

出國報告（出國類別：會議）

參加「國際飛安自願報告系統  
2017 年會」出國報告

服務機關：飛航安全調查委員會

姓名職務：副資深飛安調查官／任靜怡

派赴國家：英國倫敦

出國期間：民國 106 年 10 月 16 日至 10 月 19 日

報告日期：民國 106 年 12 月 27 日

摘要：

國際飛安自願報告系統組織（**International Confidential Aviation Safety Systems group, ICASS**）設立之宗旨，在於推廣飛安自願報告系統，提供新設立或有興趣成立飛安自願報告系統之國家必要的諮詢與協助，藉此提升全球的飛航安全。

**ICASS** 每年皆召開會議討論系統提升、推廣及經驗交流等事宜，藉由每年一度的聚會，各會員國之間得以進行經驗分享及資訊交流，就各系統運行情況、面臨挑戰進行討論，發揮「他山之石」精神。

2017 年 **ICASS** 年會由英國自願報告系統 **CHIRP** 主辦，地點為英國倫敦市。我國為該組織會員，循往例派員參與該年會活動，對於提升本會飛安自願報告系統運作多所助益。

## 目次

壹、目的.....	3
貳、會議過程.....	4
參、會議摘要.....	6
肆、心得與建議.....	17

## 壹、目的

國際飛安自願報告系統組織（International Confidential Aviation Safety Systems group, 以下簡稱 ICASS）係由歐美幾個最早設立飛安自願報告系統之國家於 1992 年所組成，其設立宗旨是推廣飛安自願報告系統，提供新設立或有興趣成立飛安自願報告系統之國家必要的諮詢與協助，藉此提升全球的飛航安全。現有會員包括：美國、英國、加拿大、日本、南韓、新加坡、澳洲、法國、巴西、中國大陸、西班牙、南非以及我國等 13 個國家之報告系統。

ICASS 每年皆召開會議討論系統提升、推廣及經驗交流等事宜，藉由每年一度的聚會，各會員國之間得以進行經驗分享及資訊交流，就各系統運行情況、面臨挑戰進行討論，發揮「他山之石」精神。

飛航安全之風險因子或潛在缺失，在演變成飛航事故之前多已有跡可循，這些徵兆若未即時察覺並加以改正，則風險將無可避免。飛安自願報告系統設立之目的，在於發掘潛伏性飛安危害因素，藉由有效地蒐集、處理及分享飛安資訊，將飛航事故防患於未然，近年來飛安自願報告系統更已由世界趨勢逐步提升至國際標準。我國參考世界先進各國之經驗，於 1999 年飛安會成立「飛安自願報告系統」(Taiwan Confidential Aviation safety REporting system, TACARE)。

2017 年第 24 屆 ICASS 年會由英國飛安自願報告系統 CHIRP 主辦，地點位於英國倫敦市，本會循往例派員參與該年會活動，對於提升我國飛安自願報告系統運作多所助益。

## 貳、會議過程

### 2.1 會議行程

本次會議議程如下：

#### **10/17**

- 0900 Registration  
0930 Welcome address  
by Martin Powell, Chief Executive Officer of the Institute of Structural Engineers (IStructE)  
0945 Introduction and Conference Administration Brief by Ian Dugmore  
1015 Confidential Reporting on Structural Safety (CROSS) :  
a presentation by Alastair Soane on confidential reporting for structural engineers.  
1115 Coffee Break  
1130 Confidential Incident Reporting and Analysis System (CIRAS) :  
a presentation by Katie Healy, on confidential reporting for the rail and bus industries.  
1230 Lunch  
1330 CHIRP  
a presentation by Ian Dugmore and John Rose describing the differences between CHIRP Aviation focussed on the UK and CHIRP Maritime with a worldwide remit.  
1430 Break  
1445 Healthcare Safety Investigation Branch:  
a presentation by Keith Conradi, Chief Investigator.  
1545-1630  
Discussion period: encouraging reporting.

