



# مكتب تحقيقات الطيران Aviation Investigation Bureau

## اللائحة التنفيذية AIB Regulation

الإصدار الثالث المترجم  
Third Translated Edition

٢٤ جمادى الآخرة ١٤٤٣هـ  
27<sup>th</sup> January 2022



Table of Contents

جدول المحتويات

Foreword	5	مقدمة
Content Rules	6	قواعد المحتوى
Amendment Procedure	7	إجراء التعديل
Amendment Record	8	سجل التعديل
List of Current Differences to ICAO SARPs	9	قائمة الاختلافات الحالية مع قواعد وتوصيات الأيكاو
Chapter 1 – Definitions	10	الفصل الأول – التعريفات
1.1 Definitions	10	١,١ تعريفات
1.2 Abbreviations	16	١,٢ الاختصارات
Chapter 2 – Applicability	18	الفصل الثاني – مجال التطبيق
2.1 Applicability	18	٢,١ مجال التطبيق
2.2 Obstruction of the AIB Investigation	19	٢,٢ إعاقة تحقيق المكتب
Chapter 3 – General	20	الفصل الثالث – عام
3.1 Independence of the AIB	20	٣,١ استقلالية المكتب
3.2 Objective of the AIB	20	٣,٢ هدف المكتب
3.3 Authority of the AIB	20	٣,٣ صلاحية المكتب
3.4 Intermittent Services	21	٣,٤ خدمات داعمة
3.5 Annual Report	21	٣,٥ تقرير سنوي
3.6 Site Safety	21	٣,٦ سلامة الموقع
3.7 AIB Contribution to Global Aviation Safety	22	٣,٧ مساهمة المكتب في سلامة الطيران العالمي
3.8 Transportation	22	٣,٨ المواصلات
Chapter 4 – Notification	23	الفصل الرابع – التبليغ
4.1 Notification Requirements	23	٤,١ متطلبات التبليغ
4.2 Notification to the AIB	23	٤,٢ تبليغ المكتب
4.3 Information to be Included in a Notification	23	٤,٣ المعلومات التي يجب تضمينها في البلاغ
4.4 Information to be provided to the AIB following the Notification	24	٤,٤ المعلومات التي يجب تقديمها إلى المكتب بعد التبليغ
4.5 Notification of an Aviation Occurrence involving Civil aircraft/facility and Military Aircraft, a Spacecraft or any other Space Object	24	٤,٥ التبليغ عن واقعة طيران تشمل طائرة مدنية أو مرفق طيران مدني وطائرة عسكرية أو مركبة فضائية أو أي جسم فضائي آخر
4.6 AIB Notification to States and ICAO	24	٤,٦ تبليغ المكتب للدول ومنظمة الطيران المدني الدولي
4.7 AIB Notification to Higher Authority	26	٤,٧ تبليغ السلطة العليا من قبل المكتب
Chapter 5 – Investigation	27	الفصل الخامس – التحقيق
5.1 Responsibility of the AIB	27	٥,١ مسؤولية المكتب
5.2 The Purpose of an Investigation	27	٥,٢ الغرض من التحقيق
5.3 AIB Authority for an Investigation	28	٥,٣ سلطة المكتب في التحقيق
5.4 Joint Investigation Committees	28	٥,٤ لجان التحقيق المشتركة
5.5 Criminal Act	29	٥,٥ فعل إجرامي
5.6 Participation of AIB in Foreign Investigations	29	٥,٦ مشاركة المكتب في التحقيقات الأجنبية
5.7 Request for information	30	٥,٧ طلب معلومات

5.8 Provision of Information	30	٥,٨ توفير معلومات
5.9 Authority of an AIB Investigator	30	٥,٩ سلطة محقق المكتب
5.10 Preservation of Evidence	31	٥,١٠ الحفاظ على الأدلة
5.10.1 Custody of the Aviation Occurrence Site	31	٥,١٠,١ عهدة موقع واقعة الطيران
5.10.2 Protection and Custody of Evidence	32	٥,١٠,٢ حماية وعهدة الأدلة
5.11 Responsibilities of the Airport Authority	32	٥,١١ مسؤوليات سلطة المطار
5.12 Responsibilities of Local Authorities	33	٥,١٢ مسؤوليات السلطات المحلية
5.13 Responsibilities of Air Traffic Services (ATS)	33	٥,١٣ مسؤوليات خدمات الحركة الجوية
5.14 Responsibilities of Weather Observation Stations	33	٥,١٤ مسؤوليات محطات مراقبة الطقس
5.15 Responsibilities of the Operator	34	٥,١٥ مسؤوليات المشغل
5.16 Participation in AIB Investigations	35	٥,١٦ مشاركة تحقيقات المكتب
5.16.1 State(s) having suffered fatalities or serious injuries to their citizens	35	٥,١٦,١ دول تكبدت وفيات أو إصابات خطيرة لمواطنيها
5.16.2 Participants in the Investigation	35	٥,١٦,٢ المشاركون في التحقيق
5.16.3 Requests from Participating States	36	٥,١٦,٣ طلبات الدول المشاركة
5.16.4 Participant Entitlements	36	٥,١٦,٤ استحقاقات المشاركين
5.16.5 Observers	37	٥,١٦,٥ مراقبون
5.16.6 Obligations of Acc. Reps. and their Advisors	37	٥,١٦,٦ التزامات الممثلين المعتمدين ومستشاريهم
5.16.7 Presence at Tests	37	٥,١٦,٧ حضور الفحوصات
5.17 Protection of Records	37	٥,١٧ حماية السجلات
5.18 Right of Representation	38	٥,١٨ حق التمثيل
5.19 Autopsies and Toxicological Examinations	38	٥,١٩ التشريح وفحوصات السمية
5.20 Medical Examinations	38	٥,٢٠ فحوصات طبية
5.21 Flight Recorders	39	٥,٢١ مسجلات الرحلة
5.21.1 Authority of the AIB	39	٥,٢١,١ صلاحية المكتب
5.21.2 Ground-based Recordings	39	٥,٢١,٢ تسجيلات أرضية
5.21.3 Initial Response	39	٥,٢١,٣ الاستجابة الأولية
5.21.4 Choice of Facility	39	٥,٢١,٤ اختيار المرفق
5.22 Release from Custody	40	٥,٢٢ فسخ العهدة
<b>Chapter 6 – Reporting</b>	<b>41</b>	<b>الفصل السادس – إعداد التقارير</b>
6.1 Release of Information	41	٦,١ نشر المعلومات
6.2 Preliminary Reports	41	٦,٢ تقارير أولية
6.3 Safety Concern Report (SCR)	42	٦,٣ تقرير مخاطر السلامة
6.4 Final Report	42	٦,٤ التقرير النهائي
6.5 Release of the Investigation Final Report	43	٦,٥ إصدار تقرير التحقيق النهائي
6.6 Request for Reconsideration or Modification	44	٦,٦ طلب إعادة نظر أو تعديل
6.7 Request to Withhold Information	44	٦,٧ طلب حجب معلومات
6.8 Confidential Reporting	44	٦,٨ إبلاغ سري
<b>Chapter 7 – Data Reporting</b>	<b>45</b>	<b>الفصل السابع – الإبلاغ عن البيانات</b>

7.1 Release of the ICAO Data Report	45	٧,١ إصدار تقرير البيانات الخاص بمنظمة الطيران المدني الدولي
7.2 Aviation Occurrence Database	45	٧,٢ قاعدة بيانات وقائع الطيران
7.3 Data Exchange	45	٧,٣ تبادل البيانات
<b>Chapter 8 – Prevention</b>	46	<b>الفصل الثامن – الوقاية</b>
8.1 Safety Reports	46	٨,١ تقارير السلامة
8.2 Safety Recommendations	46	٨,٢ توصيات السلامة
8.3 Actions on Safety Recommendations	46	٨,٣ الإجراءات المتعلقة بتوصيات السلامة
8.4 Safety Recommendations from Other States	47	٨,٤ توصيات السلامة من الدول الأخرى
8.5 State Safety Program (SSP)	47	٨,٥ برنامج الدولة للسلامة
<b>Authority Matrix</b>	48	<b>مصفوفة الصلاحيات</b>
<b>Appendix "A": Sample of the Preliminary Report</b>	49	<b>الملحق "أ": نموذج التقرير الأولي</b>
<b>Appendix "B": Sample of the Final Report</b>	50	<b>الملحق "ب": نموذج التقرير النهائي</b>

## Foreword

## مقدمة

The following Regulation governing Aviation Occurrence Investigation conducted by the Aviation Investigation Bureau of the Kingdom of Saudi Arabia (AIB) is based on Resolution 76-7 dated 05/01/1431H (22/12/2009G) and Resolution T-160 dated 29/05/1433H (28/03/2012G) establishing an independent investigation Bureau of aviation occurrence investigation under the supervision of the Chairman of the General Authority of Civil Aviation (GACA) Board of Directors

This Regulation is also based on Articles 107 through 119 of the Civil Aviation Law (CAL) issued by the Royal Decree No. M/44 dated 18/07/1426H (23/08/2005G).

And this Regulation is in accordance with ICAO Annex 13 (Aircraft Accident and Incident Investigation) and Annex 19 (Safety Management).

The promulgation of this Regulation is based on the authority granted in Article 179 of the Civil Aviation Law (CAL) and is issued under the authority of the GACA Board of Directors.

This 3<sup>rd</sup> edition is approved and in effect as of 24/6/1443H (27/1/2022G).

The AIB is responsible for developing and publishing this Regulation on its website.

This Regulation was approved by His Excellency Engineer Saleh bin Nasser Al-Jasser, Minister of Transport and Logistic Services, Chairman of GACA Board of Directors in the twenty-fourth day of Jamad II, 1443H, which corresponds to the twenty-seventh day of January, 2022 as per the correspondence No. 1/3/3479 dated 17/6/1443H, 20/1/2022G.

تم إعداد هذه اللائحة - التي تحكم التحقيقات في وقائع الطيران - من قبل مكتب تحقيقات الطيران بالمملكة العربية السعودية (المكتب) استناداً إلى كل من القرار رقم (٧٦-٧) المؤرخ في ١٤٣١/١/٥ هـ (٢٠٠٩/١٢/٢٢ م)، والقرار رقم (ت-١٦٠) المؤرخ في ١٤٣٣/٥/٢٩ هـ (٢٠١٢/٣/٢٨ م)، والقاضيان بإنشاء مكتب مستقل يُعنى بالتحقيق في وقائع الطيران تحت إشراف رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني.

كما تستند هذه اللائحة إلى المواد من (١٠٧) إلى (١١٩) من نظام الطيران المدني الصادر بالمرسوم الملكي الموقر رقم (م/٤٤) المؤرخ في ١٤٢٦/٧/١٨ هـ (٢٠٠٥/٨/٢٣ م).

وتتوافق هذه اللائحة مع ملحقي منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو)؛ الثالث عشر (التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات)، والتاسع عشر (إدارة السلامة).

ويعتمد إصدار هذه اللائحة على السلطة الممنوحة بموجب المادة رقم (١٧٩) من نظام الطيران المدني، بحيث تصدر ضمن صلاحية مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني.

هذا هو الإصدار الثالث لللائحة، وقد دخل حيز التنفيذ اعتباراً من تاريخ ١٤٤٣/٦/٢٤ هـ (٢٠٢٢/١/٢٧ م).

إن المكتب مسؤول عن تطوير ونشر هذه اللائحة على موقعه الإلكتروني.

تم اعتماد هذه اللائحة من قبل معالي المهندس / صالح بن ناصر الجاسر، وزير النقل والخدمات اللوجستية، رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني في الرابع والعشرين من شهر جمادى الآخرة من عام ١٤٤٣ هـ، الموافق للسابع والعشرين من شهر يناير من عام ٢٠٢٢ م، وذلك بناء على المعاملة رقم (٣٤٧٩/٣/١) وتاريخ ١٤٤٣/٦/١٧ هـ، الموافق ٢٠٢٢/١/٢٠ م.

## Content Rules

## قواعد المحتوى

### Rules of Constructions:

- a) To avoid any misunderstanding within this Regulation, certain words are to be interpreted as having specific meanings unless the context requires otherwise:
1. Words importing the singular include the plural;
  2. Words importing the plural include the singular; and
  3. Words importing the masculine gender include the feminine.
  - 4.
- b) In this Regulation, the following protocol is used:
1. The word "shall" indicates that compliance is compulsory;
  2. The word "should" indicates a recommendation. It does not mean that compliance is optional but rather that, where insurmountable difficulties exist, the AIB may accept an alternative means of compliance, provided that an acceptable safety assurance shows that the safety requirements will not be reduced below that intended by the requirement;
  3. The word "can" or "may" is used in a permissive sense to state authority or permission to do the act prescribed, and the words "no person may....." or "a person may not ....." mean that no person is required, authorized, or permitted to do the act prescribed;
  4. The word "will" is used to express the future; and
  5. The word "includes" means "includes but is not limited to".

### قواعد البناء:

- أ) لتجنب أي سوء فهم في هذه اللائحة، يتم تفسير بعض الكلمات على أنها ذات معاني محددة ما لم يتطلب السياق خلاف ذلك:
١. الكلمات التي تفيد ضمنا المفرد تشمل الجمع؛
  ٢. الكلمات التي تفيد ضمنا الجمع تشمل المفرد؛ و
  ٣. الكلمات التي تفيد ضمنا المذكر تشمل المؤنث.
  - ٤.
- ب) يتم في هذه اللائحة استخدام النظام التالي:
١. تشير كلمة "يتعين" إلى أن الامتثال إلزامي؛
  ٢. تشير كلمة "ينبغي" إلى التوصية، وهذا لا يعني أن الامتثال اختياري، ولكن الأحرى بالمكتب قبول وسيلة بديلة للامتثال في حالة وجود صعوبات لا يمكن التغلب عليها، شريطة أن تضمن هذه الوسيلة شروط السلامة المقبولة، والتي لا يتم تقليلها إلى أقل من تلك التي تشير إليها التوصية؛
  ٣. تُستخدم كلمة "يمكن" أو "يجوز" بالمعنى المجاز لإعطاء سلطة أو إذن للقيام بالعمل المنصوص عليه، وتعني عبارة "لا يجوز لأي شخص ....." أو "لا يجوز للشخص ....." أنه لا يُطلب من أي شخص أو يؤذن أو يسمح له بالقيام بالعمل المنصوص عليه؛
  ٤. تُستخدم كلمة "سوف" للتعبير عن المستقبل؛ و
  ٥. كلمة "يشمل" تعني "يشمل على سبيل المثال لا الحصر".

## Amendment Procedure

## إجراء التعديل

- The AIB Regulation will be periodically reviewed to reflect the latest updates to the Kingdom's civil aviation legislative and regulatory framework as well as ICAO Annexes 13 and 19. A complete revised edition incorporating all amendments will be published every (3) years from the original effective date of this Regulation. The amendment procedure will be as follows:
    - a) When the AIB receives an amendment to ICAO Annexes 13, 19, or safety provisions issued by other Safety Organizations that can affect the provisions of this Regulation, the AIB will prepare a Draft Amendment Proposal (DAP) to the AIB Regulation;
    - b) The AIB will forward the DAP to the Chairman of Board of Directors of the General Authority of Civil Aviation (GACA) for approval;
    - c) Upon approval of the DAP by the Board of Directors, the AIB will amend and publish the new edition of the Regulation;
    - d) The Amendment effective date will be reflected on the footnote of each page of the Regulation; and
    - e) The controlled copy of the AIB regulation is the one published on the AIB website ([www.aib.gov.sa](http://www.aib.gov.sa)).
  - Differences with ICAO Annexes 13 and 19 will be filed to ICAO. The Difference(s) will be indicated on page (9) of this Regulation.
- ستتم مراجعة لائحة المكتب بشكل دوري لتعكس آخر التحديثات التي تطرأ على كل من الإطار التشريعي والتنظيمي للطيران المدني في المملكة، وكذلك الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر لمنظمة الطيران المدني الدولي، وسيتم - كل (3) سنوات اعتباراً من تاريخ نفاذ هذه اللائحة - نشر نسخة منها كاملة ومنقحة تتضمن كافة التعديلات، وسيكون إجراء التعديل على النحو التالي:
    - أ) عندما يتلقى المكتب تعديلاً على الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر لمنظمة الطيران المدني الدولي، أو أحكام السلامة الصادرة عن منظمات السلامة الأخرى التي يمكن أن تؤثر على أحكام هذا النظام، فإنه سيقوم بإعداد مسودة اقتراح التعديل للائحة؛
    - ب) سيقوم المكتب برفع مسودة اقتراح التعديل إلى رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني لاعتمادها؛
    - ج) بعد موافقة مجلس الإدارة على مسودة اقتراح التعديل، سيقوم المكتب بإجراء التعديل ونشر النسخة الجديدة من اللائحة؛
    - د) يتضمن تذييل كل صفحة من اللائحة تاريخ سريان اللائحة المحدثة؛ و
    - هـ) النسخة الخاضعة للرقابة من لائحة المكتب هي تلك المنشورة على موقع المكتب ([www.aib.gov.sa](http://www.aib.gov.sa)).
  - سيتم إبلاغ منظمة الطيران المدني الدولي بأية اختلافات مع الملحقين؛ الثالث عشر والتاسع عشر، وسيشار إلى هذه الاختلافات في الصفحة رقم (9) من هذه اللائحة.

Amendment Record

سجل التعديل

رقم التعديل Amendment No.	تاريخ التعديل Amendment Date	الصفحات المتأثرة Affected Pages	تاريخ النفاذ Effective Date
الإصدار الأول First Edition	-	-	هـ ١٤٣٥/١/١ 4/11/2013 G
الإصدار الثاني Second Edition	هـ ١٤٣٩/١١/٢١ 2/8/2018 G	إعادة إصدار كاملة Complete reissue	هـ ١٤٣٩/٩/١٨ 1/6/2018 G
الإصدار الثالث Third Edition	هـ ١٤٤٣/٤/٣ 8/11/2021 G	إعادة إصدار كاملة Complete reissue	

List of Current Differences to ICAO SARPs

قائمة الاختلافات الحالية مع قواعد وتوصيات الأيكاو

The AIB Regulation meets ICAO Annexes 13 and 19 Standards and Recommended Practices (SARPs). The following is a list of differences between this Regulation and the ICAO SARPs of Annexes 13 and 19. Differences have been notified to ICAO and are also published in the KSA Aeronautical Information Publication (AIP-GEN 1.7).

تفي لائحة المكتب بالمعايير والممارسات الموصى بها في الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر لمنظمة الطيران المدني الدولي، وفيما يلي قائمة بالاختلافات بين هذه اللائحة وهذين الملحقين، وقد تم إبلاغ منظمة الطيران المدني الدولي بالاختلافات، وتم نشرها في منشور معلومات الطيران في المملكة (AIP-GEN 1.7).

الملحق الثالث عشر لمنظمة الطيران المدني الدولي - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات - الطبعة الثانية عشر - التعديل الثامن عشر

ICAO Annex 13 – Aircraft Accident and Incident Investigation – 12<sup>th</sup> Edition – Amendment 18

معرف المعايير SARP Identifier	مرجع اللائحة Regulation Reference	الفروقات Differences
		لا توجد فروقات مع الملحق الثالث عشر No differences to Annex 13

الملحق التاسع عشر لمنظمة الطيران المدني الدولي - إدارة السلامة - الطبعة الثانية - التعديل الأول

ICAO Annex 19 – Safety Management – 2<sup>nd</sup> Edition – Amendment 1

معرف المعايير SARP Identifier	مرجع اللائحة Regulation Reference	الفروقات Differences
		لا توجد فروقات مع الملحق التاسع عشر No differences to Annex 19

## Chapter 1 – Definitions

## الفصل الأول – التعريفات

### 1.1 Definitions:

When the following terms are used in this Regulation, they shall have the following meanings:

#### Accident (ACCID):

An occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft (For unmanned aircraft system, only aircraft with a design and/or operational approval are to be considered), takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which:

- A person is fatally or seriously injured as a result of:
  - Being in the aircraft; or
  - Being in direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or
- The aircraft sustains damage or structural failure which:
  - Adversely affects the structural strength, performance, or flight characteristics of an aircraft, and would normally require major repair or replacement of the affected component.
  - Except for: engine failure or damage limited to a single engine of a multi-engine aircraft (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damage to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or
- The aircraft is missing or is completely inaccessible. An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.

