



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

Пункт 11 повестки дня. Анализ авиационных происшествий и безопасности полетов

#### АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ И СЕРЬЕЗНЫЕ ИНЦИДЕНТЫ

(Представлено Секретариатом )

##### АННОТАЦИЯ

В настоящее время ИКАО одобряет использование Договаривающимися государствами Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных инцидентах (ЕСCAIRS) для сбора данных о происшествиях и инцидентах. Государства места происшествия не предоставляют официальной информации ИКАО о приблизительно 32 % происшествиях и серьезных инцидентах. В связи с этим данные, относящиеся к катастрофам, другим происшествиям и серьезным инцидентам, собираются из других источников, таких как средства массовой информации, отрасль, данные страховых компаний и т. д. Собрать данные из других источников о серьезных инцидентах значительно сложнее, и ИКАО зависит от Договаривающихся государств в плане представления ими информации об инцидентах. Данные об инцидентах крайне важны для проведения анализов в области безопасности полетов, осуществляемых в процессе работы ИКАО. Для расширения числа уведомлений и сообщений о происшествиях и серьезных инцидентах с целью проверки и оценки базы данных ADREP и улучшения аналитической деятельности 14-е совещание Группы экспертов по статистике (STAR/14) рекомендовало ввести в действие новую форму отчетности по воздушному транспорту для сбора на ежегодной основе информации о происшествиях и серьезных инцидентах, случившихся с гражданскими воздушными судами.

Действия Специализированного совещания содержатся в п. 4.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Сбор данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах осуществляется в рамках программы работы Аэронавигационного управления (АНУ). В

настоящем документе рассматривается используемая методика сбора данных об авиационных происшествиях и инцидентах и вопрос о необходимости введения новой формы отчетности по воздушному транспорту для сбора данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах<sup>1</sup>.

## 2. СУЩЕСТВУЮЩАЯ СИСТЕМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

2.1 Технической программой работы АНУ охватывается ряд направлений, основными из которых, имеющими отношение к настоящему документу, являются:

- a) анализ данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах;
- b) организация ежегодных брифингов для Аэронавигационной комиссии (АНК), посвященных тенденциям в области авиационных происшествий и оценке риска;
- c) упрощение международного обмена данными по безопасности полетов;
- d) предоставление государствам рекомендаций относительно сбора и анализа данных об авиационных происшествиях и инцидентах;
- e) поддержание функционирования системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP).

Для достижения основных целей программы АНУ особое значение имеет п. е) выше.

2.2 Требования об уведомлении и представлении в ИКАО информации об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах кратко изложены в дополнении В Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*. Государство места события уведомляет ИКАО обо всех авиационных происшествиях и серьезных инцидентах с воздушными судами с максимальной взлетной массой (МТОМ) более 2250 кг. Государство места события направляет в ИКАО предварительный отчет ADREP в течение 30 дней с момента авиационного происшествия и информационный отчет ADREP в возможно короткие сроки после завершения расследования авиационного происшествия. Приложением также предусматривается представление отчетов ADREP в отношении тех инцидентов с воздушными судами с МТОМ более 5700 кг, которые расследовались. Окончательный отчет о расследовании, составленный государством места события, также направляется в ИКАО аналогичным образом.

2.3 Отчетность может направляться в рамках системы представления данных ADREP либо в печатном, либо в электронном виде. Для достижения этой цели в настоящее время все большее количество государств используют программные средства Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных инцидентах (ЕСCAIRS) для представления данных в систему ADREP ИКАО в электронном виде. Несмотря на то, что использовать программные средства ЕСCAIRS предпочтительно, государства могут использовать любой тип системы для сбора и анализа своих данных о безопасности полетов, если они

---

<sup>1</sup> В добавлении А приводятся определения терминов "авиационное происшествие" и "серьезный инцидент", содержащиеся в Приложении 13 к Конвенции о международной гражданской авиации.

совместимы с таксономией ADREP, что упрощает обмен данными о безопасности полетов в глобальном масштабе. Программные средства ECCAIRS разработаны Европейским совместным научно-исследовательским центром и предоставляются в распоряжение всех Договаривающихся государств бесплатно.

## **2.4 Пользователи данными и масштабы уведомления**

2.4.1 К числу основных пользователей выходными данными относятся Договаривающиеся государства, Секретариат ИКАО, изготовители воздушных судов, университеты, эксплуатанты парка воздушных судов, полномочные органы аэропортов и авиационные консультанты.