#### **10/18**

- 0900 Minutes of the previous meeting in Tianjin 2016: ICASS membership, management and venue for next Conference  
0945 Presentation/discussion led by Japanese delegation  
1030 Coffee Break  
1045 Presentation/discussion led by Taiwanese delegation  
1130 EASA: developments in risk assessment and classification  
1230 Lunch  
1330 Presentation/discussion led by Singaporean delegation  
1415 Presentation/discussion led by Korean delegation  
1500 Break  
1515 Presentation/discussion led by Australian delegation  
1630 Presentation/discussion led by Chinese delegation

#### **10/19**

- 0900 A presentation/discussion led by the US delegation  
0945 Presentation/discussion led by South African delegation  
1030 Coffee  
1045 Presentation/discussion led by the Canadian delegation

1130	Presentation/discussion led by Papua New Guinea delegation
1215	Lunch
1315	Presentation/discussion led by German delegation
1400	Presentation/discussion led by Eurocontrol
1445	Break
1500	Presentation/discussion led by Australian delegatio
1545	Open discussion
1630	Wash up

## 2.2 出席人員

國際飛安自願報告系統組織（International Confidential Aviation Safety Systems group, ICASS）設立之宗旨，在於推廣飛安自願報告系統，提供新設立或有興趣成立飛安自願報告系統之國家必要的諮詢與協助，藉此提升全球的飛航安全。

ICASS 每年皆召開會議討論系統提升、推廣及經驗交流等事宜，藉由每年一度的聚會，各會員國之間得以進行經驗分享及資訊交流，就各系統運行情況、面臨挑戰進行討論，發揮「他山之石」精神。

本屆與會之會員代表，包括來自主辦國英國、美國、澳洲、日本、南韓、印尼、南非及我國等 8 個國家，共計 16 人。

本次會議由職於會中，針對飛安自願報告運作現況及近期由問卷調查之發現與推廣方式，於會議中與各國參會者分享。（TACARE 簡報如圖 1）



圖 1：TACARE 簡報

## 參、會議

本屆 ICASS 年會如往例，分別由 ICASS 各會員國提報各系統組織架構、運作現況、報告接收、處理情形及飛安重點議題等。

### 3.1 會議摘要

#### ICASS 會員確認去年度年會會議紀錄

依慣例，會議期間各國與會代表進行 2016 年度會議紀錄之確認工作。

2016 年 ICASS 年會由中國大陸 SCASS 自願報告主辦，由其負責製作會議紀錄後提交大會討論（本次會議中國大陸代表並未派員與會），與會代表於會議中提出部份修正意見，確認所有工作事項皆已完成且會議紀錄之內容正確無誤後，獲大會通過。

### 3.2 各國飛安自願報告系統現況

本次 ICASS 會議地點在英國倫敦 BARBICAN 市內之英國結構安全學會 Institute of Structural Engineers (IStructE) 辦公室舉行。

#### 英國 CHIRP(Confidential Human Factors Incident Reporting Programme, CHIRP)

英國自願報告系統 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)，於 1996 年成立信託基金會，資金由英國民航主管機關提供，但該信託基金會擁有 CHIRP 獨立的管理權，並得到英國民航局充分的支持。基金會之組織包含執行委員會 (Executive Board)、諮詢委員會 (Advisory Board) 與工作小組。CHIRP 與美國自願報告 ASRS 一樣，在系統運作及建置時間上具代表性，在參與國際民航組織法規制定與決策上亦有其關鍵角色。

英國負責各類安全報告以 MOR (Mandatory Occurrence Reporting) 系統進行處理，處理之權責機關以其失事調查機關 AAIB 負責處理失事事件，英國民航局 CAA 負責處理意外事件。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,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失或故意之行為,將給予 CHIRP 報告者法律上的免責權 (Immunity)。

CHIRP 諮詢小組成員包含:民航局、業者、事故調查機關、軍方、航管及相關協會等。工作小組人力除執行長與辦公室主任(兼客艙安全報告負責)2人外,另有兼職副主任、海運報告負責人及工程師計3人(CHIRP 組織圖如圖2)。在英國政府之要求及許多業者的贊助下,CHIRP 基金會於2002年7月設置一個獨立海運計畫 (Independent National Maritime Program),並在其工作小組中加入負責海運之執行長,負責此新計畫之相關業務。