### ١,١ تعريفات:

عند استخدام المصطلحات التالية في هذه اللائحة، يكون لها المعاني التالية:

#### حادث:

واقعة مرتبطة بتشغيل طائرة تقع - في حالات الطائرات المأهولة - بين وقت صعود أي شخص على متن الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي ينزل فيه كل هؤلاء الأشخاص، أو في حالات الطائرات بدون طيار (بالنسبة لنظام الطائرات بدون طيار، يجب النظر فقط في الطائرات ذات التصميم و/أو الموافقة التشغيلية)، بين الوقت الذي تكون فيه الطائرة جاهزة للتحرك لغرض الرحلة حتى وقت التوقف في نهاية الرحلة عند انطفاء نظام الدفع الأساسي، بحيث:

- أصيب شخص بجروح مميتة أو خطيرة نتيجة:
  - وجوده في الطائرة؛ أو
  - أن يكون على اتصال مباشر مع أي جزء من الطائرة، بما في ذلك الأجزاء التي انفصلت عن الطائرة، أو التعرض المباشر لنفث المحركات، إلا إذا كانت الإصابات ناتجة عن أسباب طبيعية، أو تسبب في حدوثها أشخاص آخرون، أو عندما تكون الإصابات للمهزّبين المختبئين في غير المناطق المخصصة عادة للركاب والطاقم؛ أو
- تعرضت الطائرة لأضرار أو أعطال هيكلية، والتي:
  - تؤثر سلبيًا على القوة الهيكلية أو الأداء أو خصائص الطيران للطائرة، وعادةً ما تتطلب إصلاحات كبيرة أو تغييرًا للقطعة المتأثرة.
  - باستثناء: تعطل أو تلف المحرك، ويقتصر على محرك واحد لطائرة متعددة المحركات (بما في ذلك غطاء المحرك أو ملحقاته) إلى المراوح، ونهايات الأجنحة، والهوائيات، والمجسات، والرّيش، والإطارات، والمكابح، والعجلات، والأسطح الانسيابية، والألواح، وأبواب عجلات الهبوط، والزجاج الأمامي، وسطح الطائرة (مثل الخدوش الصغيرة أو الفجوات المثقوبة)، أو التلف غير الخطير لكل من شفرات الدوران الرئيسية، وشفرات الدوران في الذيل، ومنظومة عجلات الهبوط، وتلك الناتجة عن البرد أو ارتطامات الطيور (بما في ذلك ثقب مقدمة الطائرة "الرادوم")؛ أو
  - تم فقدان الطائرة أو تعذر الوصول إليها تمامًا، وتعتبر الطائرة مفقودة عند توقف مهام البحث الرسمي بسبب عدم المقدرة على تحديد مكان الحطام.

### Accident Investigation Authority:

The authority designated by a State as responsible for aircraft accident and incident investigations within the context of this Regulation.

### سلطة التحقيق في الحوادث:

السلطة المعينة من قبل الدولة كمسؤولة عن التحقيقات في حوادث الطائرات والوقائع في سياق هذه اللائحة.

### Accredited Representative:

A person designated by a State, on the basis of his qualifications, for the purpose of participating in an investigation conducted by another State. The Accredited Representative would normally be from the State's accident investigation authority.

### ممثل معتمد:

شخص يتم تعيينه من قبل الدولة على أساس مؤهلاته لغرض المشاركة في تحقيق تجريبه دولة أخرى، وعادة ما يكون الممثل المعتمد من سلطة التحقيق في الحوادث التابعة للدولة.

### Advisor:

A person appointed by a State, on the basis of his qualifications, for the purpose of assisting its Accredited Representative in an investigation.

### مستشار:

شخص يتم تعيينه من قبل الدولة على أساس مؤهلاته لغرض مساعدة ممثلها المعتمد في التحقيق.

### Aircraft:

Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

### طائرة:

أية آلة يمكنها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير تلك المنعكسة من سطح الأرض.

### Annex 13:

The Annex to the Convention on International Civil Aviation that contains the International Standards and Recommended Practices related to Aircraft Accident and Incident Investigation.

### الملحق الثالث عشر:

ملحق اتفاقية الطيران المدني الدولي الذي يحتوي على المعايير الدولية والممارسات الموصى بها المتعلقة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات.

### Annex 19:

The Annex to the Convention on International Civil Aviation that contains the International Standards and Recommended Practices related to Safety Management.

### الملحق التاسع عشر:

ملحق اتفاقية الطيران المدني الدولي الذي يحتوي على المعايير الدولية والممارسات الموصى بها المتعلقة بإدارة السلامة.

### Aviation Occurrence:

Any incident, serious incident or accident associated with the operation of an aircraft.

### واقعة طيران:

أي واقعة أو واقعة خطيرة أو حادث مرتبط بتشغيل طائرة.

### Aviation Investigation Bureau (AIB):

The Bureau entrusted with the responsibility for aircraft accident and incident investigations in the Kingdom of Saudi Arabia.

### مكتب تحقيقات الطيران:

المكتب المكلف بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات في المملكة العربية السعودية.

### Board of Directors:

Board of Directors of the General Authority of Civil Aviation (GACA).

### مجلس الإدارة:

مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني.

### Causes:

Actions, omissions, events, conditions or a combination thereof, which led to the aviation occurrence. The

### أسباب:

أفعال، أو تجاوزات، أو أحداث، أو ظروف، أو مزيج منها، والتي أدت إلى حدوث واقعة طيران، ولا يعني تحديد الأسباب تحميل الخطأ أو



identification of causes does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability.

تحديد المسؤولية الإدارية أو المدنية أو الجنائية.

#### Civil Aircraft:

An aircraft registered on a civil registry without regard to its owner or operator.

طائرة مدنية:  
طائرة مسجلة في السجل المدني بغض النظر عن مالكيها أو مشغليها.

#### Civil Aviation Law (CAL):

The Civil Aviation Law of the Kingdom of Saudi Arabia (KSA).

نظام الطيران المدني:  
نظام الطيران المدني بالمملكة العربية السعودية.

#### Communication Record:

The whole or any part of any record, recording, copy, transcript or substantial summary of any type of communications that take place between any of the following persons: air traffic controllers, aircraft crew members, airport vehicle operators, maintenance personnel and persons who relay air traffic control messages.

سجل الاتصالات:  
كل أو أي جزء من أي سجل، أو تسجيل، أو نسخة مكتوبة، أو ملخص لأي نوع من الاتصالات التي تتم بين أي من الأشخاص التاليين: مراقبو الحركة الجوية، وأعضاء طاقم الطائرة، ومشغلو مركبات المطار، وموظفو الصيانة، والأشخاص الذين يتداولون رسائل مراقبة الحركة الجوية.

#### Confidential Reporting:

A report made in confidence to the AIB by any person that might not be reported through the mandatory reporting system due to fear of blame or reprisals against the reporter.

إبلاغ سري:  
تقرير يتم تقديمه سراً إلى المكتب من قبل أي شخص قد لا يتم الإبلاغ عنه من خلال نظام الإبلاغ الإلزامي خشية الملامة أو حصول الضرر على مقدم البلاغ.

#### Contributing Factors:

Actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which if eliminated, avoided or absent, would have reduced the probability of accident or incident occurring, or mitigated the severity of the consequences of the accident or incident. The identification of contributing factors does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil, or criminal liability.

عوامل مساهمة:  
الإجراءات، أو التجاوزات، أو الأحداث، أو الظروف، أو مجموعة منها، والتي إذا أزيلت، أو تم تفاديها، أو التخلص منها، أدى ذلك إلى خفض احتمال وقوع حادث أو واقعة، أو التخفيف من حدة العواقب، ولا يعني تحديد العوامل المساهمة تحديد المسؤولية الإدارية أو المدنية أو الجنائية.

#### Dangerous Goods:

Articles or substances which can pose a risk to health, safety, property or the environment.

المواد الخطرة:  
المواد التي يمكن أن تشكل خطراً على الصحة، أو السلامة، أو الممتلكات، أو البيئة.

#### Executive Technical Cooperation Program (ETCP):

Technical Cooperation Program within the framework of ICAO Annex 13 and the mandate of the respective Accident Investigation Authority.

برنامج التعاون الفني التنفيذي:  
برنامج تعاون فني في إطار الملحق الثالث عشر لمنظمة الطيران المدني الدولي وصلاحيات سلطة التحقيق في الحوادث المعنية.

#### Fatal Injury:

Any injury that results in death within (30) days of the aviation occurrence.

إصابة مميتة:  
أية إصابة تؤدي إلى الوفاة في غضون (٣٠) يوماً من واقعة الطيران.



### Flight Recorder:

Any type of recording device installed in an aircraft including automatic deployable flight recorders, which could complement an investigation into an aviation occurrence.

### Incident (INCID):

An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft, which affects or could affect the safety of operations.

### Investigation:

A process conducted for the purpose of accident prevention which includes the gathering and analysis of information related to an aviation occurrence, the drawing of conclusions, including the determination of causes and/or contributing factors, and when appropriate, the making of safety recommendations.

### Investigator-In-Charge (IIC):

A person charged – on the basis of merit and qualifications – with the responsibility for the organization, conduct, control and overall management of an aviation occurrence

### The Kingdom:

The Kingdom of Saudi Arabia (KSA), as an ICAO contracting State.

### Loss of Separation:

A situation where the distance separating two or more aircraft is less than the minimum established in the Air Traffic Services Procedures (ATSP 7300-1-1).

### Mandatory Reporting:

All reportable aviation occurrences, that is; all accidents and incidents shall be reported to the AIB.

### Maximum Mass:

Maximum certificated take-off mass.

### Observer:

A person who attends an AIB investigation for training or other valid purposes other than participation.

### Operator:

Any natural or corporate person operating, for his benefit, one or more aircraft and controlling the flight crew thereof.

### مسجل الرحلة:

أي نوع من أجهزة التسجيل المثبتة في طائرة، بما في ذلك مسجلات الرحلة تلقائية الانفصال، والتي يمكن أن تساعد في التحقيق في واقعة طيران.

### واقعة:

واقعة، بخلاف الحادث، مرتبطة بتشغيل طائرة قد تؤثر أو يمكن أن تؤثر على سلامة التشغيل.

### تحقيق:

عملية يتم إجراؤها لغرض منع الحوادث، وتشمل جمع المعلومات وتحليلها واستخلاص النتائج المتعلقة بواقعة طيران، بما في ذلك تحديد الأسباب و/أو العوامل المساهمة، وعندما يكون مناسباً، تقديم توصيات السلامة.

### محقق مسؤول:

شخص مكلف – على أساس الجدارة والمؤهلات – بمسؤولية تنظيم وإجراء ومراقبة وإدارة التحقيق في واقعة طيران.

### المملكة:

المملكة العربية السعودية بصفتها دولة متعاقدة مع منظمة الطيران المدني الدولي.

### فقد المسافة الفاصلة:

حالة تكون فيها المسافة التي تفصل بين طائرتين أو أكثر أقل من الحد الأدنى المنصوص عليه في إجراءات خدمات الحركة الجوية (ATSP 7300-1-1).

### إبلاغ إلزامي:

كافة وقائع الطيران واجبة الإبلاغ، أي يجب الإبلاغ عن كافة الحوادث والوقائع للمكتب.

### كتلة قصوى:

الكتلة القصوى المعتمدة للإقلاع.

### مراقب:

الشخص الذي يحضر تحقيق المكتب للتدريب أو لأغراض أخرى غير المشاركة.

### مشغل:

أي شخص طبيعي أو اعتباري يقوم بتشغيل طائرة أو أكثر لصالحه وله سلطة على طاقم القيادة لهذه الطائرة.



### Participant:

Subject to any conditions that the AIB may impose, a person may attend as a participant at an investigation of an aviation occurrence conducted by the AIB, if the person:

- Is an Accredited Representative or an Advisor to an Accredited Representative, pursuant to an international agreement or convention relating to aviation to which the Kingdom of Saudi Arabia is a party; or
- Is invited by the AIB to attend as a Participant because, in the opinion of the AIB, the person has a direct interest in the subject-matter of the investigation and will contribute to achieving the AIB's objective.

### Preliminary Report:

The communication used for prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation.

### Reportable Aviation Occurrences:

All aircraft accidents and incidents, as defined in this Regulation.

### Safety Recommendation:

A proposal by an investigation authority based on information derived from an investigation made with the intention of preventing aviation occurrences and which in no case has the purpose of creating a presumption of blame or liability for an aviation occurrence. In addition to safety recommendations arising from aviation occurrence investigations, safety recommendations may result from diverse sources, including safety studies.

### Safety Recommendation of Global Concern (SRGC):

A safety recommendation regarding a systemic deficiency having a probability of recurrence, with significant consequences at a global level, and requiring timely action to improve safety.

### Serious Incident (SINCID):

An incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and

### مشارك:

مع مراعاة أية شروط قد يفرضها المكتب، يجوز للشخص أن يحضر كمشارك في تحقيق واقعة طيران يقوم به المكتب إذا كان:

(أ) ممثلاً معتمداً أو مستشاراً لممثل معتمد، وفقاً لاتفاقية أو معاهدة دولية تتعلق بالطيران تكون المملكة طرفاً فيها؛ أو

(ب) تمت دعوته من قبل المكتب للحضور كمشارك، لأنه - في رأي المكتب - يكون للشخص مصلحة مباشرة في موضوع التحقيق وسوف يساهم في تحقيق هدف المكتب.

### تقرير أولي:

التواصل المستخدم للنشر الفوري للبيانات التي تم الحصول عليها خلال المراحل الأولى من التحقيق.

### وقائع طيران واجبة الإبلاغ:

كافة حوادث ووقائع الطائرات كما هو محدد في هذه اللائحة.

### توصية سلامة:

اقترح صادر عن سلطة تحقيق بناءً على معلومات مستمدة من تحقيق تم إجراؤه بقصد منع وقوع وقائع طيران، وليس الغرض منه - بأي حال من الأحوال - توزيع اللوم أو المسؤولية عن حدوث واقعة الطيران، بالإضافة إلى توصيات السلامة الناشئة عن تحقيقات وقائع الطيران، قد تنتج توصيات السلامة عن مصادر متنوعة، بما في ذلك دراسات السلامة.

### توصية سلامة ذات اهتمام عالمي:

توصية سلامة متعلقة بخلل نظامي له احتمالية التكرار ويكون ذو عواقب كبيرة على المستوى العالمي ويتطلب اتخاذ إجراءات في الوقت المناسب لتحسين السلامة.

### واقعة خطيرة:

واقعة محفوفة بظروف تشير إلى وجود احتمال كبير لوقوع حادث ومرتبطة بتشغيل طائرة، والتي في حالة طائرة مأهولة، تحدث في الوقت الذي يركب فيه شخص أو أشخاص الطائرة بنية الطيران حتى ذلك الوقت الذي ينزل فيه جميع هؤلاء الأشخاص، أو في حالة طائرة بدون طيار تحدث بين الوقت الذي تكون فيه الطائرة جاهزة للتحرك لغرض الرحلة حتى الوقت الذي تتوقف فيه في نهاية الرحلة ويتم إطفاء نظام الدفع الأساسي. الفرق بين الحادث والواقعة الخطيرة يكمن فقط في النتيجة. يمكن الاطلاع على قائمة أمثلة الوقائع الخطيرة في دليل التشغيل للمكتب.



the primary propulsion system is shut down. The difference between an accident and a serious incident lies only in the result. The sample list of Serious Incidents is found in AIB Operating Manual (AOM).

#### Serious Injury:

An injury sustained by a person in an accident and which:

- Requires hospitalization for more than (48) hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
- Results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes, or nose); or
- Involves lacerations which cause severe hemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or
- Involves injury to any internal organ; or
- Involves second or third degree burns or any burns affecting more than (5%) of the body surface; or
- Involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.

#### State Aircraft:

Aircraft owned by the State and designated for serving non-commercial public interest purposes, such as military, customs and medical evacuation aircraft.

#### State of Design:

The State having jurisdiction over the organization responsible for the type design.

#### State of Manufacture:

The State having jurisdiction over the organization responsible for the final assembly of the aircraft, engine or propeller.

#### State of Occurrence:

The State in the territory of which an accident or incident occurs.

#### State of the Operator:

The State in which the operator's principle place of business is located or if there is no such place of business, the operator's permanent residence.

#### State of Registry:

The State in whose register the aircraft is entered.

#### State Safety Program (SSP):

An integrated set of regulations and activities aimed at improving safety.

#### إصابة خطيرة:

تعرض شخص لإصابة في حادث، والتي:

- تتطلب دخول المستشفى لأكثر من (٤٨) ساعة، تبدأ في غضون سبعة أيام من تاريخ الإصابة؛ أو
- ينتج عنها كسر أي عظم (باستثناء الكسور اليسيرة في الأنف وأصابع اليدين والقدمين)؛ أو
- تشمل تمزقاً يسبب نزيفاً حاداً أو تلفاً في الأعصاب أو العضلات أو الأوتار؛ أو
- تشمل إصابة أي عضو داخلي؛ أو
- تتسبب في حروق من الدرجة الثانية أو الثالثة أو أية حروق تؤثر على أكثر من (٥%) من سطح الجسم؛ أو
- تشمل التعرض المؤكد للمواد المعدية أو الإشعاع الضار.

#### طائرة دولة:

طائرة مملوكة للدولة ومخصصة لخدمة الأغراض العامة غير التجارية، مثل العسكرية والجمركية والإخلاء الطبي.

#### دولة التصميم:

الدولة التي لها السلطة على الشركة المسؤولة عن نوع التصميم.

#### دولة التصنيع:

الدولة التي لها السلطة على الشركة المسؤولة عن التجميع النهائي للطائرة أو المحرك أو مروحة المحرك.

#### دولة الواقعة:

الدولة التي يقع حادث أو واقعة ضمن حدودها السيادية.

#### دولة المشغل:

الدولة التي يقع فيها المكان الرئيس للمشغل، أو تكون فيها إقامته الدائمة إذا لم يكن له فيها مكان عمل.

#### دولة التسجيل:

دولة تسجيل الطائرة.

#### برنامج الدولة للسلامة:

مجموعة متكاملة من اللوائح والأنشطة التي تهدف إلى تحسين السلامة.



### Unmanned Aircraft Systems (UAS):

Means heavier-than-air aircraft – other than a model aircraft or amateur rocket – and their associated elements which are operated with no pilot onboard. The term UAS includes Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) and Autonomous Unmanned Aircraft Systems (AUAS).

### أنظمة الطائرات بدون طيار:

تعني طائرة أثقل من الهواء – بخلاف نموذج طائرة أو صاروخ – والعناصر المرتبطة بها، والتي يتم تشغيلها بدون وجود طيار على متنها. يشمل ذلك أنظمة الطائرات الموجهة عن بعد وأنظمة الطائرات بدون طيار المستقلة.

