

出國報告（出國類別：會議）

## 參加國際飛安自願報告系統

### 2010 年會出國報告

服務機關：行政院飛航安全委員會

姓名職務：副工程師／楊啓良

派赴國家：巴西

出國期間：民國 99 年 10 月 16 日至 10 月 24 日

報告日期：民國 100 年 1 月 21 日

## 目次

壹、目的.....	2
貳、會議過程.....	3
參、會議摘要.....	5
肆、心得與建議.....	13
伍、附錄.....	14

## 壹、目的

依據國際飛安自願報告系統（International Confidential Aviation Safety Reporting System, ICASS）組織章程，飛安自願報告系統設立之目的為：1.提供系統建置及運作上之諮詢與協助； 2.系統運作時遭遇問題之對策討論； 3.各國飛安資訊交換與經驗分享； 4.對國際組織提出飛安建言。

國際飛安自願報告系統年會每年舉辦，由各會員國輪流主辦，年會討論議題包括：討論 ICASS 組織本身之相關議題、各國自願報告系統組織架構、運作狀況、當年度報告接收與處理情形、各國十大飛安議題、免責權（Immunity）保護及法律規範等。此外，會議並開放給有意成立飛安自願報告系統之國家以觀察員之身分參與，透過此會議予以協助及輔導。

ICASS 目前共有美國、英國、加拿大、日本、南韓、新加坡、澳洲、俄羅斯、法國、巴西、中國大陸、西班牙以及我國等 13 個會員國。今年會議確認了 ICASS 組織規程 (Terms of Reference and Operating Procedures) 及保密聲明 (ICASS Confidentiality Statement) 之內容。

國際飛安自願報告系統組織之主要宗旨在於推動保密性的報告系統，以有效的提升飛航安全。由於每年年會皆可能有新會員或有興趣成立報告系統之國家代表參與，故各系統除報告本年度工作進度外，簡報內容亦包含各系統之簡介。藉由參與每年一度的 ICASS 年會，使我們得以瞭解各國飛安自願報告系統的發展現況，同時經由相互的討論，亦能吸取其他系統的成功之道。

## 貳、會議過程

### 2.1 會議行程

本次會議行程自民國 99 年 10 月 16 日至 10 月 24 日，共計 8 日，行程表如下：

月	日	起 訖 地 點	行 程 紀 要
10	16-17	台北－巴西利亞	起 程
10	18-21	ICASS 會議	會 議
10	22-24	巴西利亞－台北	返 程

### 2.2 議程表

本次會議為第 17 屆年會，由巴西航空事故預防暨調查中心(Aeronautical Accident Prevention and Investigation Center, CENIPA)主辦，地點為巴西首都巴西利亞。與會國家計有美國、加拿大、澳洲、南韓、西班牙、我國以及地主國巴西等 7 個會員國，另有秘魯及宏都拉斯以觀察員身分參與，議程表如下所示：



