



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# GUIDE DE REMPLISSAGE DES CHAMPS OBLIGATOIRES DES COMPTES RENDUS D'ÉVÉNEMENTS DE SECURITÉ

**Suivant l'annexe I du R(UE) 376/2014**

Direction de la sécurité de l'Aviation civile  
Mission "évaluation et amélioration de la sécurité"  
Édition n° 1  
Publiée le 23/03/2026

# Gestion documentaire

## Historique des révisions

| Edition et version | Date     | Modifications    |
|--------------------|----------|------------------|
| Ed1v1              | 23/03/26 | Version initiale |

## Approbation du document

| Nom                                       | Responsabilité | Date     | Visa  |
|---|----------------|----------|-------|
| Vivien BRAIDA<br>Administrateur E2 France | Rédacteur      | 23/03/26 | SIGNÉ |
| Yoni MALKA<br>Chef pôle DSAC/MEAS/ERAS    | Vérificateur   | 23/03/26 | SIGNÉ |
| Stéphane CORCOS<br>Chef mission DSAC/MEAS | Approbateur    | 23/03/26 | SIGNÉ |

## Sommaire

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Introduction</b> .....                                      | <b>4</b>  |
| <b>2. Champs obligatoires communs</b> .....                       | <b>4</b>  |
| 2.1. Titre/ Headline .....  | 4         |
| 2.2. Entité responsable / Responsible Entity .....                | 4         |
| 2.3. Numéro de dossier / File Number.....                         | 5         |
| 2.4. Statut de l'événement / Occurrence Status .....              | 5         |
| 2.5. Date UTC / UTC Date .....                                    | 5         |
| 2.6. État/Zone de l'événement / State/Area of Occurrence.....     | 6         |
| 2.7. Lieu de l'événement / Location of Occurrence .....           | 6         |
| 2.8. Lieu de l'événement / Location of Occurrence .....           | 7         |
| 2.9. Catégorie d'événement / Occurrence Category .....            | 7         |
| 2.10. Type d'événement / Event Type.....                          | 8         |
| 2.11. Exposé / Narrative Text .....                               | 9         |
| 2.12. Langue de l'exposé / Narrative Language.....                | 9         |
| 2.13. Classification du risque / Risk classification .....        | 9         |
| <b>3. Champs obligatoires spécifiques</b> .....                   | <b>10</b> |
| 3.1. Champs relatifs à l'aéronef .....                            | 10        |
| 3.1.1. État d'immatriculation / Aircraft State of Registry .....  | 10        |
| 3.1.2. Marque/Modèle/Série / Manufacturer/Model .....             | 10        |
| 3.1.3. Numéro de série de l'aéronef / Aircraft Serial Number..... | 10        |
| 3.1.4. Immatriculation de l'aéronef / Aircraft Registration.....  | 11        |
| 3.1.5. Indicatif d'appel / Aircraft Call Sign.....                | 11        |
| 3.1.6. Exploitant / Operator Name .....                           | 11        |
| 3.1.7. Type d'exploitation / Operation Type.....                  | 12        |
| 3.1.8. Catégorie d'appareil / Aircraft Category .....             | 12        |

|  |    |
|--|----|
| 3.1.9. Type de propulsion / Aircraft Propulsion Type .....   | 12 |
| 3.1.10. Groupe de masse / Aircraft Mass Group .....  | 13 |
| 3.1.11. Dernier point de départ / Last Departure Point - Destination prévue / Planned Destination.....                                       | 13 |
| 3.1.12. Phase de vol / Flight Phase .....  | 13 |
| 3.1.13. Contribution MTO / Weather Relevant .....  | 14 |
| 3.2. Champs relatifs aux services de navigation aérienne .....   | 14 |
| 3.2.1. Contribution de l'ATM / ATM Contribution .....  | 14 |
| 3.2.2. Effet sur le service ATM / Effect on ATM Service .....  | 14 |
| 3.2.3. Nom de l'unité des services de la circulation aérienne / ATS Unit Name .....  | 14 |
| 3.2.4. Type d'espace aérien / Airspace Type - Classe d'espace / Airspace Class .....   | 15 |
| 3.2.5. Dénomination FIR/UIR / FIR/UIR Name.....  | 15 |
| 3.3. Champs relatifs à l'aéroport.....   | 15 |
| 3.3.1. Indicateur OACI de l'aérodrome / Aerodrome Location Indicator.....  | 15 |
| 3.3.2. Localisation sur l'aéroport / Location of the Occurrence on the Aerodrome .....   | 15 |
| 3.4. Champs relatifs aux dommages causés à l'aéronef ou relatifs aux blessures corporelles .....   | 16 |
| 3.4.1. Dommages les plus importants / Damage Severity Level.....   | 16 |
| 3.4.2. Niveau de blessures / Injury Severity Level.....  | 16 |
| 3.4.3. Nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité) / Number of Injuries on Ground .....               | 16 |
| 3.4.4. Nombre de blessures corporelles survenues à bord de l'aéronef (mortelles, graves, sans gravité) / Number of Injuries on Aircraft..... | 17 |