CHIRP 法源為2014年EU法規第376號第3及5款,同時依其國家安全計劃中第4.34節,亦註明CHIRP的報告特性為依國際民航組織第13號附約之主動自願報告系統,不接受匿名之報告,報告重點以普通航空業、飛航操作及客艙報告為主,並採用ADREP 2000 ECCAIRS 做報告分類規格,每季出版刊物「FEEDBACK」。所收客艙安全報告重點包括:前後艙溝通、疲勞、手提行李、使用電子產品、對客艙故障呈報等。另CHIRP 執行長於簡報中亦說明只有9%普通航空業及3%民航運輸業提報而且未提報人為因素有關報告的原因包括:害怕處罰、公正文化尚未到位及同儕壓力。

### **美國飛安自願報告系統 ASRS**

美國飛安自願報告系統 (Aviation Safety Reporting System, 簡稱 ASRS) 成立於1976年4月,由美國聯邦航空總署 (FAA) 出資,委託美國太空總署 (NASA) 負責營運。近年來,NASA 亦開始負責營運 C3RS (Confidential Close Call Reporting System) 之鐵路安全報告系統亦與 ASRS 系統共用資源並合署辦公。

Ms. Cornell 女士在推動國際自願報告上具有權威與專業性地位,同時也對 TACARE 報告持續關注與協助。本會曾於2016年邀請 Ms. Cornell 女士來台擔任由本會主辦之「2016 飛安資訊交流研討會」及焦點座談會之講員。在會中 Ms. Cornell 女士強調,ASRS 主要功能在辨識飛航運作系統之可能缺失作為整個飛航系統之改善並提昇,其關鍵作業原則為:自動參與、保密機制及非懲罰性的明文保障。

ASRS 每月接收將近八千則報告之規模，2017 年超過 95,000 則報告。ASRS 不處理事故或涉及犯罪行為之報告，亦不接受匿名報告，所處理的報告為意外事件以下的事件。報告者之背景以民航運輸業之飛航組員及普通航空業飛航組員為大宗，其餘包括客艙組員、飛航管制員、地勤人員、通勤航班飛航組員、維修人員以及簽派員等。ASRS 報告者背景分布如圖 2，ASRS 因報告數量龐大，故著重於大數據之趨勢分析與風險識別。

