

行政院及所屬各機關出國報告
(出國類別：會議)

參加 2003 年國際飛安自願報告系統年會
出國報告

服務機關：行政院飛航安全委員會
出國人職稱：飛航安全官、助理工程師
姓名：王興中、鄭永安
出國地區：澳洲坎培拉
出國期間：民國九十二年九月十三日至九月二十一日
報告日期：民國九十二年十二月十四日

142 / 009203548

ASC-TRM-03-12-001

行政院及所屬各機關出國報告提要 系統識別號 C09203548
出國報告名稱：參加 2003 年國際飛安自願報告系統年會出國報告
頁數：27 頁含附件：是

出國計畫主辦機關：行政院飛航安全委員會
聯絡人：黃佩蒂 電話：(02) 2547-5200 分機 154

出國人員姓名：王興中、鄭永安
服務機關：行政院飛航安全委員會
單位：
職稱：飛航安全官、助理工程師 電話：(02) 2547-5200

出國類別：1 考察2 進修3 研究4 實習5 其他

出國期間：民國九十二年九月十三日至九月二十一日
出國地區：澳洲坎培拉

報告日期：民國九十二年十二月十四日

分類號/目

關鍵詞：飛安自願報告系統，飛行安全，澳洲坎培拉。

內容摘要：

2003 年國際飛安自願報告系統年會(International Confidential Aviation Safety System, ICASS)於 2003 年 09 月 14 日至 18 日於澳洲坎培拉舉行。此次會議共有 9 個國家代表參加，包括：美國(ASRS)、英國(CHIRP)、澳洲(CAIRS)、韓國(KAIR)、中華民國(TACARE)、日本(ASI-NET)、加拿大(SECURITAS)、中國大陸(SCASS)與新加坡(SINCAIR)。本會亦在此次會議中介紹 TACARE 運作狀況、宣傳及遭遇的困難等。

國際飛安自願報告系統年會於 1989 年首次於加拿大舉行，至今共舉行十一屆，上次會議於 2002 年於韓國漢城舉行。此會議的目的為：1. 提供系統建置及運作之諮詢及協助；2. 交換資訊及經驗；3. 系統運作時所遇的一般性問題討論；4. 討論有關 ICASS 組織之相關事宜。

本文電子檔已上傳至出國報告資訊網

行政院及所屬各機關出國報告審核表

出國報告名稱：參加 2003 年國際飛安自願報告系統年會出國報告
出國計畫主辦機關名稱：行政院飛航安全委員會

出國人姓名：王興中、鄭永安
職稱：飛航安全官、助理工程師
服務單位：行政院飛航安全委員會

出國計畫主辦機關審核意見：

- 1. 依限繳交出報告
- 2. 格式完整
- 3. 內容充實完備
- 4. 建議具參考價值
- 5. 送本機關參考或研辦
- 6. 送上級機關參考
- 7. 退回補正,原因:
 - (1) 不符原核定出國計畫
 - (2) 以外文撰寫或僅以所蒐集外文資料為內容
 - (3) 內容空洞簡略
 - (4) 未依行政院所屬各機關出國報告規格辦理
 - (5) 未於資訊網登錄提要資料及傳送出國報告電子檔
- 8. 其他處理意見：

層轉機關審核意見：

- 同意主辦機關審核意見
 - 全部 部份_____ (填寫審核意見編號)
- 退回補正,原因:_____ (填寫審核意見編號)
- 其他處理意見：

目錄

一、前言

二、會議流程

三、會議摘要

四、結語

五、附錄

前言

2003 年國際飛安自願報告系統年會(International Confidential Aviation Safety System, ICASS)於 2003 年 09 月 14 日至 18 日於澳洲坎培拉舉行。本會議由澳洲 ATSB(Australian Transport Safety Bureau)舉辦，共有 9 個國家代表參加，包括：美國(ASRS)、英國(CHIRP)、澳洲(CAIRS)、韓國(KAIR)、中華民國(TACARE)、日本(ASI-NET)、加拿大(SECURITAS)、中國大陸(SCASS)與新加坡(SINCAIR)。本會亦在此次會議中介紹 TACARE 運作狀況、宣傳及遭遇的困難等。