## 1. Introduction

Le document ci-dessous reprend la taxonomie des données utilisée dans ECCAIRS 2. Il détaille les recommandations pour les notifiants français en application de l'article 7 du R(UE) 376/2014. Ces dispositions sont requises pour les CR obligatoires et fortement recommandées pour les CR volontaires

Chaque champ correspond à un "attribut" de la taxonomie. Il est désigné par des intitulés différents selon le contexte : annexe 1 du règlement 376/2014, formulaire E2 CRES (en ligne ou PDF) et la taxonomie E2 (ECCAIRS ID).

## 2. Champs obligatoires communs

### 2.1. Titre/ Headline

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>HEADLINE</b>                         | ECCAIRS ID | 601 |
| Intitulé R376/2014 | (1) <b>Titre</b>                        |            |     |
| Intitulé CRES      | Titre                                   |            |     |
| Explication        | Court résumé de l'événement de sécurité |            |     |

#### Recommandation de remplissage

Le titre doit être court, lisible et compréhensible par un lecteur humain.

### 2.2. Entité responsable / Responsible Entity

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>RESPONSIBLE ENTITY</b>  | ECCAIRS ID | 453 |
| Intitulé R376/2014 | (2) références du dossier; — <b>entité responsable</b>   |            |     |
| Intitulé CRES      | Non Applicable / Rempli par défaut (DGAC)  |            |     |
| Explication        | L'autorité nationale responsable du traitement du compte rendu.<br>Ce champ n'indique pas qui est en charge de l'enquête le cas échéant. |            |     |

#### Recommandation de remplissage

L'entité responsable est l'autorité qui renseigne le compte rendu dans l'ECR.

Il ne faut pas confondre le champ [Responsible Entity \(ID 453\)](#) avec Reporting Entity (ID 447).

### 2.3. Numéro de dossier / File Number

| Nom de l'attribut  | FILE NUMBER   | ECCAIRS ID | 453 |
|--------------------|---|------------|-----|
| Intitulé R376/2014 | (2) Références du dossier; — <b>Numéro de dossier</b>   |            |     |
| Intitulé CRES      | Non applicable / Attribué automatiquement par E2  |            |     |
| Explication        | Le numéro de dossier unique attribué par l'entité responsable pour chaque compte-rendu d'événement. |            |     |

#### Recommandation de remplissage

Le champ est rempli automatiquement par le système E2 avec la nomenclature DGAC-ANNÉE UTC-COMPTEUR

#### Note :

Le champ [File Number \(ID 452\)](#) (utilisé par la DSAC) ne doit pas être confondu avec

- Le champ Report identification / N° de référence de l'évènement (ID 438) (utilisé par les notifiants)
- Ni avec le champ E2ID (généré par le système E2) .

### 2.4. Statut de l'événement / Occurrence Status

| Nom de l'attribut  | OCCURRENCE STATUS  | ECCAIRS ID | 455 |
|--------------------|--|------------|-----|
| Intitulé R376/2014 | (2) Références du dossier ; — <b>Statut de l'événement</b> |            |     |
| Intitulé CRES      | Statut de l'événement                                      |            |     |
| Explication        | Statut de l'événement du côté du notifiant                 |            |     |

#### Recommandation de remplissage

Trois valeurs sont utilisées :

- Clos sans analyse : le notifiant estime que l'événement ne nécessite pas d'analyse
- Ouvert : le notifiant n'a pas encore en fourni l'analyse finale de l'événement
- Clos avec analyse : le notifiant a fourni l'analyse finale de l'événement

**Note :** Le champ Occurrence Status (ID455) et le champ Report Status (ID 800) contiennent les mêmes informations. Le statut des actions lancées par la DSAC peut être inclus dans la rubrique Suivi par l'autorité.

### 2.5. Date UTC / UTC Date

| Nom de l'attribut  | UTC DATE  | ECCAIRS ID | 477 |
|--------------------|---|------------|-----|
| Intitulé R376/2014 | (3) Date ; <b>Date UTC</b>  |            |     |
| Intitulé CRES      | Date UTC  |            |     |
| Explication        | Date de survenue de l'événement.<br>UTC signifie Universal Time Coordinated.<br>Le format de date est JJ/MM/AAAA. |            |     |

**Note :** Le champ [UTC date \(ID 477\)](#) ne doit pas être confondu avec le champ Local Date of Occurrence (ID 433) qui n'est pas obligatoire.

## 2.6. État/Zone de l'événement / State/Area of Occurrence

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | STATE/AREA OF OCCURRENCE  | ECCAIRS ID | 454 |
| Intitulé R376/2014 | (4) Lieu ; <b>État/zone de l'événement</b>  |            |     |
| Intitulé CRES      | État/zone de l'événement  |            |     |
| Explication        | Identification de l'état ou de la zone géographique où s'est produit l'événement. |            |     |

### Recommandation de remplissage

Pour les événements en vol, l'état d'appartenance de la FIR doit être sélectionné.