**ICASS 2010 AGENDA  
Aeronautical Accident Prevention and Investigation Center (CENIPA)**

DAY 1 – OCT 18			Lecturer / Coordinator
Time	Location	ICASS 2010 Activity	
08:30	Hotels (SHS)	Transit (Hotels to CENIPA)	DPC
09:00 – 09:45		Registration	DPC (Maj Amorim)
10:00 – 10:50	Meeting room	Opening procedures / participants introduction	DPC (Maj Rubens)
11:05 – 11:50		CENIPA presentation	Deputy Chief (Col Magalhaes)
11:55 – 12:45	Leisure area	Brunch	DPC
12:50 – 13:40	Meeting room	Last Meeting Minutes approval	DPC
13:40 – 14:45		Last Meeting Minutes approval	DPC
15:00	Entrance Hall	Transit (CENIPA to Hotels)	DPC
DAY 2 – OCT 19			
08:30	Hotels (SHS)	Transit (Hotels to CENIPA)	DPC (Maj Rubens)
09:00 – 09:20		Chief of CENIPA	Brigadier Pompeu Brasil
09:20 – 09:45	Meeting room	Japan presentation	Mr. Matsuoka
10:00 – 10:45		USA presentation	Ms. Connell
11:00 – 11:45		Brazil presentation	DPC (Lt Col Uberacy)
11:45 – 12:30	Leisure area	Brunch	DPC
12:30 – 13:15		Australia presentation	Mr. Young
13:30 – 14:15	Meeting room	Spain SNS Situation	Mr. Portales
14:30 – 15:00		Spain SRS Sepla	Mr. Piniés
15:10	Entrance Hall	Transit (CENIPA to Hotels)	DPC
DAY 3 – OCT 20			
08:30	Hotels (SHS)	Transit (Hotels to CENIPA)	DPC (Maj Rubens)
09:10 – 09:45		Canada SECURITAS	Mr. Rivard
09:45 – 10:30	Meeting room	RASG-PA	Ms. Padilla
10:45 – 11:05		South Korea Presentation	Mr. Lee
11:05 – 11:20		Taiwan Presentation	Mr. Yang
11:20 – 12:05	Leisure area	Brunch	DPC
12:10 – 13:10	Meeting room	Deliberations / Closing procedures	Ms. Connell / Lt Col Uberacy
13:10 – 13:20	Entrance Hall	Group photo	DPC
13:30 – 15:00		Guided visit – Area Control Center – Brasilia (ACC-BR)	DPC
15:10	CINDACTA I	Transit (CINDACTA I to Hotels)	DPC
DAY 4 – OCT 21			
09:45 – 12:00	Hotels (SHS)	Downtown sightseeing	DPC (Maj Amorim / Ten Nara)
12:00 – 14:00	Potencia do Sul Steakhouse	Closing dinner	DA
14:15		Transit (Steakhouse – Hotels)	DPC (Ten. Nara)

## 參、會議摘要

本次會議因與會國家較少，13 個會員國當中僅 7 國派員出席，且重要創始會員國之一的英國並未參與，故會議中並無重大決議事項，茲將重要會議事項摘錄如下。

### 3.1 確認去年度年會會議紀錄

依慣例，會議期間各國與會代表將進行去年度會議紀錄之確認工作。

去年度(2009)年會係由我國於台北主辦，會議紀錄亦由我國負責製作。本次年會我國與會代表將製作完成之會議紀錄提交大會討論，與會代表於會議中提出修正意見，未與會國家則以書面方式提出，會議中確認：1.所有工作事項皆已完成；2.會議紀錄之內容正確無誤；故去年度會議紀錄獲大會通過。

### 3.2 確認組織規程及保密規定內容

去年度(2009)會議中，與會代表曾討論有關 ICASS 組織規程(Terms of Reference and Operating Procedures)及保密聲明(ICASS Confidentiality Statement)內容之修訂，今年會議中則對修訂內容進行確認，定案後之組織規程如附錄 5.1，保密聲明如附錄 5.2。

### 3.3 確認問卷調查表之內容

為了增進會員國之間對於彼此系統的瞭解，過去會議中曾決議委請英國 CHIRP 系統製作一分問卷，內容含蓋各系統架構、運作模式、預算來源、報告範圍、保密及免責法規、宣導方式、報告數量…等詳細資訊，由各國填寫回傳後，再由 CHIRP 系統負責統整；惟此份資料因涉及部分敏感內容，故閱讀權限僅限於會員。另將敏感資訊刪除後，製作另一份適合公開之版本提供有興趣建置飛安自願報告系統之國家參考運用。

原定於本次會議期間確認各項資訊之正確性，並討論公開版本之內容，但由於負責單位及許多國家皆未出席，也因此大會決議於明年年會期間再行討論。

### 3.4 日本 ASI-NET 系統恐停止運作

日本 ASI-NET 系統之運作經費，主要來自於日本國內航空公司所提供之贊助。該系統代表 Junro Matsuura 先生以 E-mail 告知，由於日航正處於破產重整之際，大幅刪減各項非必要性之預算，也因此暫停提供對 ASI-NET 系統之經費支援，該系統除了無法派員出席本次年會之外，系統更恐將面臨停止運作之危機。截至會議結束前，狀況仍未明朗，大會也將持續關心後續發展。