2.4.2 В среднем государства места события официально не представляют в ИКАО информацию о 32 % авиационных происшествий. Данные о большинстве авиационных происшествий с жертвами, а также о большом количестве других авиационных происшествий и даже о ряде серьезных инцидентов поступают из других источников, например из средств массовой информации, от отрасли, страховых компаний и т. д. Однако данные о серьезных инцидентах получить из других источников намного труднее, и в этой связи ИКАО в значительно большей степени зависит от представления в систему ADREP государственной информации о серьезных инцидентах. Поэтому трудно определить количество отчетов о серьезных инцидентах, которые в ИКАО не поступили.

## **3. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНО НОВОЙ ФОРМЫ ОТЧЕТНОСТИ**

### **3.1 Ранее использовавшаяся форма G отчетности по воздушному транспорту ИКАО (Данные об авиационных происшествиях)**

3.1.1 В рамках статистической программы ИКАО для сбора данных об авиационных происшествиях (не охватывающих данные о серьезных инцидентах) использовалась форма G отчетности по воздушному транспорту (см. добавление В) для воздушных судов с МТОМ более 5700 кг, в которую включалась подробная информация (часть I), и сводная информация для воздушных судов массой менее 5700 кг МТОМ (часть II). До 1994 года положения, касающиеся представления информации об авиационных происшествиях с воздушными судами массой более 2250 до 5700 кг МТОМ (информация включалась в часть II), являлись лишь рекомендуемой практикой, и в этой связи форма G использовалась для дополнения данных, полученных в рамках программы ADREP. Однако с ноября 1994 года требования, касающиеся представления данных об авиационных происшествиях с воздушными судами массой более 2250 кг МТОМ, стали стандартом (глава 6 Приложения 13). В этой связи было высказано мнение о том, что потребность в информации, необходимой для публикации данных об авиационных происшествиях и уровнях аварийности, можно удовлетворить за счет сбора данных в рамках системы ADREP. Соответственно, основываясь на рекомендациях 9-го Специализированного совещания по статистике в 1997 году, использование формы G (форма отчетности к воздушному транспорту. Авиационные происшествия) было прекращено. До прекращения использования этой формы отчетности ежегодно в среднем обрабатывалось 75–120 форм (просьба принять к сведению, что если происшествие не произошло, то зачастую форма не представляется).

### 3.2 Введение формы для сбора сводных данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах

3.2.1 Новая форма отчетности GS по воздушному транспорту представлена в добавлении С. Новой формой предусматривается сбор сводных данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах на основе предварительных и информационных отчетов, представление которых предусматривается системой ADREP. Эту форму необходимо представлять ежегодно до 5 февраля последующего года. Она составлена в простом формате и обеспечивает возможность использования хорошо проработанной таксономии и определений, изложенных в документе "Таксономия ADREP"<sup>2</sup>, с которой Договаривающиеся государства уже хорошо знакомы. Использование новой формы не окажет негативного влияния на представление отчетности, поскольку в рамках ADREP отчетность будет по-прежнему представляться в существующем формате.

### 3.3 Предложение о сборе данных и представлении информации

3.3.1 Новая форма GS будет размещена в веб-формате на защищенном сайте ИКАО для оперативной передачи данных Договаривающимися государствами. В ней будут также предусмотрены встроенные средства верификации и валидации в соответствии с Приложением 13, таксономией ADREP и другими справочными таблицами объединенной статистической базы данных (ISDB). Государства, испытывающие трудности с передачей данных по Интернету, могут направлять информацию в формате Exel электронной почтой в Секретариат ИКАО. Представление собранных данных будет аналогично представлению данных ADREP, поэтому конфиденциальность нарушена не будет.

### 3.4 Преимущества новой формы GS отчетности по воздушному транспорту

3.4.1 К числу преимуществ предлагаемой формы GS относятся:

- *увеличение масштабов уведомления и представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах;*
- *дальнейшее совершенствование анализа данных по безопасности полетов<sup>3</sup>;*
- *возможность проведения верификационных и валидационных проверок на основе базы данных ADREP.*

Кроме того, сбор обобщенных данных будет способствовать получению более точных показателей безопасности полетов (указаны в добавлении D), используемых Советом в качестве показателей высокого уровня для определения общего прогресса, достигнутого Организацией в реализации своих стратегических целей. Изучение тенденций и категорий причин авиационных происшествий и серьезных инцидентов с более широким охватом позволит расширить возможности анализа безопасности полетов и упростить процесс контроля за реализацией целей ИКАО, Договаривающихся государств и других заинтересованных сторон в области безопасности полетов.

