



運輸安全自願報告系統
Taiwan transportation voluntary Safety Reporting System

飛安自願報告專刊

第55期

April 2025

TSTRS
運輸安全自願報告系統
Taiwan transportation voluntary Safety Reporting System

不安全狀況與虛驚事件

別讓虛驚變浩劫!

未通報的不安全狀況與虛驚事件，很可能是下一個運輸事故

航空・鐵道・水路・公路

資訊分享 安全提升

自願・保密・非懲罰性

發現安全隱憂，您選擇視而不見，還是知無不言？

經歷虛驚事件，您在慶幸之餘的省思與建議為何？

歡迎運輸從業人員提出工作中發現之不安全狀況，並鼓勵提報自身或他人於工作中非故意之安全疏失經驗，藉由資訊蒐集、分析、改善與分享，充分發揮「他山之石、前車之鑑」的效益，進而預防重大事故的發生。

線上通報



Email: tsrs@ttsb.gov.tw
TEL: 0800-075-085

LINE通報



編者的話

「運輸安全自願報告系統」，秉持「自願、保密、非懲罰性」之原則，提供運輸從業人員提出工作中所發現之不安全狀況，或分享自身及他人非故意之安全疏失經驗；經由適當的分析與研究，提供相關單位作為提升運輸安全之參考，以避免「潛伏性」危險因子繼續演變成重大事故。相關案例在去除識別性資訊後，將透過分享充分發揮「他山之石、前車之鑑」的效益。

本系統提供多元化提報管道，包括網站、社群平台（Line）、電話、傳真、實體/電子郵件…等，歡迎多加利用。運輸安全需要我們共同努力，衷心期盼各位的熱心與支持。

本期主題

△ 專題討論 — 近期結案之重大飛航事故調查報告摘要

- 飛航組員短暫失能事故
- 機外掛載非預期脫落事故

個案討論 — 國內外飛安自願報告案例

- 航務相關
 - － 符合法規之排班仍存在之疲勞風險
 - － 駕駛艙觀察員座椅之人因考量
 - － 航空器線上維修實務作業困境
- 機務相關
 - － 航空器線上維修實務作業困境
- 客艙相關
 - － 行動電源熱失控處置
- 地勤相關
 - － 危險物品裝載與作業時間壓力
- 飛航管制相關
 - － 資料鏈結通信系統之訊息傳遞問題

△ 民航局與國籍航空業者「飛安資訊分享專區」

- 航務相關
 - － 機尾觸地事件
 - － 航路備降機場規劃建議
- 客艙相關
 - － 旅客攜帶危安物品上機
 - － 行動電源冒煙事件
- 維修相關
 - － 旅客藍芽耳機掉入座椅管事件
- 地勤相關
 - － 升降車操作不當之風險



飛航組員短暫失能事故

事故經過

民國112年8月7日，我國籍航空公司一架A320-271N型客機，由日本函館國際機場起飛，執行飛往臺灣桃園國際機場之飛航任務。該機於桃園機場23R跑道落地後脫離跑道，滑行於E滑行道時，正駕駛員向塔臺宣告急迫情況（Pan Pan）表示有組員身體不適需救護車。該機由正駕駛員滑行至停機坪停機後，身體不適之副駕駛員在醫護人員初步檢查後送醫，機上人員平安。



調查發現與建議

運安會調查報告指出，副駕駛員於該機脫離跑道期間出現約7分鐘之意識喪失而處於失能狀況，無法執行監控駕駛員職責，惟經事故後醫學檢查與專科醫師評估，未有足夠證據確認造成意識喪失之可能原因。