### 3.5 明年(2011)度年會

日本 ASI-NET 系統過去雖曾表達主辦 2011 年年會之意願，但由於該系統今年並未派員出席，且該系統目前面臨經費問題，狀況未明，故美國 ASRS 系統同意接手主辦，地點為美國太空總署位於加州之研究中心(NASA Ames Research Center)，時間暫定於 11 月上旬。

### 3.6 其他資料

#### 3.6.1 ICASS 組織概況

ICASS 目前共有美國、英國、加拿大、日本、南韓、新加坡、澳洲、俄羅斯、法國、巴西、中國大陸、西班牙以及我國等 13 個會員國，各系統名稱及成立順序如下所示：

美國	Aviation Safety Reporting System (ASRS) [1976]
英國	Confidential Human Incident Reporting Program (CHIRP) [1982]
加拿大	Confidential Aviation Safety Reporting Program [1985-95]; SECURITAS [1995]
澳洲	REPCON Confidential Reporting Scheme [1988]
俄羅斯	Voluntary Aviation Safety Reporting System (VASRP) [1992]
巴西	Flight Safety Confidential Report (RCSV) [1997]
日本	Aviation Safety Information Network (ASI-NET) [1999]
法國	Confidential Environment for Reporting (REC) [1999]
中華民國	Taiwan Aviation Confidential Safety Reporting System (TACARE) [2000]
南韓	Korean Confidential Aviation Incident Reporting System (KAIRS)

	[2000]
中國大陸	Sino Confidential Aviation Safety System (SCASS) [2004]
新加坡	SINgapore Confidential Aviation Incident Reporting (SINCAIR) [2004]
西班牙	Safety Occurrence Reporting System (SNS) [2007]

國際飛安自願報告系統組織之主要宗旨在於推動保密性的報告系統以有效的提升飛航安全，其工作目標為：

- 協助及輔導新設立或有興趣設立飛安自願報告系統之國家建置保密性的飛安報告系統
- 各個獨立運作之報告系統間安全資訊的交流
- 發掘各系統中存在之共同飛安問題

目前得以參加此會議之代表分 2 種：

- 1.會員國：擁有全部會員權利及投票權。會員國之資格為：其報告系統之運作方式為保密性，獨立於航空營業組織及監理機關，及系統涵蓋之範圍為全國性或國際性。
- 2.觀察員：未能符合會員國資格相關報告系統之執行單位，而以觀摩及分資訊的目的參與會議。

### 3.6.2 自願報告系統設置之參考依據

2010 年 11 月生效之第 10 版國際民航公約第 13 號附約（ICAO Annex 13）於「第 8 章－事故預防措施」中，有以下之敘述：

8.2 標準－各國應建立自願性事故徵候報告系統，以便於收集強制性事故徵候報告系統可能收集不到之資料。

8.3 自願性報告系統必須屬於非懲罰性的，並應對資料來源提供保護。

註 1：非懲罰性的環境是自願性報告系統的關鍵。

註 2：鼓勵各國在必要時調整其適用的法律、規章和政策，以有效推廣自願報告者提報可能有害航空安全事件的意願。



註 3：關於強制性與自願性事故徵候報告系統的指導，載於〈事故預防手冊〉（Doc 9422）。

### 3.6.3 各國系統概況

由於每年年會皆可能有新會員或有興趣成立報告系統之國家代表參與，故各系統除報告本年度工作進度外，簡報內容亦包含各系統之簡介，以下是幾個主要會員國之系統概況。

- 美國 ASRS(Aviation Safety Reporting System)

1. 成立背景與執行單位

ASRS 成立於 1976 年 4 月，其性質為美國國家級獨立之研究機關，由美國太空總署 NASA 負責執行，設有專職及兼職人員負責系統的運作，經費由 NASA 與 FAA 共同負擔。