### 1.2 Abbreviations:

When the following abbreviations are used in this Regulation, they shall have the following meanings:

### ١,٢ الاختصارات:

يكون للاختصارات المستخدمة في هذه اللائحة، المعاني التالية:

الاختصار Abbreviation	المعنى Meaning
ACCID	حادث Accident
ADREP	تقرير بيانات الحادث/الواقعة Accident/Incident Data Report
AIB	مكتب تحقيقات الطيران بالمملكة العربية السعودية Aviation Investigation Bureau of the Kingdom of Saudi Arabia
ANS	خدمات الملاحة الجوية Air Navigation Services
ATS	خدمات الحركة الجوية Air Traffic Services
CAL	نظام الطيران المدني بالمملكة العربية السعودية Civil Aviation Law of the Kingdom of Saudi Arabia.
ECCAIRS	مركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ عن الحوادث والوقائع European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
ETCP	برنامج التعاون الفني التنفيذي Executive Technical Cooperation Program
FRL	معامل مسجلات الرحلة Flight Recorders Laboratory
GACA	الهيئة العامة للطيران المدني بالمملكة العربية السعودية General Authority of Civil Aviation of KSA
ICAO	منظمة الطيران المدني الدولي International Civil Aviation Organization
IIC	المحقق المسؤول Investigator-In-Charge
INCID	واقعة Incident
KSA	المملكة العربية السعودية Kingdom of Saudi Arabia
MoC	مذكرة تعاون Memorandum of Cooperation

الاختصار Abbreviation	المعنى Meaning
OEM	الصانع الأصلي للمعدات Original Equipment Manufacturer
SAR	توصية مستقلة Stand-Alone Recommendation
SINCID	واقعة خطيرة Serious Incident
SRGC	توصية سلامة ذات اهتمام عالمي Safety Recommendation of Global Concern
SSP	برنامج الدولة للسلامة State Safety Program
UTC	التوقيت العالمي Universal Coordinated Time

## Chapter 2 – Applicability

## الفصل الثاني – مجال التطبيق

### 2.1 Applicability:

Subject to any international agreement or convention, this Regulation applies in respect of aviation occurrences:

- In or over the sovereign area or territorial waters of the Kingdom; or
- When the AIB receives a request from another State to conduct an investigation on its behalf, the AIB will assume its responsibilities – under the directives of the Chairman of Board of Directors – in accordance of this Regulation, given that the requesting State covers all pertinent expenditures resulted from such an investigation;
- Where an aircraft is leased, chartered or interchanged and, discharges in whole or in part the functions and obligations of this Regulation regardless of whether or not the Kingdom of Saudi Arabia is the State of Registry, or registered, or certificated for airworthiness or operated by an air carrier under the laws of the Kingdom of Saudi Arabia;
- When they involve civil aircraft of the Kingdom of Saudi Arabia, when they involve certain public aircraft wherever they occur;
- When a Saudi registered or operated aircraft is involved in an accident or incident in another State, and the State of occurrence does not conduct an investigation, and does not delegate the investigation to another State or a regional accident and incident investigation organization, the AIB is entitled to request – in writing – the State of Occurrence to delegate the conducting of such investigation to the AIB. If the State of Occurrence gives express consent or does not reply to such a request within (30) days, the AIB may institute and conduct the investigation with the available information;
- When a Saudi registered or operated aircraft is involved in an accident or serious incident in the territory of a non-ICAO Contracting State which does not intend to conduct an investigation in accordance with Annex 13, in cooperation with the state of occurrence but, failing such cooperation, the investigation will be conducted with such information as is available. When the location of the accident or the serious incident cannot definitely be established as being in the territory of any State, AIB will institute and conduct an investigation into the circumstances of such accident or serious incident.

### ٢,١ مجال التطبيق:

- مع مراعاة أية اتفاقية دولية أو معاهدة، تطبق هذه اللائحة فيما يتعلق بوقائع الطيران:
- في أو فوق المنطقة السيادية أو المياه الإقليمية للمملكة؛ أو
  - عند طلب دولة أخرى إجراء تحقيق نيابة عنها، فإن المكتب سيتولى مسؤولياته – بتوجيهات من رئيس مجلس الإدارة – وفقاً لهذه اللائحة، على أن تتولى الدولة الطالبة تغطية كافة النفقات ذات الصلة الناتجة عن هذا التحقيق؛
  - عندما تكون الطائرة مستأجرة أو تقوم برحلات مستأجرة أو متبادلة، وتفعل هذه اللائحة كلياً أو جزئياً، بغض النظر عما إذا كانت المملكة هي دولة التسجيل أم لا أو مُسجّلة أو مُعتمِدة لصلاحية الطيران أو يتم التشغيل من قبل ناقل جوي بموجب قوانين المملكة؛
  - عندما يتعلق الأمر بطائرة مدنية للمملكة، أو عندما يتعلق الأمر بطائرة عامة معينة أينما وقع الحادث؛
  - عندما تتعرض طائرة مشغلة أو مسجلة سعودياً لحادث أو واقعة في دولة أخرى، ولم تقم دولة الواقعة بإجراء تحقيق، ولم تفوض التحقيق إلى دولة أخرى أو منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع، فإنه يحق للمكتب أن يطلب – كتابياً – من دولة الواقعة تفويض إجراء هذا التحقيق له. إذا أعطت دولة الواقعة موافقة صريحة أو لم ترد على مثل هذا الطلب خلال (٣٠) يوم، فيجوز للمكتب بدء وإجراء التحقيق بالمعلومات المتاحة؛
  - عندما تتعرض طائرة مشغلة أو مسجلة سعودياً لحادث أو واقعة خطيرة في أراضي دولة غير عضو في منظمة الطيران المدني الدولي، والتي لا ترغب في إجراء تحقيق وفقاً للملحق الثالث عشر، فيتم التحقيق بالتعاون معها، وفي حالة عدم التعاون، سيتم إجراء التحقيق بالمعلومات المتوفرة. عند عدم إمكانية تحديد دولة الواقعة، سيقوم المكتب بالبدء في إجراء وتنفيذ التحقيق في ظروف هذا الحادث أو الواقعة الخطيرة.

## 2.2 Obstruction of the AIB Investigation:

Any person, who:

- Resists or willfully obstructs a representative of the AIB in the execution of his powers and duties under this Regulation, or who knowingly gives false or misleading evidence at an investigation; or
- Deliberately deviates from aviation occurrence reporting requirements; or
- Knowingly mutilates, obliterates, destroys or attempts to do so; or, without authority takes and carries away, removes, conceals or withholds any records or part of, or property related to a civil aircraft involved in an aviation occurrence.

The penalties for the failure to comply with the provisions of this Regulation are contained in article number (169) of chapter (12) of the CAL.

## ٢,٢ إعاقه تحقيق المكتب:

أي شخص:

أ) يتعمد مقاومة أو إعاقه ممثل المكتب في تنفيذ سلطاته وواجباته بموجب هذه اللائحة، أو الذي يتعمد تقديم أدلة كاذبة أو مضللة في التحقيق؛ أو

ب) يتعمد الإحادة عن متطلبات التبليغ عن حوادث الطيران؛ أو

ج) يحاول - عن علم وبدون إذن - القيام بتشويه، أو طمس، أو تدمير سجلات، أو ممتلكات طائرة مدنية لها علاقة بواقعة طيران.

ترد عقوبات عدم الامتثال لأحكام هذه اللائحة في المادة رقم (١٦٩) من الفصل الثاني عشر من نظام الطيران المدني.

## Chapter 3 – General

## الفصل الثالث – عام

### 3.1 Independence of the AIB:

The AIB is the independent authority in KSA entrusted with investigating accidents, serious incidents and incidents involving any civil aircraft as stipulated in Article number (2.1) of this Regulation.

The AIB institutes and conducts investigations independently from any other administrative or judicial proceedings to apportion blame or liability.

The AIB is granted and delegated all the authority that enables it to execute its obligations and functions according to this Regulation.

### 3.2 Objective of the AIB:

The objective of the AIB is to advance aviation safety by:

- Investigating aviation occurrences;
- Monitoring the response to issued safety recommendations; and
- Identifying systemic deficiencies and industry trends through a continuous data-based accident prevention analysis and safety studies.

All investigations of aviation occurrences will be conducted in a manner consistent with the Standards and Recommended Practices contained in ICAO Annexes 13, 19, and their related documents.

### 3.3 Authority of the AIB:

- No other department or agency shall conduct an investigation into an aviation occurrence under the provision of this Regulation, unless authorized in writing by the AIB;
- The AIB may delegate an investigation or any part of it – in writing – to another State or a regional accident and incident investigation organization by mutual agreement;
- All aviation occurrence investigations conducted by the AIB have priority over, and shall be separate from, any type of investigation conducted by any other government authority;
- For investigations conducted by the AIB, a representative from GACA may be assigned to participate in the investigation under the authority of the IIC;
- The AIB may authorize other departments and agencies to participate in its investigations;

### ٣,١ استقلالية المكتب:

إن المكتب هو السلطة المستقلة في المملكة المنوط بها التحقيق في الحوادث والوقائع الخطيرة ووقائع أية طائرة مدنية على النحو المنصوص عليه في المادة رقم (٢,١) من هذه اللائحة.

يقوم المكتب بالبدا في التحقيقات وإجرائها بشكل مستقل عن أية إجراءات إدارية أو قضائية أخرى تهدف إلى توزيع اللوم أو المسؤولية.

يُمنح المكتب كافة الصلاحيات التي تمكنه من تنفيذ التزاماته ويفوض بتأدية وظائفه وفقاً لهذه اللائحة.

### ٣,٢ هدف المكتب:

إن هدف المكتب هو تعزيز سلامة الطيران من خلال:

- التحقيق في وقائع الطيران؛
- متابعة الردود على توصيات السلامة الصادرة؛ و
- ملاحظة أوجه القصور النظامية وأنماط المخاطر في نشاط الطيران من خلال تحليل مستمر قائم على البيانات للوقاية من الحوادث وإجراء دراسات السلامة.

ستجرى كافة التحقيقات في وقائع الطيران وفق المعايير والتوصيات الواردة في الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر والوثائق ذات الصلة بهما.

### ٣,٣ صلاحية المكتب:

أ) لا يجوز لأية إدارة أو وكالة أخرى إجراء تحقيق في واقعة طيران بموجب أحكام هذه اللائحة ما لم تحصل على إذن خطي بذلك من قبل المكتب؛

ب) يمكن للمكتب تفويض تحقيق أو أي جزء منه – كتابياً – إلى دولة أخرى أو منظمة تحقيق إقليمية في الحوادث والوقائع من خلال الاتفاق المتبادل؛

ج) جميع تحقيقات وقائع الطيران التي يجريها المكتب يكون لها الأولوية على أي نوع من التحقيقات التي تجريها أية سلطة حكومية أخرى، وتكون منفصلة عنها؛

د) قد يتم تعيين ممثل عن الهيئة العامة للطيران المدني للمشاركة في التحقيقات التي يجريها المكتب يكون تحت سلطة المحقق المسؤول؛

هـ) يمكن للمكتب أن يفوض إدارات ووكالات أخرى للمشاركة في تحقيقاته؛

- f) Under no circumstances are aviation occurrence investigations in which a portion of the investigation is so delegated to another Department or Agency considered to be a joint investigation in the sense of sharing responsibility. Those investigations remain strictly the AIB investigations;
- g) When departments, agencies, or other parties participate in investigations of the AIB, all the parties involved shall ensure that information which developed about the aviation occurrence is exchanged with the IIC in a timely manner;
- h) When departments and agencies participate in investigations of the AIB, they may not participate in the decision of the AIB about the causes of the aviation occurrence;
- i) Where conflicting interests arise between the AIB and a department, an agency or any other participant in an investigation, the requirements and interests of the AIB shall take precedence; and
- j) The AIB is the sole entity within the Kingdom of Saudi Arabia authorized to retrieve flight recorders for investigation purposes.

- و) لا يعتبر - تحت أي ظرف من الظروف - التحقيق مشتركاً، بمعنى تقاسم المسؤولية، لتحقيقات وقائع الطيران التي يتم فيها تفويض جزء من التحقيق إلى إدارة أو وكالة أخرى. هذه التحقيقات تظل حصرية للمكتب؛
- ز) عندما تشارك الإدارات أو الوكالات أو الأطراف الأخرى في تحقيقات المكتب، يجب على كافة الأطراف المعنية ضمان تبادل المعلومات التي ظهرت حول واقعة الطيران مع المحقق المسؤول دون تأخير؛
- ح) عندما تشارك الإدارات والوكالات في تحقيقات المكتب، لا يخول لهم المشاركة في قرار المكتب بشأن أسباب واقعة الطيران؛
- ط) عندما ينشأ تضارب في المصالح بين المكتب ودائرة أو وكالة أو أي مشارك آخر في التحقيق، تكون الأولوية لمتطلبات ومصالح المكتب؛ و
- ي) إن المكتب هو الكيان الوحيد داخل المملكة المخوّل بالتعامل مع سجلات الرحلة لأغراض التحقيق.

### 3.4 Intermittent Services:

The AIB may:

- a) Procure temporary or intermittent services of experts;
- b) Make agreements and other transactions to carry out this Regulation; and
- c) Use the available services, equipment, personnel, and facilities of other Agencies.

### ٣,٤ خدمات داعمة:

يمكن للمكتب:

- أ) جلب خدمات خبراء ومتخصصين بصفة مؤقتة؛
- ب) إبرام اتفاقيات وغيرها من التعاملات لتنفيذ هذه اللائحة؛ و
- ج) استخدام الخدمات والمعدات والأفراد والتسهيلات المتوفرة لدى جهات أخرى.

### 3.5 Annual Report:

The AIB will prepare an annual report encompassing all its related activities during the previous year at the end of the first quarter of each subsequent Gregorian year, and then it will be submitted to the Chairman of the Board of Directors.

### ٣,٥ تقرير سنوي:

سيقوم المكتب بإعداد تقرير سنوي عن أنشطته خلال العام السابق بنهاية الربع الأول من كل سنة ميلادية لاحقة، ومن ثم رفعه إلى رئيس مجلس الإدارة.

### 3.6 Site Safety:

- a) Investigator(s) shall take necessary precautions /measures to protect themselves against biological and other hazards, particularly at the accident site.
- b) While safety remains everyone's responsibility at all times, the AIB commits to make available the necessary tools and protective equipment to protect the investigation team against possible site hazards including - but not limited to - biological and environmental hazards.

### ٣,٦ سلامة الموقع:

- أ) يجب على المحققين اتخاذ الاحتياطات والتدابير اللازمة لحماية أنفسهم من المخاطر البيولوجية وغيرها من المخاطر في موقع الحادث.
- ب) في حين تظل السلامة مسؤولية الجميع في كافة الأوقات، يلتزم المكتب بتوفير الأدوات والمعدات الوقائية اللازمة لحماية فريق التحقيق من مخاطر الموقع المحتملة، بما في ذلك - على سبيل المثال لا الحصر - المخاطر البيولوجية والبيئية.

### 3.7 AIB Contribution to Global Aviation Safety:

- In order to advance civil aviation safety, the AIB will participate in national, regional, and international civil aviation safety and investigation events and platforms.
- To build capacity and acquire knowledge and expertise, the AIB will communicate and negotiate, with international counterparts, towards reaching agreed protocols (e.g. Executive Technical Cooperation Program "ETCP" and Memorandums of Cooperation "MoCs") aimed at advancing aviation safety and investigation capabilities.

### ٣,٧ مساهمة المكتب في سلامة الطيران العالمي:

- من أجل تعزيز سلامة الطيران المدني، سيشارك المكتب في فعاليات وبرامج السلامة والتحقيق الوطنية والإقليمية والدولية.
- من أجل بناء القدرات واكتساب المعرفة والخبرة، سيتواصل المكتب ويتفاوض مع النظراء الدوليين من أجل الوصول إلى ترتيبات تهدف إلى تعزيز سلامة الطيران وقدرات التحقيق (مثلًا برامج التعاون الفني التنفيذي ومذكرات التعاون).

### 3.8 Transportation:

- The AIB will arrange the transportation of its investigation team to and from the area of the accident site in accordance with its approved internal policies and procedures.
- In case of other entities participation in AIB investigations, transportation needs of participants to and from the occurrence site shall be catered for by their respective employers.
- Domestic operators shall to the extent possible give priority of reservations for investigation team members on its flights to the destination nearest to the occurrence site.

### ٣,٨ المواصلات:

- سوف يقوم المكتب بالترتيب لنقل فريق التحقيق التابع له من وإلى منطقة موقع الحادث وفقًا لسياساته وإجراءاته الداخلية المعتمدة.
- في حالة مشاركة ممثلين عن كيانات أخرى في تحقيقات المكتب، فإن مسؤولية توفير احتياجات النقل من وإلى موقع الواقعة تقع على عاتق الجهات التابعين لها.
- يجب على المشغل المحلي منح أولوية الحجز لأعضاء فريق التحقيق على رحلاته المتجهة إلى أقرب مطار لموقع واقعة الطيران.



## Chapter 4 - Notification

## الفصل الرابع – التبليغ

### 4.1 Notification Requirements:

The AIB shall be notified of all reportable aviation occurrences within the KSA under the provision of this Regulation or when it involves Saudi Arabian registered, operated, designed, or manufactured civil aircraft occurring outside KSA.

### 4.2 Notification to the AIB:

When an aviation occurrence takes place, involved or informed persons shall immediately notify, in Arabic or English, the AIB via the quickest means available. The AIB can be contacted 24/7 through the following contact information:

**Telephone:** 966-(0)12-685-6551  
**Duty Officer (DO):** 966-(0)55-772-4752  
**Web Site:** [www.aib.gov.sa](http://www.aib.gov.sa)  
**Email:** [report@aib.gov.sa](mailto:report@aib.gov.sa)  
**FAX:** 966-(0)12-685-4250  
**P.O Box:** 6326 Jeddah, 21442  
Kingdom of Saudi Arabia.

The information outlined in Article number (4.3) of this Chapter should be provided. Having information that is incomplete or unverified does not justify delaying the notification. Corrected and additional information can be provided at any time it becomes available or, as specified in Article number (4.4) of this Chapter. The notification shall be prepared in Arabic or English without delay.

### 4.3 Information to be Included in a Notification:

- The following information shall be provided as available:
- Aircraft manufacturer, model, serial number, flight number (if any);
  - Nationality and registration markings of the aircraft;
  - Name of registered owner and name of the operator of the aircraft;
  - Date and time of the accident or incident (Local or UTC);
  - Last point of departure and point of intended landing;
  - Prevailing weather conditions at the accident or incident site;
  - Description of the accident or incident and the extent of damage to the aircraft so far as is known; and
  - Damage to objects or structures on the ground, if any;

### ٤,١ متطلبات التبليغ:

يجب إبلاغ المكتب بكافة وقائع الطيران الواجب الإبلاغ عنها داخل المملكة بموجب أحكام هذه اللائحة، أو عندما يتعلق الأمر بواقعة خارج المملكة لطائرة مدنية مسجلة، أو مشغلة، أو مصممة، أو مصنعة سعودياً.

### ٤,٢ تبليغ المكتب:

عند حدوث واقعة طيران، يجب على الأشخاص المعنيين أو الذين لديهم علم بالواقعة تبليغ المكتب على الفور باللغة العربية أو الإنجليزية وبأسرع الوسائل المتاحة، حيث يمكن التواصل مع المكتب على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع من خلال معلومات التواصل التالية:

**الهاتف:** ٩٦٦-(٠)١٢-٦٨٥-٦٥٥١  
**الضابط المناوب:** ٩٦٦-(٠)٥٥-٧٧٢-٤٧٥٢  
**موقع إلكتروني:** [www.aib.gov.sa](http://www.aib.gov.sa)  
**بريد إلكتروني:** [report@aib.gov.sa](mailto:report@aib.gov.sa)  
**فاكس:** ٩٦٦-(٠)١٢-٦٨٥-٤٢٥٠  
**صندوق بريد:** ٦٣٢٦ جدة، ٢١٤٤٢، المملكة العربية السعودية.

يجب تقديم المعلومات الموضحة في المادة رقم (٤,٣) من هذا الفصل. إن عدم توفر كامل المعلومات أو عدم التحقق منها لا يبرران تأخير التبليغ، حيث يمكن توفير معلومات مصححة أو إضافية في أي وقت لاحق أو كما هو محدد في المادة رقم (٤,٤) من هذا الفصل. يجب إعداد البلاغ باللغة العربية أو الإنجليزية دون تأخير.

### ٤,٣ المعلومات التي يجب تضمينها في البلاغ:

- يجب أن يتضمن البلاغ المعلومات التالية حسب توفرها:
- صانع الطائرة وموديلها ورقمها التسلسلي ورقم الرحلة (إن وجد)؛
  - الجنسية وعلامات تسجيل الطائرة؛
  - اسم المالك المسجل واسم مشغل الطائرة؛
  - تاريخ ووقت الحادث أو الواقعة (بالتوقيت المحلي أو العالمي)؛
  - نقطة المغادرة الأخيرة ونقطة الهبوط المقصودة؛
  - الأحوال الجوية السائدة في موقع الحادث أو الواقعة؛
  - وصف الحادث أو الواقعة ومدى الضرر الذي لحق بالطائرة كما هو معروف؛ و
  - الأضرار المادية التي لحقت بالمنشآت أو غيرها على الأرض إن وجدت؛

In case of an accident or a serious incident, the following information shall be provided:

- Certificate numbers of the flight crew;
- Total number of persons aboard, nationalities, number of fatalities, number of seriously injured, number of minor injuries and other relevant fatalities and serious injuries;
- Presence and description of dangerous goods on board the aircraft;
- Position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point, latitude and longitude; and
- Physical characteristics of the accident or serious incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site;

في حالة وقوع حادث أو واقعة خطيرة يجب توفير المعلومات التالية:

- أرقام رخص طاقم قيادة الطائرة؛
- إجمالي عدد الأشخاص على متن الطائرة والجنسيات وعدد الوفيات وعدد الإصابات الخطيرة وعدد الإصابات الطفيفة وغيرها من الوفيات والإصابات الخطيرة ذات الصلة؛
- وجود ووصف المواد الخطرة على متن الطائرة؛
- موقع الطائرة بالإشارة إلى نقاط جغرافية يسهل تحديدها وخطوط الطول والعرض؛ و
- طبيعة موقع الحادث أو الواقعة الخطيرة، بالإضافة إلى الإشارة إلى أية صعوبات أو متطلبات خاصة للوصول إلى الموقع.