國際飛安自願報告系統年會於 1989 年首次於加拿大舉行，至今共舉行十一屆，上次會議於 2002 年 4 月於韓國漢城舉行。此會議的目的為：1. 提供系統建置及運作之諮詢及協助；2. 交換資訊及經驗；3. 系統運作時所遭遇的一般性問題討論；4. 討論有關 ICASS 組織之相關事宜。

會議流程

14-Sep (Sunday)

1830–2030 Welcome reception

15-Sep (Monday)

0900–1030 Opening and welcome/Previous Minutes

1100–1230 Presentation and Discussion (CAIR/Australia)

1330–1500 Presentation and Discussion (ASRS/USA)

1530–1700 Discussion Period

16-Sep (Tuesday)

0900–1030 Presentation and Discussion (CHIRP/UK)

1100–1230 Presentation and Discussion (TACARE/Taiwan)

1330–1500 Presentation and Discussion (KAIRS/Korea)

1530–1700 Discussion Period

17-Sep (Wednesday)

0900–1030 Presentation and Discussion (SECURITAS/Canada)

1100–1230 Presentation and Discussion (ASI-NET/Japan)

1330–1500 Presentation and Discussion (China/SCASS)

1530–1700 Discussion Period

18-Sep (Thursday)

0900–1030 Presentation and Discussion (SINCAIR/Singapore)

1100–1230 New Regional Developments

1330–1500 Closure

會議摘要

一、 韓國 KAIRS(Korea confidential Incident Reporting System)介紹

1. 簡報人員

Mr. Seung-Yu, Choi/ Principle Researcher, KTSA.

2. 設立依據

依據 ICAO 之建議及 1997 年六月 APEC(Asia Pacific Economic Cooperation)運輸部長級會議(Transport Ministers Conference)之結論，韓國之運輸與營建部(Korean Ministry of Construction and Transportation)決定設立一意外事件報告系統來改善飛安，並修訂韓國民航法 99.2.5，將意外報告系統納入民航法。

3. 成立背景與執行單位

KAIRS 於 2000 年 1 月 10 日正式運作，至今已邁入第四年，執行單位為 Korea Transportation Safety Authority(KTSA)，其性質為韓國民航主管機關管轄之公營法人。目前有四名全職人員負責系統的運作，包括飛行員、維修與航管分析師各一員及行政人員一名。

KOTSA 成立於 1981 年，其成立的目的是在於避免因交通事故傷害韓國人民之生命與財產，其探討的運具包括：航空器、鐵路、汽車及纜車等。航空領域方面，KOTSA 負責航空人員資格之認證、檢定與管理；飛安研究；協助飛安政策之制定。

4. 宣傳

在韓國民航主管機關之支持下，利用航空人員年度複訓時，進行有關 KAIRS 之介紹。

5. 報告之範圍與處理

屬於強制之意外報告系統(Mandatory Reporting)，於韓國民航法之

Enforcement Regulation, Article 146-2 有明定須報告之項目。

不接受匿名之報告；不處理失事或涉及犯罪行為之報告，若收到上述兩類之報告會轉送給相關單位。另外，允許分析師與報告者聯繫。

6. 報告對象與管道

報告對象為駕駛員(包含普通航空)、空服員、維修人員及航管人員。報告管道為郵寄並有專門之報告單。

7. 對報告者之保護

● 對報告者識別資料之保護

韓國民航法 50-2 條有關航空意外報告系統第三段：“the identification of the person reporting an incident must not be made public against the will of the individual.”，清楚的規定不可洩漏報告者之任何識別性資料。