2. 報告之範圍與處理

ASRS 係屬於自願報告系統，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。

3. 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。

4. 報告接收狀況

ASRS 每月平均收到約 4,082 份報告，2009 年全年共接獲 48,986 則報告，預估 2010 年全年報告數量約為 60,000~62,000 則。

5. 系統刊物

每月出版「CALLBACK」，每季出版「Directline」。

6. ASRS 除自身業務外，仍持續協助其它如醫療、海運、鐵路等產業建立類似 ASRS 之自願報告系統。

- 澳洲 REPCON(Report Confidentially)

1. 成立背景與執行單位

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。

2. 報告之範圍與處理

REPCON 係屬於自願報告系統，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。

3. 對報告者之保護

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。

4. 報告接收狀況

2009 年報告接收量為 117 件，2010 年截至本次會議前報告接收量為 99 件。

5. 系統刊物

出版 Flight Safety Australia Magazine。

- 韓國 KAIRS(Korea confidential Incident Reporting System)

1. 成立背景與執行單位

KAIRS 於 2000 年 1 月 10 日正式運作，執行單位為 Korea Transportation Safety Authority(KOTSA)，其性質為韓國民航主管機關管轄之公營法人。

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。

## 2. 報告之範圍與處理

原屬於強制之意外報告系統(Mandatory Reporting System)，於韓國民航法之 Enforcement Regulation, Article 146-2 明定有須報告之項目，但已修法改為自願報告系統。

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。

## 3. 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。

## 4. 報告接收狀況

2009 年報告接收量為 181 件，預估 2010 年報告接收量為 200 件。

## 5. 系統刊物

每月出版「Gyro」月刊。

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

今年英國 CHIRP 系統雖未派員出席，但仍提供簡報資料供與會者參考。

## 1. 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。

## 2. 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,失事事件由英國失事調查機關 AAIB 負責處理,意外事件由英國 CAA 之 MOR(Mandatory Occurrence Reporting )系統進行處理。

CHIRP 不接受匿名之報告。

## 3. 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,除非是嚴重的疏失或故意之行爲,將給予 CHIRP 之報告者法律上的免責權(Immunity)。

## 4. 刊物

每季出版刊物「FEEDBACK」。

# ● 加拿大 SECURITAS

## 1. 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。

## 2. 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。

3. 對報告者之保護

對報告者識別資料之保護。

4. 報告接收狀況

1985：300-330 報告/每年；1997：130-140 報告/每年；2009：60-70 報告/每年。

## 肆、心得與建議

1. 我國目前能以正式會員身分與國際接觸之機會不多，國際飛安自願報告系統為一非商業、非政治性且中立之國際性組織，成員由十多個國家所組成，藉由參與每年一度的 ICASS 年會，使我們得以瞭解各國飛安自願報告系統的發展現況，同時經由相互的討論，亦能吸取其他系統的成功之道。故建議本會每年仍應積極派員參與年會活動，藉以與會員國建立關係，並藉以獲得相關飛安資訊。
2. 推動免責條款的立法一直是我國飛安自願報告系統努力的方向，相關單位過去基於不同立場及考量，而不同意將相關條文納入民航法規之中；其後本會雖曾嘗試將此部分條文改納入飛航事故調查法中，但仍因相關單位之反對而未獲成功。

2010 年 11 月國際民航組織已於第 10 版國際民航公約中，將「各國應建立飛安自願報告系統，以便收集強制報告系統可能收集不到之資訊，並強調該系統必須是非懲罰性的，並應對資料來源提供保護」之規定由原先之「建議」改列為「標準」。換言之，設立一非逞罰性、對資料來源提供保護之飛安自願報告系統，已成為各會員國必須遵守之條文，亦為國際航空界之趨勢。本會可藉此機會持續推動立法工作，我國民航界向來以「與國際接軌」為目標邁進，如相關單位能認同順應國際潮流之重要性，或許能支持本會未來調查法部分條文修正草案中納入免責條款之政策方向。

## 伍、附錄

### 5.1 ICASS 組織規程

# ICASS

## International Confidential Aviation Safety Systems Group TERMS OF REFERENCE AND OPERATING PROCEDURES

### GENERAL

In 1992 representatives of confidential reporting schemes in operation at that time formed an international technical working group with the following objectives:

1. To promote confidential reporting as an effective method of enhancing flight safety in commercial air transport and general aviation operations.
2. To facilitate the setting up and operation of new confidential reporting systems.