#### 4.4 Information to be provided to the AIB following the Notification:

- Notifying entities shall submit to the AIB a written report detailing their account of the occurrence and their response as requested by the AIB; and
- Flight crewmembers, post an aviation occurrence in which they are involved, if physically able, shall provide a statement to the AIB, setting forth the facts, conditions and circumstances relating to the occurrence. Otherwise, the statement shall be provided as able to do so. .

#### ٤,٤ المعلومات التي يجب تقديمها إلى المكتب بعد التبليغ:

- يجب على الجهات المبلغة تقديم تقرير مكتوب إلى المكتب يوضح تفاصيل الواقعة والاستجابة لها وفقا لمتطلبات المكتب؛ و
- على طاقم قيادة الطائرة - عقب واقعة الطيران وبحسب الإمكان - تقديم إفادة خطية للمكتب يحدد فيها الحقائق والظروف والملابسات ذات الصلة، وفي حال تعذر ذلك في حينه، فيتم تقديم الإفادة عند الإمكان.

#### 4.5 Notification of an Aviation Occurrence involving Civil aircraft/facility and Military Aircraft, a Spacecraft or any other Space Object:

- For an aviation occurrence involving Civil aircraft/facility and Military Aircraft, a spacecraft, or any other space object, the involved authority should immediately relay pertinent information to the AIB; and
- The AIB will immediately notify the appropriate authority when it has first knowledge of such an aviation occurrence.

#### ٤,٥ التبليغ عن واقعة طيران تشمل طائرة مدنية أو مرفق طيران مدني وطائرة عسكرية أو مركبة فضائية أو أي جسم فضائي آخر:

- في حالة حدوث واقعة طيران تتعلق بطائرة مدنية أو مرفق طيران مدني وطائرة عسكرية أو مركبة فضائية أو أي جسم فضائي آخر، إذا كانت الجهة المعنية هي المٌطلع الأول على واقعة الطيران، فيجب إخطار المكتب بالمعلومات ذات الصلة بواقعة الطيران عبر قنوات الاتصال المعتمدة ووفق الإجراءات المتبعة؛ و
- إذا كان المكتب المٌطلع الأول على واقعة الطيران، فسيقوم بإخطار الجهة المختصة ذات العلاقة عبر قنوات الاتصال المعتمدة ووفق الإجراءات المتبعة.

#### 4.6 AIB Notification to States and ICAO:

The AIB will forward a notification of an accident, a serious incident, or an incident to be investigated within the context of this Regulation, in English language with a minimum delay and by the most suitable and quickest means available, as applicable to the following:

- The State of Registry;
- The State of the Operator;

#### ٤,٦ تبليغ المكتب للدول ومنظمة الطيران المدني الدولي:

سوف يرسل المكتب - باللغة الإنجليزية - بلاغا عن حادث أو واقعة خطيرة أو واقعة سيتم التحقيق فيها بموجب هذه اللائحة دون تأخير عبر وسائل الاتصال الملائمة، حسب ما ينطبق للجهات التالية:

- دولة التسجيل؛
- دولة المشغل؛

- c) The State of Design;
- d) The State of Manufacture;
- e) The state sustaining damage as a result of the accident; and
- f) ICAO, when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2,250 kg or is a turbojet-powered airplane.

ج) دولة التصميم؛  
د) دولة التصنيع؛ و  
هـ) الدولة التي لحقت بها أضرار نتيجة الحادث؛ و

و) منظمة الطيران المدني الدولي، عندما يكون وزن الطائرة المعنية أكثر من (٢,٢٥٠) كيلوجراما، أو تكون طائرة تعمل بمحرك توربيني.

However, when a serious incident, or an incident to be investigated, occurs outside the Kingdom, involving a Saudi registered/operated civil aircraft, and the State of Occurrence is not aware of, or will not institute an investigation, the AIB will forward a notification of such an incident to the State of Occurrence, the State of Design, and the State of Manufacture.

ومع ذلك، في حالة حدوث واقعة خطيرة أو واقعة خارج المملكة لطائرة مدنية مسجلة ومشغلة سعودي يتعين التحقيق فيها ودولة الواقعة ليست على علم بها أو لن تفتح تحقيقاً، فإن المكتب سيقوم بإرسال بلاغ لدولة الواقعة ودولة التصميم ودولة التصنيع.

In the case of investigating an accident or incident occurring in a non-ICAO Contracting State or outside the territory of any State, involving a Saudi registered civil aircraft, the AIB will forward a notification of such an accident or incident to the involved states.

في حالة التحقيق في حادث أو واقعة تقع في دولة غير عضو في منظمة الطيران المدني الدولي أو خارج أراضي أية دولة وتعلق بطائرة مدنية مسجلة سعودي، فإن المكتب سيقوم بإرسال إخطار بهذا الحادث أو الواقعة إلى الدول المعنية.

In addition to items found in article (4.3) of this Regulation, the following information will be included:

بالإضافة إلى البنود الواردة في المادة (٤,٣) من هذه اللائحة، سيتم تضمين المعلومات التالية:

- g) Type of occurrence (accident "ACCID", serious incident "SINCID", or incident "INCID");
- h) An indication to what extent the investigation will be conducted or is proposed to be delegated by the State of Occurrence; and
- i) Means to contact the appointed IIC and the AIB any time.

ز) نوع الواقعة (حادث أو واقعة خطيرة أو واقعة)؛

ح) بيان إلى أي مدى سيتم إجراء التحقيق أو اقتراح تفويضه من قبل دولة الواقعة؛ و

ط) وسائل التواصل مع المكتب والمحقق المسؤول في أي وقت.

As soon as it is possible to do so, the AIB will dispatch the details omitted from the notification as well as other known relevant information.

سيقوم المكتب باستكمال توفير المعلومات والتفاصيل المطلوبة، والتي لم يتم تضمينها في البلاغ، بالإضافة إلى المعلومات الأخرى المعروفة ذات الصلة، فور التمكن من ذلك.

Upon receiving a notification of an accident or incident involving a Saudi registered/operated civil aircraft, from the State conducting the investigation, the AIB will acknowledge receipt of such notification and inform the notifying State if an Accredited Representative is appointed. If an Accredited Representative is appointed, the name and contact details; as well as the expected date of arrival if the Accredited Representative will travel to the State of Occurrence will be provided as well.

عند تلقي بلاغ عن حادث أو واقعة تتعلق بطائرة مدنية مسجلة/مشغلة سعودي من الدولة التي تجري التحقيق، فإن المكتب سيقوم بإقرار استلام هذا البلاغ وإبلاغ الدولة المبلغة إذا تم تعيين ممثل معتمد. سيتم إرسال اسم الممثل المعتمد وتفاصيل التواصل معه بالإضافة إلى التاريخ المتوقع لوصوله إذا كان عازماً على السفر إلى دولة الواقعة.

In case of KSA is the State of Operator, the AIB will, with minimum delay and by the most suitable and quickest means available, provide the State of Occurrence and the

في حالة كون المملكة هي دولة المشغل، فإن المكتب سيقوم - وبأقل تأخير وبأفضل وأسرع الوسائل المتاحة - بتزويد كل من دولة الواقعة ودولة التسجيل بتفاصيل المواد الخطرة على متن الطائرة.

State of Registry with details of dangerous goods on board the aircraft.

#### 4.7 AIB Notification to Higher Authority:

The AIB will notify the Chairman of the GACA Board of Directors with information regarding aviation occurrences under investigation.

٤,٧ تبليغ السلطة العليا من قبل المكتب:  
سيقوم المكتب بإبلاغ رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني بالمعلومات المتعلقة بحوادث الطيران قيد التحقيق.



## Chapter 5 – Investigation

## الفصل الخامس – التحقيق

### 5.1 Responsibility of the AIB:

The AIB is an independent aviation investigation authority, under the direct supervision of the Chairman of Board of Directors of GACA. As stipulated in article (2.1) of this Regulation, the AIB is responsible to investigate aviation occurrences as follows:

- Accidents;
- Serious Incidents;
- Incidents with a potential of safety learnings and enhancements; and
- In case of an occurrence involving unmanned aircraft systems, excluding military and recreational use, only unmanned aircraft systems with appropriate certification will be considered.

### 5.2 The Purpose of an Investigation:

AIB conducts objective, fact based and independent investigations that seek to analyze information, draw conclusions including the determination of causal and/or contributing factors and, when necessary, make safety recommendations.

The sole objective of the investigation of an aviation occurrence is the prevention of aviation occurrences. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.

Any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability will not be conducted under the provisions of this Regulation. Further, only the factual information part of any report issued under this Regulation may be admissible to such judicial or administrative proceedings.

For any investigation conducted under this Regulation, the AIB will have unrestricted access to all available evidential material without delay and shall not be impeded by administrative, judicial or any other parallel investigations or proceedings.

To that end, and in consistence with the purpose of investigations conducted under this Regulation, AIB investigators shall be relieved from testifying in favor of any of the parties involved in an occurrence under investigation, in any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liabilities.

### ٥,١ مسؤولية المكتب:

إن المكتب جهة مستقلة تحت الإشراف المباشر لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني. كما هو منصوص في المادة (٢,١) من هذه اللائحة، فإن المكتب مسؤول عن التحقيق في وقائع الطيران على النحو التالي:

- الحوادث؛
- الوقائع الخطيرة؛
- الوقائع التي يمكن التعلم منها لتعزيز السلامة؛ و
- في حالة حدوث واقعة لطائرات ذات أنظمة طيران بدون طيار، باستثناء الاستخدام العسكري والترفيهي، سيتم النظر فقط في أنظمة الطائرات بدون طيار الحاصلة على الشهادات المناسبة.

### ٥,٢ الغرض من التحقيق:

يجري المكتب تحقيقات موضوعية ومستقلة وقائمة على الحقائق، ويسعى إلى تحليل المعلومات واستخلاص النتائج بما في ذلك تحديد العوامل المسببة و/أو المساهمة، وعند اللزوم، تقديم توصيات السلامة.

الهدف الأوحد من التحقيق في واقعة طيران هو منع حدوث وقائع الطيران. ليس الغرض من هذا النشاط توزيع اللوم أو المسؤولية.

أية إجراءات قضائية أو إدارية لتوزيع اللوم أو تحميل المسؤولية لا تتم بموجب أحكام هذه اللائحة. علاوة على ذلك، يمكن فقط استخدام جزء المعلومات الواقعية من أي تقرير صادر بموجب هذه اللائحة لغرض الإجراءات القضائية أو الإدارية.

أي تحقيق يتم إجراؤه بموجب هذه اللائحة سيكون للمكتب حق الوصول غير المقيد إلى كافة مواده الثبوتية المتاحة دون تأخير أو إعاقة بسبب إجراءات إدارية أو قضائية أو تحقيقات أخرى أو أية إجراءات موازية أخرى.

تحقيقاً لهذه الغاية، واتساقاً مع الغرض من التحقيقات التي أجريت بموجب هذه اللائحة، يجب إعفاء محققي المكتب من الإدلاء بشهاداتهم لصالح أي من الأطراف المشاركة في واقعة قيد التحقيق في أية إجراءات قضائية أو إدارية لتوجيه اللوم أو تحميل المسؤوليات.

### 5.3 AIB Authority for an Investigation:

- Upon knowing of an aviation occurrence which falls under its jurisdiction of investigation, the AIB is authorized to institute and conduct an investigation;
- The Director General of the AIB appoints the IIC and the investigation team;
- The IIC has the responsibility and the authority to supervise and coordinate all resources and activities of all personnel involved in the on-site investigation and throughout all the phases of the investigation, up to and including consideration and adoption of the Final Report.
- The AIB will, upon receiving a notification from a foreign authority, permit the full participation of its named Accredited Representative and Advisors in accordance to Annex 13;
- Advisor(s) assisting Accredited Representatives shall work, under the accredited representative supervision, to participate in the investigation to the extent necessary to enable the Accredited Representative to make his participation effective;
- With due priority given to search and rescue operations, the AIB will, in the interest of the investigation, will initiate and manage the search and recovery operations of aircraft wreckage/debris in both land and sea;
- Under the supervision of the Chairman of the Board of Directors, the AIB will coordinate with the concerned authorities to facilitate the efforts of aircraft wreckage/debris search and recovery including the necessary entry of personnel, aircraft, vessels and equipment to the Kingdom;
- Remunerations for the cost of search and recovery of aircraft wreckage will be provided under applicable governmental regulations;
- In case of an accident in international waters near the Kingdom, AIB will provide assistance as able to do so, to the State conducting the investigation.

### 5.4 Joint Investigation Committees:

- When an investigable aviation occurrence involves a civil aircraft/facility and military aircraft, a spacecraft, or any other space object:
  - The AIB will form a joint investigation committee comprising the involved authority, and any other entity the said committee deems of benefit to the investigation.
  - The joint committee will issue the final report.

### ٥,٣ سلطة المكتب في التحقيق:

- عند العلم بحدوث واقعة طيران تقع ضمن اختصاصه في التحقيق، يحق للمكتب إجراء تحقيق والبدء فيه؛
- يعين مدير عام المكتب المحقق المسؤول وفريق التحقيق؛
- يتمتع المحقق المسؤول بالمسؤولية والسلطة للإشراف على التحقيق وتنسيق كافة الموارد والأنشطة لكافة المشاركين في التحقيق الميداني وكافة مراحل التحقيق حتى النظر في التقرير النهائي واعتماده.
- بعد تلقي إخطارًا من سلطة أجنبية بشأن مشاركة ممثل معتمد ومستشارين في التحقيق، سيتم السماح لهم بالمشاركة الكاملة وفق متطلبات الملحق الثالث عشر؛
- يعمل المستشارون الذين يساعدون الممثلين المعتمدين تحت إشراف الممثل المعتمد للمشاركة في التحقيق بالقدر اللازم لتمكين الممثل المعتمد من جعل مشاركته فعالة؛
- مع إعطاء الأولوية لعمليات البحث والإنقاذ، ومن أجل التحقيق، سيبدأ المكتب الترتيب لعمليات البحث والاستعادة لحطام/أنقاض الطائرة في البر والبحر والإشراف عليها؛
- تحت إشراف رئيس مجلس الإدارة، سيقوم المكتب بالتنسيق مع الجهات المعنية لتسهيل جهود البحث عن حطام/أنقاض الطائرة واستعادته، بما في ذلك الدخول اللازم للأفراد والطائرات والسفن والمعدات إلى المملكة؛
- سيتم تقديم تعويضات تكلفة البحث عن حطام الطائرة واستعادتها بموجب الأنظمة واللوائح المعمول بها؛
- في حالة وقوع حادث في المياه الدولية بالقرب من المملكة، سيقوم المكتب - حسب قدرته على القيام بذلك - بتقديم المساعدة إلى الدولة التي تجري التحقيق.

### ٥,٤ لجان التحقيق المشتركة:

- عندما تكون واقعة طيران خاضعة للتحقيق تتعلق بطائرة مدنية أو مرافق الطيران المدني وطائرة عسكرية أو مركبة فضائية أو أي جسم فضائي آخر:
  - سيقوم المكتب بتشكيل لجنة تحقيق مشتركة تضم السلطة المعنية وأي كيان آخر تعتبره اللجنة مفيدا للتحقيق.
  - تصدر اللجنة المشتركة التقرير النهائي.

- Nothing in this Regulation is intended to preclude the involved authorities from instituting and/or conducting their independent investigations under circumstances mentioned under (a) above.
- b) In a military aircraft accident investigation in which a mutual interest exists, the AIB may request to participate as an Observer. The AIB Observer in such investigations shall be cognizant at all times that his role is that of an observer, not a Participant. The AIB Observer shall not divulge any information derived from the investigation without obtaining prior clearance from the Military investigating authority. In requesting such clearance, the AIB Observer shall identify clearly the information he desires to transmit and the intended recipients. AIB Observer shall ascertain also what security classification should be placed on the information transmitted.

• لا يوجد شيء في هذه اللائحة يهدف إلى منع السلطات المعنية من البدء في و/أو إجراء تحقيقاتها المستقلة في ظل الظروف المذكورة في الفقرة (أ) أعلاه.

ب) في أي تحقيق في حادث طائرة عسكرية توجد فيه مصلحة مشتركة، يجوز للمكتب طلب المشاركة بصفة مراقب، وفي هذه الحالة يجب على ممثل المكتب التزام صفة المراقب وإدراك بأنه ليس مشاركاً، ولا يحق لمراقب المكتب إفشاء أية معلومات منبثقة عن التحقيقات دون الحصول على الإذن المسبق من رئيس فريق التحقيق العسكري، وعند طلب مثل ذلك الإذن، يجب على المراقب أن يحدد بوضوح المعلومات المراد إرسالها والمستلمين لها، ويجب عليه التأكد من التصنيف الأمني والسري للمعلومات المرسلة.

### 5.5 Criminal Act:

If during an AIB investigation, circumstances reasonably indicate that the aviation occurrence may have been caused by an intentional criminal act or act of war, the AIB will inform the proper authorities in the Kingdom and relinquish the investigative priority to the said authorities.

Relinquishing the investigative priority by the AIB shall not otherwise affect the authority of the AIB to continue its investigation. The AIB and the authorities investigating the criminal act or act of war, shall ensure that the appropriate information is exchanged in a timely manner.

### 5.6 Participation of AIB in Foreign Investigations:

- a) In the event of an aviation occurrence in a foreign territory involving a Saudi registered, designed and manufactured aircraft, a Saudi Certificated Operator or fatalities to Saudi citizens, the AIB is authorized to coordinate with the State having jurisdiction over the investigation and designate an Accredited Representative or Expert as appropriate with appropriate Advisers to participate in the investigation.
- b) At the discretion of an Accredited Representative, Advisers may participate in the course of a foreign investigation. The Advisers may participate even if the Accredited Representative is not travelling.
- c) The AIB may disclose records and information only when authorized to do so by the State conducting the investigation; and
- d) AIB may refer to foreign aviation occurrence information in making safety recommendations.

### ٥,٥ فعل إجرامي:

إذا كانت الظروف - خلال تحقيق أجراه المكتب - تشير بشكل معقول إلى أن واقعة الطيران قد تكون ناتجة عن فعل إجرامي متعمد أو عمل من أعمال الحرب، فإن المكتب يقوم بإبلاغ السلطات المختصة في المملكة ويتخلى عن أولوية التحقيق لصالح هذه السلطات.

ومن ناحية أخرى، لن يؤثر التخلي عن أولوية التحقيق من قبل المكتب على سلطته لمواصلة التحقيق. ويجب على المكتب والسلطات التي تحقق في الفعل الإجرامي أو العمل الحربي ضمان تبادل المعلومات المناسبة في الوقت المناسب.

### ٥,٦ مشاركة المكتب في التحقيقات الأجنبية:

أ) في حالة حدوث واقعة طيران في إقليم أجنبي لطائرة مسجلة أو مصممة أو مصنعة في المملكة أو مشغلة من طرف سعودي أو في حالة وفاة مواطنين سعوديين في واقعة الطيران، يحق للمكتب - بالتنسيق مع الدولة ذات الاختصاص في التحقيق - تعيين ممثل معتمد أو خبير حسب الحاجة مع المستشارين المناسبين للمشاركة في التحقيق.

ب) وفقاً لتقدير الممثل المعتمد، يجوز للمستشارين المشاركة في مسار التحقيق الأجنبي، حتى لو لم يكن الممثل المعتمد حاضراً شخصياً.

ج) يجوز للمكتب الإفصاح عن السجلات والمعلومات عن التحقيق الأجنبي بإذن الدولة التي تجري التحقيق.

د) يحق للمكتب الاعتماد على معلومات واقعة الطيران الأجنبية لإصدار توصيات سلامة.

### 5.7 Request for information:

External requests for records gathered by the AIB during the course of an investigation will be directed to the original source of the information, where available.