Pour les événements en FIR océanique, l'océan ou la mer correspondante doit être sélectionnée.

## 2.7. Lieu de l'événement / Location of Occurrence

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | LOCATION OF OCCURRENCE   | ECCAIRS ID | 440 |
| Intitulé R376/2014 | (4) Lieu ; <b>Lieu de l'événement</b>  |            |     |
| Intitulé CRES      | Précisions sur le lieu   |            |     |
| Explication        | Le lieu de l'événement doit être le nom de l'entité géographique la plus proche. |            |     |

### Recommandation de remplissage

Le lieu de l'événement ne doit pas être rempli avec un nom générique (« dans la cabine », « sur le taxiway » ...). Cette information doit identifier un lieu géographique précis.

Pour les événements se déroulant :

- Sur un aéroport, préciser le nom de taxiway, point de stationnement etc.
- En vol, nom de l'espace aérien et son type si pertinent, le(s) waypoint(s) ou la paire départ-arrivée (LFPO – EDDK par exemple)
- En maintenance aéronautique, préciser le nom du lieu où le défaut/dommage a été découvert
- En maintenance ATM, préciser le nom du centre ATM

Pour les événements ayant un impact sur des zones plus larges comme la cybersécurité ou la couverture satellite, utiliser des expressions comme « Sud de l'Europe », « Mondial » ...

### Note :

Le champ Location of Occurrence (ID 440) ne doit pas être confondu avec [Aéroport Location Indicator \(ID 05\)](#) ou [Location of the occurrence on or near the aerodrome \(ID 641\)](#).

Si pertinent, les champs Latitude of occ (ID 439) et Longitude of occ (444) peuvent être utilisés pour indiquer une position précise. Il est par exemple utile d'avoir cette information lors de brouillage/spoofing de signaux GPS.

## 2.8. Lieu de l'événement / Location of Occurrence

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>OCCURRENCE CLASS</b>                                    | ECCAIRS ID | 431 |
| Intitulé R376/2014 | (5) Classification ; <b>classe d'événement</b>             |            |     |
| Intitulé CRES      | Classe de l'événement                                      |            |     |
| Explication        | La classe de l'événement en rapport avec ses conséquences. |            |     |

### Recommandation de remplissage

Trois valeurs sont utilisées suivant les définitions du [règlement \(UE\) no 996/2010, article 2](#) :

- Accident
- Incident grave
- Incident : si l'événement ne correspond pas autres valeurs

Note : ce champ sert à l'EASA pour la sélection des accidents/incidents graves pris en compte dans leur rapport annuel [Annual Safety Review](#)

## 2.9. Catégorie d'événement / Occurrence Category

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>OCCURRENCE CATEGORY</b>   | ECCAIRS ID | 430 |
| Intitulé R376/2014 | (5) Classification ; <b>catégorie d'événement</b>  |            |     |
| Intitulé CRES      | Catégorie(s) d'événement(s)  |            |     |
| Explication        | Une catégorisation de haut niveau de l'événement. Pour un même événement, plusieurs catégories peuvent être applicables. |            |     |

### Recommandation de remplissage

Les catégories d'événement sont utilisées pour regrouper ensemble des événements similaires à haut niveau. L'attribut [Event Types \(ID 390\)](#) est utilisé pour une description normalisée fine de l'événement.

Dans les formulaires CRES, seule la liste des valeurs pertinentes au domaine selon le plan Horizon en vigueur est affichée.

**Note :** La catégorie d'événement n'est pas nécessairement la cause de l'événement.

L'utilisation des différentes valeurs fait l'objet des recommandations européennes de codification suivantes :

Usage of category "Other" (OTHR):

*Category OTHER should be used as an exception, when the occurrence cannot be covered under any existing category.*

*Usage of category OTHR with any other category should be avoided.*

Usage of category "Unknown" (UNK):

*Unknown should be used when insufficient information exists to categorize the occurrence. UNK should be used alone (not in combination with any other category), with exception of category F-POST : Fire/Smoke (Post-Impact).*

Some examples of multiple categories (source: [ICAO CICTT](#))