經檢視我國航空人員體格檢查在評估人類意識維持之腦與心臟功能檢查未顯不足，使用之評估工具與施行頻率等亦未低於美、英、澳等國家。

調查報告另指出，副駕駛員於事故發生時期有相當程度疲勞感受，然在航機操控除短暫失去意識期間外，無證據顯示有因疲勞影響飛航安全之行爲。該公司訂有組員疲勞管理作業辦法，藉由飛航組員疲勞評估預測模組（System for Aircrew Fatigue Evaluation, SAFE）檢核班表疲勞風險，亦設置安全事件報告與分析系統，將報告評估結果作為飛航組員班表及派遣調整參考，合於民航局規範。然而該公司為紅眼、早與跨夜班較多之營運特性，飛航組員疲勞評估預測模組存在未考量個人睡眠需求特性等系統分析限制，可能在飛航組員因個人作息狀況調適不良時產生疲勞危害。

調查報告針對可能肇因、與風險有關及其他調查發現，分別向該公司及民航局提出共計2項安全改善建議，包括：

建議該公司：

參考國際民航組織疲勞管理方法指導手冊（ICAO Doc 9966）之相關建議，持續精進疲勞管理，以因應可能因早班任務、跨夜任務與紅眼班任務較多之營運特性所衍生的疲勞風險。

建議民航局：

蒐集飛航組員於飛航過程中發生失能的相關案例，整理歸納可能原因及誘發因素，做為民航業者安全宣導與風險管理的參考。

完整調查報告可上[運安會官網](#)查詢。



機外掛載非預期脫落事故

事故經過

民國112年12月8日，我國籍航空器一架BK-117型直昇機，自南投東埔同富臨時起降場起飛，沿陳有蘭溪執行至觀高之機外吊掛特殊作業。航機爬升至約10,000呎，飛航組員依飛航計畫於抵達209林班地執行發動機馬力檢查，覺察機外掛載之負載物已非預期脫落，隨即決定返航，最後航機於原起降場落地，人機均安。



調查發現與建議

運安會調查報告指出，經檢視各項造成該機之機外掛載非預期脫落因素，本事故排除吊鉤釋放電路系統異常、手動機械裝置異常，以及因使用不適當之卸扣等造成機外掛載非預期脫落，另無法確認本次機外掛載非預期脫落與飛航組員操作有關。

然而調查報告指出，飛航組員在飛航過程未依標準作業程序及標準呼叫執行機外掛載作業，增加於低高度遭遇緊急情況無法迅速拋棄機外掛載之風險，以及誤觸釋放電門導致機外掛載非預期釋放機會。此外，飛航組員各自執行偏離標準作業程序之飛航操作時均未告知另一位組員，不符組員資源管理精神，降低對整體飛航環境與該機狀況之掌握。再者，本次掛載作業使用扁帶作為貨物吊載裝備之吊帶，於飛航操作過程會產生明顯抖動而對機外掛載作業之飛行操控造成影響。



調查報告針對可能肇因、與風險有關及其他調查發現，原擬向該公司提出1項安全改善建議：強化安全管理機制，確保手冊內容的一致性，使用適合任務特性之裝

備，識別並防範飛航組員偏離標準作業程序之行為，並要求飛航組員確實執行標準呼叫，達成組員合作及提醒之功能，以降低飛航作業風險。基於該公司於報告草案期間已提出改善建議辦理情形，故調查報告未再提出改善建議。

茲整理該公司相關安全改善作為如下：

1. 由總經理督導並召開專案飛安會，全面檢討公司安全管理機制。
2. 修訂BK117型直昇機之飛航操作、機外掛載作業、組員訓練相關手冊，並呈報民航局核定。
3. 辦理BK117型直昇機之飛航組員教育訓練與相關技術研討會，確保該機隊飛航組員瞭解手冊修訂內容，強化機隊飛航組員依標準作業程序執行飛航操作，並使用組員資源管理。
4. 將組織安全文化納入該公司安全管理系統實務作業環節，定期實施問卷調查並將調查結果作為公司營運安全政策之參考。
5. 將直昇機機外吊掛作業納入安全績效目標（Safety Performance Target）與安全績效指標（Safety Performance Indicators）之監測項目，並由該公司安全落實小組（Safety Action Group）定期監控與統計，以即時掌握直昇機吊掛作業之安全成效。
6. 有關使用適合任務特性之裝備，該公司經研討決議，爾後公司之吊掛業務將於廠商業務洽談階段，要求廠商提供符合要求之圓形吊掛繩索，以利吊掛作業執行。