### 5.8 Provision of Information:

When a Saudi Arabian civil registered or operated aircraft is involved in an accident or incident, and upon receipt of the notification, the AIB will provide the State conducting the investigation with any relevant information available regarding the aircraft and flight crew involved, as soon as practicable.

Upon request from the State conducting the investigation, the AIB will:

- Provide pertinent information on any organization whose activities may have influenced the operation of the aircraft.
- Provide aircraft flight recorder records or the associated flight recorders when the aircraft lands in the Kingdom.

### 5.9 Authority of an AIB Investigator:

For the purpose of conducting an investigation under the provision of this Regulation, an AIB Investigator, upon presenting his credentials, shall be allowed free and direct access to the wreckage, all relevant material and persons involved, without hindrance by organizational hierarchy and shall have the power:

- To enter any aircraft, place or property the entry of which the investigator believes on reasonable grounds is requisite for the purposes of the investigation;
- To inspect any aircraft, place, or property, including any equipment, stock, cargo, baggage, records, documents, freight, or other goods or any part thereof found therein, the inspection of which the investigator believes on reasonable grounds, is requisite for the purposes of the investigation, and to make copies of or take extracts from any such records or documents;
- To seize, detain, remove, preserve, protect and test to destruction if necessary, any aircraft, equipment, stock, cargo, baggage, records, documents, freight, or other goods or any part thereof that the investigator believes on reasonable grounds is involved in, or relates to, any aviation occurrence that is being investigated;
- To protect the site of any aviation occurrence that is being investigated and for that purpose, to preclude or limit access to property at the site for a reasonable period of time required for the investigation;

### ٥,٧ طلب معلومات:

سيتم توجيه أية طلبات ترد للمكتب من أية جهة خارجية للسجلات التي حصل عليها المكتب خلال عملية التحقيق إلى المصدر الأصلي لها، حيثما كان ذلك متاحًا.

### ٥,٨ توفير معلومات:

عندما يتعلق الحادث أو الواقعة بطائرة مسجلة أو مشغلة سعوديًا، وعند استلام البلاغ، سيقوم المكتب بتزويد الدولة التي تقوم بإجراء التحقيق بأية معلومات ذات صلة متاحة فيما يتعلق بالطائرة وطاقم الرحلة المعنيين، وفي أقرب وقت ممكن عمليًا.

بناءً على طلب من الدولة التي تجري التحقيق، سيقوم المكتب بما يلي:

- تقديم معلومات ذات صلة عن أية منظمة قد تكون أنشطتها أثرت على تشغيل الطائرة.
- توفير سجلات مسجلات الرحلة أو مسجلات الرحلة المرتبطة بها عند هبوط الطائرة في المملكة.

### ٥,٩ سلطة محقق المكتب:

لغرض إجراء تحقيق بموجب أحكام هذه اللائحة، يُسمح لمحقق المكتب - بعد تعريف نفسه - بالوصول غير المقيد والمباشر إلى الحطام وكافة المواد والأشخاص المعنيين دون عائق الحصول على موافقات إدارية وتنظيمية، وله الحق في:

- دخول أية طائرة أو مكان أو مرفق يعتقد المحقق أن الدخول لأسباب معقولة ضروري لأغراض التحقيق؛
- فحص أية طائرة أو مكان أو مرفق، بما في ذلك أية معدات، أو مخزون، أو بضائع، أو أمتعة، أو سجلات، أو مستندات، أو حمولة، أو غيرها من البضائع أو أي جزء منها، وما يعتقد المحقق أن أسبابه معقولة ومطلوب لأغراض التحقيق، وكذلك نَسْخ أو أخذ مقتطفات من أي من هذه السجلات أو الوثائق؛
- الحجز على أية طائرة، أو معدات، أو مخزون، أو شحنة، أو أمتعة، أو سجلات، أو مستندات، أو حمولة، أو بضائع أخرى، أو أي جزء منها يعتقد المحقق - لأسباب معقولة - أنها ذات صلة بأية واقعة طيران يجري التحقيق فيها، وكذلك الإزالة والحفظ والحماية وإجراء الاختبارات وإن أدت للتلف إذا لزم الأمر؛
- حماية موقع أية واقعة طيران يتم التحقيق فيها، ولهذا الغرض، لمنع الوصول إلى الممتلكات في الموقع أو تقييده لمدة زمنية معقولة مطلوبة للتحقيق؛

- e) To compel persons to attend and give evidence and to compel persons to produce records, documents, or other evidence;
- f) To require a physician or other health practitioner to provide information concerning any of his/her patients that the investigator believes on reasonable grounds is relevant to the investigation;
- g) To require such medical examinations of aircraft crew members as the investigator believes on reasonable grounds are requisite for the purposes of the investigation (see item 5.20 of this Regulation);
- h) To require the performance of such autopsies on deceased aircraft crew members and passengers and such other medical examinations of human remains as the investigator believes on reasonable grounds are requisite for the purposes of the investigation;
- i) To take custody of all aircraft recorders and to ensure all recovered data is analyzed without delay;
- j) To have unrestricted and unhampered access to and physical control over all relevant material/evidence, including all types of recorded data as well as ground-based recordings.
- k) To perform detailed examination (destructive or non-destructive) of all relevant materials/evidence without delay;
- l) To take full and detailed statements from all witnesses or any person, prior to those witnesses or persons being made available for interviews from any other person, group, or organization and to record the interviews by any means (tape, video, etc.); and
- m) To control access to the site for other authorities.
- هـ) إلزام الأشخاص بالحضور وتقديم الأدلة، بما في ذلك السجلات أو المستندات أو غيرها؛
- و) مطالبة طبيب أو ممارس صحي لتقديم معلومات بشأن أي من المرضى يعتقد المحقق على أسس معقولة أنه على صلة بموضوع التحقيق؛
- ز) طلب الفحوصات الطبية لأفراد طاقم الطائرة التي يعتقد المحقق - على أسس معقولة - أنها ضرورية لأغراض التحقيق (انظر المادة رقم ٥,٢٠ من هذه اللائحة)؛
- ح) طلب إجراء عمليات التشريح على أفراد طاقم الطائرة المتوفين والركاب والفحوصات الطبية الأخرى للوفات البشري التي يعتقد المحقق، بناءً على أسباب معقولة، أنها ضرورية لأغراض التحقيق؛
- ط) التحفظ على جميع مسجلات الطائرات وضمان تحليل كافة البيانات المستخرجة دون تأخير؛
- ي) الوصول إلى كافة المواد/الأدلة ذات الصلة، والتحكم فيها دون قيود ودون عوائق، بما في ذلك كافة أنواع البيانات المسجلة بالإضافة إلى التسجيلات الأرضية؛
- ك) إجراء فحص مفصل (سواء يتطلب الإتلاف أو لا) لكافة المواد/الأدلة ذات الصلة دون تأخير؛
- ل) أخذ إفادات كاملة ومفصلة من كافة الشهود أو أي شخص قبل أن يتم إجراء المقابلات الشخصية لهم من قبل أي شخص أو مجموعة أو منظمة أخرى، وتسجيل المقابلات بأية وسيلة (مسجل صوت أو مسجل فيديو... إلخ)؛ و
- م) التحكم في دخول السلطات الأخرى إلى الموقع.

## 5.10 Preservation of Evidence:

### 5.10.1 Custody of the Aviation Occurrence Site:

- a) The AIB is responsible for taking and maintaining custody of the aviation occurrence site for investigation purposes in regard to all civil registered aircraft, regardless of nationality that occurs in or over the sovereign area or territorial waters of the Kingdom;
- b) Taking custody of an aviation occurrence site does not end the responsibility of the local authority having the jurisdiction over the area and the activities involved from fulfilling their responsibilities and providing uninterrupted site security. The local authority shall coordinate with the IIC for specific security requirements until the on-site investigation is complete; and
- ٥,١٠ الحفاظ على الأدلة:
- ٥,١٠,١ عهدة موقع واقعة الطيران:
- أ) يكون المكتب مسؤولاً عن موقع واقعة الطيران لأغراض التحقيق، ويشمل ذلك وقائع الطيران المدني التي تحدث ضمن الحدود السيادية للمملكة أيا كانت جنسية تسجيل الطائرة؛
- ب) تولي عهدة موقع واقعة الطيران لا يخلي مسؤولية السلطات المحلية من الوفاء بمسؤولياتها وتوفير أمن الموقع بصفة مستمرة، ويجب أن تُنسق مع المحقق المسؤول للمتطلبات الأمنية المحددة حتى يكتمل التحقيق في الموقع؛ و

- c) Only the persons authorized by the IIC shall have access to the aviation occurrence site, aircraft wreckage, records, mail, cargo, examinations, and testing; and
- d) The movement or recovery of evidence, including aircraft recorders, shall be performed only by personnel authorized by the AIB.

ج) لا يحق الوصول إلى موقع واقعة الطيران وحطام الطائرة والسجلات والبريد والبضائع والفحوصات والاختبار إلا للأشخاص المصرح لهم من قبل المحقق المسؤول؛ و

د) تتم مناولة الأدلة، بما في ذلك مسجلات الطائرات، فقط من قبل المصرح لهم من قبل المكتب.

#### 5.10.2 Protection and Custody of Evidence:

At the direction of the AIB, the appropriate government department or agency available at the site of an aviation occurrence shall take all reasonable measures to protect the evidence and to maintain safe custody of the aircraft and its contents for such a period as may be necessary for the purposes of an investigation. Protection of evidence shall include the preservation by photographic or other means of any evidence which might be removed, affected, lost, or destroyed. Safe custody shall include protection against further damage, access by unauthorized persons, pilfering and deterioration. The protection of evidence does not prevent any person from taking necessary measures to ensure the safety of persons, property or the environment.

#### ٥,١٠,٢ حماية وعهدة الأدلة:

بناء على توجيه المكتب، يجب على الإدارة أو الجهة الحكومية المعنية في موقع واقعة الطيران اتخاذ كافة التدابير المعقولة لحماية الأدلة والطائرة ومحتوياتها للمدة اللازمة لأغراض التحقيق، وتشمل حماية الأدلة؛ التصوير لما يمكن أن يتعرض للإزالة أو الفقد أو الإتلاف، وتشمل أيضا الحماية من التعرض لزيادة الضرر، والوصول من قبل الأشخاص غير المخولين والسرققة والتلف، ولا تمنع حماية الأدلة أي شخص من اتخاذ التدابير اللازمة لضمان سلامة الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة.

#### 5.11 Responsibilities of the Airport Authority:

For aviation occurrences at or near an airport, the airport authority and the involved aerodrome service provider shall:

#### ٥,١١ مسؤوليات سلطة المطار:

عندما تكون واقعة الطيران في المطار أو بالقرب منه، يتعين على سلطة المطار ومقدم خدمة المطار المعني القيام بما يلي:

- a) Preserve to the extent possible any aircraft wreckage, cargo, mail, and all records aboard the aircraft by providing appropriate security personnel;
- b) Not disturb any aircraft wreckage, mail, or cargo except to the extent necessary to:
1. Remove persons injured or trapped;
  2. Protect the wreckage from further damage; or
  3. Protect the public from injury.
- c) Make sketches, descriptive notes, and take photographs of the accident location including original position and condition of the wreckage and any significant impact marks if it was necessary to move aircraft wreckage, mail, cargo, and records;
- d) Coordinate with the first responders and local authorities for the implementation of the Aerodrome Emergency Plan (AEP) for aviation occurrences outside the airport boundaries; and
- e) For Fire Rescue Services (FRS) at aerodromes, assure the safety of persons and property. The FRS shall be present at the site of an aviation occurrence from the initial response until released by the IIC. The presence

أ) حماية - بحسب الإمكان - حطام الطائرة والبضائع والبريد وجميع السجلات على متن الطائرة من خلال توفير أفراد الأمن المناسبين؛

ب) عدم تحريك حطام الطائرة أو البريد أو البضائع إلا بالقدر اللازم من أجل:

١. انقاذ الأشخاص المصابين.
٢. حماية الحطام من المزيد من الضرر.
٣. حماية الأشخاص من الإصابات.

ج) عمل رسومات وملاحظات وصفية، والتقاط صور فوتوغرافية لموقع الحادث، بما في ذلك الموقع الأصلي وحالة الحطام وأية علامات ارتطام كبيرة إذا كان من الضروري تحريك حطام الطائرة والبريد والبضائع والسجلات؛

د) التنسيق مع المستجيبين الأول والسلطات المحلية لتنفيذ خطة طوارئ المطار لحوادث الطيران خارج حدود المطار؛ و

هـ) تأكيد سلامة الأشخاص والممتلكات من قبل خدمات الإطفاء والإنقاذ في المطارات. يجب أن تكون خدمات الإطفاء والإنقاذ موجودة في موقع واقعة الطيران ابتداء من وقت الاستجابة الأولية حتى يتم إغافؤها من قبل المحقق المسؤول، ويلزم وجود وحدة

of at least one (1) FRS manned unit will be required throughout the whole presence of the AIB personnel at the aviation occurrence site. The FRS shall prepare a report describing their response to the aviation occurrence. They shall preserve the FRS communication tapes for review and analysis by the AIB.

إطفاء واحدة بطاقمها مدة وجود أفراد فريق التحقيق في موقع واقعة الطيران. يجب على خدمات الإنقاذ والحريق إعداد تقرير يصف الاستجابة لواقعة الطيران، كما يجب عليهم الحفاظ على شرائط تسجيلات الاتصالات للمراجعة والتحليل من قبل المكتب.

### 5.12 Responsibilities of Local Authorities:

In the event of an aviation occurrence within their jurisdiction, responsibilities of first responders and local authorities will be coordinated through detailed agreed protocols (e.g. MoCs) between the AIB and the respected authorities to include, but not limited to, the following:

- On request of the AIB, and for the purpose of the investigation, to prevent the aircraft from flying post the occurrence;
- Preserve the aircraft or its parts, contents or wreckage except for the purpose of saving lives or firefighting; and
- To remove aircraft or its wreckage if it poses a threat to the safety of air traffic or it is in the public interest.

AIB expects local authorities to cooperate fully with the investigation team in light of the aforementioned, and when possible, through photography or other appropriate means, especially when dealing with any evidence of a transitory nature.

### 5.13 Responsibilities of Air Traffic Services (ATS):

Any ATS Unit that was involved in control or communication with an aircraft shall – as soon as possible after becoming aware of an aviation occurrence – do the following:

- Remove and preserve all recordings and documents relating thereto and provide them to the AIB;
- Provide a recording play back capability and access to ATS personnel for interviews by the AIB investigator; and
- Upon request by the AIB, ATS shall provide a suitable recorded copy of all pertinent recordings to include a synchronized voice/radar tracking recording, together with a certified verbatim transcript, as well as copies of statements from the controllers involved and copies of all related documentation.

### 5.14 Responsibilities of Weather Observation Stations:

- When weather observation station personnel become aware of an aviation occurrence, they shall make a

### ٥,١٢ مسؤوليات السلطات المحلية:

في حالة حدوث واقعة طيران ضمن نطاق مسؤوليتها، سيتم تنسيق مسؤوليات المستجيبين الأول والسلطات المحلية من خلال إجراءات مفصلة متفق عليها (مثل مذكرات التعاون) بين المكتب والسلطات المعنية لتشمل – على سبيل المثال لا الحصر – ما يلي:

- بناءً على طلب المكتب ولغرض التحقيق، منع الطائرة من التحليق بعد حدوث الواقعة؛
- الحفاظ على الطائرة، أو أجزائها، أو محتوياتها، أو حطامها، إلا لغرض إنقاذ الأرواح أو مكافحة الحرائق؛ و
- إزالة الطائرة أو حطامها إذا كان ذلك يشكل خطراً على سلامة الحركة الجوية أو في المصلحة العامة.

يتوقع المكتب أن تتعاون السلطات المحلية بشكل كامل مع فريق التحقيق في ضوء ما سبق ذكره وعندما يكون ذلك ممكناً من خلال التصوير الفوتوغرافي أو أية وسيلة مناسبة أخرى، خاصة عند التعامل مع أي دليل ذي طبيعة مؤقتة.

### ٥,١٣ مسؤوليات خدمات الحركة الجوية:

يجب على وحدة خدمات الحركة الجوية التي قدمت خدمات المراقبة الجوية أو الاتصال بالطائرة القيام – في أقرب وقت ممكن بعد علمها بحدوث واقعة طيران – بالتالي:

- حفظ كافة التسجيلات والوثائق المتعلقة بها وتقديمها إلى المكتب؛
- توفير إمكانية تشغيل التسجيل والوصول إلى موظفي خدمات المراقبة الجوية للمقابلات التي سيجريها محققو المكتب؛ و
- بناءً على طلب المكتب، يجب على خدمات المراقبة الجوية توفير نسخة مسجلة مناسبة لكافة التسجيلات ذات الصلة لتشمل تسجيل متزامن للاتصالات والرادار، إلى جانب نص حرفي لتفريغ الاتصالات معتمد، بالإضافة إلى نسخ من إفادات المراقبين الجويين ذوي العلاقة، ونسخ من كافة الوثائق ذات الصلة.

### ٥,١٤ مسؤوليات محطات مراقبة الطقس:

- يجب على موظفي محطة الرصد الجوي المعنيين بعد العلم بواقعة طيران، القيام برصد جوي خاص لأقرب وقت ممكن من

special observation as close to the time of the occurrence as possible. They shall also contact the National Center for Meteorology to retain all forecast and analysis documentation as well as weather satellite weather photographs taken during the twenty four hours preceding the aviation occurrence;

- b) The weather observation station will ensure that copies of all documentation provided to the flight crew involved by the National Center for Meteorology of the Kingdom are retained. If there is weather watch radar in the vicinity of the aviation occurrence, the weather observation personnel involved should instruct the radar station to make special radar observations. These observations should commence immediately and continue for a period of two hours at a minimum of ten minutes' interval. The results of photographed radar displays from these observations shall be retained; and
- c) All documents and records pertaining to the weather for the (24) hours preceding the aviation occurrence, and observations taken thereafter shall be retained and provided to the AIB.

### 5.15 Responsibilities of the Operator:

The operator of an aircraft involved in an aviation occurrence, after accomplishing the required notification detailed in Chapter 4 of this Regulation, is responsible to:

- a) Coordinate with the airport authorities/Civil Defense at or near the aviation occurrence site to preserve to the extent possible any aircraft wreckage, cargo, and mail aboard the aircraft, all records and equipment pertaining to the operation and maintenance of the aircraft, including flight recorders, until the AIB IIC takes custody thereof or a release is granted in accordance with Article number (5.22) of this Regulation;
- b) Prior to the AIB investigator or his/her authorized representative taking custody of the aircraft wreckage, mail, or cargo; such wreckage, mail, or cargo may not be moved except to the extent necessary to:
1. Remove persons injured or trapped;
  2. Protect the wreckage from further damage; and
  3. Protect the public from injury.
- c) Take the necessary precautions when it is necessary to move aircraft wreckage, mail, or cargo and make sketches and take descriptive notes. Photographs shall be taken, if possible, of the original positions and condition of the wreckage and, of any significant impact marks;

وقت الواقعة. كما يجب عليهم الاتصال بالمركز الوطني للأرصاد للاحتفاظ بكافة وثائق التنبؤات والتحليلات وصور طقس الأقمار الصناعية التي تم التقاطها خلال الأربع وعشرين ساعة التي تسبق وقت واقعة الطيران؛

ب) على محطة الرصد الجوي التأكد من الاحتفاظ بنسخ من كافة الوثائق المقدمة لطاقم الرحلة المعني من قبل المركز الوطني للأرصاد في المملكة. إذا كان هناك رادار لمراقبة الطقس بالقرب من واقعة الطيران، يجب على موظفي محطة الرصد الجوي المعنيين توجيه محطة الرادار بإجراء رصد راداري خاص. يجب بدء الرصد على الفور كل عشر دقائق على مدى ساعتين على الأقل مع الاحتفاظ بالنتائج؛ و

ج) يتم الاحتفاظ بكافة المستندات والسجلات المتعلقة بالطقس لمدة (٢٤) ساعة قبل حدوث واقعة الطيران والملاحظات التي يتم اتخاذها بعد ذلك وتقديمها إلى المكتب.