*AMAN + LOC-I = abrupt maneuvering may also result in a loss of control*

*AMAN + SCF-NP/SCF-PP = abrupt maneuvering may also result in system/component failure or malfunction*

|                              |  |
|------------------------------|--|
| <i>ADRM + WSTRW/TURB</i>     | <i>= for effects of aerodrome design and the phenomenon encountered, for example, building layout and architecture leading to surface wind disruption</i>                          |
| <i>ADRM + GTOW</i>           | <i>= if a glider winch launch equipment failure causes an event meeting the criteria for the GTOW category</i>   |
| <i>MAC + NAV</i>             | <i>= if a navigation error causes an AIRPROX/loss of separation</i>  |
| <i>MAC + ATM</i>             | <i>= if the event was caused by an ATC/ATM error and the event meets the usage notes of both categories</i>  |
| <i>EXTL + RAMP</i>           | <i>= if the preparation of the external load by ground crew played a role</i>  |
| <i>F-POST + ...XYZ</i>       | <i>= this category is only used in conjunction with another category. For example, SCF-NP/SCF-PP + F-POST = a system/component failure that also results in a post-impact fire</i> |
| <i>LOC-G + SCF-NP/SCF-PP</i> | <i>= the loss of control during ground operations can occur as the result of a system/component failure or malfunction</i>   |
| <i>LOC-G + RI</i>            | <i>= the loss of control during ground operations can occur from evasive action taken during a Runway Incursion</i>  |
| <i>LOC-G + WILD</i>          | <i>= the loss of control during ground operations can occur from evasive action taken during a wildlife encounter</i>  |
| <i>LOC-I + ICE</i>           | <i>= for icing-related events, which are also loss of control</i>  |
| <i>LOC-I + SCF-NP/SCF-PP</i> | <i>= if the failure does not render the aircraft uncontrollable, but leads to a loss of control</i>  |
| <i>LOC-I + LALT</i>          | <i>= if there is a loss of control during low altitude operations</i>  |
| <i>NAV + RI</i>              | <i>= for runway incursions resulting from the improper navigation of an aircraft at an aerodrome, or takeoffs, aborted takeoffs, or landings on an unassigned runway</i>           |
| <i>NAV + RAMP</i>            | <i>= if a navigation error occurs during pushback or towing operations</i>   |
| <i>RI + ATM</i>              | <i>= for runway incursions resulting from an ATC/ATM error</i>   |
| <i>RI + MAC</i>              | <i>= if a runway incursion event causes an AIRPROX/loss of separation while airborne</i>   |

## 2.10. Type d'événement / Event Type

| Nom de l'attribut  | EVENT TYPE   | ECCAIRS ID | 390 |
|--------------------|--|------------|-----|
| Intitulé R376/2014 | (7) événements ; <b>type d'événement</b>   |            |     |
| Intitulé CRES      | Type(s) d'évènement(s) avéré(s)  |            |     |
| Explication        | Liste d'événements normée pour décrire un événement de sécurité de façon codifiée. |            |     |

### Recommandation de remplissage

L'attribut Event type ne décrit pas forcément l'événement de sécurité dans son intégralité. Plusieurs valeurs peuvent être utilisées pour décrire les sous-événements constitutifs de l'événement de sécurité.

Cet attribut contient plusieurs centaines de valeurs. Une familiarisation préalable avec la structure de ces valeurs est nécessaire.

Dans les formulaires CRES, seule la liste des valeurs pertinentes au domaine selon le plan Horizon en vigueur est affichée.

## 2.11. Exposé / Narrative Text

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>NARRATIVE TEXT</b>   | ECCAIRS ID | 425 |
| Intitulé R376/2014 | (6) récit ; <b>exposé</b>   |            |     |
| Intitulé CRES      | Description de l'événement  |            |     |
| Explication        | Description des faits qui se sont déroulés lors de l'événement de sécurité. |            |     |

### Recommandation de remplissage

Scénario de l'évènement, météo, luminosité, conséquences sur le vol, interfaces sol/bord, action correctrice immédiate... ainsi que tout élément aidant à la compréhension de l'évènement.

Afin de respecter la protection des personnes : les informations personnelles comme les noms, prénoms, numéro de licences, numéro de téléphone, courriel ne doivent pas apparaître.

## 2.12. Langue de l'exposé / Narrative Language

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>NARRATIVE LANGUAGE</b>                                  | ECCAIRS ID | 424 |
| Intitulé R376/2014 | (6) récit ; <b>langue de l'exposé</b>                      |            |     |
| Intitulé CRES      | Non applicable / Rempli automatiquement                    |            |     |
| Explication        | La langue dans laquelle le Narrative (ID 425) a été écrit. |            |     |

### Recommandation de remplissage

La langue de l'exposé est remplie automatique dans E2 selon le type de formulaire et des scripts de Traitement Automatisé du Langage (en développement).