● 有限制之免責權

韓國之民航法規定，若報告之事件非失事，且犯錯之當事人在事件發生之 10 天內向 KAIRS 報告，民航主管機關可不處罰當事人。

8. 報告接收狀況

Year	Pilot	ATC	Maint	Cabin	Foreign	Others	total
2000	108	35	-	-	5	1	149
2001	48	19	-	-	2	-	69
2002	44	46	1	-	7	-	98
2003	51	89	-	-	3	-	143
total	251	189	1	0	17	1	459

9. 刊物

以 E-mail 或郵寄出版月刊「Gyro」韓文版與英文版。

10. 未來計畫

- 增加報告管道
- 提高報告人的免責權
- 在網站上設置資料庫
- 加強研究發展之功能

- 加強對外籍航空公司之宣傳

11. KAIRS 與 TACARE 之比較

KAIRS 之性質與 TACARE 不同，反而與我國民航局之意外事件強制報告系統較為相似，但亦有幾點不同的地方，如 KAIRS 的執行單位為公營法人，非韓國民航局；KAIRS 會定期的將蒐集到的資訊分享給所有民航從業人員。

二、 美國 ASRS(Aviation Safety Reporting System)介紹

1. 簡報人員

Mrs. Linda Connell/ Director ASRS.

2. 成立背景與執行單位

ASRS 於 1976 年 4 月成立，至今已邁入第 27 年，執行單位為 NASA(National Aeronautics and Space Administration)，其性質為美國國家級獨立之研究機關，設有專職及兼職人員負責系統的運作。系統運作之費用由 NASA 與 FAA 共同負擔。

3. 報告之範圍與處理

ASRS 屬於自願報告系統。其所處理的報告為意外事件(incidents)以下(包含意外事件)的事件，不處理失事或涉及犯罪行為之報告；不接受匿名之報告。

ASRS 的目的在於透過報告找出航空系統中可能存在的缺陷，並提出警示，以及提供相關資料作為研究發展之用，不會提供相關單位具體之改善建議。

4. 對報告者之保護

除了保障報告人之識別性資料外，ASRS 亦受到 FAA 正面的肯定及支持，FAA 之 Advisory Circular 0046D 表示：“FAA will not use, nor will NASA provide, any report submitted for inclusion under ASRS guidelines or information derived therein for use in any disciplinary or other adverse action”。

另外，FAR 91.25 亦規定，除了與失事相關或涉及犯罪行為之報告，FAA 不能使用 ASRS 之報告，對報告者採取任何法律行為。

5. 報告接收狀況

ASRS 平均每月收到約 2900 份報告(每個工作天 145 份)。

6. 刊物

出版月刊「CALLBACK」，估計讀者超過 150,000。每季出版「Directline」。

7. 其它產業之自願報告系統發展狀況

Linda 亦表示其他如醫療、海運、鐵路等產業也開始向 ASRS 尋求協助，希望能夠建立類似 ASRS 之系統。

8. ASRS 與 TACARE 之比較

由於美國航空產業之規模比我國大很多，因此在系統的設計上，ASRS 主要是以研究為導向，希望透過許多實際個案的蒐集，從中找出研究的課題進行研究，因此，ASRS 在報告的處理上，基本上在收到報告後，會以敘述體(Narrative)的方式編輯報告，且不會對單一報告提出改善建議。

另外在執行的單位方面，ASRS 為研究機構與 TACARE 為失事調查機關並不相同。

三、英國 CHIRP(Confidential Human Factors Incident Reporting Programme)介紹

1. 簡報人員

Mr. Peter Tait/ Director CHIRP.

2. 成立背景與執行單位

CHIRP 成立於 1982 年，當時執行的單位為英國皇家空軍航空醫學院(RAF Institute of Aviation Medicine)，1996 年成立信託基金會負責運作 CHIRP，資金由英國民航主管機關-CAA 提供，但信託基金會擁有獨立的管理權，並得到 CAA 充分的支持。基金會之組織則包含執行委員會(Executive Board)、諮詢委員會(Advisory Board)與工作小組。

另外，CHIRP 基金會於 2002 年 7 月，在英國政府之要求下，設置一 Independent National Maritime Programme，並在其工作小組中加入一海運之執行長，負責此新計畫之相關業務。

