏失外；另得視情節輕重，對地勤人員進行懲處。</li> </ol>	
安全辦公室提案成立： 日期：112年8月23日			安全小組討論完成： 日期：112年9月21日	安全委員會通過： 日期： 年 月 日	