## 2.13. Classification du risque / Risk classification

|                    |   |            |      |
|--------------------|---|------------|------|
| Nom de l'attribut  | <b>RISK CLASSIFICATION</b>                        | ECCAIRS ID | 1065 |
| Intitulé R376/2014 | (8) classification des risques                    |            |      |
| Intitulé CRES      | Classification du risque                          |            |      |
| Explication        | Classification du risque fournie par le notifiant |            |      |

### Recommandation de remplissage

Indication du niveau de risque associé à l'évènement selon la méthodologie (ID 1066) qui a été utilisée pour l'évaluer ([guide DSAC](#))

### 3. Champs obligatoires spécifiques

#### 3.1. Champs relatifs à l'aéronef

Note : en cas d'absence d'information, certains champs peuvent être remplis selon les informations disponibles par un script E2 (en développement)

##### 3.1.1. État d'immatriculation / Aircraft State of Registry

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | STATE OF REGISTRY   | ECCAIRS ID | 281 |
| Intitulé R376/2014 | (1) identification de l'aéronef ; <b>État d'immatriculation</b> |            |     |
| Intitulé CRES      | Etat d'immatriculation  |            |     |
| Explication        | L'état dans lequel est immatriculé l'aéronef.                   |            |     |

##### 3.1.2. Marque/Modèle/Série / Manufacturer/Model

|                    |  |            |    |
|--------------------|--|------------|----|
| Nom de l'attribut  | MANUFACTURER/MODEL   | ECCAIRS ID | 21 |
| Intitulé R376/2014 | (1) identification de l'aéronef ; <b>marque/modèle/série</b>                   |            |    |
| Intitulé CRES      | Modèle aéronef   |            |    |
| Explication        | Le nom du constructeur et du modèle de l'aéronef selon le standard OACI CICTT. |            |    |

#### Recommandation de remplissage

Pour les modèles absents de la liste, sélectionner la valeur correspondant au constructeur et écrire le nom du modèle en texte additionnel.

##### 3.1.3. Numéro de série de l'aéronef / Aircraft Serial Number

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | AIRCRAFT SERIAL NUMBER  | ECCAIRS ID | 254 |
| Intitulé R376/2014 | (1) identification de l'aéronef ; <b>numéro de série de l'aéronef</b> |            |     |
| Intitulé CRES      | Numéro de série   |            |     |
| Explication        | Le numéro de série de l'aéronef attribué par le constructeur.         |            |     |

#### Recommandation de remplissage

Pour les occurrences impliquant un aéronef dont le numéro de série n'est pas connu du notifiant, la phrase "UNKNOWN" devrait être utilisée.

**Note :** Lorsque l'information n'est pas disponible, vous pouvez consulter des sites tels que :

- <http://www.airframes.org/>
- <http://www.airfleets.net/home/>
- <https://registry.faa.gov/aircraftinquiry/Search/NNumberInquiry>
- <https://es.mobilit.fgov.be/aircraft-registry/main/search?lang=en>

### 3.1.4. Immatriculation de l'aéronef / Aircraft Registration

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>AIRCRAFT REGISTRATION</b>   | ECCAIRS ID | 244 |
| Intitulé R376/2014 | (1) identification de l'aéronef ; <b>immatriculation de l'aéronef</b>  |            |     |
| Intitulé CRES      | Immatriculation aéronef  |            |     |
| Explication        | L'immatriculation de l'aéronef est un code requis par l'OACI qui est unique à l'aéronef et inscrit à l'extérieur de l'aéronef. |            |     |

#### Recommandation de remplissage

Inclure un tiret entre la nationalité et l'identifiant de l'aéronef (F-ABCD et pas FABCD).

Par extension, ce champ est aussi utilisé pour l'Identification ULM.

### 3.1.5. Indicatif d'appel / Aircraft Call Sign

|                    |  |            |    |
|--------------------|--|------------|----|
| Nom de l'attribut  | <b>AIRCRAFT CALL SIGN</b>  | ECCAIRS ID | 54 |
| Intitulé R376/2014 | (1) identification de l'aéronef ; <b>indicatif d'appel</b>   |            |    |
| Intitulé CRES      | Indicatif radio  |            |    |
| Explication        | L'indicatif radio d'un aéronef est une chaîne de caractères alphanumériques utilisés pour identifier l'aéronefs lors des communication Bord-Sol. |            |    |

#### Recommandation de remplissage

Inscrire l'indicatif téléphonique OACI de la Compagnie suivi de l'identification du vol (numéro de vol) (par exemple BAW123). Cela correspond à l'indicatif d'appel de type C selon l'annexe 10 de l'OACI.

Les vols d'État/à usage spécial peuvent utiliser différents formats, comme : TIGER1, CHRISTOPH7, MEDIC4, etc.

L'indicatif d'appel du vol diffère parfois de celui de l'exploitant de l'avion (par exemple location avec équipage).

### 3.1.6. Exploitant / Operator Name

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>OPERATOR NAME</b>                                 | ECCAIRS ID | 215 |
| Intitulé R376/2014 | (2) exploitation de l'aéronef ; <b>exploitant</b>    |            |     |
| Intitulé CRES      | Exploitant   |            |     |
| Explication        | Le nom de l'exploitant d'aéronef responsable du vol. |            |     |

#### Recommandation de remplissage

Les valeurs de ce champ peuvent correspondre au nom commercial ou au nom légal de l'entreprise.

Si la valeur n'est pas présente dans la liste, sélectionner le pays puis Other et entrer le nom de l'exploitant en texte additionnel.