### ٥,١٥ مسؤوليات المشغل:

بعد إجراء البلاغ المطلوب وفق الفصل الرابع من هذه اللائحة، يكون مشغل الطائرة التي حدثت لها واقعة الطيران مسؤولاً عن:

أ) التنسيق مع سلطات المطار/الدفاع المدني بالقرب من موقع حدوث واقعة الطيران للحفاظ - قدر الإمكان - على أي حطام وشحن وبيد على متن الطائرة وكافة السجلات والمعدات المتعلقة بتشغيل الطائرة وصيانتها، بما في ذلك مسجلات الرحلة حتى يتولى أمرها المحقق المسؤول التابع للمكتب أو يتم فسخ العهدة وفقاً للمادة رقم (٥,٢٢) من هذه اللائحة.

ب) قبل أن يقوم محقق المكتب أو ممثله المفوض بتسلم عهدة حطام الطائرة أو البريد أو البضائع، لا يجوز تحريك، أو نقل هذا الحطام، أو البريد، أو البضائع، إلا بالقدر اللازم من أجل:

١. إنقاذ الأشخاص والمصابين؛

٢. حماية الحطام من المزيد من الضرر؛ و

٣. حماية العامة من التعرض للإصابات.

ج) اتخاذ الاحتياطات اللازمة عندما يكون من الضروري تحريك حطام الطائرة، أو البريد، أو البضائع، وعمل رسومات، وتدوين ملاحظات وصفية، وتلقط الصور - إن أمكن - للأوضاع والحالة الأصلية للحطام ولأية علامات تصادم مهمة؛

- d) Retain all records and reports, including all internal documents and memoranda dealing with the aircraft and crews involved in the aviation occurrence and release them to the AIB investigator;
- e) Provide the AIB investigator, free and direct access to facilities, buildings or offices as well as records, documents or personnel that are deemed to be required by the AIB; and
- f) Provide completed reports as specified in Article number (4.4) of this Regulation.

- د) الاحتفاظ بجميع السجلات والتقارير، بما في ذلك كافة الوثائق الداخلية والمذكرات التي تتعلق بالطائرة وطاقمها التي حدثت لهم واقعة الطيران، وإعطائها إلى محقق المكتب؛
- هـ) منح محقق المكتب وصولاً مطلقاً ومباشراً إلى ما يعتبره المكتب مطلوباً، كالمرافق، أو المباني، أو المكاتب، وكذلك السجلات، أو المستندات، أو الأفراد؛ و
- و) تقديم التقارير المكتملة على النحو المحدد في المادة رقم (٤,٤) من هذه اللائحة.

## 5.16 Participation in AIB Investigations:

### 5.16.1 State(s) having suffered fatalities or serious injuries to their citizens:

In case a State which has a special interest in an aviation occurrence by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens appoints an expert, and subject to the approval of the AIB of such appointment and the conditions it sets thereof, such an expert will be entitled to:

- a) Visit the site of the accident;
- b) Have access to the relevant factual information; and
- c) Receive a copy of the Final Report.

### ٥,١٦ مشاركة تحقيقات المكتب: ٥,١٦,١ دول تكبدت وفيات أو إصابات خطيرة لمواطنيها:

في حالة قيام دولة بتعيين خبير ولديها اهتمام خاص في حادث طيران بسبب وفيات أو إصابات خطيرة لمواطنيها، ورهنا بموافقة المكتب على هذا التعيين والشروط التي يحددها، فيحق لهذا الخبير ما يلي:

- أ) زيارة موقع الحادث؛
- ب) الوصول إلى المعلومات الواقعية ذات الصلة؛ و
- ج) استلام نسخة من التقرير النهائي؛

### 5.16.2 Participants in the Investigation:

- a) Participants shall be limited to representatives of government agencies, companies, and associations whose employees, functions, activities, or products were involved in the aviation occurrence and who can provide suitable qualified technical assistance in the investigation;
- b) The GACA may participate in an investigation conducted by the AIB;
- c) An Accredited Rep. of the involved states:
- State of Registry;
  - State of Operator;
  - State of Design;
  - State of Manufacture;
  - Any other State may participate in investigations if – upon request – it provides information, facilities or experts and/or an advisor(s) to an accredited representative, pursuant to an international agreement or convention relating to aviation to which the KSA is a party;
- d) When neither the State of Registry, nor the State of the operator appoints an accredited representative, the AIB may invite the operator to participate; and

### ٥,١٦,٢ المشاركون في التحقيق: أ) يقتصر المشاركون على الممثلين التابعين للجهات الحكومية والشركات التي يكون موظفوها، أو مهامها، أو أنشطتها، أو منتجاتها لها علاقة في واقعة الطيران، والذين يمكنهم تقديم مساعدة فنية مؤهلة ومناسبة للتحقيق؛

ب) يجوز للهيئة العامة للطيران المدني المشاركة في التحقيق الذي يجريه المكتب؛

- ج) الممثل المعتمد التابع للدول المشاركة:
- دولة التسجيل؛
  - دولة المشغل؛
  - دولة التصميم؛
  - دولة التصنيع؛
  - تجوز المشاركة في التحقيقات لأية دولة أخرى تقدم – عند الطلب – معلومات أو تسهيلات أو خبراء و/أو مستشارين للممثل المعتمد وفقاً لاتفاقية أو معاهدة دولية تتعلق بالطيران تكون المملكة طرفاً فيها؛

د) في حالة عدم قيام دولة التسجيل أو دولة المشغل بتعيين ممثل معتمد، فإنه يجوز للمكتب دعوة المشغل للمشاركة؛ و

e) When neither the State of Design nor the State of Manufacture appoints an accredited representative, the AIB may invite the organizations responsible for the type design and the final assembly of the aircraft to participate;

هـ) عندما لا تقوم دولة التصميم ولا دولة التصنيع بتعيين ممثل معتمد لها، فإنه يجوز للمكتب دعوة المنظمات المسؤولة عن تصميم النوع والتجميع النهائي للطائرة للمشاركة؛

Participants in the investigation shall be responsible to the AIB IIC or his representative and shall act in accordance with their directives. Participants may lose their Participant status if they do not comply with their assigned duties or instructions, or if they conduct themselves in a manner prejudicial to the investigation.

يكون المشاركون في التحقيق مسؤولين أمام المحقق المسؤول للمكتب أو ممثله ويتصرفون وفقاً لتوجيهاته. قد يفقد المشاركون صفة المشاركة إذا لم يتم الامتثال للواجبات أو التعليمات الموكلة إليهم، أو إذا تصرفوا بطريقة تضر بالتحقيق.

No person or lawyer who represents any media, claimants, insurers, nor consultants will be allowed to participate in or observe any portion of an investigation conducted by the AIB.

لن يُسمح بالمشاركة أو المراقبة لأي جزء من التحقيق الذي يجريه المكتب لأي شخص أو محام يمثل الصحافة والإعلام أو المطالبين أو شركات التأمين أو المستشارين.

#### 5.16.3 Requests from Participating States:

If a request is received from a participating state that the aircraft, its contents, and any other evidence remain undisturbed pending inspection by an Accredited Representative of the requesting State, the AIB will take all the necessary steps to comply with such a request, so far as this is reasonably practicable and compatible with the proper conduct of the investigation;

٥,١٦,٣ طلبات الدول المشاركة:  
إذا تم تلقي طلب من دولة مشاركة بأن الطائرة ومحتوياتها وأية أدلة أخرى تظل على حالها بدون أي تدخل انتظاريًا للمعاينة من قبل الممثل المعتمد لهذه الدولة الطالبة، فإن المكتب سيتخذ كافة الخطوات اللازمة للامتثال لمثل هذا الطلب بقدر ما يكون ذلك ممكنًا، وبشكل معقول ومتوافقًا مع إجراءات التحقيق.

#### 5.16.4 Participant Entitlements:

Participants in the AIB investigation are entitled to participate in all aspects of the investigation as determined by and under the control of the AIB IIC or his representative, in particular to:

- Visit the site of the aviation occurrence;
- Examine the wreckage;
- Obtain witness information and suggest areas of questioning;
- Have access to all relevant evidence as soon as possible;
- Receive copies of all pertinent documents;
- Participate in read-outs of recorders;
- Participate in off-site investigation activities such as component examinations, technical briefings, tests and simulations;
- Participate in investigation progress meetings including deliberations related to analysis, findings, causes and safety recommendations; and
- Make submissions in respect of the various elements of the investigation.

٥,١٦,٤ استحقاقات المشاركين:  
يحق للمشاركين في تحقيق المكتب المشاركة في كافة جوانب التحقيق على النحو الذي يحدده المحقق المسؤول للمكتب أو ممثله، بحيث يكون تحت سيطرته، لا سيما:

- زيارة موقع واقعة الطيران؛
- فحص الحطام؛
- الحصول على معلومات الشهود واقتراح مجالات الاستجواب؛
- الحصول على كافة الأدلة ذات الصلة في أقرب وقت ممكن؛
- استلام نسخ من كافة الوثائق ذات الصلة؛
- المشاركة في قراءات التسجيلات؛
- المشاركة في أنشطة التحقيق خارج الموقع، مثل فحص القطع والاجتماعات الفنية والاختبارات والمحاكاة؛
- المشاركة في اجتماعات تقدم التحقيق، بما في ذلك المداورات المتعلقة بالتحليل والنتائج والأسباب وتوصيات السلامة؛
- تقديم المقترحات والأطروحات لمختلف عناصر التحقيق.

Participation of States that provide facilities or experts may be limited to the extent those matters relate to each

قد تقتصر مشاركة الدول التي توفر التسهيلات أو الخبراء على المدى الذي ترتبط به هذه الأمور بكل جانب من جوانب التحقيق. المحقق

aspect of the investigation. The AIB IIC has the authority to restrict the access and participation of any Participant in the interest of the investigation.

المسؤول للمكتب لديه السلطة لتقييد المشاركة لأي مشارك لمصلحة التحقيق.

#### 5.16.5 Observers:

For training or other valid purposes, the AIB may allow observers representing a State, a registered owner/operator or other organization may attend an investigation conducted by the AIB. The IIC of the AIB has the authority to restrict the access of any Observer in the interest of the investigation.

٥,١٦,٥ مراقبون:  
لأغراض التدريب أو لأغراض أخرى مقبولة، قد يسمح المكتب للمراقبين الذين يمثلون الدول أو المالكين والمشغلين المسجلين أو منظمات أخرى حضور تحقيق يجريه المكتب. المحقق المسؤول للمكتب لديه السلطة لتقييد المشاركة لأي مراقب لمصلحة التحقيق.

#### 5.16.6 Obligations of Acc. Reps. and their Advisors:

Accredited Representatives and their Advisors:

- Shall provide the AIB IIC or his representative with all relevant information available to them; and
- Shall not divulge any information on the progress and the findings of the investigation without the written consent of the AIB IIC.

٥,١٦,٦ التزامات الممثلين المعتمدين ومستشاريهم:  
الممثلون المعتمدون ومستشاروهم:  
أ) ينبغي عليهم تزويد المحقق المسؤول للمكتب أو ممثله بكافة المعلومات ذات الصلة المتاحة لهم؛ و  
ب) ينبغي عليهم عدم الإفصاح عن أية معلومات عن التقدم المحرز في التحقيق ونتائجه دون موافقة خطية من المحقق المسؤول للمكتب.

#### 5.16.7 Presence at Tests:

Where a person is invited to be present at a test, that person may be represented by a person having technical knowledge and expertise in the subject-matter of the test; and record or cause to be recorded the condition of the object being tested prior to, during, and after the test.

٥,١٦,٧ حضور الفحوصات:  
في حالة دعوة شخص ما لحضور فحص، يمكن تمثيل هذا الشخص من قبل شخص لديه المعرفة والخبرة الفنية في موضوع الفحص، وتسجيل أو يتسبب في تسجيل حالة الشيء الذي يتم فحصه قبل وأثناء وبعد الفحص.

No person or lawyer who represents any media, claimants, insurers nor consultants will be allowed to be present at a test.

لن يُسمح لأي شخص أو محام يمثل أي جهة أو مطالبين أو شركات تأمين أو مستشارين بحضور الاختبار.

#### 5.17 Protection of Records:

Records used or retained for the purpose of an investigation under the authority of this regulation shall not be made available for purposes other than the purpose of aviation occurrence investigation as stipulated in this regulation. Unless it is determined through a balancing test (per ICAO doc 10053) that the disclosure or use outweighs the likely adverse impact on that or any future investigations. This applies to the following:

- Cockpit Voice Recorders (CVR) recordings, airborne image recordings, or transcripts from such recordings; and
- Records in the custody or control of the AIB being:
  - All the statements taken during the investigation;
  - Communications between persons having been involved in the operation of the aircraft;
  - Recordings and transcripts of recordings from air traffic control units;

٥,١٧ حماية السجلات:  
لا يجوز إتاحة السجلات المستخدمة أو المتحفظ عليها لغرض التحقيق بموجب سلطة هذه اللائحة لأغراض أخرى غير الغرض من التحقيق في واقعة الطيران على النحو المنصوص عليه في هذه اللائحة. ما لم يتحدد من خلال اختبار موازنة (حسب وثيقة منظمة الطيران المدني الدولي رقم ١٠٠٥٣) أن الإفصاح أو الاستخدام يفوق الأثر العكسي المحتمل على ذلك أو على أي تحقيقات مستقبلية. هذا ينطبق على ما يلي:

- تسجيلات مسجلات صوت قمرة القيادة أو تسجيلات الصور المحمولة جواً أو نصوص هذه التسجيلات؛ و
- السجلات التي في عهدة أو تحت تصرف المكتب كونها:
  - كافة الأقوال المأخوذة أثناء التحقيق؛
  - الاتصالات بين الأشخاص الذين شاركوا في تشغيل الطائرة؛
  - تسجيلات ونسخ التسجيلات من وحدات مراقبة الحركة الجوية؛

4. Analysis of, and opinions about information including Flight Recorder information made by the investigators;
  5. Medical information or personal information regarding personnel involved in the aviation occurrence;
  6. The names of the persons involved in the aviation occurrence; and
  7. Draft Final Report of an accident or incident investigation.
- c) Any record obtained or generated by an investigation, which the AIB determines that it needs to be protected in the same manner as listed in this article.
- d) Portions of these records which are pertinent to the analysis may be included in the Draft/Final Report. Portions of the records not relevant to the analysis will not be disclosed; and
- e) A communication record obtained under this Regulation will not be used against any person in any legal or disciplinary proceedings.

٤. تحليل وآراء حول المعلومات، بما في ذلك معلومات مسجل الرحلة التي قدمها المحققون؛
٥. المعلومات الطبية أو المعلومات الشخصية المتعلقة بالأفراد المشاركين في واقعة الطيران؛
٦. أسماء الأشخاص الذين لهم علاقة بواقعة الطيران؛ و
٧. مسودة التقرير النهائي للتحقيق في حادث أو واقعة.

- ج) أي سجل تم الحصول عليه أو إنشاؤه من خلال التحقيق، والذي يقرر المكتب أنه يحتاج إلى الحماية بالطريقة نفسها المذكورة في هذه المادة.
- د) يمكن تضمين أجزاء من هذه السجلات ذات الصلة بالتحليل في المسودة / التقرير النهائي. لن يتم الكشف عن أجزاء السجلات غير ذات الصلة بالتحليل؛ و
- هـ) لن يتم استخدام سجل الاتصال الذي تم الحصول عليه بموجب هذه اللائحة ضد أي شخص في أية إجراءات قانونية أو تأديبية.

#### 5.18 Right of Representation:

Any person interviewed by an authorized representative of the AIB during an investigation will be accorded the right to be accompanied by an advisor. This advisor will be approved by the AIB representative conducting the interview. If a disagreement exists, the AIB IIC shall hold the final decision in the matter. At no time will a person, lawyer, or consultant who represents any media, claimants, insurers, be allowed to attend an interview.

#### ٥,١٨ حق التمثيل:

يحق لأي شخص - عند إجراء المقابلة مع ممثل المكتب أثناء التحقيق - مرافقة مستشار بعد اعتماد هذا المستشار من قبل ممثل المكتب الذي يجري المقابلة، وفي حالة وجود خلاف، يتخذ المحقق المسؤول للمكتب القرار النهائي في هذه المسألة، ولن يُسمح - في أي وقت - لأي شخص، أو محام، أو مستشار يمثل أية وسائل إعلام، أو مطالبين، أو شركات تأمين، حضور المقابلة.

#### 5.19 Autopsies and Toxicological Examinations:

- a) The AIB will arrange for an autopsy or seek other tests of involved persons as may be necessary to the investigation provided that to the extent consistent with the needs of the investigation, the provisions of laws with respect to autopsies will be observed.
- b) The AIB is authorized to obtain a copy of the report of an autopsy performed by officials on any person who dies as a result of having been involved in an aviation occurrence within the jurisdiction of the AIB.

#### ٥,١٩ التشريح وفحوصات السمية:

أ) سيقوم المكتب بالترتيب للتشريح أو لإجراء اختبارات أخرى للأشخاص المعنيين حسب ما يقتضيه التحقيق شريطة مراعاة أحكام القوانين فيما يتعلق بالتشريح إلى الحد الذي يتوافق واحتياجات التحقيق.

ب) يحق للمكتب الحصول على نسخة من تقرير التشريح الذي يقوم به المسؤولون لأي شخص يتوفى نتيجة واقعة طيران وفق صلاحيات المكتب.

#### 5.20 Medical Examinations:

The AIB is authorized to request and arrange for medical and toxicological examinations of crewmembers, passengers, and other involved aviation personnel as deemed necessary for the investigation, with the provision that no medical examination shall be made that involves surgery, perforation of skin or external tissue, or the entry

#### ٥,٢٠ فحوصات طبية:

إن المكتب مخول بطلب وترتيب الفحوصات الطبية والسمية لأعضاء طاقم القيادة والركاب وغيرهم من موظفي الطيران المعنيين حسب ما يراه ضرورياً للتحقيق، بشرط عدم إجراء فحص طبي يشمل الجراحة أو جرح الجلد أو الأنسجة الخارجية أو دخول أي دواء للجسم أو مادة غريبة أخرى باستثناء أغراض الحصول على عينات الدم.

into the body of any drug or other foreign substance except for the purposes of obtaining blood samples.

## 5.21 Flight Recorders:

### 5.21.1 Authority of the AIB:

The AIB is the sole entity authorized to retrieve flight recorders for the purpose of aviation occurrence investigations. No other party shall retrieve flight recorders from an aircraft involved in an aviation occurrence being investigated by the AIB.

When a Saudi registered or operated aircraft is involved in an accident or a serious incident in another state, AIB will, upon request from the State conducting the investigation, provide the flight recorder records and, if necessary, the associated flight recorders.

The recovery and handling of the recorder and its recordings shall be assigned only to qualified personnel.

### 5.21.2 Ground-based Recordings:

The AIB will make effective use of available ground-based Recordings in the investigations of an aviation occurrence. The requirements for the recording of surveillance data and ATS communications are contained in Annex 11- Air Traffic Service, Chapter 6.

### 5.21.3 Initial Response:

The AIB will make timely arrangements to retrieve and read out the flight recorders at the AIB Flight Recorders Lab or if necessary use another State's suitable and capable read-out facility.

### 5.21.4 Choice of Facility:

The AIB may request assistance from any state that can best serve the investigation. Facilities for the read-out of flight recorders should have the following capabilities:

- The ability to disassemble and read out recorders that have substantial damage;
- The ability to play back the original recording/memory module without the need for the use of a manufacturer's copy device or the recorder housing that was involved in the aviation occurrence;
- The ability to manually analyze the raw binary waveform from digital tape flight data recorders;
- The ability to enhance and filter voice recordings digitally by means of suitable software; and
- The capability to graphically analyze data, to derive additional parameters not explicitly recorded, to

## ٥,٢١ مسجلات الرحلة:

### ٥,٢١,١ صلاحية المكتب:

إن المكتب هو الكيان الوحيد المخوّل له التعامل مع مسجلات الطائرات لأغراض التحقيق في وقائع الطيران، ولا يجوز لأي طرف آخر التعامل مع مسجلات الرحلة لطائرة لها علاقة بواقعة طيران يتم التحقيق فيها من قبل المكتب.

عندما تكون طائرة مسجلة أو مُشغلة سعودياً لها علاقة بحادث أو واقعة خطيرة في دولة أخرى، سيقدم المكتب - بناءً على طلب من الدولة التي تجري التحقيق - سجلات مسجل الرحلة، وإذا لزم الأمر مسجلات الرحلة المرتبطة بها.

التعامل مع المسجل وإصلاحه ومعالجة تسجيلاته يتم فقط من قبل الموظفين المؤهلين.

### ٥,٢١,٢ تسجيلات أرضية:

سيقوم المكتب بالاستفادة الفعالة من التسجيلات الأرضية المتاحة في التحقيقات الخاصة بحوادث الطيران. ترد متطلبات تسجيل بيانات المراقبة واتصالات خدمات الحركة الجوية في الملحق الحادي عشر، خدمة الحركة الجوية، الفصل السادس.

### ٥,٢١,٣ الاستجابة الأولية:

يجب على المكتب - في الوقت المناسب - اتخاذ الترتيبات للتعامل مع مسجلات الرحلة وقراءة محتوياتها في معمل مسجلات الرحلة بمقر المكتب، أو إذا لزم الأمر استخدام مرفق مؤهل ومناسب في دولة أخرى.

### ٥,٢١,٤ اختيار المرفق:

قد يطلب المكتب المساعدة من أية دولة يمكنها خدمة التحقيق على أفضل وجه. يجب أن تتمتع مرافق قراءة مسجلات الرحلة بالقدرة التالية:

- القدرة على تفكيك وقراءة المسجلات التي تضررت بشكل كبير.
- القدرة على تشغيل الوحدة الأصلية للتسجيل أو الوحدة الأصلية للذاكرة دون الحاجة إلى استخدام جهاز نسخ من الشركة المصنعة أو غطاء المسجل الذي كان في واقعة الطيران.
- القدرة - يدوياً - على تحليل الموجة الثنائية الخام من مسجلات بيانات الرحلة الرقمية؛
- القدرة - رقمياً - على تعزيز وتصفية التسجيلات الصوتية عن طريق البرمجيات المناسبة؛ و
- القدرة على تحليل المعلومات بيانياً، وذلك لاشتقاق عوامل متغيرة إضافية لم يتم تسجيلها بشكل واضح للتحقق من صحة

validate the data by cross-checking, and other analytical methods to determine data accuracy and limitations.

البيانات عن طريق التدقيق المتبادل وغيرها من الأساليب التحليلية لتحديد دقة البيانات وحدودها.

The AIB – when conducting the investigation – may leave the original recordings or a copy of them with the read-out facility until the investigation is in order to facilitate the timely resolution of additional requests or clarifications, providing that the facility has adequate security procedures to safeguard the recordings.

يجوز للمكتب – عند إجراء التحقيق – ترك التسجيلات الأصلية أو نسخة منها عند مَزَق القراءة حتى الانتهاء من التحقيق من أجل المساعدة في تلبية الطلبات أو التوضيحات الإضافية في الوقت المناسب، شريطة أن يكون لدى المنشأة إجراءات أمنية كافية لحماية التسجيلات.

### 5.22 Release from Custody:

Subject to the provisions of this Regulation, the AIB is the sole entity authorized to release custody of the aircraft, its contents or any parts thereof or any record, which are no longer required in the investigation. The release will be done in writing to any person or persons duly designated.

٥,٢٢ فسخ العهدة:  
مع مراعاة أحكام هذه اللائحة، فإن المكتب هو الكيان الوحيد المخول بفسخ عهدة الطائرة أو محتوياتها أو أية قطع منها أو أي سجل لم يعد مطلوباً في التحقيق. سيتم الفسخ كتابياً إلى أي شخص أو أشخاص معينين حسب المتبع.

For this purpose, the AIB will facilitate access to the aircraft, its contents, or any parts thereof, provided that, if the aircraft, its contents, or any parts thereof lie in an area within which the AIB finds it impracticable to grant such access, it shall affect removal to a point where access can be given.

لهذا الغرض، سيسهل المكتب الوصول إلى الطائرة ومحتوياتها أو أية قطع منها، بشرط أنه إذا كانت الطائرة أو محتوياتها أو أية قطع منها تقع في منطقة يجد فيها المكتب أن منح هذا الوصول متعذر التنفيذ، فيمكن إجراء اللازم لنقلها حيث يمكن الوصول إليها.



## Chapter 6 – Reporting

## الفصل السادس – إعداد التقارير

### 6.1 Release of Information:

- As stipulated in Article number (5.16) of this Regulation, release of any information during the course of an AIB investigation, including information from the aviation occurrence site and general inquiries, will be limited to factual information through AIB-authorized persons;
- The AIB will ensure that relevant and timely information on the progress of the investigation will be made available to the families and accident survivors through the entities charged with the execution of the Family Assistance Program until the Final Report has been completed;
- All information concerning the aviation occurrence obtained by any personnel participating in the investigation shall be passed to the IIC through appropriate organizational channels. Upon approval by the IIC, Participants to the investigation may relay to their respective organizations information which is necessary for purposes of prevention or remedial action. Under no circumstances shall aviation occurrence information be released to anyone not participating in the investigation, or discussed with any unauthorized persons; and
- Information concerning an aviation occurrence involving civil aircraft/facility and military aircraft shall be restricted to the joint investigation committee formed under Article number (5.4) of this Regulation and only released as said committee deems appropriate.

### 6.2 Preliminary Reports:

- In its capacity as the state of occurrence of an accident or as a state instituting an investigation into an accident, the AIB will send a Preliminary Report to:
  - The State of Registry or the State of Occurrence, as appropriate;
  - The State of the Operator;
  - The State of Design;
  - The State of Manufacture;
  - Any State that provided relevant information, significant facilities or experts; and
  - ICAO, when the aircraft involved is of a maximum mass of over (2,250) kg or is a turbojet-powered airplane.

### ٦,١ نشر المعلومات:

أ) كما هو منصوص عليه في المادة رقم (٥,١٦) من هذه اللائحة، سيقصر نشر أية معلومات عن تحقيق يقوم به المكتب - بما في ذلك معلومات موقع واقعة الطيران والاستفسارات العامة - على المعلومات الواقعية من خلال الأشخاص المصرح لهم؛

ب) سيضمن المكتب توفير المعلومات ذات الصلة، وفي الوقت المناسب، حول تقدم التحقيق للأسر والناجين من الحوادث من خلال الكيانات المكلفة بتنفيذ برنامج مساعدة أسر الضحايا حتى الانتهاء من التقرير النهائي؛

ج) يتم تمرير كافة المعلومات المتعلقة بواقعة الطيران التي يحصل عليها أي أفراد مشاركين في التحقيق إلى المحقق المسؤول من خلال القنوات التنظيمية المناسبة. بناء على موافقة المحقق المسؤول، يجوز للمشاركين في التحقيق أن ينقلوا - إلى الجهات التابعة لها - معلومات ضرورية لأغراض الوقاية أو الإجراءات التصحيحية. لا يجوز - تحت أي ظرف من الظروف - الكشف عن معلومات واقعة الطيران لأي شخص غير مشارك في التحقيق، أو مناقشتها مع أية أشخاص غير مصرح لهم؛ و

د) تقتصر المعلومات المتعلقة بواقعة طيران تتعلق بطائرات/مرافق مدنية وطائرات عسكرية على لجنة التحقيق المشتركة المشكلة بموجب المادة رقم (٥,٤) من هذه اللائحة، ويتم الإفصاح عنها فقط حسب ما تراه اللجنة المذكورة مناسباً.

### ٦,٢ تقارير أولية:

أ) بصفته ممثلاً لدولة الواقعة أو الدولة التي تقوم بإجراء تحقيق في حادث، سيقوم المكتب بإرسال تقرير أولي إلى:

- دولة التسجيل أو دولة الواقعة، حسب ما هو مطلوب.
- دولة المشغل.
- دولة التصميم.
- دولة التصنيع.
- أية دولة قدمت معلومات ذات صلة أو تسهيلات مهمة أو خبراء.
- منظمة الطيران المدني الدولي، عندما يكون وزن الطائرة المعنية أكثر من (٢,٢٥٠) كيلوجراماً، أو تكون طائرة تعمل بمحرك توربيني.

- b) The Preliminary Report shall be submitted to the appropriate States and to the ICAO in Arabic or English as is most appropriate for the States Involved.
- c) The Preliminary Report will be sent within (30) days from the date of the aviation occurrence being investigated to the appropriate States and to the ICAO in Arabic or English, as is most appropriate for the States Involved.

ب) يجب تقديم التقرير الأولي إلى الدول المعنية وإلى منظمة الطيران المدني الدولي باللغة العربية أو الإنجليزية على النحو الأنسب للدول المشاركة.

ج) سيتم إرسال التقرير الأولي في غضون (٣٠) يومًا من تاريخ التحقيق في واقعة الطيران إلى الدول المعنية وإلى منظمة الطيران المدني الدولي باللغة العربية أو الإنجليزية على النحو الأنسب للدول المشاركة.

### 6.3 Safety Concern Report (SCR):

- a) Any safety deficiency that becomes known during the course of the investigation for which prompt preventative action is required, shall be disclosed immediately through a Standalone Recommendation in a Safety Concern Report (SCR) to all concerned parties including appropriate authorities in other States and ICAO whenever any ICAO documents are involved.
- b) AIB has the precedence for the issuance of safety recommendations from an accident or incident investigation it conducts. However, in the interest of safety, other States participating in the AIB investigation will be entitled to issue safety recommendations after coordinating the draft safety recommendation with the AIB to avoid issuance of conflicting safety recommendations by the participating state; and
- c) When issuing a safety recommendation of global concern (SRGC), AIB will inform ICAO of the issuance of that recommendation and its responses in dated transmittal correspondence, even when the SRGC is not addressed to ICAO.

### ٦,٣ تقرير مخاطر السلامة:

أ) يتم الكشف فوراً عن أي خلل في السلامة – تم التعرف عليه أثناء التحقيق ويتطلب على الفور إجراءً وقائياً – لكافة الأطراف المعنية من خلال توصية مستقلة في تقرير مخاطر السلامة، بما في ذلك السلطات المختصة في الدول الأخرى ومنظمة الطيران المدني الدولي متى كانت هناك أية وثائق تخصها.

ب) للمكتب الأسبقية في إصدار توصيات السلامة من التحقيق الذي يقوم بإجرائه للحدث أو الواقعة. ومع ذلك من أجل السلامة، يحق للدول الأخرى – المشاركة في تحقيق المكتب – إصدار توصيات السلامة بعد التنسيق مع المكتب بخصوص مسودة توصية السلامة لتجنب إصدار توصيات سلامة متضاربة من قبل الدولة المشاركة؛ و

ج) عند إصدار توصية سلامة ذات اهتمام عالمي، سيقوم المكتب بإبلاغ منظمة الطيران المدني الدولي بصدور تلك التوصية والردود التي وردت بشأنها حسب ورودها، حتى عندما لا تكون التوصية موجهة إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

### 6.4 Final Report:

- a) The IIC will develop the Draft Final Report based on group reports generated by the investigation team.
- b) The investigation Draft Final Report will be circulated to other States as follows:
1. State that instituted the investigation;
  2. State of Registry;
  3. State of Operator;
  4. State of Design;
  5. State of Manufacture; and
  6. Any State that participated in the investigation.
- A copy of the Draft Final Report will be provided to the operator, the organizations responsible for the type design and the final assembly of the aircraft and/or the

### ٦,٤ التقرير النهائي:

أ) سيقوم المحقق المسؤول بعمل مسودة التقرير النهائي بناءً على تقارير المجموعة التي تم إنشاؤها بواسطة فريق التحقيق.

ب) سيتم تعميم مسودة التقرير النهائي للتحقيق على الدول الأخرى على النحو التالي:

١. الدولة التي أنشأت التحقيق؛
٢. دولة التسجيل؛
٣. دولة المشغل؛
٤. دولة التصميم؛
٥. دولة التصنيع؛ و
٦. أية دولة شاركت في التحقيق.

سيتم توفير نسخة من مسودة التقرير النهائي للمشغل والمنظمات المسؤولة عن تصميم النوع والتجميع النهائي للطائرة و/أو الشركة المصنعة للمحرك، من خلال دولهم المعنية، وطلب

- engine manufacturer, through their respective States, inviting their professional comments on the report including the intended safety recommendations;
- c) All AIB reports follow a format that satisfy national and international standards and recommended practices;
- d) No State, nor other Participants to the AIB investigation shall circulate, publish, or give access to a Draft Final Report or any part thereof, or any documents obtained during an investigation of an aviation occurrence, without a written consent from the AIB, unless such reports or documents have already been published or released by the AIB;
- e) If comments are received within (60) days of the date of the transmittal letter, the AIB IIC should either amend the Draft Final Report to include the substance of the comments received or if desired by the State that provided comments, append the comments to the Final Report. If the AIB receives no comments within (60) days of the date of the transmittal letter related to the presentation of the Draft Final Report, it shall issue the Final Report in accordance with this Regulation, unless an extension of that period has been agreed upon with the States concerned;
- f) Upon issuance of the Final Report it will be made publicly available;
- g) If the final report is not issued within (12) months, the AIB will issue – and make publicly available – a periodical statement on each anniversary of the occurrence detailing the progress, identifying any outstanding safety issues along with an estimate of the additional time required to complete the Final Report; and
- h) When AIB receives a Draft Final Report from the Accident Investigation Authority of other states for comments, the AIB will not circulate, publish, or give access to a Draft Final Report to other than the applicable parties, without the express written consent of the IIC of that State.

### 6.5 Release of the Investigation Final Report:

The investigation Final Report will be sent with minimum delay to:

- a) The State that instituted the investigation;
- b) The State of Registry;
- c) The State of the Operator;
- d) The State of Design;
- e) The State of Manufacture;
- f) Any State having suffered fatalities or serious Injuries to its citizens;

تعليقاتهم المهنية على التقرير بما في ذلك توصيات السلامة المعنية؛

ج) تتبع كافة تقارير المكتب تنسيقاً يلي المعايير الوطنية والدولية والممارسات الموصى بها؛

د) لا يجوز لأية دولة أو مشاركين آخرين في تحقيق المكتب تعميم أو نشر أو منح حق الوصول إلى مسودة التقرير النهائي أو أي جزء منه، أو أية مستندات تم الحصول عليها أثناء التحقيق في واقعة طيران دون موافقة خطية من المكتب، ما لم يتم بالفعل نشر هذه التقارير أو الوثائق أو إصدارها من قبل المكتب؛

هـ) إذا تم تلقي الملاحظات في غضون (٦٠) يوماً من تاريخ خطاب الإحالة، فيجب على المحقق المسؤول للمكتب إما تعديل مسودة التقرير النهائي لتشمل مضمون الملاحظات المستلمة، أو – إذا رغبت في ذلك الدولة التي قدمت الملاحظات – تذييل هذه الملاحظات ضمن التقرير النهائي. إذا لم يتلق المكتب أية ملاحظات في غضون (٦٠) يوماً من تاريخ خطاب الإحالة المتعلق بتقديم مسودة التقرير النهائي، فيجب عليه إصدار التقرير النهائي وفقاً لهذه اللائحة، ما لم يتم الاتفاق على تمديد تلك المدة مع الدول المعنية؛

و) عند إصدار التقرير النهائي سيكون متاحاً للجميع؛

ز) إذا لم يتم إصدار التقرير النهائي في غضون (١٢) شهراً، فسوف يُصدر المكتب بياناً دورياً – مع إتاحتها للعموم – في تاريخ الواقعة نفسه في كل سنة يوضح فيه بالتفصيل التقدم الذي تم إحرازه، ويحدد أية مشكلات سلامة معلقة جنباً إلى جنب مع تقدير الوقت الإضافي المطلوب لإكمال التقرير النهائي؛ و

ح) عندما يتلقى المكتب مسودة تقرير نهائي من سلطة التحقيق في الحوادث للدول الأخرى للتعليق عليه، فإنه لن يقوم بتعميم أو نشر أو منح حق الوصول إلى مسودة التقرير النهائي للأطراف الأخرى دون موافقة خطية صريحة من المحقق المسؤول لتلك الدولة.

### ٦,٥ إصدار تقرير التحقيق النهائي:

سيتم إرسال تقرير التحقيق النهائي بأقل تأخير إلى:

- أ) الدولة التي أنشأت التحقيق.
- ب) دولة التسجيل.
- ج) دولة المشغل.
- د) دولة التصميم.
- هـ) دولة التصنيع؛
- و) أية دولة تعرض مواطنوها للوفاة أو إصابات خطيرة؛

- g) Any State that provided relevant information, Significant facilities or experts;  
h) Any State that participated in the investigation; and  
i) ICAO, when involving an aircraft of a maximum mass of over (5,700) kg.

ز) أية دولة قدمت معلومات ذات صلة أو تسهيلات مهمة أو خبراء؛

ح) أية دولة شاركت في التحقيق؛ و

ط) منظمة الطيران المدني الدولي، عندما يتعلق الأمر بطائرة تزيد كتلتها عن (٥,٧٠٠) كيلوجراما.

#### 6.6 Request for Reconsideration or Modification:

Following the release of the Final Report, requests for reconsideration or modification of the AIB findings by States or other Participants to an AIB investigation, will be entertained only, if based on the submission of evidence not previously known or available such as; statements of prospective witnesses, authenticated documents on the discovery of pertinent new evidence or by a showing that the findings as to the facts, conditions and circumstances of the aviation occurrence are substantially in error. An explanation shall be provided indicating why such substantiation was not available prior to the AIB determination of the findings.

Such requests shall be made in writing. Requests which are repetitious or based on positions previously advanced will not be entertained.

If the AIB conducted the investigation but did not originally institute it, the AIB will obtain the consent of the State which first instituted the investigation before re-opening the investigation.

#### 6.7 Request to Withhold Information:

Requests to withhold information or evidence(s) will be handled on a case-by-case basis in light of relative Kingdom's rules and regulations.

#### 6.8 Confidential Reporting:

The AIB's confidential reporting system allows for a protected channel of reporting where a reporter brings an aviation safety authority's attention to unattended civil aviation hazards. The system aims to support the Kingdom's State Safety Program (SSP) by contributing to its safety data collection and processing systems (SDCPS). Where a Confidential Report is made to the AIB, other than a report concerning a reportable aviation occurrence, the AIB will not release the identity of the person making the report or any other information that could reasonably be expected to reveal the person identity.

#### ٦,٦ طلب إعادة نظر أو تعديل:

بعد نشر التقرير النهائي، سيتم استقبال طلبات إعادة النظر أو تعديل نتائج المكتب من قبل الدول أو المشاركين الآخرين في تحقيق المكتب فقط إذا كان بناءً على تقديم أدلة لم تكن معروفة أو متوفرة مسبقاً مثل؛ إفادات الشهود المحتملين، أو مستندات موثقة حول اكتشاف أدلة جديدة ذات صلة أو من خلال إظهار أن النتائج المتعلقة بالحقائق والحالات والظروف الخاصة بواقعة الطيران كانت في جوهرها خطأ. يجب تقديم تفسير يوضح سبب عدم توفر هذه الأدلة قبل تحديد المكتب للنتائج.

يجب تقديم هذه الطلبات كتابياً. لن يتم قبول الطلبات المتكررة أو المستندة إلى مواقف سابقة.

إذا كان المكتب هو من قام بإجراء التحقيق ولكنه لم ينشئه أصلاً، فينبغي عليه أولاً الحصول على موافقة الدولة أو الهيئة التي أنشأت التحقيق قبل إعادة فتحه.

#### ٦,٧ طلب حجب معلومات:

سيتم التعامل مع طلبات حجب المعلومات أو الأدلة على أساس كل حالة على حدة في ضوء القواعد واللوائح الخاصة بالمملكة.

#### ٦,٨ إبلاغ سري:

يسمح نظام إعداد التقارير السرية في المكتب بقناة محمية للإبلاغ، بحيث يقوم المبلِّغ بتوجيه انتباه سلطة سلامة الطيران نحو مخاطر الطيران المدني غير المراقبة. يهدف النظام إلى دعم برنامج سلامة الدولة في المملكة من خلال المساهمة في أنظمة جمع ومعالجة بيانات السلامة. عندما يتم تقديم تقرير سري إلى المكتب - بخلاف تقرير يتعلق بواقعة طيران يمكن الإبلاغ عنها - لن يقوم المكتب بالإفصاح عن هوية الشخص الذي يقدم التقرير أو أية معلومات أخرى من شأنها أن تساعد على معرفة هوية الشخص.

## Chapter 7 – Data Reporting

## الفصل السابع – الإبلاغ عن البيانات

### 7.1 Release of the ICAO Data Report:

When the aircraft involved in an aviation accident has a maximum mass of over 2,250 kg, or involved in an aviation incident has a maximum mass of over 5,700 kg, the AIB will send a preliminary ADREP report, as soon as practicable after the investigation. The AIB should, upon request, provide other States with pertinent information additional to that made available in the ADREP.

### 7.2 Aviation Occurrence Database:

All accidents and incidents, reported under the requirements of this Regulation, will be electronically stored as a standardized descriptive database compatible with ICAO ADREP taxonomy. The data retrieval will display frequencies over time to identify adverse trends. The database will include the following information as available:

- Type, nationality, registration marks of the aircraft and flight number for scheduled flights;
- Position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point, latitude and longitude;
- Airport, if applicable;
- Name of the operator of the aircraft;
- Date and time of the occurrence;
- Number of persons aboard, deaths, and serious injuries;
- Description of the occurrence;
- Name of the IIC, when appointed;
- The extent of damage to the aircraft;
- Classification of the occurrence;
- Category;
- Sub-category;
- Written summary;
- Contributing factors;
- Flight Phase (if applicable); and
- Risk Assessment.

### 7.3 Data Exchange:

The AIB may exchange aviation occurrence data with ICAO member States and regional and international flight safety organizations for the sole purpose of advancing aviation safety.

٧,١ إصدار تقرير البيانات الخاص بمنظمة الطيران المدني الدولي:  
عندما يكون الحد الأقصى لكتلة الطائرة التي تعرضت لحادث طيران يزيد عن (٢,٢٥٠) كجم، أو يزيد عن (٥,٧٠٠) كجم، فإن المكتب سيقوم بإرسال تقرير أولي لنظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث الخاص بمنظمة الطيران المدني الدولي في أقرب وقت ممكن بعد التحقيق. وعند الطلب، يمكن للمكتب تزويد الدول الأخرى بالمعلومات ذات الصلة، بالإضافة إلى المعلومات المتوفرة في تقرير بيانات الحادث.

### ٧,٢ قاعدة بيانات وقائع الطيران:

سيتم تخزين كافة بيانات الحوادث والوقائع، المبلغ عنها بموجب متطلبات هذه اللائحة، إلكترونياً كقاعدة بيانات وصفية موحدة متوافقة مع تصنيف منظمة الطيران المدني الدولي وتقارير بيانات الحادث/الواقعة، وسيكون بالإمكان استعراض بيانات تكرار الحدوث بمرور الوقت لتحديد التوجهات السلبية، بحيث ستضمن قاعدة البيانات المعلومات التالية عند توفرها:

- نوع وجنسية وعلامات تسجيل الطائرة ورقم الرحلة للرحلات المجدولة؛
- موقع الطائرة بالإشارة إلى بعض النقاط الجغرافية وخطوط الطول والعرض التي يمكن تحديدها بسهولة؛
- المطار إن وجد؛
- اسم مشغل الطائرة؛
- تاريخ ووقت الواقعة؛
- عدد الأشخاص الموجودين والوفيات والإصابات الخطيرة؛
- وصف الواقعة؛
- اسم المحقق المسؤول عند تعيينه؛
- مدى الضرر الذي لحق بالطائرة؛
- تصنيف الواقعة؛
- الفئة؛
- الفئة الفرعية؛
- ملخص مكتوب؛
- العوامل المساهمة؛
- مرحلة الرحلة (إن وجدت)؛ و
- تقويم المخاطر.

### ٧,٣ تبادل البيانات:

يمكن للمكتب تبادل بيانات وقائع الطيران مع الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمات الإقليمية والدولية لسلامة الطيران لغرض وحيد هو تعزيز سلامة الطيران.

## Chapter 8 – Prevention

## الفصل الثامن – الوقاية

### 8.1 Safety Reports:

The AIB analyzes all available data and conducts safety studies and special investigations aimed at advancing aviation safety. To that end, the AIB will:

- Advocate meaningful responses to reduce the likelihood of aviation occurrences;
- Propose corrective actions to advance aviation safety; and
- Publish reports addressing specific safety concerns including standalone recommendations as deemed necessary.

### 8.2 Safety Recommendations:

The AIB will be responsible for recommending corrective or remedial actions as a result of accident/incident investigations or safety studies for the purpose of preventing such aviation occurrences from reoccurring in the future. The recommendations should be broad in application to allow the addressees of the recommendations to have some discretion in implementing specific remedial actions.

At any stage of the investigation, the AIB will, as deemed necessary in the interest of safety, recommend in a dated transmittal correspondence to the appropriate authorities, including those in other States and to ICAO when ICAO documents are involved, any preventive action via a Safety Concern Report (SCR).

When the AIB issues a Safety Recommendation of Global Concern (SRGC), it will inform ICAO of the issuance of that recommendation and its responses in dated transmittal correspondence, even when the SRGC is not addressed to ICAO.

### 8.3 Actions on Safety Recommendations:

- The addressee of a safety recommendation shall give a formal written response to each safety recommendation no later than (90) days after receiving the safety recommendation. In cases where no international interested parties are involved, responses to safety recommendations from interested parties within the Kingdom shall be within (30) days or as agreed with the concerned party;
- The written response shall indicate what action was taken to adopt the safety recommendation or part of it;

### ٨,١ تقارير السلامة:

يقوم المكتب بتحليل كافة البيانات المتاحة وإجراء دراسات السلامة والتحقيقات الخاصة التي تهدف إلى تعزيز سلامة الطيران، ولهذه الغاية سيقوم المكتب:

- بتعزيز الإجراءات الهادفة لتقليل احتمالية حدوث وقائع طيران.
- باقتراح إجراءات تصحيحية لتعزيز سلامة الطيران؛ و
- بنشر التقارير التي تتناول مخاوف محددة تتعلق بالسلامة، بما في ذلك التوصيات المستقلة حسب الضرورة.

### ٨,٢ توصيات السلامة:

سيكون المكتب مسؤولاً عن التوصية بتنفيذ الإجراءات التصحيحية الناجمة نتيجة التحقيقات في الحوادث/الوقائع أو دراسات السلامة بغرض منع حدوثها في المستقبل، ويجب أن تكون التوصيات رحبة الأفق في التنفيذ لتمكن من وجهت لهم هذه التوصيات من تقدير تنفيذ إجراءات تصحيحية محددة.

في أية مرحلة من مراحل التحقيق، وعند اللزوم، رعاية لمصلحة السلامة، سيوصي المكتب بأي إجراء وقائي من خلال تقرير السلامة، موجهاً إلى الجهة المختصة، بما في ذلك تلك الموجودة في دول أخرى، وإلى منظمة الطيران المدني الدولي عندما يكون الأمر متصلاً بأي من وثائقها.

عندما يصدر المكتب توصية سلامة ذات أهمية عالمية، فإنه سيبلغ منظمة الطيران المدني الدولي كتابياً بشأن إصدار هذه التوصية وردودها، وإن لم تكن التوصية موجهة إلى المنظمة.

### ٨,٣ الإجراءات المتعلقة بتوصيات السلامة:

أ) يجب على من وجهت إليه توصية سلامة الرد كتابياً بشكل رسمي بشأن كل توصية في موعد لا يتجاوز (٩٠) يوماً بعد استلامها. في الحالات التي لا يشارك فيها أطراف معنية دولية، تكون الردود على توصيات السلامة من الأطراف المعنية داخل المملكة في غضون (٣٠) يوماً أو على النحو المتفق عليه مع الجهة المعنية؛

ب) يجب أن يشير الرد المكتوب إلى الإجراء الذي تم اتخاذه لاعتماد تنفيذ توصية السلامة أو جزء منها؛

- c) AIB will implement procedures to monitor the progress of the action taken in response to that safety recommendation;
- d) AIB will implement procedures to record the responses to the safety recommendation issued; and
- e) If the safety recommendation was refused, the addressee shall explain the reasons for its refusal to implement the safety recommendation.

- ج) سينفذ المكتب إجراءات لرصد التقدم المحرز في الإجراءات المتخذة استجابةً لتوصية السلامة تلك؛
- د) سينفذ المكتب إجراءات لتسجيل الردود على توصية السلامة الصادرة؛ و
- هـ) إذا تم رفض توصية السلامة، يجب على من وجهت إليه شرح أسباب الرفض.

#### 8.4 Safety Recommendations from Other States:

When the AIB receives safety recommendations as the result of a foreign investigation, the AIB will inform, within (90) days, the proposing State of the preventive action taken or under consideration by the concerned organizations, monitor their progress, or the reasons why no action will be taken.

٨,٤ توصيات السلامة من الدول الأخرى:  
عندما يتلقى المكتب توصيات تتعلق بالسلامة نتيجة تحقيق أجنبي، يقوم بإبلاغ الدولة المقترحة في غضون (٩٠) يوماً بالإجراء الوقائي الذي اتخذته المنظمات المعنية أو الذي لا يزال قيد الاعتبار، أو مراقبة تقدمهم، أو أسباب عدم اتخاذ أي إجراء.

#### 8.5 State Safety Program (SSP):

The SSP is mainly the responsibility of the regulatory authority (GACA) within the Kingdom. The AIB will support the implementation of the Kingdom's SSP primarily through granting GACA access to the AIB's accident and incident database.

٨,٥ برنامج الدولة للسلامة:  
إن برنامج الدولة للسلامة هو في الأساس مسؤولية السلطة التنظيمية داخل المملكة (الهيئة العامة للطيران المدني). سوف يدعم المكتب تطبيق البرنامج في المملكة بشكل أساسي من خلال منح الهيئة الوصول إلى قاعدة بيانات الحوادث والوقائع الخاصة بالمكتب.

Authority Matrix

مصفوفة الصلاحيات

The table below includes the authority matrix granted under this Regulation as follows: يتضمن الجدول أدناه مصفوفة الصلاحيات الممنوحة بموجب هذه اللائحة على النحو التالي:

Procedure	الصلاحيات منوطة لـ: Authority Granted to:	الإجراء
Regulations Approval.	رئيس مجلس الإدارة Chairman of Board of Directors	اعتماد اللائحة التنفيذية.
Developing and publishing the Regulation on website.	مدير عام المكتب AIB DG	تطوير ونشر اللائحة على الموقع الإلكتروني.
Initiate an investigation.	مدير عام المكتب AIB DG	بدء تحقيق.
Appoint an Accredited Representative or an Advisor to participate in outside investigations.	مدير عام المكتب AIB DG	تعيين ممثل معتمد أو مستشار للمشاركة في تحقيقات خارجية.
Delegate an investigation or any part of it.	مدير عام المكتب AIB DG	تفويض تحقيق أو أي جزء منه.
Precure temporary or intermittent services of experts.	مدير عام المكتب AIB DG	جلب خبراء ومتخصصين بصفة مؤقتة.
Arrange the transportation of the investigation team to and from the area of the accident site.	مدير عام المكتب AIB DG	الترتيب لنقل فريق التحقيق من وإلى منطقة موقع الحادث.
Appoint the IIC and the investigation team.	مدير عام المكتب AIB DG	تعيين المحقق المسؤول وفريق التحقيق.
Supervise and coordinate all resources and activities of all personnel involved in the on-site investigation and throughout all the phases of the investigation.	المحقق المسؤول IIC	الإشراف على التحقيق وتنسيق كافة الموارد والأنشطة لكافة المشاركين في التحقيق الميداني وكافة مراحل التحقيق.
Permit the full participation of the Accredited Representatives and Advisors to participate in an investigation accordance to Annex 13.	مدير عام المكتب AIB DG	السماح للممثلين المعتمدين والمستشارين بالمشاركة الكاملة في تحقيق وفق متطلبات الملحق الثالث عشر.
Initiate and manage the search and recovery operations of aircraft wreckage/debris in both land and sea.	مدير عام المكتب AIB DG	البدء في والترتيب لعمليات البحث والاستعادة لحطام/أنقاض الطائرة في البر والبحر والإشراف عليها.
Form a joint investigation committee comprising the involved authority, and any other entity the said committee deems of benefit to the investigation.	مدير عام المكتب AIB DG	تشكيل لجنة تحقيق مشتركة تضم السلطة المعنية وأي كيان آخر تعتبره اللجنة مفيداً للتحقيق.
Inform the proper authorities in the Kingdom about the criminal acts and relinquishing the investigative priority to the said authorities.	مدير عام المكتب AIB DG	إبلاغ السلطات المختصة في المملكة عن الأفعال الإجرامية، والتخلي عن أولوية التحقيق لصالح هذه السلطات.
Free and direct access to the wreckage, all relevant material and persons involved, without hindrance by organizational hierarchy, also gain access to records, mail, cargo, examinations, and testing.	المحقق المسؤول IIC	الوصول غير المقيد والمباشر إلى الحطام وكافة المواد والأشخاص المعنيين دون عائق الحصول على موافقات إدارية وتنظيمية، وكذلك الوصول إلى السجلات والبريد والبضائع والفحوصات والاختبار.
Responsibility for taking and maintaining custody of the aviation occurrence site for investigation purposes.	مدير عام المكتب AIB DG	المسؤولية عن عهدة موقع واقعة طيران لأغراض التحقيق.
Request and arrange for medical and toxicological examinations of crewmembers, passengers, and other involved aviation personnel as deemed necessary for the investigation.	مدير عام المكتب AIB DG	طلب وترتيب الفحوصات الطبية والسمية لأعضاء طاقم القيادة والركاب وغيرهم من موظفي الطيران المعنيين حسب ضرورته للتحقيق.
Retrieve flight recorders for the purpose of aviation occurrence investigations.	المحقق المسؤول IIC	التعامل مع مسجلات الطائرات لأغراض التحقيق في وقائع الطيران.
Hold/Release custody of the aircraft, its contents or any parts thereof or any record.	المحقق المسؤول IIC	التحفظ على/فسح عهدة الطائرة أو محتوياتها أو أية قطعة منها أو أي سجل لها.
Follow up safety recommendations and the implementation of the corrective actions.	مدير عام المكتب AIB DG	متابعة توصيات السلامة وتنفيذ الإجراءات التصحيحية.
Approval of investigation reports issued by the AIB.	مدير عام المكتب AIB DG	اعتماد تقارير التحقيقات الصادرة عن المكتب.

Appendix "A": Sample of the Preliminary Report

الملحق "أ": نموذج التقرير الأولي

**The Preliminary Report:**

The Preliminary Report contains basic factual and circumstantial information on an occurrence, and is usually available within thirty days and it is prepared for Accidents and Serious Incidents.

**التقرير الأولي:**

يحتوي التقرير الأولي على معلومات أساسية واقعية وظرفية عن واقعة، وعادة ما يكون متاحًا خلال ٣٠ يومًا ويتم إعداده للحوادث والوقائع الخطيرة.



Aviation Investigation Bureau – Kingdom of Saudi Arabia

**Preliminary Report**

**Put the report title here**

**Operator**  
**Aircraft Model and Type, Registration Number**

**Airport**  
**City - Country**

**XX XXXXX 1438H – XX XXXXXX 2017G**

**AIB-XXXX-XXXX**

**Report Contents**

1. Reporting procedures.
2. History of flight.
3. Conduct of investigation.
4. Initial findings.
5. Initial damages assessment.
6. Any preliminary safety recommendations where available.

**محتويات التقرير:**

١. إجراءات التبليغ.
٢. تاريخ الرحلة.
٣. إجراءات التحقيق.
٤. النتائج الأولية.
٥. التقويم الأولي للأضرار.
٦. أية توصيات سلامة أولية حيث وجدت.



Appendix "B": Sample of the Final Report

الملحق "ب" : نموذج التقرير النهائي

**The Final Report:**

The Final Report of an aircraft accident investigation is the basis for initiating the necessary safety measures to prevent further accidents of similar causes. Therefore, the Final Report must – in details – explain what actually happened, how and why the accident happened. The findings, causes and/or contributing factors in the Final Report should lead to the issuance of safety recommendations so that appropriate preventive measures can be taken through their implementation.

**التقرير النهائي:**

التقرير النهائي للتحقيق في حادث طائرة هو الأساس لبدء إجراءات السلامة اللازمة لمنع وقوع المزيد من الحوادث لأسباب مماثلة. لذلك، يجب أن يتم في التقرير النهائي – بالتفصيل – شرح ما حدث بالفعل وكيف ولماذا وقع الحادث. النتائج والأسباب و/أو العوامل المساهمة في التقرير النهائي يجب أن تؤدي إلى إصدار توصيات سلامة بحيث يمكن اتخاذ التدابير الوقائية المناسبة من خلال تنفيذها.



Aviation Investigation Bureau – Kingdom of Saudi Arabia

Final Report

Put the report title here

Operator

Aircraft Model and Type, Registration Number

Airport

City - Country

XX XXXXX 1438H – XX XXXXXX 2017G

AIB-XXXX-XXXX

## Report Contents

### 1. Glossary:

This section contains the list of technical terms and abbreviations used in the body of the report and its description.

### 2. Introduction:

#### Objective:

A statement portraying the purpose of the investigation and the report, which is, aviation safety enhancement. Its not for the apportioning of blame and/or liability.

#### Notification:

Description of receiving the notification about the occurrence, and who are the interested parties that were notified and the level of their participation in the investigation.

#### Conduct of the investigation:

A general description of how the AIB carried out the investigation and organized it.

#### Synopsis:

A summary of the occurrence including what happened, the findings of the investigation and the recommendations stipulated to achieve safety enhancements (The synopsis is usually written after completion of the report).

### 3. Factual Information:

This section includes History of Flight, Injuries to persons, Damage to Aircraft, Other Damage, Information of relevant persons such as the cockpit crew, Aircraft Information, Meteorological Information, Aids to Navigation, Communications, Aerodrome Information, Flight Recorders, Wreckage and Impact Information, Medical and Pathological Information, Fire, Survival Aspects, Tests and Research, Organizational and Management Information, Additional Information and Useful or Effective Investigation Techniques.

### 4. Analysis:

The analysis discusses the significance of the facts stated in the Factual Information section and their impacts or influence to the outcome either as a causal or contributing factors to the occurrence.

## محتويات التقرير:

### ١. قائمة المصطلحات:

يحتوي هذا القسم على قائمة المصطلحات الفنية والاختصارات المستخدمة في متن التقرير ووصفه.

### ٢. مقدمة:

#### هدف التحقيق:

جملة توضح الغرض من التحقيق والتقرير، وهو تعزيز سلامة الطيران، وليس توزيع اللوم و/أو المسؤولية.

#### إجراءات التبليغ:

وصف لكيفية استلام بلاغ الواقعة ومن هي الجهات المعنية التي تم إبلاغها ومستوى مشاركتهم في التحقيق.

#### إجراءات التحقيق:

وصف عام لكيفية قيام المكتب بإجراء التحقيق وتنظيمه.

#### ملخص الحادث/الواقعة:

ملخص للحادث/الواقعة متضمناً ما حدث ونتائج التحقيق والتوصيات المنصوص عليها لتحقيق تعزيزات السلامة (يُكتب الملخص عادةً بعد الانتهاء من التقرير).

### ٣. معلومات واقعية:

يحتوي هذا القسم على تاريخ الرحلة، إصابات الأشخاص، أضرار لحقت بالطائرة، أضرار أخرى، معلومات الأشخاص ذوي العلاقة، كطاقم القيادة، معلومات الطائرة، معلومات الأرصاد الجوية، وسائل المساعدة على الملاحة، الاتصالات، معلومات المطارات، سجلات الرحلة، معلومات الحطام والاصطدام، المعلومات الطبية والمرضية، الحريق، جوانب النجاة، الاختبارات والأبحاث، المعلومات التنظيمية والإدارية، معلومات إضافية وتقنيات التحقيق المفيدة أو الفعالة.

### ٤. التحليل:

يناقش التحليل أهمية الحقائق المذكورة في قسم المعلومات الواقعية وتأثيراتها وانعكاساتها على النتيجة إما كعوامل مسببة أو مساهمة للواقعة.

**5. Conclusions:**

The conclusions section of the investigation report should contain the substituted findings which are derived from the analysis that are considered to be factors in the occurrence, causal and contributing.

**٥. الاستنتاجات:**

يجب أن يحتوي قسم الاستنتاجات في تقرير التحقيق على النتائج البديلة المستمدة من التحليل التي تعتبر عوامل أدت لحدوث الواقعة، إما عوامل مسببة أو مساهمة.

**6. Recommendations:**

The recommendations section contains the safety proposals addressed to the concerned in order to prevent reoccurrence and enhance safety.

**٦. التوصيات:**

يحتوي قسم التوصيات على مقترحات السلامة الموجهة إلى المعنيين من أجل منع تكرارها وتعزيز السلامة.