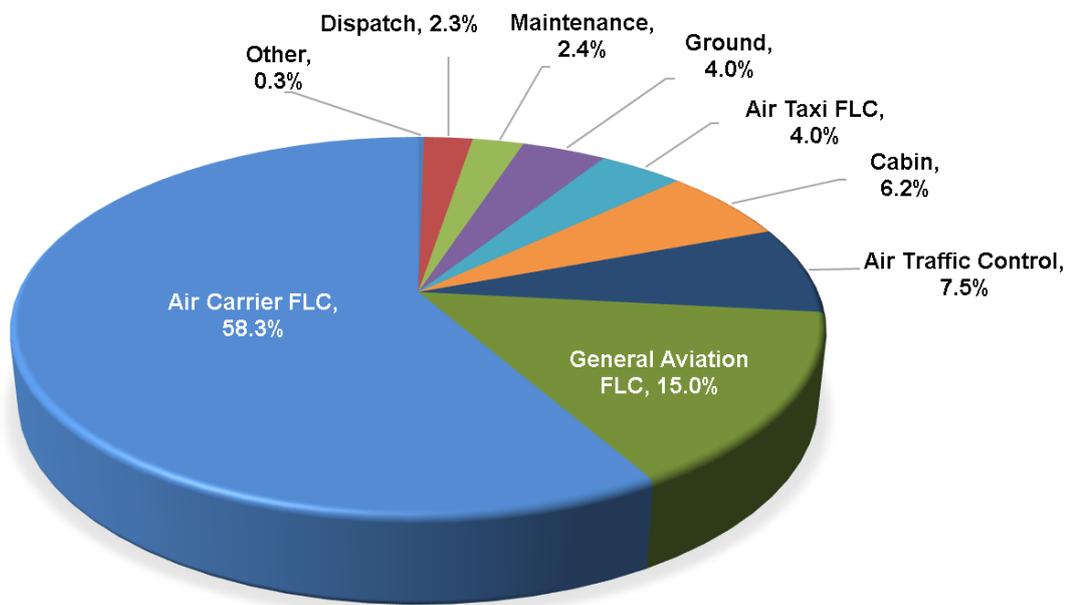


圖 2：ASRS 報告者背景分布

ASRS 2017 年接獲之報告中，有高達 75%來自於由兩百多家民航業者所共同組成之美國飛航安全行動計畫 (Aviation Safety Action Program, 簡稱 ASAP)，另有 7%來自於航管安全行動計畫 (Air Traffic Safety Action Program, 簡稱 ATSAP)，ASRS 直接接收之報告，僅占總數的 17%，如圖 3 所示。

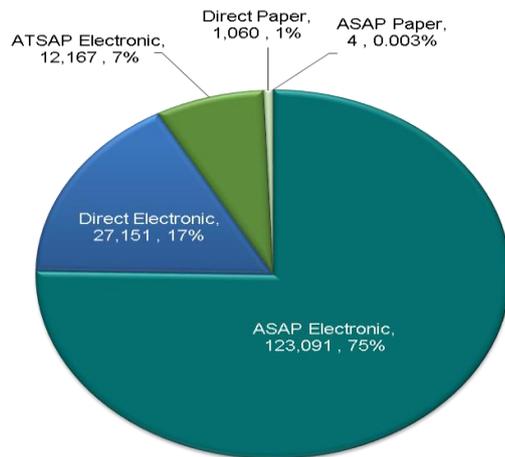


圖 3：ASRS 報告來源分布

ASRS 2017 年十大安全議題包括自動化、疲勞、無人機、滋擾旅客、設備故障、起降階段事件、組員與航管數據鏈、航管通話、高度偏離、違反空域等。(如圖 4)



圖 4：ASRS 10 大安全議題

ASRS 警示訊息依情節輕重分為「FYI Notices」與「Alert Bulletin」兩類，2016 年 1 月至 2017 年 9 月 ASRS 總計發出 116 則警示訊息，其中包括 E170 發動機滅火裝置、雷射光、無人機、飛航組員氧氣瓶、保護性氧氣面罩 (Protective Breathe Equipment, PBE) 及下貨艙氣體效應等。Ms. Cornnel 女士強調，ASRS 報告之價值在於工作小組經由專業判斷，辨識出事件風險及問題所在後，並不對所提報告直接進行調查、提供解決方案或代為解決報告者之問題，而是由資深分析師先與報告者確認報告內容，並與專家或主管機關交換意見後，向美國聯邦航空署 (FAA)、機場或航空器製造商發出警示訊息 (Alert Message)，利用定期的

視訊會議提出相關背景資訊，由這些機構負責改善。ASRS 系統也一再證明：經由保密、免責等機制，可將安全資料蒐集之範圍與數量極大化，之後透過對資料的統計、分析與研究，回饋至所有參與機構。這也是我國目前在整合各類自願報告系統應掌握的重點

ASRS 發行刊物名為 CALLBACK，可於官網上提供電子檔下載，使用者亦可向 ASRS 報告資料庫提出特定需求，ASRS 總計接獲資料查詢申請前 5 大使用者依序為民航局、太空總署、航空業者、美國事故調查局及媒體。使用者亦可自行利用網路版資料庫於線上操作查閱。在事故資訊處理上，ASRS 的資料庫編碼未使用歐盟分類 ECCAIRS 或 ADREP 2000 等事故資訊分類方法，而以適合該報告系統分析的簡易分類方法。

Ms.Cornell 亦強調，提供報告者安全之報告管道，並訂有相關保密流程與資料銷毀程序，藉以確保識別性資料不被洩漏，進而對資料來源提供保護非常重要。ASRS 對安全資料來源提供保護方式分為兩種，一種是確保識別性資料不外洩，另一種是提供報告者免責權，此方式亦是 ASRS 成功要素之一；在免責權方面，ASRS 依聯邦航空法 91.25 節規定，除了與失事相關或涉及犯罪行為之報告，民航局不能使用 ASRS 之報告對報告者採取任何法律行為。（本會亦比照 ASRS 免責相關規定納入近期調查法修法條文中）。