完整調查報告可上[運安會官網](#)查詢。



上述事故，運安會將協助行政院對所有政府有關機關（構）之改善建議分項執行計畫執行情形進行追蹤，以期消弭調查中所發現之安全缺失，提升運輸安全，避免類似事故再發生。



個案討論 — 國內外飛安自願報告案例

符合法規之排班仍存在之疲勞風險

（摘錄英國飛安自願報告系統CHIRP之FEEDBACK專刊第152期）

報告人表示，A公司營運特性以短程航班為主，使飛航組員為配合班表常在短期內大幅調整睡眠與作息時間，以致難有充分休息。舉例而言，飛航組員於第一日1135

時報到後執行3趟次飛航任務至2200時結束，返回休息地點後入睡約在第二日凌晨，當日雖未有飛航任務，但為應付第三日早班需於2000時入睡，方能於翌日0345時起床並執行3趟次飛航任務。然而，組員常因生理時鐘調節問題存在難以入眠問題。

A公司在飛航組員派遣與休時皆符合法規限度，惟常態採上述排班型態派遣已讓許多組員因睡眠不足而產生疲勞風險，報告人於本月與次月皆有5次上述班型。儘管飛航組員不應在未充分休息下執勤且有疲勞報告職責，惟實際上是否已充分休息不易客觀認定，要組員自行判斷亦有困難，公司排班系統功能在組員換班上亦存在諸多限制。

英國民航局回應

民航局職責在透過監理作為確保公司執行飛航組員排班與派遣皆符合法規要求，並確保公司在排班引發之疲勞風險有對應之緩解措施。因此，民航局已預劃將飛航組員排班議題納入A公司例行監理項目之一，後續若識別系統性疲勞風險議題，亦將與公司或相關機關(構)共同研議處理。

CHIRP意見

本案A公司之飛航組員排班，每次飛航任務之間約有18至30小時之間隔，雖符合法規且提供組員充足休息機會，惟未從人類睡眠與生理時鐘特性考量組員可能存在之睡眠不足問題。以報告人列舉之班表，飛航組員在飛航任務結束後之入睡時間若為翌日凌晨，合理之清醒時間應介於翌日0800時至1000時。考量人類睡眠驅力與生理時鐘調節因素，若要再於10至12小時後入睡將有其困難。CHIRP認為，公司為營運目的雖無法避免安排上述符合法規之班型，惟從睡眠醫學觀點考量不建議常態性採此種方式排班。CHIRP雖曾詢問A公司有關本案飛航組員排班政策與疲勞管理因應措施，惟未獲公司回應。然而，民航局已同意將本案納入對A公司之監理活動，另刻正檢視並研議飛時限制(Flight Time Limits, FTL)與飛航執勤期間(Flight Duty Period, FDP)法規修正之可行性，因此CHIRP已建議民航局可將本案排班議題併同納入研析，作為民航業者疲勞管理措施優化之參考。

駕駛艙觀察員座椅之人因考量

(摘錄英國飛安自願報告系統CHIRP之FEEDBACK專刊第153期)

報告人表示，波音737駕駛艙觀察員座椅(Jump Seat)與中央控制台(Center Console)之配置與相對位置自該機種上市近50年來皆維持不變，惟該座椅提供之腿部空間隨人類平均身高增加已漸不足，甚至比客艙座位提供之腿部空間還少，且因中央控制台為延伸至駕駛艙地板之設計而使雙腳與腿部空間被限縮。報告人表示，其為因應公司組員訓練需求，每月至少有6趟次飛行要乘坐觀察員座椅，膝蓋在每次飛航任務後皆因長時間與中央控制台頂部接觸而產生壓痕，加上該座位之座墊很薄，座椅角度呈90度，不符人體工學且影響乘坐舒適度。

