



漢翔航空工業

AIDC AVIATION SAFETY

Safety Horizon

No.1 探索安全的視野與極限

SMS 安全管理半年刊 (創刊號)

發行單位：漢翔航空工業股份有限公司 安全管理委員會 (SMC)

編印單位：安全維護處

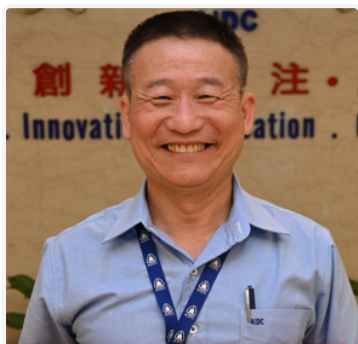
August 2026

中華民國 115 年 8 月

CONTENTS

-
- 03** **【發刊詞與董事長的話】** 董事長 曹進平
堅守公正文化，築起漢翔無不可逾越的安全長城
-
- 04** **【解密 SMS】** 安全維護處處長 黃志宏
從血淚教訓走出的現代安全守護神：SMS的前世今生與核心運作
-
- 06** **【漢翔的使命與願景】** SMS顧問 彭斯民博士
為什麼漢翔需要 SMS？我們邁向卓越的六年在建藍圖
-
- 08** **【打開安全的靈魂深處】** 安全維護處
搭建溝通橋樑：為何我們需要「安全信箱」與「公正文化」？
-
- 11** **【深度飛安案例故事館】** 本刊編輯部
• 案例一：1979年美國航空191班機 — 叉車捷徑引發的悲劇 (P.11)
• 案例二：2025年UPS 2976班機空難 — 當「準點率」壓垮了「安全文化」 (P.12)
• 案例三：美軍黑鷹直升機與民航機相撞事件 — 空域與跨組織溝通的致命盲點 (P.14)
-
- 15** **【SMC 委員會直擊與推動亮點】** 本刊編輯部
115年第1次安全管理委員會會議重點與執行進度
-
- 16** **【編後語】**
讓安全成為漢翔人的肌肉記憶
-

壹 發刊詞與董事長的話



堅守公正文化， 築起漢翔無不可逾越的 安全長城

最高當責主管 (ACCOUNTABLE EXECUTIVE) / 董事長

曹進平

各位漢翔的夥伴與關心航太安全的朋友們：歡迎閱讀《SMS 安全管理半年刊》創刊號！航太工業是一門極度嚴謹、容不下一絲一毫妥協的極致工藝。不論是國軍戰機的研展製造，或是國際民航大廠的發動機與機身組件維修，每一顆螺絲的扭力、每一個焊接點的超音波檢測，背後承擔的都是寶貴的人命與國家的重託。

過去，許多人習慣把「安全」當作品質保證(QA)或職業安全(OSH)的副產品，總覺得「只要不出事，就是有安全」。然而，真正的安全，絕不是靠運氣或事後懲罰堆疊出來的。今天，漢翔公司正式全面啟動安全管理系統(Safety Management System, SMS)。我身為公司的最高當責主管(Accountable Executive, AE)，在此鄭重承諾：公司將傾全力提供推動 SMS 所需的一切資源，並在全公司**首要建立**正向的「公正文化(Just Culture)」。本公司透過持續不斷的內部宣導與訓練，將包含公正、報告、學習、彈性及資訊的全面性「安全文化」，從高階層按部就班穩健扎根至每一位基層員工與合作夥伴。

公正文化的核心在於鼓勵同仁勇於通報，落實「**鼓勵勇於通報**，減免無心過失」的原則。我們不需要隱瞞問題的**假象安全**，而是期許每位夥伴成為勇敢揭露危害的「安全哨兵」。在漢翔，若您在生產或作業現場發現盲點與**誤失**，只要非出於蓄意，請放心透過「安全信箱」反映；公司保證絕對保密、**絕不以懲處為目的**，以發掘真因為目的，更將對有助於系統改善的通報者給予實質獎勵。