3. 報告之範圍與處理

CHIRP 所接收的報告，為意外事件(incidents)以下(不包含意外事件)之事件。另外，失事則是由英國失事調查機關 AAIB 負責處理，意外事件則是由英國 CAA 之 MOR(Mandatory Occurrence Reporting)系統進行處理。

CHIRP 之主要功能為資訊的分享，不接受匿名之報告。允許分析師與相關單位聯繫，並於其刊物中描述處理的過程。

4. 報告對象

CHIRP 報告接受的對象，採漸進式增加的方式進行，配合報告對象的增加，相對應提供推銷的活動。目前接受的對象包括民用航空業之駕駛員(1982)、航管員(1985)、工程及維修人員(1997)、航機製造人員

(1998)及客艙組員(2001/07)，另外於 1999 年亦開放給普通航空業駕駛員。

5. 對報告者之保護

除了保障報告人之識別性資料外，英國 CAA 承諾，除非是嚴重的疏忽或故意之行為，將給予 CHIRP 之報告者法律上的免責權 (Immunity)。

6. 報告接收狀況

2002 年 9 月至 2003 年十月，共接獲飛航組員報告 140 份、航管 20 份、維修人員 29 份、空服員 77 份及普通航空 109 份

7. 刊物

每季出版刊物「FEEDBACK」。

8. CHIRP 與 TACARE 之比較

TACARE 在系統的設計上就是仿效 CHIRP 系統，因此兩者的基本架構是相同的，只是執行單位方面，CHIRP 為基金會的組織，且資金主要由英國 CAA 提供，相對而言，其受到民航主管機關的支持程度較 TACARE 高。

四、 澳洲 CAIR(Confidential Aviation Incident Reporting program)介紹

1. 簡報人員

Mr. Chris Sullivan/ Manager CAIR.

2. 成立背景與執行單位

CAIR 於 1988 年 7 月開始運作，目前由澳洲運輸事故調查機關 (Australian Transport Safety Bureau, ATSB)負責管理。

3. 報告之範圍與處理

屬於自願報告系統，報告之範圍為意外事件(包含)以下之事件。不接受匿名的報告，因為匿名的報告無法進一步釐清報告內容或請報告人補充說明，亦無法評估報告者之報告動機。另外，亦不處理涉及失事與犯罪行為之報告。

4. 報告對象與管道

CAIR 最初報告的對象是以民航駕駛員為主，目前開放給所有關心飛安的人。

報告管道包含郵寄、傳真、電話、電子郵件及網站線上報告。

5. 對報告者之保護

保護報告人之識別性資料。

6. 報告接收狀況

CAIR 成立初期每年有約 600 份報告，至今平均每年接收到的報告約在 250-300 份。

7. 刊物

刊登於「Asia Pacific Air Safety」與「Flight Safety Australia」等雜誌。

8. CAIR 與 TACARE 之比較

CAIR 在執行單位方面與 TACARE 是相同的，都是失事調查機構，

因次也會面臨相同的問題，例如：系統運作人員在失事調查的工作與 CAIR 之工作上何者有較高的優先權；另外 CAIR 人員在處理報告時，多少會獲得一些資訊，當在進行失事調查時，是否可使用由報告系統所獲取的資訊。這些都是 TACARE 要去思考的問題。

五、日本 ASI-NET(Aviation Safety Information Network)介紹

1. 簡報人員

Mr. Shozo Hirose/ General Manager Engineering Dept. of AATEC.