報告人理解要改變座椅設計難度很高，故有建議公司可採納其他改善方式，如降低安排超過4小時之航線考驗(Line Check)航班等，惟公司未打算彈性調整飛航組員班表，另公司認為觀察員座椅既已通過監理機關審驗，故應無需考量使用上之限制。

公司回應

CHIRP曾多次要求公司提供報告人反映有關波音737觀察員座椅設計問題，但尚未獲公司正面回應。

英國民航局回應

有關駕駛艙觀察員座位是否適合組員長時間乘坐、或應採取之緩解措施等須由公司評估並向民航局提出，民航局角色在於識別公司評估結果是否為重要安全議題，並檢視公司提出之緩解措施的可行性。

CHIRP意見

本案在英國航空事故調查局協助下取得波音737觀察員座椅規格，經檢視發現其設計係從駕駛艙實體空間考量，適用身高介於157.5公分至190.5公分之駕駛員，未考量體重或其他身體質量參數。另座椅應可承受人體向前16g、向下14g之適撞耐受性並提供頭部保護。

據了解，波音737係為短程航班設計之航空器，設計製造時尚未有人因工程考量，近年部分推出之機型已被用於更長航線。CHIRP認為從人因工程觀點，不良座椅設



計確實有機會增加組員肌肉骨骼傷害風險，長期而言亦對組員生理健康相關不利。CHIRP也認同駕駛艙座椅設計要有重大變革確實不易，但可從改善椅墊材質、限制乘坐時間或調整班表等方式來降低前述風險。



遭遇未預期之亂流事件

（摘錄美國飛安自願報告系統ASRS之CALLBACK專刊第540期）

來自飛航組員的報告：

某次執行儀器飛航操作（Instrument Flight Rule, IFR），我在8,000呎巡航階段前往ZZZ1航點，進入一片看似無不利天氣因素之雲層，惟在進入儀器天氣情況（Instrument meteorological condition, IMC）不久即遭遇局部極端亂流，使我的頭部撞及駕駛艙頂部，自動駕駛系統亦隨即解除。當時我短暫感到驚嚇，但很快意識到航機處於異常俯衝姿態且受強烈下沉氣流影響，故立即介入處置並修正航機異常姿態，接著向管制員通報，表示因遭遇極端亂流與下沉氣流，無法保持航機高度。

局部亂流隨著離開儀器天氣區域後逐漸減弱，惟當時航機已下降上千呎，因此我向管制員請求下降高度至6,000呎，並於獲得高度下降許可後執行操作，最後順利完成當次飛航操作。

事後回想，我認為當天係因地面溫度過高（接近攝氏38度）且正值午後熱對流，使該區域存在劇烈局部亂流形成條件，惟當時航機氣象雷達顯示之氣象資訊未有該區域或航線上存在水氣、雷電或風暴等徵候。



航空器線上維修實務作業困境

（摘錄英國飛安自願報告系統CHIRP之FEEDBACK專刊第152期）

報告人表示，B公司多年提供C公司航空器維修服務時常發現C公司組員未如實反映問題，近期甚至有組員未將顯示在發動機指示及組員警示系統（EICAS）之資訊記錄於事件簿。另亦發現C公司維修工程師將某些紀錄簿登載之異常項目，於最低裝備需求手冊（MEL）之容許期限屆期或屆期前先將之刪除，復又登載相同異常狀

況，藉此展延某些裝備或儀表應維修或更換之時程，明顯違反國際規範。再者C公司近期一架載有重要乘客（VVIP）之航空器過境C航站，該機滑行至停機坪時於左側主輪轉向架出現火焰，儘管後來在消防未介入下自行撲滅，卻於編號5之煞車單元上之電子煞車致動器有明顯火燒痕跡。由於該航班搭載重要客人，於機上配駐有維修工程師，故報告人雖有到場協助，但仍由C公司之維修人員主責處理，惟當日該工程師僅對煞車致動器目視確認，卻未進一步檢查煞車系統。

綜上，C公司過去幾年之違規日漸常態化，如今報告人與其同事對於確認該公司航空器是否適航已無信心，而上述偏離常態或違規亦凸顯航空器線上維修作業實務狀況，包括公司對週轉時間之要求，或因航班延遲抵達而使地停作業壓縮，進而影響維修作業水準等。