#### Pour les exploitant Commercial Air Transport et Specialised Operations:

Le nom de l'exploitant désigne la raison sociale d'une organisation ou d'une entreprise exerçant le contrôle opérationnel d'un vol, c'est-à-dire ayant l'aéronef (y compris en cas de dry lease) inscrit sur son Certificat d'exploitant.

Cas particulier des wet lease/ACMI : En cas de wet lease ou d'accord ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance), le nom de l'exploitant reste celui de l'exploitant dont le Certificat mentionne l'aéronef.

### Pour exploitants non commerciaux :

Pour les ATO/DTO, aéroclub et associations et exploitant NCC, leur nom doit être sélectionné.

Pour les individus, ne jamais indiquer leur nom mais sélectionner la valeur France > Private Operator.

#### 3.1.7. Type d'exploitation / Operation Type

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>OPERATION TYPE</b>   | ECCAIRS ID | 214 |
| Intitulé R376/2014 | (2) exploitation de l'aéronef ; <b>type d'exploitation</b>  |            |     |
| Intitulé CRES      | Nature du vol   |            |     |
| Explication        | Le type d'exploitation reflète le but de ce vol (il est lié aux agréments/certificats détenus par l'exploitant) |            |     |

#### 3.1.8. Catégorie d'appareil / Aircraft Category

|                    |  |            |    |
|--------------------|--|------------|----|
| Nom de l'attribut  | <b>AIRCRAFT CATEGORY</b>   | ECCAIRS ID | 32 |
| Intitulé R376/2014 | (3) description de l'aéronef ; <b>catégorie d'appareil</b>                                       |            |    |
| Intitulé CRES      | Catégorie d'aéronef  |            |    |
| Explication        | Catégorisation de l'appareil selon certaines caractéristiques de base et bases de certification. |            |    |

#### 3.1.9. Type de propulsion / Aircraft Propulsion Type

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>AIRCRAFT PROPULSION TYPE</b>  | ECCAIRS ID | 232 |
| Intitulé R376/2014 | (3) description de l'aéronef ; type de propulsion  |            |     |
| Intitulé CRES      | Type de propulsion   |            |     |
| Explication        | Catégorisation de l'appareil selon certaines caractéristiques de base et bases de certification. |            |     |

### 3.1.10. Groupe de masse / Aircraft Mass Group

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>AIRCRAFT MASS GROUP</b>   | ECCAIRS ID | 319 |
| Intitulé R376/2014 | (3) description de l'aéronef ; groupe de masse                               |            |     |
| Intitulé CRES      | Groupe de masse  |            |     |
| Explication        | Le groupe de masse est basé sur sur la Maximum certificated Take-off Weight. |            |     |

**Note** : un type avion peut appartenir à deux catégories différentes qui changent selon la masse certifié du modèle spécifique (par exemple A340, A350, B777).

### 3.1.11. Dernier point de départ / Last Departure Point - Destination prévue / Planned Destination

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>LAST DEPARTURE POINT</b>                             | ECCAIRS ID | 167 |
| Intitulé R376/2014 | (4) historique du vol ; <b>dernier point de départ</b>  |            |     |
| Intitulé CRES      | Dernier aéroport de départ                              |            |     |
| Explication        | L'aéroport ou endroit à partir duquel le vol est parti. |            |     |
| Nom de l'attribut  | <b>PLANNED DESTINATION</b>                              | ECCAIRS ID | 228 |
| Intitulé R376/2014 | (4) historique du vol ; <b>destination prévue</b>       |            |     |
| Intitulé CRES      | Destination prévue                                      |            |     |
| Explication        | L'endroit où l'atterrissage est prévu.                  |            |     |

#### Recommandation de remplissage

Les trajets avec plusieurs tronçons doivent être considérés comme autant de vols distincts pour le remplissage des champs Last Departure Point et Planned Destination.

### 3.1.12. Phase de vol / Flight Phase

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>FLIGHT PHASE</b>   | ECCAIRS ID | 121 |
| Intitulé R376/2014 | (4) historique du vol ; <b>phase de vol</b>                                     |            |     |
| Intitulé CRES      | Phase de vol  |            |     |
| Explication        | La phase du vol (la plus pertinente) durant laquelle l'événement s'est produit. |            |     |

#### Recommandation de remplissage

Pour les événements ne se produisant pas durant un vol, utiliser la valeur *Not applicable*.