SMS 並非疊床架屋的行政程序，而是保護同仁與守護客戶的最堅固盾牌。安全不是一句口號，而是每日必須落實的行動準則。期望透過本刊，將安全內化為漢翔人的肌肉記憶。唯有全體同仁齊心協力，才能共同打造具備國際競爭力與值得信賴的世界級航太企業，一起抬頭仰望屬於我們的「Safety Horizon」。

貳 解密 SMS

安全維護處處長 黃志宏

從血淚教訓走出的現代安全守護神：SMS的前世今生與核心運作

一、什麼是 SMS？

如果把傳統的安全管理比喻為「警察抓小偷」（出了事才調查、找戰犯、頒布新規定），那麼 SMS (Safety Management System，安全管理系統) 就是主動式的「預防犯罪」。

SMS 是一種系統化、主動式的安全管理方法。它不等待災難發生，而是透過組織架構、明確的權責分工、風險評估矩陣及持續監測機制，主動尋找隱藏在日常作業中的「危害因子 (Hazards)」，並在危害轉變成災難前，將風險降低至「合理可行且可接受之水平 (ALARP)」。

二、安全管理的歷史演進：從硬體維護到組織文化

航空安全的發展並非一蹴可幾，而是由百餘年來的事故血淚交織而成的進化史：

階段 1 技術時代 (Technical Era, 1900s-1960s)：硬體可靠性的追逐

在航空發展的初期，安全的主要威脅來自機器本身。當時的引擎容易熄火、結構強度時常不足。安全管理的核心思維是「硬體可靠性」，認為只要把飛機造得更堅固、把機器修得更完美，就能確保安全。這是一個「機械維修」的時代。

階段 2 人為因素時代 (Human Factors, 1970s-1990s)：當「人」成為最弱的一環

當飛機硬體變得極其可靠後，事故的主因轉向了「人為疏失」。1979年美國航空191班機空難便是一個極沉重的教訓。儘管DC-10飛機本身設計嚴謹，但維修部門為了節省200個工時而採取了「堆高機捷徑」，導致隱蔽的金屬疲勞最終釀成悲劇。這證明了即使硬體無虞，如果欠缺修護紀律，人的「便宜行事」便會輕易繞過安全防護，說明僅靠技術修正已無法解決安全問題。



美國航空 DC-10 經典機型與地面維修作業歷史畫面，見證了人為因素與修護紀律的深刻教訓。

階段 3 組織體系時代 (Organizational Era, 2000s-至今)：SMS的必然崛起

現代安全觀念認為，個人疏失背後往往隱藏著組織系統的缺陷。2025年UPS 2976班機失事揭示了當「獲利與準點率」的高壓文化凌駕於安全之上時，系統性的盲點與寒蟬效應會讓個人專業能力失效。「形式合規」與官僚紙上作業絕非真正的安全；真正的 SMS 必須具備管理組織文化、主動識別風險的能力，而非僅僅是管理人員或機器的工具。

三、SMS 的四大支柱 (4 Pillars) 與 12 項要素

SMS 的結構非常嚴謹，主要由「四大支柱」所支撐。這四個支柱形成一個互相連動的閉環系統，缺一不可：

1 第一支柱：安全政策與目標

Safety Policy and Objectives

這是 SMS 的 **基石**。包含高階主管(AE)的簽署承諾、組織權責劃分、任命關鍵安全人員 (如安全最高主管、SMC委員會)、緊急應變計畫 (ERP) 及 SMS 文件管理。

2 第二支柱：安全風險管理

Safety Risk Management, SRM

SMS 的 **心臟**。包含「危害識別」與「安全風險評估及緩解」。透過 5x5 的風險矩陣 (發生機率 vs. 嚴重程度)，把風險分為紅(高風險/不可接受)、黃(中風險/控制後接受)、綠(低風險/可接受),並訂定相應的管控措施。

3 第三支柱：安全保證

Safety Assurance, SA

SMS 的 **眼睛** 與自我檢查機制。包含安全績效監測 (定義 SPI與SPT)、改變管理 (當組織或工藝改變時預先評估風險)、二階自我督察與事件調查及系統的持續改進。