CHIRP意見

航空器若有EICAS顯示不得飛行，或存在無法納入MEL之項目卻繼續飛行等，顯然為不可接受之情況，另本案對同一航空器一再提出相同異常亦與實務作法不符。CHIRP認為，前述這些於航空器持續存在之異常狀況卻未檢修或延後檢修，應可透過比對公司缺料申請電子表單紀錄獲知，不過本案問題核心應與C公司未完善訂定航空器異常狀況修復時限相關規範有關。另報告人反映航空器滑行時於左側主輪轉向架出現火焰事件，正確地處置方式，應依航空器維修手冊處置並找出肇致火焰之可能原因。

CHIRP認為，報告人反映之線上維修（Line Maintenance）實務確實與基地維修（Base Maintenance）狀況不同。基地維修通常有較長修復時間，人力與備品等資源亦相對充足；相較下，線上維修人員少，復又有來自顧客，如本案C公司之營運壓力，基地維修量能亦無法及時支援，故兩者在組織文化與作業期待有相當落差。

有關航空器持續性適航認證，不論公司或負責授予認證人員是否擁有決定延遲維修之權限，當在決策上有疑義時，應在航空器放行前將疑義通知民航局，由民航局調查此事。進一步資訊可參考AMC1 145.A.50(e) Certification of maintenance Paragraph 2。



行動電源熱失控處置

（摘錄美國飛安自願報告系統ASRS之CALLBACK專刊第539期）

來自客艙組員的報告：

某次E航班準備降落時，1名乘客向我表示其隨身包中之行動電源出現異常。在檢視該名乘客隨身包時，我注意到行動電源發出嘶嘶聲響且已有煙霧冒出，遂立即拿取1個防火袋至該名乘客座位處，並將行動電源放入袋中；鄰近的客艙組員F隨即前來協助，將手中1瓶礦泉水倒入袋中。接著我再跑到後艙拿取更多礦泉水，客艙組員G則協同打開瓶子，將水倒入袋中。最後我將防火袋之袋口封妥並置於服務推車內。由客艙組員H負責在剩餘之飛航時間監控防火袋情況。

本次航機降落過程雖發生行動電源熱失控，處置過程相對棘手，但最終未造成人員或航空器損壞，應可歸功於機上多名客艙組員即時正確判斷、迅速行動、靈活應變及卓越之團隊合作，使本次飛行安全獲得確保。



危險物品裝載與作業時間壓力

（摘錄美國飛安自願報告系統ASRS之CALLBACK專刊第538期）

來自機坪作業人員的報告：

某日執行I航班之貨物裝載預劃有2件危險物品，惟當日危險物品在航機起飛前才送達機邊。基於艙門已關閉，遂電洽主管確認是否仍要裝載，末料主管回復：「先取得剎車釋放許可後再裝載貨物。」我疑惑的是，如要裝載貨物，表示航機尚未要後推，於此時取得剎車釋放許可並不恰當。然而當日值班之領班為新手，故其聽從主管之指示執行。另裝載過程因時間壓力致作業混亂，該

名領班甚至忘記應用15個行李袋來固定危險物品。

當日航機在極度匆忙下完成危險物品裝載，並於關閉艙門後後推，以確保準時起飛。然而基於飛航安全考量，我與登機門另1名機坪作業人員即刻向主管提出報告，最後使航機再次返回登機門，並在正確固定危險物品後才讓航機起飛。

我發現近期常有危險物品延遲送達並被允許運送的狀況，再上為使航班準時起飛而帶來相當之時間壓力，促使人員在非標準作業程序下進行危險物品裝載，增加飛航安全風險。



資料鏈結通信系統之訊息傳遞問題

（摘錄美國飛安自願報告系統ASRS之CALLBACK專刊第537期）

來自飛航組員的報告：

1名波音737型機之副駕駛員於某日執行飛航任務時，在巡航高度38,000呎時收到區域管制中心（下稱區管中心）指示，要求航機下降高度並保持在34,000呎。區管中心表示該項許可已於稍早上傳至管制員與駕駛員資料鏈結通信（Controller-pilot data link communications, CPDLC）系統，且區管中心一端之CPDLC系統顯示該項許可已被航機接受，惟報告人向區管中心表示未收到該項許可，故亦未有接受許可之操作。

