



NOTA DE ESTUDIO

DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA

Montreal, 23 – 27 de noviembre de 2009

**Cuestión 11 del
orden del día: Accidentes de aviación y análisis de la seguridad operacional**

ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES DE AVIACIÓN

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Actualmente, la OACI respalda el uso del ECCAIRS por los Estados contratantes para recoger datos de accidentes e incidentes. La porción de accidentes e incidentes graves que los Estados del suceso notifican extraoficialmente a la OACI corresponde, en promedio, a cerca del 32%. En consecuencia, los datos de accidentes mortales, otros accidentes e incidentes graves se obtienen de otras fuentes como los medios de comunicación, la industria, información de los seguros, etc. Los datos de los incidentes graves son más difíciles de obtener de otras fuentes y la OACI depende de los Estados contratantes para la notificación de la información sobre incidentes. Los datos sobre incidentes son críticos para la función y el proceso de análisis de la seguridad operacional que lleva a cabo la OACI. A fin de aumentar el alcance de la notificación y presentación de informes de accidentes e incidentes graves, para facilitar la verificación y validación de la base de datos ADREP y mejorar la función de análisis de la seguridad operacional, la 14^a reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14) recomendó la introducción de un nuevo formulario de información de transporte aéreo (Formulario GS) en el que recogerían anualmente los datos de los accidentes e incidentes graves de la aviación civil.

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los datos sobre accidentes e incidentes graves de aviación se recopilan actualmente en el marco del programa de trabajo de la Dirección de navegación aérea (ANB). Se examina en la presente nota la metodología actual para recopilarlos, así como la necesidad de introducir un nuevo formulario de información de transporte aéreo sobre accidentes e incidentes graves de aviación¹.

¹ En el Apéndice A se reproducen las definiciones de *accidente* y de *incidente grave* que figuran en el Anexo 13 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

2. SISTEMA ACTUAL DE NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

2.1 El programa técnico de la ANB comprende varios mandatos; los elementos principales relacionados con la presente nota son:

- a) analizar los datos sobre accidentes e incidentes graves;
- b) informar anualmente a la Comisión de Aeronavegación (ANC) sobre tendencias en los accidentes y evaluación de riesgos;
- c) facilitar el intercambio internacional de datos sobre seguridad operacional de la aviación;
- d) proporcionar a los Estados orientación sobre recopilación y análisis de datos sobre accidentes e incidentes; y
- e) mantener el sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP).

El apartado e) reviste particular importancia para lograr los principales objetivos del programa de la ANB.

2.2 En el Adjunto B del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, figura un resumen de los requisitos de notificación y presentación a la OACI de informes sobre accidentes e incidentes graves. El Estado del suceso notificará a la OACI todos los accidentes e incidentes graves relativos a aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) superior a 2 250 kg. Enviará a la OACI un informe ADREP preliminar en el plazo de 30 días de la fecha del accidente y luego un informe ADREP con datos completos, lo antes posible después de finalizada la investigación del accidente. En el Anexo se exige también un informe sobre incidentes que atañen a aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 5 700 kg que hayan sido objeto de investigación. El informe final de la investigación, preparado por el Estado del suceso, se enviará también a la OACI de la misma manera.

2.3 La notificación puede llevarse a cabo mediante el sistema de notificación ADREP con informes impresos o electrónicamente. Para ello, un número creciente de Estados utiliza el soporte lógico del Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes de aviación (ECCAIRS) para enviar informes electrónicos al sistema ADREP de la OACI. Si bien se alienta el uso del soporte lógico ECCAIRS, los Estados pueden utilizar cualquier tipo de sistema para recopilar y analizar sus datos relativos a la seguridad operacional siempre que sea compatible con la taxonomía ADREP, a fin de facilitar el intercambio de los mencionados datos a nivel mundial. El soporte lógico ECCAIRS fue elaborado por el Centro europeo común de investigación y está al alcance de todos los Estados contratantes sin costo alguno.

2.4 Usuarios de los datos y alcance de la notificación

2.4.1 Los Estados contratantes, la Secretaría de la OACI, los fabricantes de aeronaves, las universidades, los explotadores de flotas, las autoridades aeroportuarias y los asesores de aviación figuran entre los principales usuarios de los datos producidos.

2.4.2 En promedio, el 32% de los accidentes queda sin notificar a la OACI por parte de los Estados del suceso. Los datos relativos a la mayoría de los accidentes mortales, al igual que un gran número de otros accidentes y aun algunos incidentes graves, se obtienen de otras fuentes, tales como los medios de difusión, la industria, datos sobre seguros, etc. Sin embargo, es mucho más difícil reunir datos sobre incidentes graves de otras fuentes; la OACI depende principalmente de los Estados para la

notificación de incidentes graves al sistema ADREP. Es, por ello, difícil determinar el número de informes sobre incidentes graves que no llegan a la OACI.

3. NUEVO FORMULARIO DE INFORMACIÓN PROPUESTO

3.1 Antiguo Formulario G de información de transporte aéreo de la OACI (Datos sobre accidentes de aviación)

3.1.1 En el Programa de estadísticas de la OACI se utilizaba el Formulario G de información de transporte aéreo (véase el Apéndice B) para recopilar datos sobre accidentes de aviación (pero no sobre incidentes graves) en el caso de aeronaves con una MTOM superior a 2 250 kg en formato detallado (Parte I) y aeronaves con una MTOM inferior a 5 700 kg de manera resumida (Parte II). Hasta 1994, la notificación de accidentes en el caso de aeronaves con una MTOM situada entre 2 250 y 5 700 kg (incluida en la Parte II) constituía únicamente un método recomendado y, por ello, se utilizaba el Formulario G como complemento a los datos recopilados por el programa ADREP. Sin embargo, a partir de noviembre de 1994 el requisito de notificar los accidentes por encima de la MTOM de 2 250 kg pasó a ser una norma (Capítulo 6, Anexo 13). En vista de ello, se consideró que los datos recopilados en virtud de las disposiciones del sistema ADREP proporcionarían la información necesaria para publicar los datos sobre accidentes, así como el número de estos últimos. Por consiguiente, basándose en la recomendación de la novena Reunión departamental de estadística de 1997, se puso término al uso del Formulario G de información de transporte aéreo — Accidentes de aviación. Anteriormente a dicha decisión, se analizaban anualmente en promedio unos 75 a 120 formularios (cabe notar que si no han ocurrido accidentes, a menudo no se presentan formularios).

3.2 Introducción de una recopilación de datos resumidos sobre accidentes e incidentes graves

3.2.1 En el Apéndice C figura el nuevo Formulario GS de información de transporte aéreo que permitirá recopilar datos resumidos sobre accidentes e incidentes graves de aviación, basándose en los informes preliminares de datos exigidos para la notificación ADREP. Se exige la presentación del formulario anualmente antes del 5 de febrero del año siguiente. Se ha diseñado en formato simple, siguiendo taxonomías y definiciones bien establecidas contenidas en la Taxonomía ADREP², con la que los Estados contratantes ya están familiarizados. El nuevo formulario no tendrá repercusiones negativas en el nivel de notificación, dado que se mantendrán los actuales requisitos de notificación ADREP.

3.3 Propuesta de recopilación y notificación de datos

3.3.1 El nuevo Formulario GS figurará con una configuración apropiada en un sitio web seguro de la OACI para una rápida transmisión de datos por los Estados contratantes. Abarcará controles integrados de verificación y validación de conformidad con las disposiciones del Anexo 13, la taxonomía ADREP y otras tablas de referencia de la ISDB. En el caso de los Estados que experimenten dificultades en transmitir datos por Internet, podrían enviarse a la Secretaría de la OACI, por correo-e, los formularios en formato Excel. La notificación de los datos recopilados será semejante a la actual notificación de datos ADREP, por lo que su confidencialidad no sufrirá menoscabo.

3.4 Ventajas del nuevo Formulario GS de información de transporte aéreo

3.4.1 Se indican a continuación algunas de las ventajas del Formulario GS propuesto:

² El documento Taxonomía 2000 de ADREP puede consultarse en <http://www.icao.int/anb/aig>. Esa página contiene normas definidas por un grupo de trabajo internacional bajo la dirección de la OACI e implantadas en la Versión 4.2.6 de ECCAIRS, sistema de notificación de accidentes e incidentes con el que los Estados contratantes están familiarizados.

- *Aumento del alcance de la notificación y presentación de informes sobre accidentes e incidentes graves*
- *Mejoramiento de la función de análisis de la seguridad operacional*³
- *Realización de controles de verificación y validación en la base de datos ADREP.*

Además, la recopilación de datos resumidos permitirá elaborar indicadores de seguridad operacional más precisos (véase el Apéndice D) como parte de los indicadores de alto nivel utilizados por el Consejo para determinar el progreso global de la Organización respecto al logro de sus Objetivos estratégicos. El examen de las tendencias y categorías de los accidentes e incidentes graves que ocurren, con un alcance más amplio, mejorará la función de análisis de la seguridad operacional, facilitándose así la vigilancia del objetivo de seguridad operacional de la OACI, los Estados contratantes y otras partes interesadas.

3.4.2 Los Estados que no notifican accidentes e incidentes graves, según lo dispuesto en el Anexo 13, plantean un problema significativo para su programa de seguridad operacional y el de la OACI. Es indispensable que los Estados cuenten con el mecanismo y la disciplina necesarios para registrar los sucesos y recopilar datos sobre los mismos. Esto facilitará sus propios análisis y decisiones de planificación en relación con la seguridad operacional.

3.5 *Recomendación de la 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14-13).* El grupo convino en que la recopilación y el análisis de los datos sobre accidentes e incidentes graves eran parte integrante de las actividades de la Organización para lograr sus Objetivos estratégicos de seguridad operacional y aquellos de los Estados contratantes y otros asociados. En consecuencia, recomendó la introducción del Formulario GS de información de transporte aéreo (que figura en el Apéndice C) para recopilar, anualmente, datos de accidentes e incidentes graves de aviación civil.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL**

4.1 Se invita a la Reunión departamental a recomendar que la OACI introduzca el Formulario GS de información de transporte aéreo — *Accidentes e incidentes graves de aviación civil — Explotadores comerciales* (según figura en el Apéndice C) para que los Estados contratantes lo presenten cada año.

³ En el Apéndice D se indican algunas de las funciones de análisis de la seguridad operacional que lleva a cabo la Sección de análisis económicos y bases de datos.

APÉNDICE A

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas y métodos recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, tienen los significados siguientes:

Accidente. Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- hallarse en la aeronave, o
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- por exposición directa al chorro de un reactor,

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1.— Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2.— Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Asesor. Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

Causas. Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente.

Estado de diseño. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

Estado de fabricación. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota.— En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que puede encontrarse en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587).

Estado del explotador. Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

Estado del suceso. Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

Explotador. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Incidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Nota.— En el Manual de notificación de accidentes/ incidentes (Doc 9156) figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.

Incidente grave. Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

Nota 1.— La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Nota 2.— Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C del Anexo 13 y en el Manual de notificación de accidentes/incidentes (Doc 9156).

Informe preliminar. Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

Investigación. Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad.

Investigador encargado. Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Nota.— Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.

Lesión grave. Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Masa máxima. Masa máxima certificada de despegue.

Recomendación sobre seguridad. Una propuesta de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes del Estado que realiza la investigación, basada en la información obtenida de la investigación y formulada con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes.

Registrador de vuelo. Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Nota.— Véanse en el Anexo 6, Partes I, II y III, las especificaciones relativas a los registradores de vuelo.

Representante acreditado. Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.

ADJUNTO C. LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1. La expresión “incidente grave” se define así en el Capítulo 1:

Incidente grave. Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

2. Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación respecto a la definición de incidente grave.

Cuasicolisiones que requieren una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva.

Impacto contra el suelo sin pérdida de control.

Despegues interrumpidos en una pista cerrada o comprometida, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.

Despegues efectuados desde una pista cerrada o comprometida, desde una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.

Aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o comprometida, en una calle de rodaje¹ o una pista no asignada.

Incapacidad grave de lograr la performance prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.

Incendio o humo producido en la cabina de pasajeros, en los compartimientos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores.

Sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.

Fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores que no se clasifiquen como accidente.

Mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente el funcionamiento de ésta.

Incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.

Cantidad de combustible que obligue al piloto a declarar una situación de emergencia.

Incursiones en la pista clasificadas de gravedad A. El Manual sobre prevención de las incursiones en la pista (Doc 9870) contiene información sobre la clasificación de la gravedad.

Incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista por el costado.

Fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave.

Fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

¹ Se excluyen las operaciones autorizadas de helicópteros.

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: _____

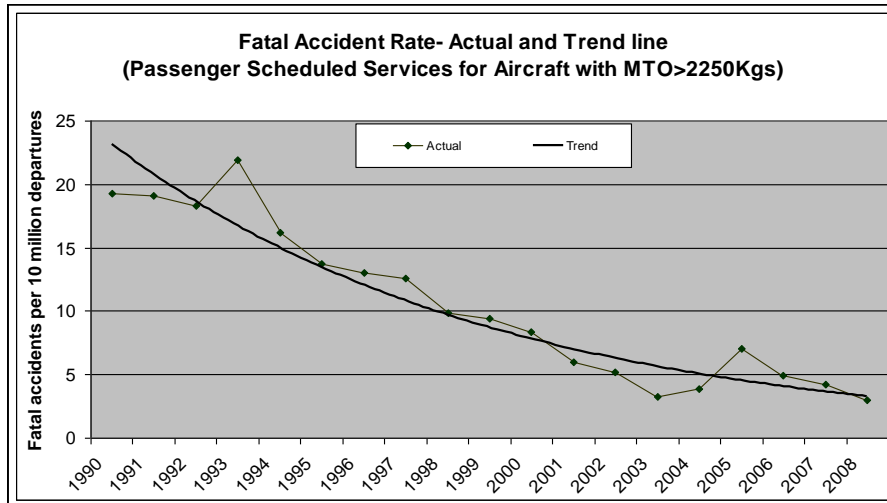
Scheduled operations:
 Non Scheduled operations:
 Year: _____

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				

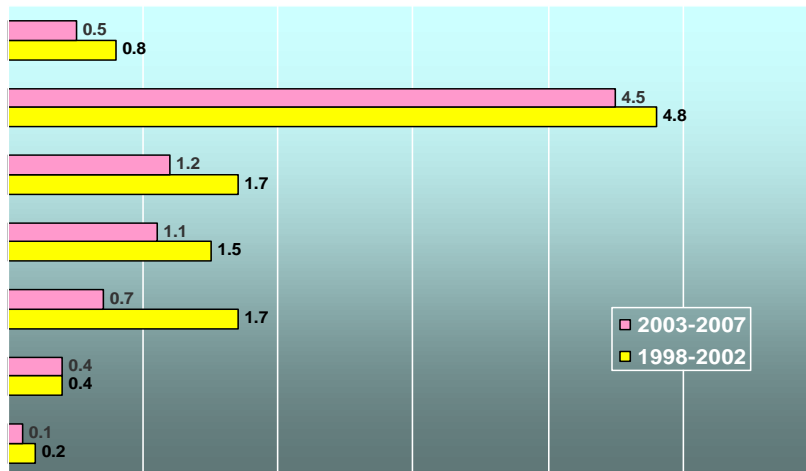
Reporting Instructions:

- 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

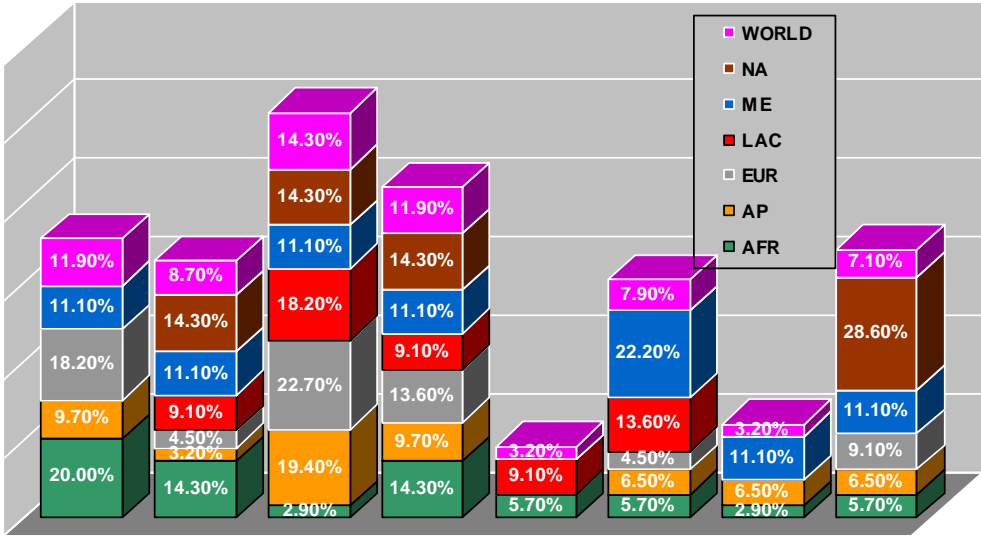


**Accident Rate
 Fatal Accidents - Scheduled Operations by Region**



Appendix C (Contd/-)

Regional Distribution of major Occurrence Categories



— END —