4 第四支柱：安全提升

Safety Promotion

SMS 的 **靈魂**。包含全員教育訓練與安全交流 (如發行半年刊、安全通告) 以及宣導安全通報的成效及雙向宣導安全績效成效。沒有安全提升，SMS 就只是一堆冷冰冰的文件。

參 漢翔的使命與願景

SMS顧問 彭斯民博士

為什麼漢翔需要 SMS？我們邁向卓越的 6+ 年建置藍圖

一、漢翔為什麼要全面建置公司級 SMS？

許多同仁可能會問：「我們公司本來就有品質系統(QMS)和職業安全衛生(ISO 45001/職安法)，為什麼還要推 SMS？」

答案很簡單：領域不同，視角不同！

- **職安 (OSH)**：關注的是「勞工個人」的作業安全(例如：戴安全帽、防墜落、防觸電)。
- **品質系統 (QMS)**：關注的是「產品良率」是否符合客戶要求。
- **SMS**：關注的是「營運過程中的整體系統風險」，涵蓋飛行安全(航電、派飛、試飛)、地面作業安全(機坪拖帶、棚廠移動)及人員工作安全(廠區內生產線及承包商安全)，它管的是「系統與文化的健康度」。

此外，國際民航法規 (ICAO Annex 19) 已全面擴大 SMS 的適用範圍。我們的國際大客戶 (如 Airbus、Boeing、Aero Excellence、RR、Honeywell、Bombardier、GE) 已明確將「SMS 建置與運作成效」納入定期稽核的必要項目。

漢翔要持續拿國際大單、保持全球航太供應鏈的領頭羊地位，建置成熟的 SMS 是絕對不能退讓的通行證！



二、為什麼 SMS 建置需要長期深耕且無法立竿見影？

許多人期待導入新系統後能立即看到數據好轉，但 SMS 的成功在於組織 DNA 的質變，這是一項無法「急就章」的工程：

- **文化轉型非一朝一夕**：從傳統的「恐懼懲罰」轉向「公正文化」，核心在於信任的建立。這需要管理階層長期言行一致的保證，讓員工確信「講真話不會被報復」，信任的累積需要時間。
- **數據成熟度與風險趨勢**：SMS 依賴科學的風險分析，而有效的分析源於長期累積的通報數據。在建置初期，數據量不足以反映整體的統計成效，必須透過長期監測才能識別出隱藏的系統性風險。
- **思維重塑與習慣改變**：從「被動合規」到「主動預防」是思維的徹底翻轉。這不是單純增加紙上作業，而是要改變長久以來的作業習慣。唯有穩紮穩打地執行 6 plus 年建置計畫，才能避免為了追求長期 KPI 而犧牲安全品質的陷阱，真正落實「安全第一」的承諾。

二、漢翔 SMS 6+年建置規劃藍圖 (2025-2030+)

為了讓 SMS 紮實落地，安維處規劃了「五年五階段(加上持續落實)」的 6 年重點計畫：



肆 打開安全的靈魂深處

安全維護處

搭建溝通橋樑：為何我們需要「安全信箱」與「公正文化」？

在過去的傳統管理中，前線員工發現設備壞了或流程有漏洞，常因為怕被主管罵「多事」或怕被扣考績而選擇默不作聲。這種「寒蟬效應」是所有重大災害的溫床。

為什麼安全信箱是推動公正文化的關鍵載體？因為「公正文化」不能僅僅停留在口號，它需要具體的機制來落地。安全信箱不只是一個通報管道，它更是漢翔建立「制度化信任」的試金石。透過信箱的建置，我們將匿名的、原本不敢說的風險轉化為透明的安全數據，這正是從「責備文化」跨越到「報告文化」的核心轉變，讓所有同仁明白，公司重視的是數據背後的系統性盲點，而非針對個人的究責。

然而，如同前文所強調的，信任的建立絕非一朝一夕之功。過去的作業慣性與對懲罰的潛在恐

懼，不會因為一個信箱的設立就立即消散。這是一個深度的文化轉型工程，信箱的每一次成功運作、每一次對通報者的保密與實質獎勵，都是在緩慢且堅定地累積同仁對公司的信任資產。這正是為何我們強調 SMS 建置必須長期耕耘的原因——我們必須透過長期的、一致的、且真正「減免責」的處理經驗，來向每一位員工證明：發現問題並說出來，不僅是安全的權利，更是維護組織共同利益的榮譽。只有經歷長時間的實踐與淬煉，當「說真話」成為漢翔的日常，公正文化才真正算是在我們的土壤中紮根。

