



## الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

البند ١١ من جدول الأعمال: حوادث الطائرات والتحليل المتعلق بالسلامة

### حوادث الطائرات والوقائع الخطرة

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

#### الموجز

تؤيد الايكاو حاليا استخدام الدول المتعاقدة معلومات مركز التنسيق الأوروبي لنظم الابلاغ عن وقائع الطيران بغرض ضبط البيانات المتعلقة بالوقائع والحوادث. ويبلغ معدل تغطية الحوادث والوقائع الخطرة غير المبلّغ عنها رسميا الى الايكاو من قبل الدول التي تقع فيها الحوادث حوالي ٣٢ في المائة. وبالتالي، يتم جمع البيانات المتعلقة بالحوادث المميّنة والحوادث الأخرى والوقائع الخطرة من مصادر أخرى مثل وسائل الاعلام، والصناعة، وبيانات التأمين، الخ. ويصعب كثيرا جمع البيانات المتعلقة بالحوادث الخطرة من مصادر أخرى وتعتمد الايكاو على المعلومات المبلّغ عنها عن الحوادث من الدول المتعاقدة. وتعد بيانات الوقائع مهمة لعمليات ووظائف تحليل السلامة للايكاو. وأوصى الاجتماع الرابع عشر لفريق الإحصاءات بتقديم نموذج ابلاغ جديد للنقل الجوي (النموذج GS) بغرض جمع معلومات حوادث الطائرات المدنية والوقائع الخطرة على أساس سنوي، من أجل تعزيز شمول الاخطارات والابلاغات عن الحوادث والوقائع الخطرة بغية تسهيل عملية التحقق من بيانات نظام الايكاو للابلاغ عن الحوادث والوقائع واعتماد هذه البيانات وتحسين ووظائف تحليل السلامة.

يرد الاجراء المطلوب من الشعبة في الفقرة ٤.

#### ١ - المقدمة

١-١ يتم جمع البيانات المتعلقة بحوادث الطائرات والوقائع الخطرة في نطاق برنامج عمل إدارة الملاحة الجوية. وتدرس هذه الورقة المنهجيات القائمة لجمع البيانات المتعلقة بالحوادث والوقائع الخطرة والحاجة إلى تقديم نموذج ابلاغ جديد للنقل الجوي بغرض تسجيل حوادث الطائرات والوقائع الخطرة<sup>١</sup>.

<sup>١</sup> يبين التذييل (أ) الحوادث والوقائع الخطرة كما يعرفها الملحق ١٣ باتفاقية الطيران المدني الدولي.

## ٢- النظام الحالي للإبلاغ عن حوادث الطائرات

١-٢ يشتمل برنامج العمل التقني لإدارة الملاحة الجوية على عدة ولايات، وأهم المواد المشتملة المتصلة بهذه الورقة هي:

- (أ) تحليل بيانات الحوادث والوقائع الخطرة.
- (ب) تقديم احاطة سنوية إلى لجنة الملاحة الجوية بشأن اتجاهات الحوادث وتقييم المخاطر.
- (ج) تسهيل التبادل الدولي لبيانات سلامة الطيران.
- (د) تقديم الارشادات إلى الدول بشأن جمع وتحليل بيانات الحوادث والوقائع.
- (هـ) الحفاظ على نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث/الوقائع.

يكتسي البند (هـ) المذكور أعلاه أهمية من أجل تحقيق الأهداف الأساسية لبرنامج إدارة الملاحة الجوية.

٢-٢ تقدم (الإضافة ب) بالملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات تلخيصا لمتطلبات الإخطار والإبلاغ إلى الايكاو عن الحوادث والوقائع الخطرة. يتعين على دولة وقوع الحادث أن تخطر الايكاو بجميع الحوادث والوقائع الخطرة للطائرات التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها عند الاقلاع على ٢٢٥٠ كيلوجراما. ويتعين على دولة وقوع الحادث أن ترسل إلى الايكاو خلال ثلاثين يوما من وقوع الحادث تقريرا أوليا وفق نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع ويتعين أن يرسل إلى الايكاو تقرير بيانات الواقعة وفق نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع بأقصى سرعة ممكنة بعد اكتمال التحقيق في الحادثة. ويتطلب الملحق أيضا ارسال تقرير عن نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع بالنسبة للحوادث التي تقع للطائرات التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها عند الاقلاع على ٥٧٠٠ كيلوجراما إذا ما تم التحقيق في الحادثة. كما يتعين أن يرسل إلى الايكاو بنفس الطريقة التقرير النهائي عن التحقيق الذي تجمعه دولة وقوع الحادث.