基於CPDLC系統在報告人與管制員間存在訊息落差，報告人遂再次檢查航機的CPDLC系統，確認未收到該項許可。報告人表示CPDLC系統傳遞資訊存在落差可能與區管中心在發出許可時未包含航機呼號，故使其他航機在未確認許可要給予之對象而誤接收並確認之。



民航局與國籍航空業者「飛安資訊分享專區」

機尾觸地事件

事件摘要

某日A公司某航班於桃園機場降落停妥後，機務人員執行地停檢查時發現後機身廢水排放口（After Waste Water Drain Mast）及輔助動力系統排水口（APU Drain Mast）有刮痕，因符合民航局0801A「航空器飛

航安全相關事件處理規則」及運安會「民用航空器及公務航空器重大飛航事故調查作業處理規則」之強制通報要件，遂依規定向兩主管機關通報。

本案業經主管機關調查員檢查航機並解讀飛行資料紀錄器（FDR），確認該機未達實質損壞，運安會通知本案非屬重大飛航事故之調查範圍。故由民航局及A公司進行後續調查。航機後經更換新組件及檢修恢復派遣。



處理結果

A公司調查後發現，該機後機身廢水排放口及輔助動力系統排水口之刮痕，係因正駕駛員執行重飛時未等該機推力與速度達到應有狀態就持續帶桿操作，致該機機尾相關組件在俯仰角達9.8度時觸及跑道而造成損壞。另調查發現副駕駛員轉換為監控駕駛員後未確實執行參數監控與呼叫（Callout）。

A公司為防止類似事件再次發生，採取以下因應措施：

1. 在飛航組員訓練手冊（Flight Crew Training Manual, FCTM）、飛航組員操作手冊（Flight Crew Operations Manual, FCOM）明訂接近地面（Near the Ground）之高度、重飛時之標準呼叫與操作程序。
2. 建立資淺或長時間未執行實機起降之飛航組員派遣時之任務搭配、補強訓練及考核監控機制。
3. 強化有關接近地面重飛時之重飛操作處置、標準呼叫程序、推力控制等主題之教育訓練。
4. 強化所屬機隊飛航組員適職性控管措施，以及各項升轉訓、年度複訓及機長實施接手操控之訓練。

航路備降機場規劃建議

事件摘要

B公司飛航組員發現近來執行C航線飛航任務，整段航線唯一的延展轉降時限作業（Extended Diversion Time

Operations, EDTO）航段，與一段既定之逃生航路（Escape Route）重疊。基於兩種情境之沿途備降機場（Alternate Airport）不同，可能增加飛航組員於緊急情況下錯誤選擇備降機場之機會，建議B公司將前述逃生航路之備降機場納入航路備降機場，使執行C航線之航班可避免被歸類為EDTO航班，以降低飛航組員誤判備降機場之風險。

處理結果

經B公司內部研商後，擬評估增加D地區沿途備降機場，朝向等時點（Equal Time Point, ETP）60分鐘內找到備降機場之方向規劃非延展轉降時限作業飛航（Non-EDTO Flight）簽派，以使航段免除EDTO之限制。

旅客攜帶危安物品上機

事件摘要

E公司某航班於某日起飛前，客艙組員於執行安全檢查時發現1名旅客攜帶美工刀上機，立即向該名旅客說明美工刀為危安物品，依規定不得攜帶上機。該名旅客經組員說明後將美工刀交由客艙組員暫代保管，並於下機時將美工刀歸還該名旅客。