為了打破沉默，漢翔安維處於115年5月13日正式公告建置公司級「SMS 安全信箱」，並在官網與內部網頁同步設立專區。

安全信箱專屬通道

AIDCSMS@ms.aidc.com.tw

安全信箱的三大核心原則

1 絕對保密

3日內立案並去識別化，處理人員簽署保密協定，身分絕不外洩。

2 非懲罰性 (公正文化)

涉己事件 主動通報無心過失，給予減/免責。

涉他事件 舉發潛在危害經查證屬實，頒發獎金。

3 實質改善

交由專案小組(SAT)調查驗證，確認改善完成後結案並適時宣導。

【國際借鏡】Airbus 的「Speak Up」安全文化與 OpenLine 政策



漢翔積極推動「公正文化」，而身為全球航太巨擘的 Airbus（空中巴士）正是這方面的先行者。Airbus 致力於建立一種「**勇敢發聲 (Speak Up)**」的企業文化，讓所有員工、實習生、供應商甚至外部利害關係人，在發現任何疑似違反法規、行為準則或安全規範的行為時，都能毫無恐懼地提出警訊。

為此，Airbus 設立了「**OpenLine**」通報機制。這是一個安全且可選擇匿名的全球化通報管道，其運作奠基於以下四大核心原則：

1. 零報復原則 (Protection from retaliation)

Airbus 絕不容忍對善意通報者或協助調查的第三方進行任何形式的報復。報復行為本身即是嚴重的違規，查證屬實者將面臨解雇甚至法律制裁。

2. 絕對保密與匿名 (Anonymity and confidentiality)

通報者可選擇具名或完全匿名。若選擇匿名，調查人員將透過 OpenLine 系統專屬代碼與通報者進行加密溝通，確保身分不外洩。

3. 無罪推定 (Presumption of innocence)

在指控被客觀證據充分證實之前，任何在 OpenLine 通報中被提及的涉案人員，都將受到無罪推定的保護，確保調查過程客觀且不受偏見影響。

4. 善意通報 (Acting in good faith)

只要通報者有合理理由相信其指控為真（即善意），即使事後調查發現指控不成立，通報者也不會受到處分。嚴禁蓄意捏造與誣陷。

🛡️ OpenLine 在航空安全 (Aviation Safety) 的應用

OpenLine 涵蓋的範圍極廣，其中最核心的項目之一即是「**航空安全與品質**」。當產品安全或品質受到妥協，可能對機組員、乘客或地勤人員造成危害，或危及飛機與產品完整性時，員工都有責任透過 OpenLine 勇敢發聲。這與漢翔「安全信箱」推行「公正文化」的初衷完全一致！

【供應鏈的共鳴】當漢翔的安全信箱遇上 Airbus「Safety First」



根據 Airbus 最新一期《Safety first》雜誌 (Issue #40) 中，航空安全資深副總裁 Yannick Malinge 特別強調：「安全是一段永無止境的旅程... 安全是每個人的責任 (Safety is a permanent journey... safety is everyone's business)」這不僅是對空巴內部的期許，更是對全球航太供應鏈的莊嚴宣告。

作為 Airbus 等國際大廠的關鍵承包商與供應鏈夥伴，漢翔 (AIDC) 深知，我們在廠房內鎖緊的每一顆螺絲、檢驗的每一片複材，都直接承載著高空中的飛行安全。這也是為什麼，我們必須將 Airbus 的「OpenLine」與「Speak Up」文化，在地化並深深扎根於漢翔的血液中。

打破沉默，接軌國際：過去，前線同仁可能因為擔憂究責，對於細微的製程瑕疵或流程盲點選擇沉默。但這與現代航空安全的理念背道而馳。Airbus 指出，預防飛安事件仰賴於從設計、製造到維修端，每一個環節的透明通報。