<sup>2</sup> Документ "Таксономия ADREP 2000" размещен на веб-сайте по адресу: <http://icao.int/anb/aig>. На этой странице изложены определенные международной рабочей группой под председательством ИКАО стандарты, которые реализованы в версии 4.2.6 ECCAIRS "Система представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах"; Договаривающиеся государства с этой системой знакомы.

<sup>3</sup> В добавлении D показаны некоторые элементы анализа безопасности полетов, подготовленные Секцией экономического анализа и баз данных Авиатранспортного управления.

3.4.2 Существенной проблемой для реализации государственной программы по безопасности полетов и ИКАО является непредставление государствами уведомлений об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах в соответствии с требованиями Приложения 13. Исключительно важно, чтобы у государств имелся механизм и процедура регистрации и сбора данных о событиях, поскольку их наличие упростит проведение анализа безопасности полетов и принятие решений в области планирования.

3.5 *Рекомендация 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-13).* Группа экспертов согласилась, что сбор и анализ данных о происшествиях и серьезных инцидентах являются неотъемлемой частью деятельности Организации в деле достижения ее стратегических целей в области безопасности полетов, а также деятельности ее Договаривающихся государств и прочих заинтересованных участников. В связи с этим она рекомендовала ввести форму GS по отчетности в области воздушного транспорта (указана в добавлении С), которая предназначена для сбора на ежегодной основе данных о происшествиях и серьезных инцидентах с гражданскими воздушными судами.

#### 4. **ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ**

4.1 Специализированному совещанию предлагается рекомендовать ИКАО ввести форму GS для отчетности в области воздушного транспорта *"Происшествия и серьезные инциденты с гражданскими воздушными судами. Коммерческие эксплуатанты"* (приводится в добавлении С), которая будет на ежегодной основе предоставляться Договаривающимися государствами.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

#### ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Нижеперечисленные термины, используемые в Стандартах и Рекомендуемой практике по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, имеют следующие значения:

**Авиационное происшествие.** Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, и в ходе которого:

- а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:
- нахождения в данном воздушном судне; или
  - непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или
  - непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя;

*за исключением* тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

- б) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:
- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна; и
  - обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента;

*за исключением* случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты; или когда повреждены только воздушные винты, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства, обтекатели, или когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины; или

- с) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

*Примечание 1. Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО как телесное повреждение со смертельным исходом.*

*Примечание 2. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены официальные поиски и не было установлено местонахождение обломков.*

**Бортовой самописец.** Любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия/инцидента.

*Примечание. Технические требования к бортовым самописцам приводятся в Приложении б, части I, II и III.*

**Воздушное судно.** Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

**Государство-изготовитель.** Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна.

**Государство места события.** Государство, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент.

**Государство разработчика.** Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.

**Государство регистрации.** Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

*Примечание. В случае регистрации воздушного судна какого-либо международного эксплуатационного агентства не на основе национальной принадлежности, государства, входящие в состав этого агентства, обязаны солидарно нести ответственность, которая в соответствии с Чикагской конвенцией возлагается на государство регистрации. См. в связи с этим резолюцию Совета от 14 декабря 1967 года о государственной принадлежности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами, которая включена в документ "Политика и инструктивный материал в области регулирования международного воздушного транспорта" (Doc 9587).*

**Государство эксплуатанта.** Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

**Инцидент.** Любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

*Примечание. Типы инцидентов, представляющих основной интерес для Международной организации гражданской авиации с точки зрения изучения путей предотвращения авиационных происшествий, перечислены в Руководстве по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (Doc 9156).*

**Максимальная масса.** Максимальная сертифицированная взлетная масса.

**Предварительный отчет.** Сообщение, используемое для незамедлительного распространения сведений, полученных на начальных стадиях расследования.

**Причины.** Действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту.

**Расследование.** Процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности.

**Рекомендация по обеспечению безопасности.** Предложение расследующего происшествия полномочного органа государства, проводящего расследование, сделанное на основе информации, полученной при расследовании, с целью предотвращения авиационных происшествий или инцидентов.

**Серьезное телесное повреждение.** Телесное повреждение, которое получено лицом во время авиационного происшествия и которое:

- a) требует госпитализации более чем на 48 ч в течение семи дней с момента получения повреждения; или
- b) привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или
- c) связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или
- d) связано с повреждением любого внутреннего органа; или
- e) связано с получением ожогов второй или третьей степени или любых ожогов, поражающих более 5% поверхности тела; или
- f) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации.

