

交通部民用航空局馬公航空站
航空站安全管理系統(SMS)

安全工作小組會議暨 10 月份鳥擊防制會議紀錄

- 一、開會時間：105 年 10 月 21 日(星期五) 09：00
- 二、開會地點：航空站 3 樓會議室
- 三、主 席：黃組長偉宏 記錄：張博涵
- 四、出席單位及人員：如簽到單
- 五、承辦單位簡報：略
- 六、討論事項與結論：
 - (一)年度安全績效指標達成情形(截至10月15日止)：
 - 1、重大後果安全事件：
 - (1)車輛或其他地面設備造成跑道入侵事件五年移動平均發生率：1次以下/百萬起降架次。**維持0次**
 - (2)因地面作業不當或裝備失效，導致航空器受損須停機檢修事件(嚴重地安事件)發生率：2次以下/10萬起降架次。**維持0次**
 - 2、輕度後果事件：
 - (1)因跑道有異物(FOD)造成班機重飛發生率：0.8次以下/1萬起降架次。至7月31日止，發生4次(1次野狗闖跑道、3次前班機通知鳥擊而重飛)。實際發生率：1.344次/1萬起降架次，改善作為併同鳥擊防制執行。
 - (2)機坪作業違規發生率：1.2次以下/1萬起降架次。(警示值：0.8次/1萬起降架次)**維持0次**
 - (3)場內鳥擊事件發生率：以低於102-104平均發生次數6.33次為目標值。6次以下(警示值：4次)。實際發生次數：10次，檢討及改善作為詳9月鳥擊防制檢討會議紀錄。
 - (二)年度安全目標達成情形(截至10月15日止)：
 - 1、11月17日將舉行安全管理系統特別訓練，邀請桃園國際機場公司航務處航務師林玉茹小姐，主講「桃園國際機場鳥擊防制實務介紹與經驗交流」。航站將於11月初函請各單位派員參訓。
 - 2、風險評估案件含本日討論案，已執行5件，達成年度目標。

- 3、危害通報來源至少須包含航空公司地面人員通報、機組員通報、安全辦公室主動發掘等三項，其中安全辦公室須主動發掘至少6件危害因子。目前地面人員已通報9件，機組員通報2件，安全辦公室通報10件，達成年度目標。
 - 4、航空器於試中大車期間，航站航務人員須全程或部分時間至現場監看試車安全。復興航空試大車2次，航務人員均有現場監看，達成年度目標。
- (三)近期新增危害通報及處置措施詳附表一。
 - (四)新增風險評估案件：附表二及三。
 - (五)安全辦公室(本站航務組)新發布安全公告1則，詳附表四。
 - (六)目前民用大坪可使用之索機樁，計有 bay1、bay2-3、bay4、bay9 等處共四組，其餘已廢棄者，請業務組封閉。
 - (七)因舊航廈拆除工程不慎損壞 bay7 投光燈線路，預計 10 月底起執行該投光燈線路維修，工期預計一個月，夜間將停用 bay7。若有航機於施工期夜間使用 bay8-9，為確保旅客通行 bay7 前方之安全，若航空公司請求協助增加該處照明，將請消防班支援照明車。
 - (八)民用大坪雷雨告警系統主機因颱風導致室內漏水而故障，已送修中。近期若有雷雨警報，將暫以無線電通知各單位。
 - (九)有關旅客走廊木樁損壞，請業務組儘速修復。
 - (十)請各航空公司於承租之各停車格自行調整車輛停放位置，緊鄰旅客通行斑馬線之停車格，盡可能安排小型車輛停放，以免造成內交通道其它通行車輛之視線死角，危及旅客安全。
 - (十一)安全辦公室將於年底獎勵危害通報量最多之單位，另將以非公開方式獎勵危害通報量最多之人員。

七、散 會(10:15)

105 年風險管理危害通報處理情形(8-10 月)

附表一

10518	Bay9 旅客登機斑馬線有 1 索機樁凹洞，對旅客通行有風險	查該索機樁已廢棄，業務組將於近期空側場面修復作業時封閉之。
10519	同上(不同人通報)	同上
10520	航機進 bay 時，對向軍車使用遠光燈，會干擾航機駕駛視線。	已於 8 月軍民航協調會請軍方宣導與航機對向時，切換近光燈。
10521	巡場發現一空氣壓縮機漏油，有引發火災風險。經查為某航空公司勤務所有。	立即通知該公司勤務清除漏油完畢。
10522	Bay7 照明燈箱疑似因颱風而鬆脫搖擺，有掉落機坪砸傷人員及裝備之風險。	已於發現時立即關閉鄰近停機位，俟颱風警報解除後由包商立即移除危害。
10523	Bay2 指示牌壓克力看板疑似被颱風吹落。	已由業務組報局修復，航機進 bay 不受影響。