「安全信箱」不僅僅是一個通報工具，它是漢翔向國際最高飛安標準對齊的承諾。當我們的前線同仁勇敢通報一個維修程序的盲點，或是指出一個可能影響產品完整性的潛在風險時，我們實際上已經加入了 Airbus 的全球防禦網，共同預防任何潛在的危險。

【Safety is everyone's business】

在這個跨國界的航空生態系中，沒有人是局外人。漢翔的 SMS 系統與 Airbus 的安全願景緊密相連。我們落實「免除無心過失處分」、保護吹哨者並給予實質獎勵，因為我們確信：**唯有完全透明的資訊流動與沒有恐懼的公正文化，才能打造出無懈可擊的航太產品。**這是漢翔對客戶的承諾，更是對每一位乘客生命的尊重。

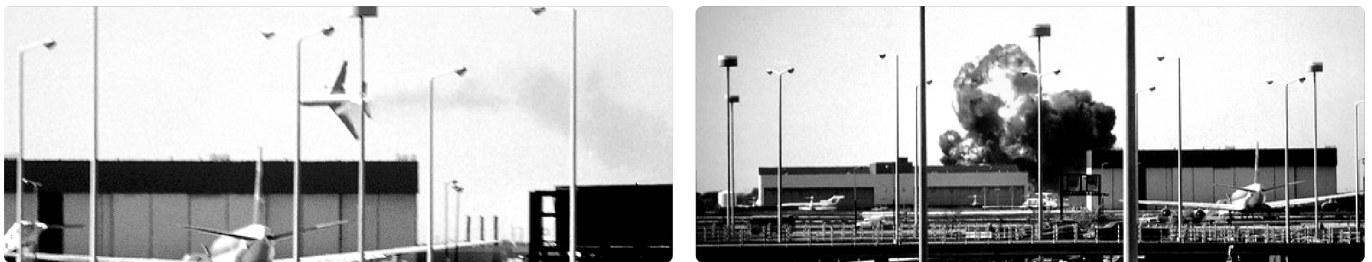
伍 深度飛安案例故事館

本刊編輯部

鏡鑑血淚：國內外重大事故的悲劇重飛與系統性反思

為了讓全體同仁深刻體會「修護紀律」與「安全文化」的重量，本期特別邀請 SMS 專案顧問 彭斯民博士為大家深度剖析三起震撼航空界的重要案例。

案例一：1979年美國航空191班機空難 — 叉車上的「工時捷徑」



左圖：起飛瞬間左側發動機飛脫。右圖：隨後飛機失控墜毀引發巨大爆炸。(真實歷史畫面)

1979年5月25日，芝加哥奧黑爾國際機場。美國航空191號班機 (麥道DC-10客機) 正在跑道上加速起飛。當飛機抬頭離地的一瞬間，左側(1號)發動機連同掛架 (Pylon) 竟然整顆脫落，飛越機翼甩落跑道！發動機脫落時扯斷了液壓管線，導致襟翼及縫翼失壓收回，飛機瞬間失去平衡，猛烈向左傾回並墜毀，造成機上271人及地面2人罹難。這是美國本土史上傷亡最嚴重的單一空難。

【美航191事故機制示意圖】

原廠SOP要求：發動機及掛架須「分開拆卸」(先拆發動機，再拆掛架)。

美航修護捷徑：使用「堆高機(Forklift)」將發動機與掛架「整組一次拆下」以節省200工時。

結果：堆高機操作精度不足 → 撞擊機翼後接頭 → 產生細微裂紋 → 金屬疲勞斷裂 → 發動機飛脫。

NTSB 調查發現，修護部門為省工時自行發明未經認證的「捷徑」：用堆高機同時卸下發動機與掛架。但堆高機液壓精度不足，在微調對準時撞擊了掛架後部固定座，產生微觀裂紋。裂紋在隨後飛行中不斷擴展為金屬疲勞，最終斷裂。