### 3.1.13. Contribution MTO / Weather Relevant

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>WEATHER RELEVANT</b>  | ECCAIRS ID | 606 |
| Intitulé R376/2014 | (5) météo ; <b>contribution MTO</b>                                |            |     |
| Intitulé CRES      | Contribution météo   |            |     |
| Explication        | Indique si des facteurs météorologiques ont influencé l'événement. |            |     |

## 3.2. Champs relatifs aux services de navigation aérienne

### 3.2.1. Contribution de l'ATM / ATM Contribution

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>ATM CONTRIBUTION</b>  | ECCAIRS ID | 428 |
| Intitulé R376/2014 | (1) lien avec la gestion du trafic aérien ; <b>contribution de l'ATM</b>                     |            |     |
| Intitulé CRES      | Contribution AFIS  |            |     |
| Explication        | Le résultat d'une évaluation de l'événement sur le niveau de contribution ATM à l'événement. |            |     |

Origine : Eurocontrol [ESARR2 Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM](#) and [Skybrary ESARR 2](#).

### 3.2.2. Effet sur le service ATM / Effect on ATM Service

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>EFFECT ON ATM SERVICE</b>  | ECCAIRS ID | 436 |
| Intitulé R376/2014 | (1) lien avec la gestion du trafic aérien ; <b>service concerné (effet sur le service ATM)</b>  |            |     |
| Intitulé CRES      | Effet sur le service ATM  |            |     |
| Explication        | Sévérité des effets provoqués par les événements (techniques) spécifiques à l'ATM sur la capacité à fournir les services ATM<br><br>Niveau de dégradation des prestataires de services ATM (techniques) dans leur aptitude à assurer des services ATM sûrs. |            |     |

#### Recommandation de remplissage

A n'utiliser que pour les événements techniques ATM.

Origine: Eurocontrol [ESARR2 Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM](#) and [Skybrary ESARR 2](#).

### 3.2.3. Nom de l'unité des services de la circulation aérienne / ATS Unit Name

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>ATS UNIT NAME</b>   | ECCAIRS ID | 372 |
| Intitulé R376/2014 | (2) <b>nom de l'unité des services de la circulation aérienne</b>  |            |     |
| Intitulé CRES      | Nom de l'unité ATS   |            |     |
| Explication        | Nom de l'unité des services de la circulation aérienne intervenant dans l'événement (par exemple Tour LFPG, CRNA Nord), et pas le nom du PSNA. |            |     |

### 3.2.4. Type d'espace aérien / Airspace Type - Classe d'espace / Airspace Class

|                    |  |            |    |
|--------------------|--|------------|----|
| Nom de l'attribut  | <b>AIRSPACE TYPE</b>   | ECCAIRS ID | 15 |
| Intitulé R376/2014 | (1) Espace aérien ; <b>type d'espace aérien</b>              |            |    |
| Intitulé CRES      | Nom de l'unité ATS   |            |    |
| Explication        | Le type d'espace aérien                                      |            |    |
| Nom de l'attribut  | <b>AIRSPACE CLASS</b>  | ECCAIRS ID | 13 |
| Intitulé R376/2014 | (1) Espace aérien ; <b>classe d'espace</b>                   |            |    |
| Intitulé CRES      | Classe d'espace  |            |    |
| Explication        | Classe d'espace telle que définie dans l'Annexe 11 de l'OACI |            |    |

### 3.2.5. Dénomination FIR/UIR / FIR/UIR Name

|                    |   |            |    |
|--------------------|---|------------|----|
| Nom de l'attribut  | <b>FIR/UIR NAME</b>   | ECCAIRS ID | 16 |
| Intitulé R376/2014 | (1) Espace aérien ; <b>dénomination FIR/UIR</b>   |            |    |
| Intitulé CRES      | Effet sur le service ATM  |            |    |
| Explication        | Une région d'information de vol (et région supérieure d'information de vol) est un espace aérien de dimensions définies dans lequel un service d'information de vol et un service d'alerte sont fournis cf Annexe 2 OACI. |            |    |

## 3.3. Champs relatifs à l'aéroport

### 3.3.1. Indicateur OACI de l'aérodrome / Aerodrome Location Indicator

|                    |  |            |    |
|--------------------|--|------------|----|
| Nom de l'attribut  | <b>AERODROME LOCATION INDICATOR</b>  | ECCAIRS ID | 05 |
| Intitulé R376/2014 | (1) <b>indicateur d'emplacement</b> (indicateur OACI de l'aéroport)  |            |    |
| Intitulé CRES      | <b>Aérodrome si pertinent</b>  |            |    |
| Explication        | Le nom de l'aérodrome est le nom de l'aérodrome concerné précédé du code OACI et du code IATA (le cas échéant) ou de l'identifiant national. |            |    |

#### Recommandation de remplissage

Un aérodrome est impliqué dans un événement lorsqu'il s'est produit sur un aérodrome ou à proximité de celui-ci. L'aérodrome concerné n'est pas nécessairement celui où un événement a été détecté. En cas de déroutement, l'aérodrome vers lequel un vol est dérivé doit être sélectionné comme aérodrome concerné.

Si le nom de l'aérodrome n'est pas disponible dans la liste de valeurs, veuillez saisir son nom dans texte additionnel après avoir sélectionné l'état pertinent.