2. 成立背景與執行單位

ASI-NET 建立於 1999 年 11 月，其建立的目的乃是分享各參與此系統組織間的飛安資訊，並依據蒐集的資訊提供飛安改善建議。

Association of Air Transport Engineering and Research, ATEC 負責系統的運作，其屬性為公眾基金會(Public foundation)，為非營利性組織，其負責管理約 20 個委員會，如：Cabin Safety、LOSA、GAIN 等，ASI-NET 為該基金會其中一項業務；經費由航空公司及航機製造商提供，並受民航局的監督。

ATEC 底下設有一非常設性之工作小組，每年至少召開 6 次會議進行報告分析並提供改善建議，小組成員為航空公司駕駛員與安全人員。工作小組接受 Steer Committee(一年召開兩次會議)的監督，Steer Committee 則由航空業專家、航空公司代表等所組成。

3. 報告之來源

ASI-NET 的報告來源是加入該系統之組織所提供，目前加入的組織主要有四類，一類為航空公司(目前共 17 家航空公司)之機長報告(Captain reports)與自願安全報告(Voluntary Safety Report)-飛航組員使用、其他分別是飛行員協會(JAPA)之自願安全報告、日本民航主管機關(JCAB)之 Irregular Operation 及翻譯 ICAO ADREP 之資訊。

4. 對報告者之保護

對報告者之保護主要依靠資訊的保密、各航空公司的不處罰之政策及民航主管機關無法接觸 ASI-NET 的資訊。

另外 JCAB 之主管於 2003 年 6 月表示將於 2004 年春天正式以文件的方式表示：JCAB will not access to ASI-NET database directly or ask for ASI-NET data; Even if JCAB has happened to know the data, it will not penalize the reporter based on the data alone, and it will not ask for more detailed data for the purpose of punishment.

5. 報告數量

飛航組員之報告至 2000 年起共 253 份；JCAB 之 Irregular Operation 至 1997 年起共 672 份；ADREP 之資訊(1974-2001)將近 8300 份。

6. 刊物

ASI-NET 並未將報告所得到的資訊，定期出版刊物分享給航空從業人員。

7. 未來計畫

將普通航空業駕駛員、航管員、空服員、簽派員與維修人員納入系統中；持續推動免責權；建立資訊分享的管道。

8. ASI-NET 與 TACARE 之比較

基本上日本的 ASI-NET 與 TACARE 在系統的設計上有很大的不同，因此並不適合拿來比較，ASI-NET 的報告來源並非直接由報告者本身，而是由航空公司與飛行員協會間接取得報告，因此它主要的功能為整合日本民航界之飛行員報告後，提出改善建議，我國目前無類似的系統，至於是否有必要建置類似的系統仍須評估。

六、 加拿大 SECURITAS 介紹

1. 簡報人員

Mr. Denis Rivard/ Senior Investigator, Air investigations Branch of CTSB。

2. 成立背景與執行單位

加拿大於 1985 年開始建制民航之保密報告系統，稱為 Confidential Aviation Safety Reporting System, CASRS，1995 年將系統擴大為包含海事、鐵路與航空運輸安全之保密報告系統 SECURITAS。

SECURITAS 由加拿大之運輸安全委員會負責運作，該委員會為加拿大獨立於監理機關之失事調查單位。

3. 報告之範圍與處理

屬於自願報告系統，報告範圍為強制報告系統外之事件，如：Un-safe conditions, Inadequate Regulations, 及 Un-safe Procedures and Practices 等。

不接受匿名報告，允須分析師與報告者及相關單位聯繫。

4. 報告對象與管道

報告對象涵蓋任何對安全有興趣的個人。報告管道為：電話、郵寄、傳真與電子郵件。

5. 對報告者之保護

對報告者識別資料之保護。

6. 報告接收狀況

1985：300-330 報告/每年；1997：130-140 報告/每年；2003：60-70 報告/每年。

7. SECURITAS 與 TACARE 之比較

SECURITAS 之執行機構與 TACARE 相同，都是失事調查機構，但 SECURITAS 之規模較廣，包括海事、鐵路與航空運輸。

七、 中國大陸民航相關資訊

簡報人員：Sun RuiShan, Professor of Civil Aviation University of China

(一) 中國大陸民航簡介

中國大陸之民航主管機關為 Civil Aviation Administration of China, CAAC 分為三個層級，CAAC Headquarter、CAAC Regional Administration(七個)及 CAAC Local Office。CAAC Headquarter 位於北京，包括 14 個部門，如 Aviation Safety Office-AS, Flight Standard Department, Aircraft Airworthiness Department, Airport Department 等。其中 AS 之主要任務為：失事調查、飛安資訊管理與飛安管理。