在 ICASS 會議第 3 日，Ms.Connel 針對無人機及跑道入侵二項飛安議題提出得題報告：ASRS 於 2001 年起跑道入侵自願報告數即逐年增加，最近 5 年內則持平。在報告來源上，40%來自普通航空業，36%來自民航運輸業。ASRS 針對年來 770 則跑道入侵報告中 90%發生於有塔臺的機場內與航管有關之相關議題，其中嚴重地面入侵所佔比例 16.2%，較輕地面入侵所佔比例為 26.6%。在事故肇因上多與人為因素有關（狀況警覺、溝通失效、誤解及分心），總計佔 87.1%。

以溝通失效之地面入侵案例為例，肇因包括：預期偏見、航管頻道擁塞、覆誦等；與混淆造成之地面入侵事件有關的包括：機場圖及標線、呼號混淆；與分心造成之地面入侵事件有關的包括：機場設施、未趨標準之名詞或正執行低頭顯示系統 Heads Down 。

隨著各式無人機 (UAV 或 Drone) 的日益普及, 近年來各系統接獲「無人機危害飛安」之相關報告, 均大幅增加。無人機最主要的危害係入侵管制空域因而影響飛航安全, 以及對於隱私的侵犯。美國 ASRS 系統自 2009 年起即認定其為風險項目, 而美國民航局也正在研擬相關給證與管理辦法, 各國乃至於歐盟對於無人機的定義、分類、測試與管理, 以及風險評估、紀錄器裝設與否/型式...等議題, 仍都在進行階段。

ASRS 已針對無人機日異增多及入侵 B 類空域議題與相關機關舉行二次協調會議, 會議重點包括近期接受多起民航運輸業及普通航空業與無人機接近事件, 而與無人機相關之自願報告中約 15%係由無人機駕駛員提供, 43%發生在機場附近 5 哩空域, 41%報告類別是屬於空中接近事件, 而事件肇因多與溝通失效及分心有關, 且多在夏季及好天氣情況下發生。

### 澳洲 REPCON 報告系統

澳洲報告系統 REPCON 經理人 Ms.Elain Hargreaves 在進行自願報告系統簡報前, 先針對澳洲事故調查局 ATSB 之組織重整 (如圖 5) 及其新上任主委在人員晉用及航空、鐵道、海運事故調查人員交叉訓練做了一個概要說明。