安全危害確認及風險管理紀錄表

危害編號	危害描述	危害可能結果	風險指數	風險移除/降低策略 (措施)	風險指數	完成期限/負責人
10504	航機於本場機坪及滑行道自力U形迴轉	1. 因本場機坪縱深有限，故可能造成尾流損壞空橋或其它地勤設備、撞擊其它航機、人員或地勤設備導致人員死傷。 2. 因本場滑行道狹窄，滑行道旁亦有軍事設施(機堡、太康台)及環場道，故有造成航機吃草、尾流損壞軍事設施、尾流損害環場道人車等危害。	3A 不可容忍	於飛航指南「2.20 本場飛航規定」明訂禁止航機於機坪及滑行道自力U形迴轉。	2D 可接受	11月30日/ 航務組(配合民航局航管組修正飛航指南之時程)
備註：經表決，全體與會人員均同意上述風險評估。						
日期：105年10月21日 執行秘書：張博涵 安全主管：黃偉宏						

安全危害確認及風險管理紀錄表

危害編號	危害描述	危害可能結果	風險指數	風險移除/降低策略 (措施)	風險指數	完成期限/負責人
10505	航機於本場交叉啟動	<p>1、因本場機坪縱深有限且滑行道狹窄，滑行道旁亦有軍事設施(機堡、太康)，故尾流可能損壞軍事設施或危及滑行道之人車安全。</p> <p>2、滑行道數量有限，交叉啟動易增加滑行道占用時間，導致其它航機延誤。</p> <p>3、噪音汙染。(常需開至中車)</p>	<p>2B 可容忍</p>	<p>1. 於飛航指南「2.20 本場飛航規定」明訂：禁止航機於停機坪交叉啟動；若需於滑行道交叉啟動，須經航務組同意，並請塔臺指示航機後推至航務組指定位置，並與滑行道平行後，始可執行。</p> <p>2. 航務組另將無線電通知機坪各作業單位注意。</p>	<p>1D 可接受</p>	11月30日/ 航務組(配合民航局航管組修正飛航指南之時程)
備註：經表決，全體與會人員均同意上述風險評估。						
日期：105年10月21日 執行秘書：張博涵 安全主管：黃偉宏						

馬公航空站安全公告

MAGONG AIRPORT SAFETY BULLETIN

公告編號：10506

螺旋槳飛機斜坡輔具使用風速限制

- 一、資料來源：本站業務組提供之原廠操作手冊
- 二、舷梯無論在使用時及使用完畢後，建議伸出外伸腳架。
- 三、在風力或噴射氣流超過 45mph (約 39.1knots) 時務必伸出外伸腳架，舷梯使用完畢時要降至最低。
- 四、當預測風速超過 70mph (約 60.8knots) 時，強烈建議拆下遮棚，若因作業需求無法拆下遮棚，則要以側面積小且舷梯低的一面頂風停放。
- 五、移動時必須將舷梯降至最低。
- 六、本場發布大風特報時，若需使用斜坡輔具，須先向航務組確認風速資訊。
- 七、請各航空公司向勤務人員和機務人員宣導周知。

交通部民用航空局馬公航空站

航空站安全管理系統(SMS)安全工作小組會議簽到單

一、開會時間：中華民國 105 年 10 月 21 日(星期五) 09:00

二、開會地點：三樓會議室

三、主 席：黃組長偉宏

記錄：張博涵

出(列)席人員：

出(列)席人員	簽到	出(列)席人員	簽到
莊晨鈺	莊晨鈺代	陳英隆	葉貴傑代
黃國芳		劉景順	劉景順
于騰洲	王永康	陳春梅	陳春梅
唐世偉	唐世偉	蔡佳芳	
王瑞章		何文斌	李明仁代
陳震宇	陳震宇	陳覺堯	陳尚志
莊忠政	莊忠政	葉聯慶	葉聯慶
張博涵	張博涵	歐生祥	
黃見興	黃見興	望安航空站	
張光輝	張光輝	七美航空站	李斯璇
許雯凱	許雯凱		許雯凱
洪麗雪	洪麗雪		
陳天明	陳天明		
許森晶	許森晶		