### 3.3.2. Localisation sur l'aéroport / Location of the Occurrence on the Aerodrome

|                    |  |            |     |
|--------------------|--|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>LOCATION OF THE OCCURRENCE ON THE AERODROME</b> | ECCAIRS ID | 641 |
| Intitulé R376/2014 | (2) <b>localisation sur l'aéroport</b>             |            |     |

|               |   |
|---------------|---|
| Intitulé CRES | <b>Zone sur l'aérodrome</b>                                 |
| Explication   | Le lieu précis où s'est déroulé l'événement sur l'aérodrome |

#### Recommandation de remplissage

Le remplissage de ce champ est recommandé lorsque le champ Aerodrome Location Indicator (ID 05) est rempli.

### 3.4. Champs relatifs aux dommages causés à l'aéronef ou relatifs aux blessures corporelles

#### 3.4.1. Dommages les plus importants / Damage Severity Level

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>DAMAGE SEVERITY LEVEL</b>  | ECCAIRS ID | 432 |
| Intitulé R376/2014 | (1) gravité ; <b>dommages les plus importants</b>                                 |            |     |
| Intitulé CRES      | <b>Dommages les plus importants</b>   |            |     |
| Explication        | Le plus haut niveau de dommages subis par tout aéronef impliqué dans l'événement. |            |     |

#### Recommandation de remplissage

Lorsque plusieurs aéronefs ont subi des dommages lors d'un événement, le niveau de dommage le plus élevé parmi ces aéronefs doit être inscrit.

Lorsqu'un aéronef a subi plusieurs dommages lors d'un événement, le niveau de dommage le plus élevé doit être inscrit.

Le niveau de dommage de l'avion doit être considéré comme un dommage à l'avion dans son ensemble, et non à un seul composant (par exemple, un dommage au moteur, même s'il est détruit, n'est pas nécessairement considéré comme un dommage important à l'avion).

#### 3.4.2. Niveau de blessures / Injury Severity Level

|                    |   |            |     |
|--------------------|---|------------|-----|
| Nom de l'attribut  | <b>INJURY SEVERITY LEVEL</b>  | ECCAIRS ID | 451 |
| Intitulé R376/2014 | (1) gravité ; <b>niveau de blessure</b>                                     |            |     |
| Intitulé CRES      | <b>Niveau de blessure</b>   |            |     |
| Explication        | Niveau de blessure le plus élevé subi par une personne lors de l'événement. |            |     |

#### Recommandation de remplissage

Lorsque plusieurs personnes sont blessées lors d'un événement, le niveau de blessure le plus élevé doit être sélectionné.

#### 3.4.3. Nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité) / Number of Injuries on Ground

|                   |                                     |            |                     |
|-------------------|-------------------------------------|------------|---------------------|
| Nom de l'attribut | <b>NUMBER OF INJURIES ON GROUND</b> | ECCAIRS ID | 460,<br>472,<br>469 |
|-------------------|-------------------------------------|------------|---------------------|

|                    |   |
|--------------------|---|
| Intitulé R376/2014 | (2) blessures corporelles ; <b>nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité)</b>       |
| Intitulé CRES      | <b>Nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité)</b>                                   |
| Explication        | Le nombre de personnes blessées au sol directement impliquées dans l'événement (blessures mortelles, graves, sans gravité). |

#### Recommandation de remplissage

Les personnes montant à bord ou descendant d'un avion (uniquement avec l'intention de voler) doivent être considérées comme une personne à bord de l'avion (et non comme une personne au sol).

L'opérateur de drone doit être considéré comme une personne au sol.

#### 3.4.4. Nombre de blessures corporelles survenues à bord de l'aéronef (mortelles, graves, sans gravité) / Number of Injuries on Aircraft

| Nom de l'attribut  | NUMBER OF INJURIES ON AIRCRAFT   | ECCAIRS ID | 459,<br>471,<br>468 |
|--------------------|--|------------|---------------------|
| Intitulé R376/2014 | (2) blessures corporelles ; <b>nombre de blessures corporelles survenues à bord de l'aéronef (mortelles, graves, sans gravité)</b> |            |                     |
| Intitulé CRES      | <b>Nombre de blessures corporelles survenues à bord de l'aéronef (mortelles, graves, sans gravité)</b>                             |            |                     |
| Explication        | Le nombre de personnes blessées à bord de l'aéronef impliquées dans l'événement (blessures mortelles, graves, sans gravité).       |            |                     |

#### Recommandation de remplissage

Les personnes montant à bord ou descendant d'un avion (uniquement avec l'intention de voler) doivent être considérées comme une personne à bord de l'avion (et non comme une personne au sol).

Les parachutistes blessés en quittant l'avion doivent être considérés comme des blessures à bord.

L'opérateur de l'UAS doit être considéré comme une personne au sol.



**Direction générale de l'Aviation civile**  
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile  
50, rue Henry Farman  
75720 PARIS CEDEX 15  
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21  
[www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)