處理結果

E公司將本次事件相關資訊提供航警局，作為案例宣導並供第一線人員參考，以強化人員危安物品識別與認知能力，降低類似事件再次發生。另也轉知機組人員，未來發現旅客攜帶危安物品上機，除登錄旅客資料外，應蒐集並記錄旅客將危安物品攜帶上機之經過，以利航警相關調查。

行動電源冒煙事件

事件摘要

F公司某航班於某日接近G機場，航機高度約2,000呎處，1名旅客持有之行動電源出現冒煙情況。客艙組員發現後立即以緊急呼叫（EMG Call）通知正駕駛員，並

將行動電源帶至機上廚房（Galley），將之隔離於清空的垃圾桶內，再倒入礦泉水。在確認行動電源未有冒煙後再置於廁所地板，等待航機落地。正駕駛員於航機落地後向塔臺宣告急迫情況（Pan Pan），請求盡快進入機坪。本次事件組員與旅客均安全，航機亦未受損。

處理結果

基於行動電源為旅客常攜帶上機之物品，惟各廠牌行動電源之品質良莠不齊，F公司將加強旅客宣導，以提供旅客有關行動電源使用與風險之正確認知，以降低類似事件再次發生。

旅客藍芽耳機掉入座椅管事件

事件摘要

報告人表示，H公司接獲反映，某次航班航機起飛前，1名旅客不慎將藍芽耳機掉入座椅橫管。考量藍芽耳機含鋰電池，未取出可能對後續飛航構成安全風險，故由H公司派遣機務人員上機，將座椅拆卸並取出藍芽耳機，導致當次航班延誤。建議H公司應制定與本案相關之預防及處理作業程序，以降低航班延誤及航機損壞風險。

處理結果

H公司表示，已完成本次事件相關處置程序與措施，未來如發生類似事件將優先通報機務部門，並採用磁吸棒、拾物夾或拆解座椅等方式取出耳機。

升降車操作不當之風險

事件摘要

I公司地勤人員於某次航班操作升降車時，因停靠位置與航機過近，導致客艙組員打開艙門時險些撞及升降車護欄。另外，升降車之升降高度亦不足，與客艙地板有落差，存在安全風險。

處理結果

I公司表示，後續將要求地勤人員操作升降車時應留意適度加大與航機機身距離，避免艙門開啓時與升降車作業平台碰撞；另在接駁過橋板時須注意與航機艙門之平整度，避免高低落差造成人員或旅客之潛在傷害風險。

運輸安全自願報告系統
Taiwan transportation voluntary Safety Reporting System

國家運輸安全調查委員會
運輸安全自願報告系統工作室

Taiwan Transportation Safety Board
TSBS OFFICE

[illegible]

接背面

Toll Free : 0800-075-085 Website : tsrs.ttsb.gov.tw E-mail : tsrs@ttsb.gov.tw

請選填下列資料。在收到您的初報後，我們會儘快依照您選擇之聯絡方式與您聯繫。

Please fill out the blanks. TSRS office will contact you via the method chosen.

報告人資料 Information about Reporter

姓名 Name	聯絡電話 Contact Phone ()	職稱 Job Title
服務單位 Firm	☐ 航管 ATC	☐ 飛航組員 Flt. Crew
	☐ 空服員 Flt. Attendant	☐ 機務 Maintenance
	☐ 航務 Flt. Ops.	☐ 其他 Others

聯絡方式 Preferred Way of Contact

- ☐ 打電話給我 call me, 號碼 Number: () _____
- ☐ 我來找你們 come to your office, 日期及時間 date & time: _____ 月 M _____ 日 D, _____ 點 H _____ 分 M
(安排面談確認電話號碼 phone number for appointment confirmation: () _____)
- ☐ 已敘述如下，不必再聯絡 Describe as following, no further contact is necessary

摺疊線

廣 告 回 函
台灣北區郵政管理局登記證
北 台 字 第 1 3 5 1 8 號
郵 資 已 付 免 貼 郵 票

國家運輸安全調查委員會

運輸安全自願報告系統工作室 收

23143 新北市新店區北新路3段200號11樓



摺疊線

此面朝外
Outward page