**Серьезный инцидент.** Инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие.

*Примечание 1. Разница между авиационным происшествием и серьезным инцидентом заключается только в последствиях.*

*Примечание 2. Примеры серьезных инцидентов приводятся в дополнении С Приложения 13 и Руководстве по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (Doc 9156).*

**Советник.** Лицо, назначенное государством в силу наличия у него соответствующей квалификации с целью оказания помощи уполномоченному представителю этого государства в расследовании.

**Уполномоченный по расследованию.** Лицо, которому в силу наличия у него соответствующей квалификации поручены организация и проведение расследования, а также контроль за его ходом.

*Примечание.* Ничто в приведенном выше определении не рассматривается как препятствующее назначению уполномоченного по расследованию в состав комиссии или другого органа.

**Уполномоченный представитель.** Лицо, назначенное государством в силу наличия у первого соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством.

**Эксплуатант.** Лицо, организация или предприятие, занимающиеся эксплуатацией воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

## ДОПОЛНЕНИЕ С. ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕРОВ СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ

1. Термин "серьезный инцидент" определен в главе 1 следующим образом:

**Серьезный инцидент.** Инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие.

2. Описанные ниже инциденты являются типичными примерами инцидентов, которые можно отнести к категории серьезных. Этот перечень не является исчерпывающим и служит лишь иллюстрацией к определению "серьезного инцидента".

Опасные сближения, при которых для предотвращения столкновения или опасной ситуации требуется выполнить маневр уклонения, или когда целесообразно предпринять действия по уклонению.

Ситуация, в которой едва удалось избежать столкновения исправного воздушного судна с землей.

Прерванные взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД<sup>4</sup> или неназначенной ВПП.

Взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД<sup>4</sup> или неназначенной ВПП.

Посадки или попытки выполнить посадку на закрытую или занятую ВПП, на РД<sup>4</sup> или неназначенную ВПП.

Явная неспособность достичь требуемых характеристик во время разбега при взлете или на начальном участке набора высоты.

Пожары и случаи появления дыма в пассажирском салоне, грузовых отсеках или пожары двигателя, даже если такие пожары затушены с помощью огнегасящих веществ.

Ситуации, в которых потребовалось использование членами летного экипажа аварийного кислорода.

Случаи разрушения конструкции воздушного судна или разрушения двигателя, которые не классифицируются как авиационные происшествия.

Неоднократные выходы из строя одной или более бортовых систем, серьезно влияющие на эксплуатацию воздушного судна.

Случаи потери трудоспособности членами летного экипажа в полете.

---

<sup>4</sup> За исключением санкционированных полетов вертолетов.

Количество топлива, требующее объявления пилотом аварийной обстановки.

Несанкционированные выезды на ВПП, отнесенные по серьезности последствий к категории А. Информация, касающаяся классификации серьезности последствий, содержится в *Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП* (Doc 9870).

Инциденты при взлете или посадке. Такие инциденты, как недолет или выкатывание за пределы ВПП.

Отказы систем, попадание в зону опасных метеоявлений, выход за пределы установленных летных ограничений или другие ситуации, которые могут создать трудности в управлении воздушным судном.

Отказы более одной системы в системе резервирования, являющейся обязательной для управления полетом и навигации.

-----

APPENDIX B

FORM G

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION  
 AIR TRANSPORT REPORTING FORM  
 AIRCRAFT ACCIDENTS

Note: Report all accidents involving civil aircraft registered in your country  
 If there are no accidents to be reported, write NO REPORTABLE  
 ACCIDENTS in Part I and/or Part II as applicable.

PART I - ACCIDENTS INVOLVING AIRCRAFT WITH MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT (MTOW) OF 5 700 kg (12 500 lb) AND OVER

Report each accident separately in the columns below. Use additional forms if necessary.

Information for Each Accident	A. Date of Accident			B. Date of Accident			C. Date of Accident			D. Date of Accident			E. Date of Accident		
	Day	Month	Year												
1. Make and model of aircraft 2. Name of operator 3. Is the above a commercial air transport operator? (Yes or No) 4. Location of accident: a) Country b) Place 5. Type of flight operation (when accident occurred): a) Domestic or International flight b) Scheduled or Non-scheduled transport flight c) Other flight (specify kind of flight if "Other") 6. Crew members a) Total of aircraft b) Number killed c) Number seriously injured 7. Passengers a) Total of aircraft b) Number killed c) Number seriously injured 8. Accident victims not on the aircraft a) Number killed b) Number seriously injured															

PART II - SUMMARY OF ACCIDENTS INVOLVING AIRCRAFT OF LESS THAN 5 700 kg MTOW

Report annual statistics summarized according to the following breakdown.

Description	Aircraft Operated by Commercial Air Transport Operators					Aircraft Operated by All Other Operators	
	2 250 - 5 700 kg MTOW				Less than 2 250 kg MTOW	2 250 - 5 700 kg MTOW	Less than 2 250 kg MTOW
	International scheduled flights	Domestic scheduled flights	Non-Scheduled Transport flights	Other flights	All flights	All flights	
1. Number of accidents: a) Total b) With fatalities 2. Number of persons killed of which: a) passengers b) crew members c) not on aircraft 3. Number of persons seriously injured of which: a) passengers b) crew members c) not on aircraft 4. Number of persons on aircraft a) passengers b) crew members							

Remarks: Include here any unavoidable deviations from reporting instructions.

APPENDIX C

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION  
REPORTING FORM GS  
ACCIDENT AND SERIOUS INCIDENTS OF CIVIL AIRCRAFT

Contact person: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_  
Organization: \_\_\_\_\_  
Tel: \_\_\_\_\_  
Fax: \_\_\_\_\_  
E-mail: \_\_\_\_\_

Scheduled operations:   
Non Scheduled operations:   
Year: \_\_\_\_\_

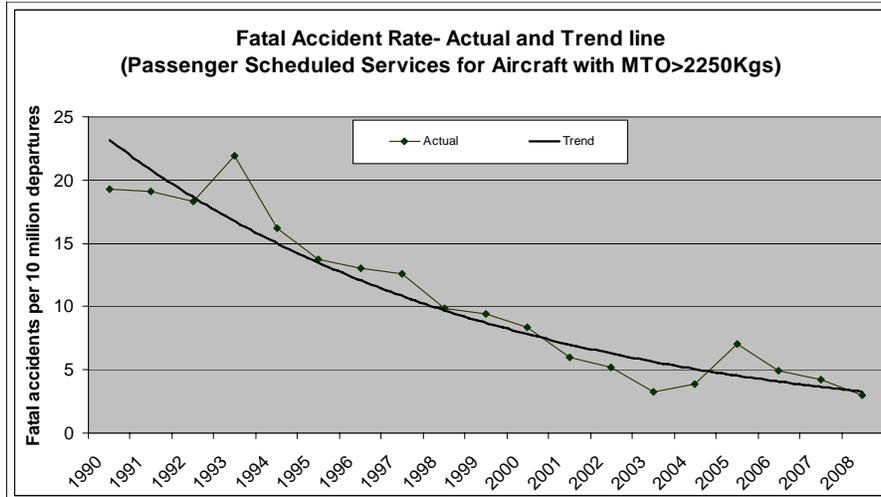
ICAO code	Description	Unit	Aircraft with a MTOM of		Aircraft with a MTOM of	
			2251 - 5700 Kgs	Above 5700 Kgs	2251 - 5700 Kgs	Above 5700 Kgs
			Accidents	Accidents	Serious Incidents	Serious Incidents
	a	b	c	d	e	f
1000	1. TOTAL NUMBER OF ACCIDENTS AND SERIOUS INCIDENTS	number				
1001	2. TOTAL NUMBER OF PASSENGER FATALITIES	number				
1002	3. TOTAL NUMBER OF CREW FATALITIES	number				
1003	4. TOTAL NUMBER OF ACCIDENTS AND SERIOUS INCIDENTS NOT REPORTED TO ICAO YET AS PER ANNEX 13	number				
	5. SEGMENTATION BY MAJOR OCCURRENCE CATEGORIES					
1004	1. ADRM: Aerodrome	number				
1005	2. AMAN: Abrupt manoeuvre	number				
1006	3. ARC: Abnormal runway contact	number				
1007	4. ATM: ATM/CNS	number				
1008	5. CABIN: Cabin safety events	number				
1009	6. CFIT: Controlled flight into or toward terrain	number				
1010	7. EVAC: Evacuation	number				
1011	8. F-NI: Fire/smoke (non impact)	number				
1012	9. F-POST: Fire/smoke (post-impact)	number				
1013	10. FUEL: Fuel Related	number				
1014	11. GCOL: Ground Collision	number				
1015	12. ICE: Icing	number				
1016	13. LALT: Low altitude operations	number				
1017	14. LOC-G: Loss of control - ground	number				
1018	15. LOC-I: Loss of control - in-flight	number				
1019	16. MAC: AIRPROX/near miss/midair collision	number				
1020	17. RAMP: Ground Handling	number				
1021	18. RE: Runway excursion	number				
1022	19. RI-A: Runway Incursion - Animal	number				
1023	20. RI-VAP: Runway Incursion - vehicle, a/c or person	number				
1024	21. RI-O: Runway Incursion - other	number				
1025	22. SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-power]	number				
1026	23. SCF-PP: powerplant failure or malfunction	number				
1027	24. SEC: Security related	number				
1028	25. TURB: turbulence encounter	number				
1029	26. USOS: Undershoot/overshoot	number				
1030	27. WSTRW: Windshear or thunderstorm	number				
1031	28. OTHR: Other	number				
1032	29. UNK: Unknown or undetermined	number				
3000	Total of Occurrence Categories	number				

Reporting Instructions:

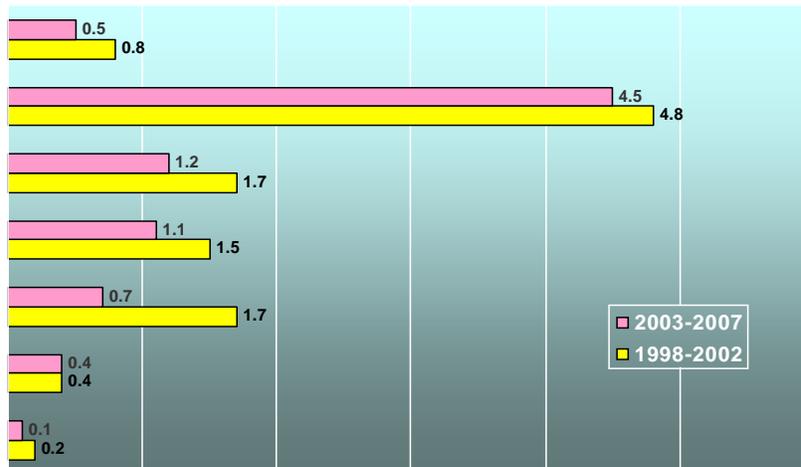
1. This form is to be filed by Contracting States in respect of all accidents and serious incidents before 5 February of the subsequent year.
2. Occurrence Category reporting should confirm to ADREP 2000 Taxonomy format as indicated in Rows 1004-1032 of the Form.
3. Row 3000 should equal Row 1000
4. Tick the Appropriate Box on the Top Right Side i.e. if you are reporting Occurrences for Scheduled operations tick Scheduled Operations and if reporting occurrences for Non Scheduled Operations tick the box for Non Scheduled Operations.

-----

**APPENDIX D**

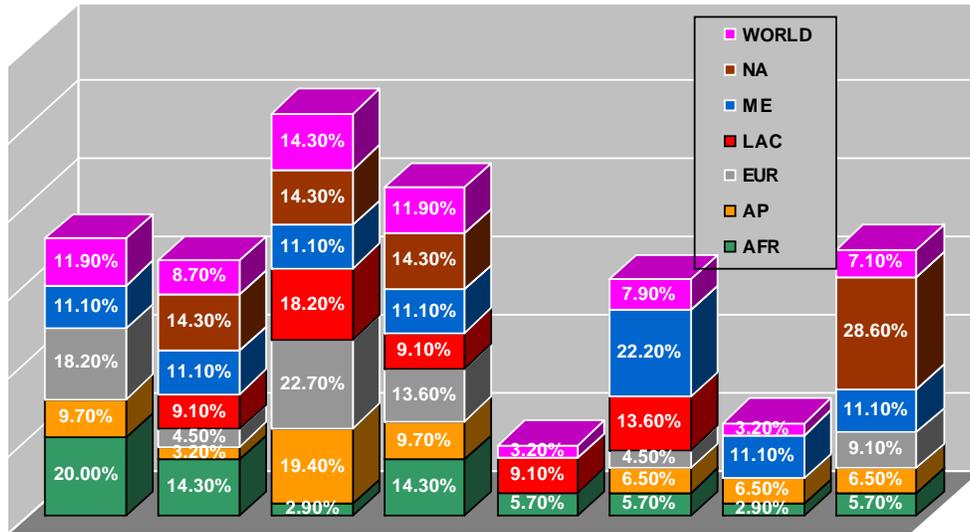


**Accident Rate  
 Fatal Accidents - Scheduled Operations by Region**



**Appendix C (Contd/-)**

**Regional Distribution of major Occurrence Categories**



— KOHEЦ —