٣-٢ ويجوز أداء الإبلاغ عن طريق نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع القائم على استخدام الورق أو تقديمه الكترونيا. ولهذه الغاية، يستخدم عدد متزايد من الدول برنامج مركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ عن وقائع الطيران (ECCAIRS) من أجل إبلاغ نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع الكترونيا. ومع أن هناك تشجيع لاستخدام برنامج مركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ عن وقائع الطيران، يجوز للدول أن تستخدم أي نوع من النظم بغرض جمع وتحليل بيانات السلامة الخاصة بها مادامت منسجمة مع تصنيفات نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع بغية تسهيل تبادل بيانات السلامة على الصعيد العالمي. وقد قام مركز البحوث المشتركة الأوروبي بتطوير برنامج مركز التنسيق الأوروبي لنظام الإبلاغ عن وقائع الطيران وهو متاح لجميع الدول المتعاقدة دونما تكاليف.

## ٤-٢ مستخدمى البيانات وتغطية الإبلاغ

١-٤-٢ من بين المستخدمين الرئيسيين لمنتجات البيانات تأتي الدول المتعاقدة، والأمانة العامة للايكاو، وصانعو الطائرات، والجامعات، ومشغلو الأساطيل، وهيئات المطارات ومستشارو الطيران.

٢-٤-٢ في المتوسط، لا يتم تبليغ ما نسبته ٣٢ في المائة من الحوادث رسميا الى الايكاو بواسطة دول وقوع الحادثة. أما البيانات المتعلقة بأغلب الحوادث المميتة فضلا عن عدد كبير من الحوادث الأخرى، وحتى بعض الحوادث الخطرة، يتم جمعها من مصادر أخرى، مثل الاعلام، والصناعة، وبيانات التأمين، الخ. ومن ناحية أخرى، يصعب كثيرا جمع البيانات المتعلقة بالوقائع الخطرة من مصادر أخرى وتعتمد الايكاو بصورة أكبر على الدول لكي تقوم بالإبلاغ عن الحوادث الخطيرة إلى نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع. وهكذا من الصعب تحديد عدد ابلاغات الحوادث الخطيرة التي لم تصل إلى الايكاو.

### ٣- اقتراح بتقديم نموذج إبلاغ جديد

#### ١-٣ نموذج إبلاغ الايكاو السابق G للنقل الجوي (بيانات حوادث الطائرات)

١-١-٣ استخدم برنامج احصاءات الايكاو نموذج الإبلاغ G للنقل الجوي (انظر التبديل ب) لجمع بيانات حوادث الطائرات (غير بيانات الوقائع الخطرة) بالنسبة للطائرات التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها عند الإقلاع على ٥٧٠٠ كيلوجراما في شكل تفصيلي (في الجزء الأول) وبالنسبة للطائرات التي يقل الحد الأقصى لكتلتها عند الإقلاع عن ٥٧٠٠ كيلوجراما في شكل مختصر (في الجزء الثاني). حتى عام ١٩٩٤ لم يكن الإبلاغ عن الحوادث بالنسبة للطائرات التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها عند الإقلاع ٢٢٥٠ كيلوجراما إلى ٥٧٠٠ كيلوجراما (متضمن في الجزء الثاني)، سوى ممارسة موصى بها، ومن ثم كان يستخدم النموذج G من أجل استكمال البيانات التي يتم جمعها عبر برنامج نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع. غير أن إبلاغ الحوادث بالنسبة للطائرات التي يزيد الحد الأقصى لكتلتها عند الإقلاع على ٢٢٥٠ كيلوجراما قد أصبح معيارا مطلوباً منذ شهر نوفمبر ١٩٩٤ (الفصل ٦ من الملحق ١٣). وعلى ضوء ذلك، كان هناك شعور بأن الحاجة إلى المعلومات المطلوبة لنشر بيانات ومعدلات الحوادث يمكن تلبيتها عن طريق البيانات التي يتم جمعها وفقا لأحكام نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع. وبناء على ذلك، واستنادا إلى توصية الدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات في عام ١٩٩٧ تم إيقاف استخدام النموذج G (نموذج إبلاغ النقل الجوي: حوادث الطائرات). وقيل إيقاف استخدام نموذج الإبلاغ كان معدل النماذج التي يتم تحضيرها سنويا يتراوح بين ٧٥ إلى ١٢٠ نمودجا (الرجاء ملاحظة أنه عندما لا تحدث حوادث لا تقدم نماذج).

#### ٢-٣ تقديم جمع بيانات مختصرة عن بيانات حادثة وواقعة خطيرة

١-٢-٣ يرد في التبديل (ج) نموذج الإبلاغ الجديد GS للنقل الجوي. ويعرض النموذج الجديد مجموعة من البيانات المختصرة لحوادث الطائرات والوقائع الخطرة استنادا إلى التقارير الأولية وتقارير البيانات المطلوبة للإبلاغ نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع. ويُطلب تقديم النموذج على أساس سنوي قبل تاريخ ٥ فبراير من السنة التالية. وصمم النموذج في شكل مبسط ويتبع تماما التصنيفات والتعاريف المجسدة في تصنيف نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع، الذي اعتادت عليه الدول المتعاقدة سلفا. ولن يؤثر النموذج الجديد بصورة سلبية على الإبلاغ، حيث أن العمل بمتطلبات نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع سيستمر في الشكل الحالي.

#### ٣-٣ جمع البيانات واقتراح الإبلاغ

١-٣-٣ سيكون النموذج الجديد GS متاحا في تصميم على موقع الايكاو المؤمن على الشبكة من أجل أن يتسنى للدول المتعاقدة نقل البيانات على وجه السرعة. وسيضمن ضوابط للتحقق والاعتماد تتماشى مع الملحق ١٣ وتصنيف نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع والجدول المرجعية الأخرى لقاعدة البيانات الاحصائية المتكاملة. وبالنسبة للدول التي تجد صعوبة في نقل البيانات عبر الانترنت، يمكن ارسال النماذج في برنامج excel عبر البريد الالكتروني إلى الأمانة العامة للايكاو. وسيعكس إبلاغ البيانات التي يتم جمعها نظام الإبلاغ الحالي لبيانات نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع ومن ثم لن يتم التفريط في مسألة السرية.

<sup>٢</sup> وثيقة تصنيفات الايكاو ٢٠٠٠ لنظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع ADREP متاحة على موقع الانترنت <http://www.icao.int/amb/aig> وتتضمن هذه الصفحة القواعد التي عرفها الفريق العامل الدولي الذي تترأسه الايكاو وتم تنفيذها في النسخة ٤-٢-٦ من وثيقة مركز التنسيق الأوروبي لنظام الإبلاغ عن وقائع الطيران ECCAIRS - نظام الإبلاغ عن الحوادث والوقائع الذي اعتادت عليه الدول المتعاقدة.

## ٤-٣ فوائده نموذج الإبلاغ الجديد GS للنقل الجوي

١-٤-٣ ستكون بعض فوائد هذا النموذج المقترح:

- زيادة نطاق الاخطار والابلاغ بالنسبة للحوادث والوقائع الخطرة.
- زيادة تحسين وظائف تحليل السلامة<sup>٣</sup>.
- مراجعة عمليتي التحقق والاعتماد على قاعدة البيانات الخاصة بنظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع.

إضافة إلى ذلك، ستساعد مجموعة البيانات المختصرة على تقديم المزيد من مؤشرات السلامة الأكثر دقة (واردة في التذييل د) كجزء من المؤشرات الرفيعة المستوى التي يستخدمها المجلس لتحديد مدى التقدم الذي تحرزه المنظمة بصورة عامة نحو تحقيق أهدافها الاستراتيجية. أما اتجاهات الدراسة وفئات الأحداث المتعلقة بالحوادث والوقائع الخطرة مع وجود تغطية أشمل، فستتمخض عن زيادة تحسين وظائف تحليل السلامة مسهلة بذلك رصد أهداف السلامة الخاصة بالايكاو والدول المتعاقدة وأصحاب المصلحة الآخرين.

٢-٤-٣ من المسائل البالغة الأهمية بالنسبة لبرنامج سلامة الدول المتعاقدة والايكاو، مسألة عدم ارسال الدول اخطارات الحوادث والوقائع الخطرة، حسب متطلبات الملحق ١٣. ومن الأهمية أن يكون لدى الدول آليات ونظم لتسجيل وضبط الأحداث مما سيسهل إجراء تحاليل السلامة الخاصة بهم وقرارات التخطيط.

٥-٣ توصية الاجتماع الرابع عشر لفريق الإحصاءات (STAP/14-13). وافق الفريق على أن جمع وتحليل بيانات الحوادث والوقائع الخطرة يعد أمراً تكملياً بالنسبة لأنشطة المنظمة نحو تحقيق أهدافها الاستراتيجية المتعلقة بالسلامة فضلاً عن أهداف الدول المتعاقدة وأصحاب المصلحة الآخرين. ومن ثم فقد أوصى بتقديم نموذج الإبلاغ GS للنقل الجوي (وارد في التذييل ج)) بغرض جمع البيانات المتعلقة بحوادث الطائرات المدنية والوقائع الخطرة على أساس سنوي.

## ٤- الإجراء المطلوب من الشعبة

١-٤ الشعبة مدعوة إلى توصية الايكاو بأن تقدم نموذج الإبلاغ GS للنقل الجوي - الحوادث والوقائع الخطرة المتعلقة بالطائرات المدنية - المشغلون التجاريون (كما يرد في التذييل ج)) على أن يقدم إلى الدول المتعاقدة على أساس سنوي.

-----

<sup>٣</sup> يبين التذييل (د) بعض وظائف تحليل السلامة كما أنجزها قسم التحليلات والقواعد الاقتصادية في إدارة النقل الجوي.

## المرفق (أ)

### قواعد قياسية دولية وأساليب عمل موصى بها دوليا

#### الفصل الأول — تعاريف

يكون للمصطلحات الآتية المعاني التالي ذكرها وذلك عند استعمالها في القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في تحقيق حوادث ووقائع الطيران :

**حادثة** — واقعة تتعلق بتشغيل طائرة تقع في أي وقت منذ صعود أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة ، ويحدث خلالها :

(أ) إصابة أي شخص إصابة مميتة أو جسيمة نتيجة لما يلي :

- وجوده على متن الطائرة .
- أو احتكاكه مباشرة بأي جزء من أجزاء الطائرة ، بما في ذلك أي جزء ينفصل عنها .
- أو التعرض المباشر للفتح النفاث .

وذلك باستثناء الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية ، أو التي يحدثها الشخص لنفسه أو التي ينسب فيها أشخاص آخرون ، أو عندما تحدث الإصابات لراكب متسلل مختبئ في مكان بخلاف الأماكن المتاحة عادة للركاب أو أفراد طاقم الطائرة .

(ب) أو عندما تصاب الطائرة بتلف أو يعطل هيكلها من شأنه أن :

- يؤثر تأثيرا ضارا في قوة بنية الطائرة أو أدائها أو خصائص طيرانها.
- ويتطلب عادة اجراء اصلاحات رئيسية أو استبدال الجزء التالف.

وذلك باستثناء حالات فشل المحرك أو تلفه ، عندما يقتصر التلف على المحرك أو غطاءاته أو ملحقاته ، أو باستثناء التلف الذي يقتصر على المراوح ، وأطراف الأجنحة ، والهوائيات، والاطارات، والفرامل، والأسطح الانسيابية أو انبعاجات السطح الخارجي الصغيرة أو الثقوب الصغيرة في السطح أو النسيج الخارجي للطائرة .

(ج) أو عند فقدان الطائرة أو تعذر الوصول اليها تماما.

**ملاحظة ١** — لأغراض التوحيد الاحصائي فقط ، فان منظمة الطيران المدني الدولي تصنف أية إصابة ينتج عنها وفاة في غضون ثلاثين يوما من تاريخ وقوع الحادث باعتبارها إصابة مميتة .

**ملاحظة ٢** — تعتبر الطائرة مفقودة حين ينتهي البحث الرسمي عنها ولم يعثر على حطامها.

**ممثّل معتمد** — شخص تعيينه الدولة ، على أساس مؤهلاته ، لغرض الاشتراك في تحقيق تجريبه دولة أخرى.

**مستشار** — شخص تعينه الدولة ، على أساس مؤهلاته ، بغرض مساعدة ممثلها المعتمد في تحقيق ما .  
**مركبة هوائية** — أية آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض.

**الأسباب** — الأفعال أو حالات السهو أو الأحداث أو الظروف ، أو مزيج منها ، التي أدت الى الحادث أو الواقعة.

**مسجل الطيران** — أي نوع من أجهزة التسجيل المركبة في الطائرة لغرض تسهيل التحقيق في حادث أو واقعة.

**ملاحظة** — انظر الملحق السادس ، الأجزاء الأول والثاني والثالث ، حيث توجد الأحكام المتعلقة بمسجلات الطيران.

**واقعة** — أية واقعة ، بخلاف حادث ، مرتبطة بتشغيل طائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر في سلامة التشغيل.

**ملاحظة** — توجد قائمة بأنواع الوقائع التي تهتم بها أساسا منظمة الطيران المدني الدولي ، لخدمة أغراض الدراسات الخاصة بمنع وقوع الحوادث في "دليل الإبلاغ عن الحوادث/الوقائع" الصادر عن المنظمة (Doc 9156).

**تحقيق** — عملية تجري بغرض منع وقوع الحوادث ، وتشمل جمع وتحليل معلومات ، والخروج باستنتاجات ، بما في ذلك تحديد الأسباب ، والقيام باعداد توصيات لتأمين السلامة عندما يكون ذلك ملائما .

**المحقق المسؤول** — الشخص المكلف ، على أساس مؤهلاته ، بمسؤولية تنظيم التحقيق واجرائه والاشراف عليه.

**ملاحظة** — ليس في التعريف الوارد أعلاه ما يقصد به استبعاد تكليف لجنة أو هيئة أخرى بمهام المحقق المسؤول.

**الكتلة القصوى** — الكتلة القصوى المقررة للاقلاع .

**المستثمر** — شخص أو هيئة أو مؤسسة تعمل في تشغيل طائرة أو عدة طائرات أو تعرض القيام بذلك التشغيل.

**التقرير الأولي** — المستند المستعمل في النشر الفوري للمعلومات التي تم الحصول عليها في المراحل المبكرة للتحقيق .

**توصية لتأمين السلامة** — اقتراح مقدم من سلطة التحقيق في الحادث في الدولة القائمة بالتحقيق ، على أساس المعلومات المستقاة من التحقيق ، ويقدم بقصد منع وقوع الحوادث أو الوقائع .

**واقعة خطيرة** — واقعة تشير ملابساتها الى أن حادثا كان على وشك الوقوع.

**ملاحظة ١** — الفرق بين الحادث والواقعة الخطيرة يكمن في النتيجة فقط.

**ملاحظة ٢** — ترد أمثلة على الوقائع الخطرة في الاضافة (ج) للملحق الثالث عشر ، وفي دليل الإبلاغ عن الحوادث والوقائع (Doc 9156) .

**الاصابة الخطيرة** — اصابة تحدث لشخص في حادث ويترتب عليها ما يلي:

(أ) وجوب الدخول لمستشفى لمدة تتجاوز ٤٨ ساعة ، تبدأ خلال ٧ أيام من تاريخ حدوث الاصابة،

(ب) أو حدوث كسر في أية عظمة (فيما عدا الكسر البسيط لأصابع اليد أو القدم أو الأنف ) ،

(ج) أو حدوث جروح تؤدي الى نزيف جسيم أو الى اصابة في الأعصاب أو العضلات أو الأربطة العظمية،

(د) أو حدوث اصابة في أي عضو داخلي ،

(هـ) أو حدوث حروق من الدرجة الثانية أو الثالثة أو أية حروق تمس أكثر من ٥ ٪ من الجسم،

(و) أو حدوث تعرض متحقق منه لمواد معدية أو لاشعاع متلف.

- دولة التصميم** — الدولة التي تتمتع بالاختصاص على الهيئة المسؤولة عن تصميم طراز الطائرة .
- دولة الصنع** — الدولة التي تتمتع بالاختصاص على الهيئة المسؤولة عن التجميع النهائي للطائرة .
- دولة وقوع الحادث** — الدولة التي وقع الحادث أو الواقعة في اقليمها .
- دولة المستثمر** — الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي لأعمال المستثمر، أو، اذا لم يوجد مثل هذا الموقع للأعمال ، مقر الإقامة الدائم للمستثمر .
- دولة التسجيل** — الدولة التي دونت الطائرة في سجلها .

**ملاحظة** — في حالة تسجيل طائرة تملكها وكالة تشغيل دولية على أساس عدم الانتماء لدولة معينة ، فان الدول المؤسسة لهذه الوكالة تكون ملزمة ، بالمشاركة والتضامن ، بالوفاء بالتزامات الواقعة على عاتق دولة التسجيل مقتضى اتفاقية شيكاغو . انظر قرار مجلس المنظمة الصادر في ١٤/١٢/١٩٦٧ بشأن جنسية وتسجيل الطائرات التي تقوم بتشغيلها وكالات تشغيل دولية والتي يمكن الرجوع إليها في الوثيقة بعنوان سياسة ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي (Doc 9587).

### الاضافة (ج) — قائمة بأمثلة عن الوقائع الخطرة

- ١ - عرفت العبارة "واقعة خطيرة" في الفصل الأول كما يلي :  
**واقعة خطيرة** — واقعة تشير ملابساتها الى أن حادثا كان على وشك الوقوع.
- ٢ - الوقائع المدرجة أدناه هي أمثلة نموذجية للوقائع التي يحتمل أن تكون وقائع خطيرة . والقائمة ليست شاملة بل هي مجرد دليل لتعريف الواقعة الخطيرة.  
تصادمات وشبكة تتطلب اجراء مناورة لتفادي التصادم، أو وضع غير آمن، أو الوضع الذي كان من الملائم فيه اتخاذ اجراء لتفادي التصادم.  
طيران مراقب نحو مرتفعات أمكن تفادي التصادم بها بالكاد .  
فشل الإقلاع على مدرج مغلق أو مشغول، أو على ممر أرضي<sup>١</sup> أو مدرج غير مخصص.  
إقلاع من مدرج مغلق أو مشغول، أو من ممر أرضي<sup>١</sup> أو مدرج غير مخصص.  
هبوط أو محاولة هبوط على مدرج مغلق أو مشغول، أو على ممر أرضي<sup>١</sup> أو مدرج غير مخصص.  
فشل ذريع في انجاز الأداء المقدر أثناء الإقلاع أو الصعود الأولي.  
حريق ودخان في مقصورة الركاب ، أو في مستودعات البضائع ، أو حرائق المحركات ، حتى بعد اطفاء هذه الحرائق باستخدام مواد الاطفاء.  
أحداث تتطلب الاستعمال الطارئ للأوكسيجين من جانب طاقم القيادة.  
أعطال هيكلية في الطائرة أو انهيارات المحرك التي لم تصنف باعتبارها حادث.  
أعطال متعددة في جهاز واحد أو أكثر من أجهزة الطائرة مما يؤثر على تشغيلها بدرجة خطيرة.  
تعطل قدرة طاقم القيادة أثناء الطيران .

كمية الوقود التي تتطلب من الطيار اعلان حالة طوارئ.

كمية الوقود التي تتطلب من الطيار إعلان حالة الطوارئ.

صنفت عمليات اقتحام المدارج من حيث خطورتها من الفئة A. ويتضمن دليل بشأن تجنب اقتحام المدارج (الوثيقة Doc 9870) المعلومات المتعلقة بتصنيف درجة الخطورة.

وقائع أثناء الإقلاع أو الهبوط. وقائع مثل الهبوط قبل العتبة أو تجاوز المدرج أو تجاوز جانب المدرج.

أعطال في الأجهزة ، وظواهر جوية خطيرة، وعمليات خارج نطاق الطيران المعتمد أو وقائع أخرى كان من الممكن أن تسبب صعوبات في التحكم في الطائرة.

حدوث أعطال في أكثر من جهاز واحد من الأجهزة الاحتياطية اللازمة للتوجيه والملاحة.



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	Day	Month	Year	Day	Month	Year	Day	Month	Year	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: \_\_\_\_\_