In 1997, the group adopted the acronym ICASS (International Confidential Aviation Safety Systems).

### PURPOSE

ICASS is a non-political, technical working group. The purpose of ICASS is to maintain a body of knowledge and expertise in the setting up, management and operation of confidential reporting processes.

### OBJECTIVES

The principal objectives of the ICASS Group are:

1. To provide advice and assistance in the start up and operation of new confidential reporting programmes.
2. To discuss common problems in the operation of such systems, share best practice and, where possible, to identify solutions.
3. To facilitate the exchange of safety related information between independent confidential aviation reporting systems and, where possible, to identify common reporting trends.
4. To advise National/International bodies on issues relevant to air safety identified in Group discussions.

### CHAIRMAN / SECRETARIAT

1. Chairmanship of the Group rotates among the membership, based on the location of the Group meetings. A representative of the host country acts as Chairman for that year's

meeting.

2. The host country also provides administrative/secretarial support prior to each meeting and prepares minutes of the proceedings. When the minutes have been issued, the chairmanship passes to the host country for the next meeting.

#### **MEMBERSHIP**

1. The admission of a nominee to the ICASS Group shall be subject to a vote by the ICASS Membership.
2. Each member of the ICASS Group shall contribute as an individual and not represent any specific organisational or National interest.
3. In order to promote full discussion on issues related to flight safety, all matters discussed during ICASS meetings shall be deemed to be confidential, except when formally approved for disidentification/release to third parties.
4. Two classes of membership are available:

##### **Full Membership - Membership with full voting rights**

Available to Reporting Systems that are:

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

##### **Associate Membership - Membership without voting rights**

Available to other Reporting Systems that do not qualify for Full Membership (e.g. Airlines, Manufacturers)

#### **OBSERVERS**

1. Other interested third party groups (e.g. Research Institutions, Pilot Associations, Regulatory Authorities) and representatives of emerging confidential reporting systems may be invited to attend Group meetings as Observers.
2. Observers may be invited to participate in Group discussions at the invitation of the Chairman, but may be excluded from sensitive discussions.
3. Observers will be subject to the same rules of confidentiality as members. Information gained by observers may not be discussed/published.

#### **MEETINGS**

1. Meetings of the ICASS Group will usually be held on a yearly basis or as otherwise agreed by the Group.
2. The meeting venue/programme will be agreed at least three months in advance to permit



Members sufficient notice to attend.

3. Presentations that have been prepared for discussion for the Group are confidential. Members and Observers are reminded that presentations, group discussions and previous minutes are conducted on the basis of absolute confidentiality and are not to be discussed with any third party unless formally agreed by the ICASS Group and the Member Country concerned.

The Permission of the Group and the Member Country Concerned must be obtained prior to disclosing any aspect of the discussion to a third party.

#### **MEMBERSHIP FEES/FINANCIAL LIABILITY**

1. Membership of ICASS is free.
2. No financial liability is incurred as a result of membership of ICASS.

#### **MINUTES**

1. The proceedings of ICASS Meetings shall be formally recorded.
2. Minutes will be subject to approval by the membership of the Group.