中國大陸 2002 年航空運輸運量為 16,200 百萬 Tonne-Km，至 1978 年以來，平均每年以 18% 的速度成長。另外，每百萬離場之 Fatal accident rate 1993-2002 年平均為 1.6 次，已經有顯著的改善，但與已開發國家的 0.4 次仍有一段差距。

中國大陸民航目前的安全資訊報告管道如下：

➤ Formal mandatory incidents reporting system(CAAC 所管轄)

屬於強制報告系統，報告之性質為失事或意外事件，報告者為各航空公司，航空公司須向 CAAC Headquarter 或 Regional Administration 報告。

➤ Safety Impeaching telephone(CAAC 所管轄)

屬於自願報告系統，報告性質為 any safety incidents and information，報告者不限，但系統不具保密性及免責性。

➤ Airline, airport incident and error reporting system

➤ Airworthiness Information

➤ ATC incident Information

(二) 中國大陸之 Sino-Confidential Aviation Safety reporting System, SCASS 建制進度

1. 建制單位與進度

目前由 Research Institute of civil aviation safety 負責系統的建制，上屆 ICASS 會議結束至今完成的工作如下：由 CAAC 取得資金；完成系統的設計；軟體發展；發行期刊“Global civil aviation safety information”介紹自願報告系統；舉辦一場有關自願報告系統之研討會。

2. 預計進度

2003 年十月成立 Advisory、Steering Group 與 Working group and office；預計十一月正式運作。

3. 未來挑戰

文化問題；如何取得 CAAC 與產業的支持；如何確保保密性；如何避免監理機關的介入；預算的取得。

八、新加坡民航相關資訊

簡報人員：Chan Wing Keong, Director of Air Accident Investigation Bureau of Singapore.

(一) 新加坡之民航產業

新加坡共有 2 座民航機場、3 座軍事機場；2 家國籍航空公司、60 家外籍航空公司；每週約 3,200 個航班；航管員 250 員、民航駕駛員 1,500 員；兩家航空器維修公司，在亞太太平洋地區擁有最多 FAA 核定之維修組織。

(二) Air Accident Investigation Bureau of Singapore, AAIB

AAIB 為新加坡民航航空器失事與重大意外事件調查機構，隸屬於交通部。AAIB 人員編制有調查官 8 員與行政支援人員 2 員，現有調查官 2 員、行政支援人員 1 員、兼職之調查官 16 員。

AAIB 獨立於新加坡之民航監理機關與民航服務供應者，其執行調查之依據為新加坡 Air Navigation(Investigation of Accidents and Incidents) Order 2003 與 ICAO 13 號附約。

(三) 新加坡之自願報告系統- Singapore Confidential Aviation Incident Reporting, SINCAIR Programme(規劃中)

1. 設立依據與執行單位

AAIB 為 SINCAIR 之執行單位，其設立該系統之依據為 ICAO 13 號附約。

2. 報告之範圍與處理

SINCAIR 為自願、保密、不以處罰為目的之意外事件報告系統，它不處理強制報告系統所應處理之報告，因此其不處理有關失事、重大意外事件或犯罪行為之報告，亦不處理與安全無關之意外事件、個人問題、法律或商業議題。

SINCAIR 不接受匿名的報告，報告者必須提供詳細的聯絡方式。允許分析師與報告人及相關單位聯繫。

3. 報告對象與管道

報告對象包含飛航組員、航管員、維修人員、機場工作人員、普通航空業從業人員。報告管道為郵寄，AAIB 提供免付郵資之報告單，並允許報告者在報告前先與分析師聯繫。

4. 對報告者之保護

保護報告者之識別性資料。

5. 刊物

計畫出版定期之刊物。

結語

透過此次會議，使我們了解到其他各國有關飛安自願報告系統之發展狀況，以下為幾點心得，或許可作為 TACARE 未來發展時之參考。

1. 對報告的處理

「匿名報告的處理」是這次會議所討論的議題之一，許多國家的系統都不接受匿名的報告，因為若報告者不提供其聯絡資料，分析師無法進一步的釐清事件的內容，亦無法評估報告者之意圖。