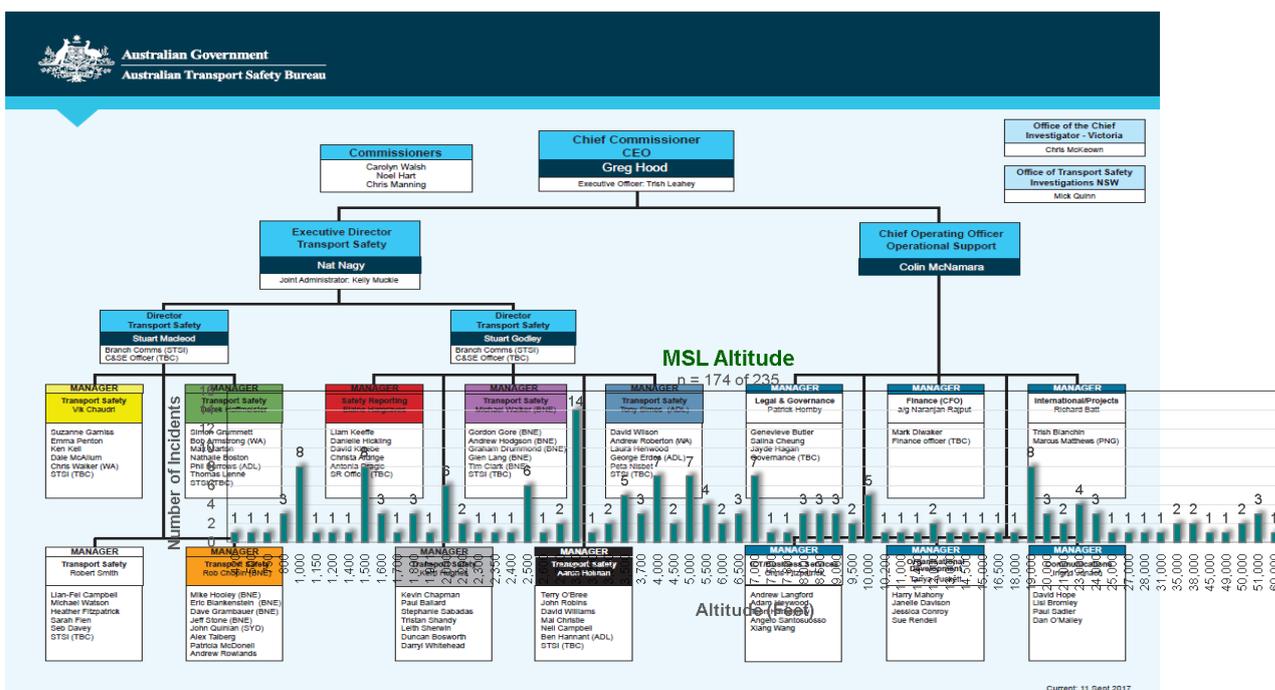


圖 5：澳洲事故調查局之組織重整

ATSB 新任主委在多模組事故調查中，以資源及人力共享的觀念運試運作，而且在招募新進人員時，對是否具備相關專業背景亦無要求，此做法對所有在航空事故調查領域的資深調查人員仍需要一段時間適應。對 REPCON 而言，新任主委亦要求在新增的每日主管會議中，加入接獲自願報告的討論。

澳洲強制報告於 2003 年設置法源，自願報告系統 REPCON 成立於 2007 年 1 月，其前身為 Aviation Self Reporting System (ASRS)，由澳洲運輸安全調查局 ATSB 負責執行，設有專職及兼職人員負責系統的運作，經費由 ATSB 負擔。REPCON 現行報告系統尚包含 2003 年設置之飛航管制報告系統及 2008 年設置之海運報告系統。REPCON 自願報告系統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，亦不接受匿名之報告。除了保障報告人之識別性資料外，REPCON 亦受到澳洲法律 Air Navigation Act 1920 and Air Navigation ((Confidential Reporting) Regulations 2006 之保障，該國於 2012 年調查法中亦對強制及自願報告有相關規定。REPCON 除了對報告人識別資料提供保護，亦保障不得對報告人採取處份作為或民事、刑事處罰，如有例外情形則必須得到該機關首長的特許。REPCON 與民航業者簽訂有協議書，相關機關 (構) 於收到報告後 5 天 (可申請延期) 應予回覆，民航主管機關於 28 天內應完成事件調查並回覆 REPCON，此強制性做法與其他自願報告系統運作不同。

2016 至 2017 年 REPCON 收獲 34 件航空報告、8 份鐵道及 1 份海運報告。報告內容重點包括：飛航組員疲勞、客艙組員壓力、航管班機呼號混淆、旅客起飛前緊急逃生簡報不清楚、旅客手提行李問題以及緊急逃生門座位指定之協助旅客不符合規定等。澳洲整體飛安改善重點則以飛航管理系統 (Flight Management System, FMS) 數據輸入錯誤、未具飛航管制機場安全議題以及進場過低、決心下達、疲勞等議題為主。

### 韓國 KAIRS (Korea confidential Incident Reporting System)

韓國 KOTSA 成立於 1981 年，其性質為韓國民航主管機關管轄之公營法人，扮演著政府與業者間橋樑的角色。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，包括：航空器、鐵路、汽車及纜車等。KOTSA 負責航空人員資格之認證、檢定與管理、飛安研究及協助飛安政策之制定。KAIRS 於 2000 年 1 月 10 日正式運作，可獲取強制報告及業者報告，KAIRS 不接受匿名之報告；不處理失事或涉及犯罪行為之報告，系統刊物 為「Gyro」月刊。

韓國民航法強制規定 Article 146-2 須報告項目，原屬於強制之意外報告系統（Mandatory Reporting System），但現在已修法改為自願報告系統，韓國民航法 50-2 條清楚規定不可洩漏報告者之任何識別性資料，另韓國與美 ASRS 相似，於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。

KAIRS 2017 年報告接收量 近 180 件，多數來自強制報告及業者報告，報告來自旅客、保安或者業者轉來亦不在少數，

2017 年 KAIRS 報告重點項目包括：航機高度偏離、飛航組員與管制員的溝通、飛航組員對 FMC 模式的誤解、惡劣天候下的進場以及錯誤輸入定位點等。KAIRS 未來之工作重點包括：加強與空服員協會合作宣導，對於無人機及業者自願報告合作的推廣等。

### 日本 VOICE 自願報告系統

VOICE 自願報告系統的前身是成立於 1999 年 11 月 ASI-NET，並由 ATEC（Association of Air Transport Engineering and Research）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，負責管理約 20 個委員會，ASI-NET 為 ATEC 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。

2014 年 4 月，日本民航局（Japan Civil Aviation Bureau，JCAB）依國際民航組織第 19 號附約，在其國家安全計劃下，於同年 7 月成立了 VOICE 自願報告系統。依 VOICE 運作原則，該國民航局不得使用得自 VOICE 資料或向業者要求提供，即便在報告中發現任何違規，亦不得對報告者處分。

VOICE 工作小組含飛航操作、維修、航管 3 個工作小組，在工作小組之上另有分析團隊及分析委員會（Analysis Committee）。VOICE 2016 年所收報告數為 385 件（231 件來自業者、85 件來自普通航空業及其他），報告人仍以航務飛航組

員佔多數 (64.4%)，來自個人報告佔 7%，報告類別與人為因素有關佔 60%，與狀況警警有關佔 60%。

### 南非自願報告系統 CAHRS

南非自願報告系統 CAHRS 由該國事故調查局負責運作（南非事故調查局組織圖如圖 6），此次是繼 2014 年該報告系統派員參與美國 ASRS 於 NASA 主辦的年會後，再一次派員參會。該國自願報告系統 CAHRS 由其事故調查機關下之安全資訊組 (Safety Information) 負責運作，2017 所收報告數為 18 件，報告人指出，由於業界規模不大，因此即便去除識別性資料，在辨識報告時業者仍無法全完全免於被辨識。

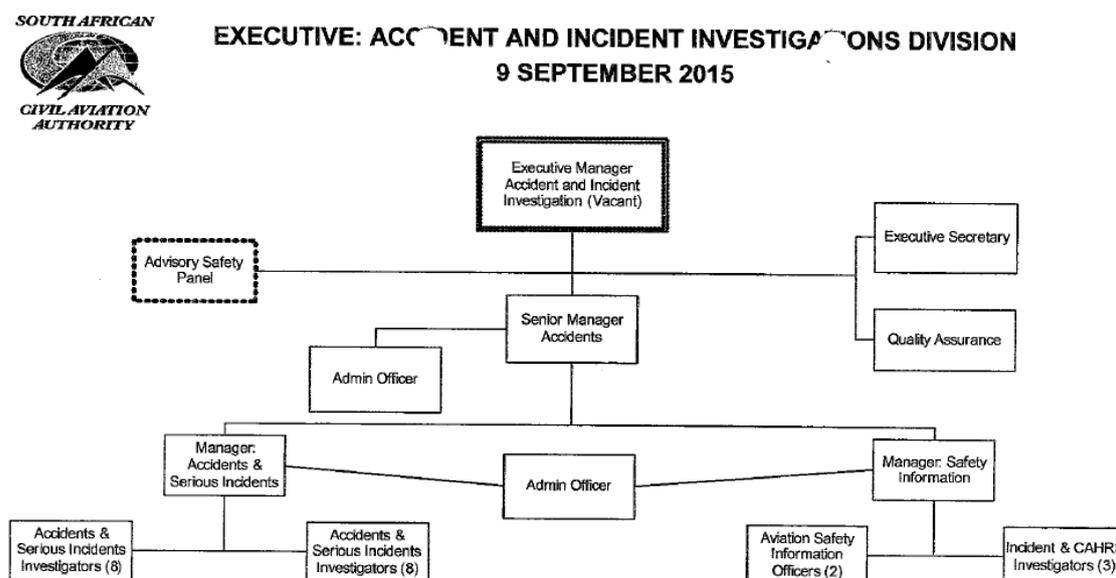


圖 6：南非事故調查局組織圖

CAHRS 年度報告主要內容包括：飛行高度不足、噴灑農作安全、空域設計、危險品、不佳的飛行員特質、飛行秀風險等。另南非年度內飛安關切重點包括：發動機失效、起落架故障以及無線電失效，另空域有關之安全議題則與訓練飛行及自用航空器飛行有關。

### 協助印尼建置自願報告系統

本次由日本國際合作機構 (Japan International Cooperation Agency, JICA) 介紹由其協助印尼建置之自願報告系統情形。日本國際合作機構 JICA 是一個跨國行政機關，成立宗旨為協助開發國家之地區經濟、社會發展，其合作項目之一即為協助印尼建置自願報告系統。

該計劃自 2017 年開始啟動，在建置自願報告的工作項目除了建置自願報告相關運作程序，參訪美國 ASRS 自願報告系統、召開研討會宣導及針對不同層級教育訓練等。該合作計劃預計於 2019 年完成自願報告系統之建置計畫。

### 我國 TACARE 系統介紹

本次會議除依往例由職簡報我國民航概況、我國國家層級航空安全報告系統之架構、TACARE 報告處理流程、年度接獲報告摘要及安全議題等內容外，本會亦介紹 TACARE 工作小組於民國 105 年 12 月至 106 年 2 月間，由 19 家航空業者業者轉發約 7,400 份問卷給航空器駕駛員、空服員、航空器維修員或維修工程師及航空站地勤作業人員之問卷調查結果。

由我國各族群知道但未曾使用 TACARE 的主因為：「無事可報 (45.58%)」與「偏好提報給公司 (21.99%)」以及約有 60% 以上的受訪者不論是自身或發現他人之人為疏失或非故意違規、或安全危害傾向提報給公司內部自願報告，應與我國近年來因 SMS 發展，業者推廣內部自願報告及減/免處份有關；78.01% 之受訪者表示若能提供 TACARE 報告者免於因所提報安全事件而遭民航主管機關處罰之保障後，則會增加報告意願。

針對問卷調查調查結果，提報人亦於簡報中提出 TACARE 工作小組建議民航主管機關於未來協助並同意 TACARE 於民航法規或飛航事故調查法中，以立法方式提供 TACARE 報告者免責保障，同時比照民航主管機關，將 TACARE 宣導常態性地納入業者教育訓練系統中。

與會各國飛安自願報告系統負責人對本會以如此大規模問卷調查並交叉比對前期問卷調查結果，從而了解主動提報意願、歸納出改善措施的方式值得參考，且韓國及印尼代表均於會後要求本會提供問卷調查範本。ASRS 代表 Ms. Linda Cornell 女士認為，報告數量並非自願報告系統是否成功之唯一檢視標準，在本

會報告系統尚未具免責保障且並未納入民航主管機關或業者之自願報告前，以本會所提報之幾則與民航運作系統有關或指出安全缺失之案例來看，TACARE 所收報告符合報告完旨與品質，已達到自願報告應有的預警功能，也推崇本會對 TACARE 推廣及前期辦理之國際飛安交流資訊研討會及工作小組所做的持續努力。

### 3.3 2017 年年會地點

與會人員建議南非自願報告系統主辦 2018 年年會之意願，另韓國 KAIRS 自願報告系統表示，將評估主辦 2019 年年會之可能性。

## 肆、心得與建議

本次會議之心得與建議如下：

1. 由與會各國自願報告系統所提報之飛安重點議題可以看出，在跑道入侵、無人機及維修故障與航管空域等議題具有共通性，未來於處理複雜程度較高之類似報告時，TACARE 工作小組可查詢如 ASRS 之資料庫處理經驗。
2. 設立一非懲罰性、對資料來源提供保護之飛安自願報告系統，已成為國際民航組織各會員國必須遵守之條文，亦為國際航空界之趨勢，本會應持續推動飛安自願報告系統免責之法制化作業。
3. 在我國民航局亦開始建置自願報告系統時，可由本會詢問其共同參與 ICASS 年會的意願，尋求合作的機會，建置飛安資訊交流平臺，並共同提昇我國之報告文化。