【SMS視角反思】

美航191不是偶然的技術故障，而是「修護紀律崩壞」與「缺乏安全文化」的必然結果。前線為了省時走捷徑，管理階層疏於監督，終究讓273條生命付出了代價。

案例二：2025年UPS 2976班機空難 — 當「準點率」壓垮了「安全文化」



圖片來源NTSB，機場監視器影片的靜態畫面顯示，左側發動機及左側支柱（pylon）正與左側機翼分離。

時間來到2025年11月4日，肯塔基州路易維爾機場。UPS航空一架機齡34年的MD-11F貨機（註冊號N259UP）在起飛爬升時，1號發動機與掛架突然脫落，飛機失去控制墜毀，造成14人死亡。這起事故簡直是1979年美航191空難的歷史重演！NTSB於2026年5月召開了為期兩天的聽證會，揭露了令人震驚的系統性失能：

NTSB 對 UPS 2976 班機聽證會焦點揭密

- 1. 致命盲區：**斷裂的「球形軸承」未被列入「主要結構元件(PSE)」，維修人員依法「不需」進行高頻率非破壞性檢驗(NDT)。
- 2. 歷史隱患被無視：**該凸耳過去已有10次裂紋保養困難報告(SDR)，波音與FAA卻評估「維持現狀」，放寬檢查間隔。
- 3. 火警系統盲點：**發動機起飛時已脫落起火，但駕駛艙火警警報因設計「起飛抑制」而完全沒響！
- 4. MRO外包監督流於形式：**UPS派駐新加坡新科工程航太的監工並未採用NDT實施複查，僅憑完工報告便簽字放飛。
- 5. 寒蟬效應與文化崩潰：**UPS內部極度重「準點率」、輕「飛安」。前線維修人員發現異常磨損時，因害怕延誤遭到懲罰，選擇「塗潤滑油膏處置」，不敢扣留飛機做深度檢測。

命運的分水嶺： FedEx 與 UPS 兩種安全文化的深度對決

面對同樣高齡的MD-11F貨機機隊，FedEx 與 UPS 卻走向了截然不同的安全終局。

FedEx 展現了「主動防禦」的典範，其 SMS 核心以數據為驅動，無視原廠與法規的最低低標，憑藉對歷史隱患的敏銳感知，主動縮短檢測週期並引進尖端 NDT 技術。在這種深受公司支持的環境下，FedEx 前線員工擁有充分的「安全心理安全感」，確信專業的通報能換來資源而非懲罰。

反觀 UPS，長年將「準點率」奉為圭臬，導致 SMS 淪為應付稽核的官僚形式主義。在高壓的績效文化下，寒蟬效應如瘟疫般蔓延，前線維修人員在發現軸承異常磨損時，因對究責與延誤的潛在恐懼，被迫選擇以「塗抹潤滑油」這種消極掩蓋來取代深度檢測。

這種「缺乏公正文化」的系統性崩潰，最終讓 UPS 支付了數億美元的慘痛代價。這場對決深刻揭示：真正的安全屏障並非堆疊的手冊，而是深植於員工心中、無需擔憂報復的誠實勇氣。

案例三：美軍黑鷹直升機與民航機相撞事件 — 空域與跨組織溝通的致命盲點



圖片來源NTSB，12th Aviation Battalion UH-60L equipped with ESSS and external fuel tanks.

2025年1月29日晚間，美國隆納·雷根華盛頓國家機場附近發生嚴重空難。一架載有64人的美鷹航空（由PSA航空營運）客機，在降落時與一架載有3名美軍人員的陸軍黑鷹直升機在波多馬克河上空相撞，造成兩機共67人全部罹難，為美國二十多年來最慘重的空安事故。

【NTSB 深度調查與五大系統性失能揭密】

- 1. 航管人力短缺：**事發時塔台僅有一名航管員同時管理直升機與民航機，工作負荷過重導致監控出現盲區。
- 2. 視覺分離過度依賴：**航管員兩度詢問直升機是否目視客機，雖獲肯定答復並發放目視隔離許可 (visual separation),但雙方對目標產生認知落差。
- 3. 夜視鏡(NVG)盲區：**軍方直升機飛行員配戴夜視鏡執行夜間飛行，對商用客機強烈落地燈光的辨識與距離判斷存在落差。
- 4. 跨組織態勢感知落差：**軍民航共用空域缺乏即時數據共享及緊密的跨組織界面防護工具。
- 5. 美陸軍 SMS 體系失能（職安與飛安混淆）：**NTSB 特別點出，美陸軍在推行安全管理系統(SMS)時，過度將傳統的職業安全衛生(OSH，如辦公室及地面作業安全)元素與航空飛行安全混為一談，導致行政資源嚴重分散、官僚化加劇，削弱了 SMS 對高風險航空作業的實質風險預警與防範效能，最終無法有效攔截軍民航共用空域的潛在致命威脅。