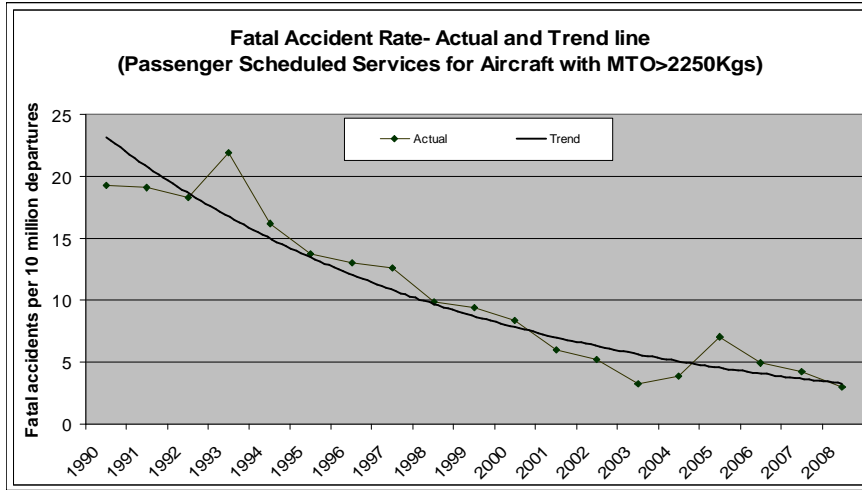
ICAO code	Description	Unit	Aircraft with a MTOM of		Aircraft with a MTOM of	
			2251 - 5700 Kgs	Above 5700 Kgs	2251 - 5700 Kgs	Above 5700 Kgs
			Accidents	Accidents	Serious Incidents	Serious Incidents
a	b	c	d	e	f	
1000	1. TOTAL NUMBER OF ACCIDENTS AND SERIOUS INCIDENTS	number				
1001	2. TOTAL NUMBER 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:

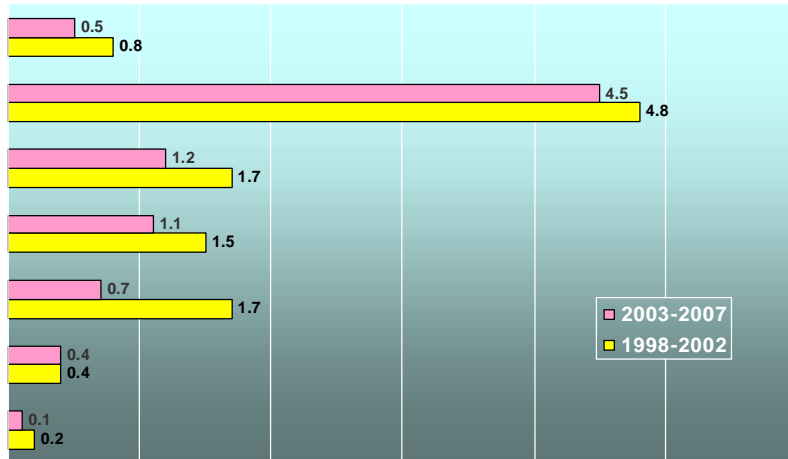
- This form is to be filed by Contracting States in respect of all accidents and serious incidents before 5 February of the subsequent year.
- Occurrence Category reporting should confirm to ADREP 2000 Taxonomy format as indicated in Rows 1004-1032 of the Form.
- Row 3000 should equal Row 1000
- Tick 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**

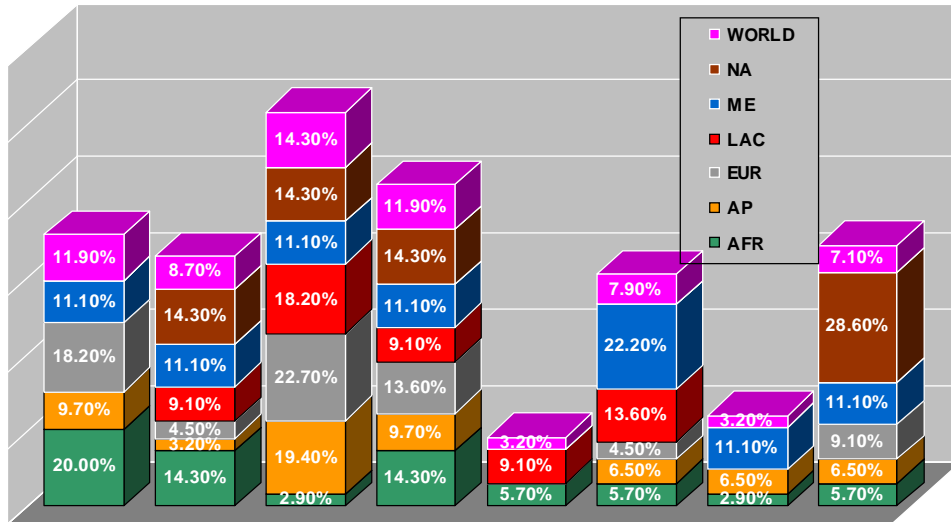


**Accident Rate  
 Fatal Accidents - Scheduled Operations by Region**



Appendix C (Contd/-)

Regional Distribution of major Occurrence Categories



— انتہی —