#### **CURRENT GROUP MEMBERSHIP**

Current Member Programmes [with start-up dates]

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>UNITED STATES</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Aviation Safety Reporting System (ASRS) [1976]<br/><b>Contact:</b> Linda Connell <a href="mailto:linda.j.connell@nasa.gov">linda.j.connell@nasa.gov</a></li></ul>   |
| <b>UNITED KINGDOM</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Confidential Human Incident Reporting Program (CHIRP) [1982]<br/><b>Contact:</b> Peter Tait <a href="mailto:confidential@chirp.co.uk">confidential@chirp.co.uk</a></li></ul>  |
| <b>CANADA</b>         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Confidential Aviation Safety Reporting Program (CASRP) [1985-95]<br/><b>SECURITAS</b> [1995-present]<br/><b>Contact:</b> Denis Rivard <a href="mailto:Denis.Rivard@tsb.gc.ca">Denis.Rivard@tsb.gc.ca</a></li></ul>  |
| <b>AUSTRALIA</b>      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Confidential Aviation Incident Reporting System (CAIR) [1988 - 2004]<br/>Aviation Self Reporting Scheme (ASRS) and Confidential Marine Reporting Scheme (CMRS) [2004-present]<br/>Report Confidentially (REPCON) [2007-present]<br/><b>Contact:</b> Julian Walsh <a href="mailto:julian.walsh@atsb.gov.au">julian.walsh@atsb.gov.au</a></li></ul> |
| <b>RUSSIA</b>         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Voluntary Aviation Reporting System [1992]<br/><b>Contact:</b></li></ul>  |
| <b>BRAZIL</b>         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Flight Safety Confidential Report (RCSV) [1997]<br/><b>Contact:</b> Rozemildo Vaz Souza <a href="mailto:rcsv@cenipa.aer.mil.br">rcsv@cenipa.aer.mil.br</a> or</li></ul>   |

[vaz@cenipa.aer.mil.br](mailto:vaz@cenipa.aer.mil.br)

**JAPAN**

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

**Contact:** Junro Matsuura [matsuura@atec.or.jp](mailto:matsuura@atec.or.jp)

**TAIWAN**

- Taiwan Confidential Aviation Safety Reporting System (**TACARE**) [2000]

**Contact:** Thomas Wang [wang@asc.gov.tw](mailto:wang@asc.gov.tw)

**KOREA**

- Korea Aviation voluntary Incident Reporting System (**KAIRS**) [2000]

**Contact:** Kang-Jun Lee [tychesalus@naver.com](mailto:tychesalus@naver.com)

**SINGAPORE**

- Singapore Confidential Aviation Incident Reporting Programme (**SINCAIR**) [2004]

**Contact:** Michael Toft [michael\\_toft@mot.gov.sg](mailto:michael_toft@mot.gov.sg)

**FRANCE**

- French Confidential Event Reporting System (**REC**) [2000]

**Contact:** Yann Pouliquen [yann.pouliquen@bea-fr.org](mailto:yann.pouliquen@bea-fr.org)

**CHINA**

- Sino Confidential Aviation Safety Reporting System (**SCASS**) [2004]

**Contact:** Professor Sun [billows.liu@126.com](mailto:billows.liu@126.com)

**SPAIN**

- Safety Occurrence Reporting System (**SNS**) [2007]

**Contact:** Antonio Peláez [apelaez@senasa.es](mailto:apelaez@senasa.es)

The next meeting of the ICASS Group is scheduled for November 2011 in USA.

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

## **ICASS Confidentiality Statement**

**THE PRESENTATIONS THAT HAVE BEEN PREPARED FOR DISCUSSION FOR THIS INTERNATIONAL CONFIDENTIAL AVIATION SAFETY SYSTEMS (ICASS) GROUP MEETING ARE CONFIDENTIAL.**

**MEMBERS AND OBSERVERS ARE REMINDED THAT PRESENTATIONS, GROUP DISCUSSIONS AND PREVIOUS MINUTES ARE CONDUCTED ON THE BASIS OF ABSOLUTE CONFIDENTIALITY AND ARE NOT TO BE DISCUSSED WITH ANY THIRD PARTY UNLESS FORMALLY AGREED BY THE ICASS GROUP AND THE MEMBER COUNTRY CONCERNED.**

**THE PERMISSION OF THE GROUP AND THE MEMBER COUNTRY CONCERNED MUST BE OBTAINED PRIOR TO DISCLOSING ANY ASPECT OF THE DISCUSSION TO A THIRD PARTY.**

### 5.3 會議期間照片



與會者團體照



開會情形