美國 NTSB 與司法部後續調查確認，政府與軍民航雙方在作業程序與風險溝通上均有疏失。這場悲劇警示我們：當組織推動 SMS 時，若未能聚焦航空本質，反而被雜亂的職安行政工作稀釋，將付出沉重的生命代價。

【漢翔的借鏡】

漢翔同時承接軍民用航太專案，標準與作業界面各有不同。我們的 SMC 架構與跨部門協作必須緊聚焦航安本質、打通軍民用及供應鏈介面，確保各項作業通訊、風險評估與態勢感知無死角，絕不讓體系盲點演變成無可挽回的災難！

陸 SMC 委員會直擊與推動亮點

本刊編輯部

為什麼 ICAO Doc 9859 如此強調定期召開安全管理委員會(SMC)？這絕不僅僅是為了應付國際民航法規的合規性，而是為了讓安全成為企業營運的核心驅動力。

當公司遭遇潛在飛安隱患時，如果沒有最高層級的決策中心，安全措施往往淪為部門間的推諉。SMC 的存在正是為了打破僵局，賦予安全管理真正的執行力。

透過定期會議，最高當責主管 (董事長) 能親自掌握全公司的安全績效指標(SPI)與目標(SPT)。這種由上而下的治理，確保安全政策與營運策略一致，並能在風險出現時直接核撥資源、協調各單位，防止「有風險卻無資源處理」的斷層。

當我們依據規範不斷審視安全績效、修正盲點，SMC 便將安全管理從紙上作業，轉化為真正能守護每一架飛機與每一位同仁的實質防禦體系，確保「安全至上」成為營運中不容妥協的真實日常。

115年第1次安全管理委員會會議重點報導

本公司安全管理委員會(SMC)第1次委員會議，已於115年6月10日在翔園順利召開。由主任委員(董事長) 曹進平 主持，副主任委員(總經理)、安全最高主管(安維處處長)及各SMG委員全員出席，並邀顧問彭斯民 博士列席指導。

重點工作進度與決議：

- ✓ 計畫整體執行進度達62%符合預期；確認落實安全信箱運作，首件通報已於兩日內處理完畢並發放獎金。
- ✓ 差異分析檢核工作持續推進中，預計將於年底前完成報告。
- ✓ 確認包含 SAT 訓練、全公司 ERP 應變文件整合、國際客戶稽核策略，及預計自116年啟動的 SMG 成效評鑑機制。



柒、編後語

讓安全，成為漢翔人最驕傲的 DNA

本刊編輯部

安全不是口號，不是懸掛在廠房牆上的標語，更不是稽核官來訪時才臨時擺出來的資料夾。

從1979年美航191的堆高機捷徑，到2025年UPS 2976的軸承疲勞，以及美軍黑鷹的空域溝通盲區——歷史一再以血淋淋的教訓告誡我們：對安全的輕忽，終將招致系統的無情報復。

漢翔公司推動 SMS，是一場深度的文化變革。我們不求一蹴可幾，但求每一步都踏得無比堅實。從建立「保密、非懲罰、有獎勵」的安全信箱，到落實從高階主管至全體員工的教育訓練，我們正在一步步搭建屬於漢翔的安全防護網。

當您在作業現場發現任何異常，請立即聯絡：

AIDCSMS@ms.aidc.com.tw

您的每一次主動發聲，都可能為漢翔避免一次潛在的危機。

讓 SMS 成為我們守護彼此的承諾！

Safety Horizon 創刊號

115年8月

發行人：主任委員 曹進平

出版者：漢翔航空工業安全管理委員會

主編：執行秘書 黃志宏

編輯：林耕毅、楊永存