TACARE 目前並不會拒絕匿名的報告，主要是考量目前報告量仍然偏低，且目前報告人對 TACARE 之報密性仍有存疑，因此仍然接受匿名的報告，但這也提醒我們，在處理匿名報告時應該特別注意。

2. 簡訊的處理

TACARE 在簡訊的處理上，有幾點可以持續加強的，分述如下：

- 蒐集其他國家之報告，刊登於簡訊中，豐富簡訊的內容。
- 利用國內民航相關雜誌或期刊刊登簡訊。
- 依據讀者的性質，出版不同的簡訊，如針對空服員或維修人員出版專刊。
- 依據所蒐集到的報告，於簡訊中呼籲有類似經驗的人提出報告。

3. 對報告人之保護

相較於其它國家的系統，TACARE 並無法提供給報告者法律上的保障，亦未獲得民航局正式之支持，因此對報告人之保護較弱，此點亦是我們努力的方向。

附錄

此次會議討論通過之 ICASS 組織之宗旨、會員資格與會員通訊錄。

The International Confidential Aviation Safety Systems Group

The International Confidential Aviation Safety Systems (ICASS) Group promotes confidential reporting systems as an effective method of enhancing flight safety in commercial air transport and general aviation operations. The principal objectives of the ICASS Group are:

- To provide advice and assistance in the start up and operation of a confidential reporting system.
- To facilitate the exchange of safety related information between independent confidential aviation reporting systems.
- To identify solutions to common problems in the operation of such systems.

Group Membership

Membership to the ICASS Group is by invitation

- Member - Membership with full voting rights

Available to Reporting Systems that are:

- i. Confidential
- ii. Independent of commercial and regulatory interests
- iii. Operating on a national or international level

- Observer Status - In attendance by invitation during general business, but may be excluded from sensitive discussions.

Available to interested third party groups, eg. Research Institutions, airlines, service providers, manufacturers, representatives of emerging confidential reporting systems

Current Member Programmes (With start-up dates)

UNITED STATES

Aviation Safety Reporting System (ASRS) [1976]

Contact: Linda Connell lconnell@mail.arc.nasa.gov

UNITED KINGDOM

Confidential Human Incident Reporting Program (CHIRP) [1982]

Contact: Peter Tait PeterT@chirp.co.uk

CANADA

Confidential Aviation Safety Reporting Program (CASRP) [1985-95]

SECURITAS [1995-present]

Contact: Denis Rivard Denis.Rivard@tsb.gc.ca

AUSTRALIA

Confidential Aviation Incident Reporting (CAIR) [1988]

Contact: John Robbins john.robbins@atsb.gov.au

RUSSIA

Voluntary Aviation Reporting System [1992]

Contact: Alexander Chuntel lifegiver@land.ru

JAPAN

Aviation Safety Information Network (ASI-NET) [1999]

Contact: Shozo Hirose hirose@atec.or.jp

TAIWAN

TAiwan Aviation Confidential safety REporting system (TACARE) [2000]

Contact: Thomas Wang wang@asc.gov.tw

KOREA

Korean confidential Aviation Incident Reporting System(KAIRS)[2000]

Contact: Choong-Yong Cha yongcha@kotsa.or.kr

SINGAPORE

SINGapore Confidential Aviation Incident Reporting (SINCAIR)[TBA]

Contact: CHAN Wing Keong chan_wing_keong@mot.gov.sg

CHINA

Sino Confidential Aviation Safety System (SCASS) [TBA]

Contact: Sun RuiShan sunrsh@hotmail.com

The next meeting of the ICASS Group is scheduled for September 2004 in Monterey, California.

For more information on confidential reporting and/or membership of ICASS, contact any one of the above: