



NOTE DE TRAVAIL

DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES

Montréal, 23 – 27 novembre 2009

Point 11 : Accidents d'aéronefs et analyse de la sécurité

ACCIDENTS ET INCIDENTS GRAVES D'AVIATION

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

L'OACI entérine actuellement l'utilisation du système ECCAIRS par les États contractants pour recueillir les données sur les accidents et incidents d'aviation. Les accidents et incidents graves qui ne font pas l'objet de comptes rendus officiels soumis à l'OACI par les États d'occurrence représentent en moyenne 32 %. Les données relatives aux accidents mortels, aux autres types d'accidents et aux incidents graves sont recueillies auprès d'autres sources telles que les médias, l'industrie, les assureurs, etc. Les données sur les incidents graves sont plus difficiles à obtenir d'autres sources et l'OACI dépend des informations communiquées sur les incidents par les États contractants. Les données sur les incidents sont essentielles pour les fonctions et le processus d'analyse de la sécurité de l'OACI. Afin d'élargir la couverture de notification et de compte rendu des accidents et incidents graves, de faciliter la vérification et la validation de la base de données ADREP et de renforcer la fonction d'analyse de la sécurité, la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14) a recommandé l'introduction d'un nouveau formulaire de compte rendu du transport aérien (Formulaire GS) pour la collecte et la communication sur une base annuelle des données sur les accidents et incidents graves de l'aviation civile.

La suite à donner par la Division figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Les données sur les accidents et incidents graves d'aviation sont recueillies dans le cadre du programme de travail de la Direction de la navigation aérienne (ANB). La présente note fait l'analyse de la méthodologie en vigueur pour la collecte de ces données et de la nécessité d'introduire un nouveau formulaire de compte rendu à cette fin.¹

2. SYSTÈME ACTUEL DE COMPTE RENDU D'ACCIDENTS D'AVIATION

2.1 Le programme des travaux techniques de l'ANB compte plusieurs mandats, dont les principaux éléments ci-après entrent dans le cadre de la présente note :

- a) analyse des données sur les accidents et les incidents graves ;
- b) briefing annuel à la Commission de la navigation aérienne (ANC) sur les tendances en matière d'accidents et l'évaluation des risques ;
- c) facilitation des échanges internationaux de données sur la sécurité de l'aviation ;
- d) communication aux États d'orientations sur la collecte et l'analyse de données sur les accidents et les incidents ;
- e) maintien du Système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP).

L'élément e) ci-dessus est particulièrement important pour la réalisation des principaux objectifs du programme de l'ANB.

2.2 Le Supplément B de l'Annexe 13 - *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* récapitule les prescriptions en matière de notification et de communication à l'OACI de renseignements sur les accidents et incidents graves. L'État d'occurrence notifiera à l'OACI tous les accidents et incidents graves survenus à un aéronef dont la masse maximale au décollage (MTOM) est supérieure à 2 250 kg. Il soumettra à l'OACI un compte rendu préliminaire ADREP dans les trente jours qui suivent la date de l'accident et un compte rendu de données ADREP le plus tôt possible après la fin de l'enquête. Comme l'indique l'Annexe, un compte rendu ADREP est également exigé pour les incidents survenus aux aéronefs dont la MTOM est supérieure à 5 700 kg s'ils ont fait l'objet d'enquête. Le rapport final de l'enquête établi par l'État d'occurrence sera envoyé de la même façon à l'OACI.

2.3 Les comptes rendus peuvent se faire par le système de compte rendu ADREP sur support papier ou électronique. Un nombre croissant d'États utilisent à cette fin le logiciel du Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS) pour transmettre électroniquement les comptes rendus au système ADREP de l'OACI. L'usage du logiciel ECCAIRS est encouragé, mais les États peuvent utiliser n'importe quel système pour recueillir et analyser leurs données de sécurité, du moment qu'il est compatible avec la taxonomie ADREP, afin de faciliter l'échange de ces données à l'échelle mondiale. Le logiciel ECCAIRS est l'œuvre du Centre commun de recherche de l'Union européenne qui le met gratuitement à la disposition de tous les États contractants.

¹ Les définitions des termes « accident » et « incident grave » figurant dans l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale sont reproduites à l'Appendice A.

2.4 Utilisateurs des données et couverture des comptes rendus

2.4.1 Les principaux utilisateurs des données sont, entre autres, les États contractants, le Secrétariat de l'OACI, les constructeurs d'aéronefs, les universités, les exploitants d'aéronefs, les autorités aéroportuaires et les consultants en aviation.

2.4.2 En moyenne, 32 % des accidents ne font pas l'objet de comptes rendus officiels envoyés à l'OACI par les États d'occurrence. Les données relatives à la plupart des accidents mortels et à un grand nombre d'autres accidents, voire à certains incidents graves, sont recueillies auprès d'autres sources, telles que les médias, l'industrie, les données d'assurance, etc. Par contre, les données sur les incidents graves sont plus difficiles à trouver auprès d'autres sources et l'OACI dépend davantage des comptes rendus des États envoyés à son système ADREP. Il est donc difficile de déterminer le nombre d'incidents graves qui ne font pas l'objet de comptes rendus communiqués à l'OACI.

3. PROPOSITION D'UN NOUVEAU FORMULAIRE DE COMPTE RENDU

3.1 Ancien formulaire G du transport aérien de l'OACI (Données sur les accidents d'aviation)

3.1.1 Le Programme de statistiques de l'OACI utilise le Formulaire G du transport aérien (voir l'Appendice B) pour recueillir des données sur les accidents (mais pas sur les incidents graves) sous une forme détaillée (I^e Partie) pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage (MTOM) est supérieure à 5 700 kg et sous une forme résumée (II^e Partie) pour les aéronefs dont la MTOM est inférieure à 5 700 kg. Jusqu'en 1994, les comptes rendus d'accidents pour des aéronefs d'une MTOM entre 2 250 kg et 5 700 kg (inclus dans la II^e Partie) ne faisaient l'objet que d'une pratique recommandée et, par conséquent, le Formulaire G était utilisé pour compléter les données recueillies par le programme ADREP. Toutefois, depuis novembre 1994, la communication de rapports d'accident pour des aéronefs de plus de 2 250 kg est devenue une norme (Chapitre 6, Annexe 13). C'est pourquoi il a été estimé que les données recueillies au titre des dispositions sur le système ADREP pourraient répondre au besoin de renseignements pour la publication des données sur les accidents et les taux d'accidents. Le Formulaire G (Formulaire du transport aérien : Accidents d'aviation) a donc été supprimé, en conformité avec la recommandation de la neuvième session de la Division de statistiques en 1997. Avant cette suppression, 75 à 120 formulaires en moyenne étaient traités chaque année (il convient de noter qu'il est fréquent que le formulaire ne soit pas soumis s'il n'y a pas eu d'accident).

3.2 Introduction de la collecte de données sommaires sur les accidents et incidents graves

3.2.1 Le nouveau Formulaire GS du transport aérien est présenté dans l'Appendice C. Il recueille des données sommaires sur les accidents et les incidents graves d'aviation, provenant des comptes rendus préliminaires et des comptes rendus de données requis pour le système ADREP. Ce formulaire doit être soumis sur une base annuelle avant le 5 février de l'année suivante. Sa présentation est simple et il suit des taxonomies et des définitions bien établies figurant dans la taxonomie² ADREP, avec laquelle les États contractants sont déjà familiarisés. Le nouveau formulaire n'aura pas d'incidence négative sur les comptes rendus, car les comptes rendus ADREP exigés continueront d'être soumis sous la forme actuelle.

² Le document ADREP 2000 Taxonomy peut être consulté à l'adresse <http://www.icao.int/anb/aig>. Cette page contient les normes définies par un groupe de travail international présidé par l'OACI et mises en œuvre dans la version 4.2.6 du logiciel ECCAIRS, le système de compte rendu d'accident et d'incident que les États contractants connaissent bien.

3.3 Proposition concernant la collecte et la communication de données

3.3.1 Le nouveau formulaire GS sera disponible en format web sur le site protégé de l'OACI, pour en permettre la transmission rapide par les États contractants. Le formulaire comprend des mesures intégrées de contrôle et de vérification conformes aux dispositions de l'Annexe 13, à la taxonomie ADREP et à d'autres tables de référence de l'ISDB. Les États qui ont des difficultés à transmettre des données par internet peuvent soumettre les formulaires sous format Excel par courrier électronique au Secrétariat de l'OACI. La communication des données sera équivalente à la communication actuelle de données ADREP et leur confidentialité sera donc respectée.

3.4 Avantages du nouveau Formulaire GS du transport aérien

3.4.1 Le nouveau Formulaire GS proposé présente les avantages suivants :

- *élargissement de la couverture de notification et de communication des accidents et des incidents graves ;*
- *amélioration plus poussée de la fonction d'analyse de sécurité³*
- *contrôles de vérification et de validation de la base de données ADREP.*

Par ailleurs, la collecte de données sommaires aidera à établir des indicateurs de sécurité plus précis (présentés à l'Appendice D) au titre des indicateurs de haut niveau utilisés par le Conseil pour déterminer les progrès d'ensemble de l'Organisation dans la réalisation de ses Objectifs stratégiques. L'étude des tendances et des catégories d'événements correspondant aux accidents et incidents graves selon une perspective élargie aura pour effet de renforcer la fonction d'analyse de sécurité, ce qui facilitera le suivi des objectifs de sécurité de l'OACI, des États contractants et d'autres parties prenantes.

3.4.2 Les États qui n'envoient pas de notification d'accidents et d'incidents graves, comme le prescrit l'Annexe 13, constituent un problème important pour le programme de sécurité des États et pour l'OACI. Il est essentiel que les États se dotent du mécanisme et de la discipline nécessaires pour enregistrer et consigner les événements car cela facilitera leurs propres décisions d'analyse et de planification de la sécurité.

3.5 *Recommandation de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14-13).* Le groupe d'expert est convenu que la collecte et l'analyse des données sur les accidents et incidents graves font partie intégrante des activités menées par l'Organisation en vue de la réalisation de ses objectifs stratégiques en matière de sécurité, ainsi que ceux des États contractants et des autres parties prenantes. C'est pourquoi il a recommandé l'introduction du formulaire de compte rendu du transport aérien GS, (voir Appendice C) pour recueillir sur une base annuelle des données sur les accidents et incidents graves d'aéronefs civils.

4. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

4.1 La Division est invitée à recommander que l'OACI introduise le Formulaire GS du transport aérien - *Accidents et incidents graves d'aéronefs civils – Exploitants commerciaux* (reproduit à l'Appendice C) aux fins de communication de données par les États contractants sur une base annuelle.

³ L'Appendice C présente certains des résultats obtenus par la fonction d'analyse de sécurité faite par la Section de l'analyse économique et des bases de données de la Direction du transport aérien.

APPENDICE A

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

CHAPITRE 1^{er}. DÉFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans les normes et pratiques recommandées — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, ont les significations suivantes :

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou

- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1.— À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

Note 2.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
- b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

Causes. Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à l'accident ou à l'incident.

Compte rendu préliminaire. Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête.

Conseiller. Personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

Enquête. Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Enquêteur désigné. Personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

Note.— Aucun des termes de la définition ci-dessus ne devrait empêcher de confier les fonctions d'enquêteur désigné à une commission ou autre groupe de personnes.

Enregistreur de bord. Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

Note.— Les 1^{re}, 2^e et 3^e Parties de l'Annexe 6 contiennent des spécifications relatives aux enregistreurs de bord.

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Note.— Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international (Doc 9587).

État d'occurrence. État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Incident. Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Note.— Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Manuel de compte rendu d'accident/incident (Doc 9156).

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

Note 1.— La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.

Note 2.— Le Supplément C à l'Annexe 13 et le Manuel de compte rendu d'accident/incident (Doc 9156) contiennent des exemples d'incidents graves.

Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Recommandation de sécurité. Proposition formulée par le service d'enquête sur les accidents de l'État qui a mené l'enquête, sur la base de renseignements résultant de ladite enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents.

Représentant accrédité. Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État.

SUPPLÉMENT C. LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

1. L'expression « incident grave » est définie au Chapitre 1^{er}, comme suit:

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

2. Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents susceptibles d'être des incidents graves. Cette liste n'est pas exhaustive et n'est donnée qu'à titre indicatif en rapport avec la définition de l'expression « incident grave ».

Quasi-collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.

Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.

Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation¹ ou une piste non assignée.

Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation¹ ou d'une piste non assignée.

Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation¹ ou une piste non assignée.

Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.

Incendies ou fumée dans la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même si ces incendies ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.

Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.

Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteurs non classées comme accident.

Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.

Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol.

Quantité de carburant qui exige du pilote qu'il déclare une urgence.

Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le *Manuel sur la prévention des incursions sur piste* (Doc 9870).

Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

¹ À l'exclusion des opérations autorisées effectuées par des hélicoptères.

Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.

Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.

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: _____

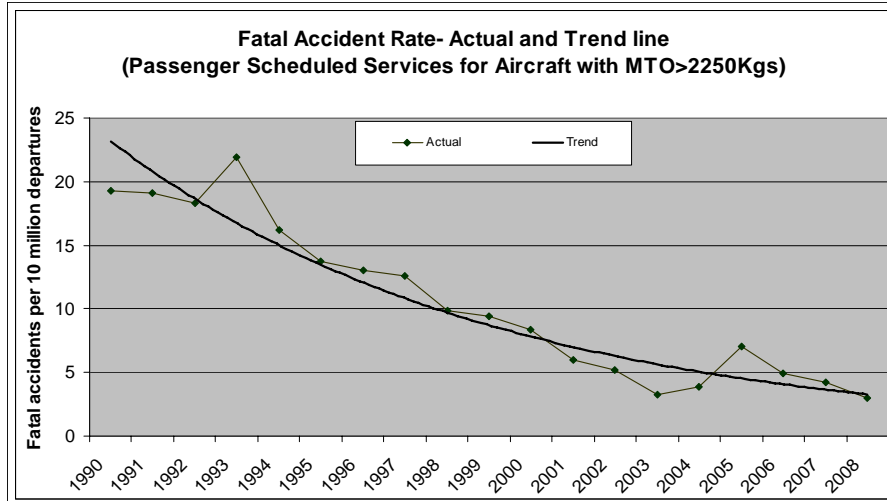
Scheduled operations:
 Non Scheduled operations:
 Year: _____

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				

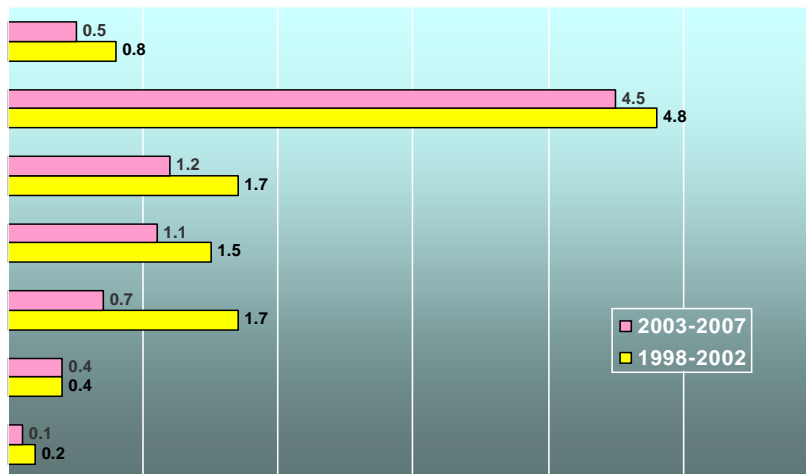
Reporting Instructions:

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

