

Compte rendu ADREP

Accident Incident Data Reporting System



Système de Compte rendu ADREP

Présentation des Modules

Introduction

Module 1

Lettre de l'OACI aux Etats

Module 2

Le compte rendu ADREP

- Système
- Exigences réglementaires/ Standards
- Objectifs

Module 3

Le compte rendu ADREP

- Principes & Méthode

Module 4

Le compte rendu ADREP

- Base de données
- Taxonomie
- Etude de cas

Module 1

Lettre de l'OACI aux Etats



Lettre de l'OACI aux Etats Module 1

Lettre Ref.: AN2/30 – 25/42 du 15 Avril 2025



International Civil Aviation Organization Organisation de l'aviation civile internationale Organización de Aviación Civil Internacional Международная организация гражданской авиации متحدة الطيران المدني الدولي 国际民用航空组织

Tél. : +1 514-315-2171

Réf : AN 2/30-25/42

le 15 avril 2025

Objet : Lancement du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'OACI sur la nouvelle plateforme du Centre de coordination européen des systèmes de notification des accidents et incidents (ECCAIRS 2)

Suite à donner : les États sont invités à a) notifier à l'OACI leur choix d'option concernant le compte rendu ADREP, et b) désigner un coordonnateur et un coordonnateur suppléant d'ici le **10 juin 2025**

Madame, Monsieur,

1. J'ai l'honneur de vous faire part du lancement du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la nouvelle plateforme du Centre de coordination européen des systèmes de notification des incidents et accidents d'aviation (ECCAIRS 2). Cette plateforme numérique avancée a été conçue pour aider les parties prenantes de l'aviation à recueillir, à communiquer, à mettre en commun et à analyser des données et des informations sur la sécurité afin de renforcer la sécurité aérienne mondiale.

2. Aux termes de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, les États sont tenus de signaler les accidents et les incidents et de soumettre un compte rendu ADREP à l'OACI. Les données et les informations de sécurité figurant dans les comptes rendus ADREP aident l'OACI à prendre des décisions fondées sur des données lorsqu'elle élabore des initiatives de sécurité et des normes et pratiques recommandées (SARP). De plus, les informations concourent à la réalisation des objectifs et des cibles énoncés dans le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Les informations ADREP sont par ailleurs mises à la disposition des États afin de soutenir leurs pratiques et techniques d'enquête sur les accidents et incidents, et leurs mesures de prévention.

3. L'OACI a migré le système de comptes rendus ADREP, qui se trouvait sur l'ancienne plateforme ECCAIRS 1, vers la nouvelle plateforme en ligne ECCAIRS 2. En outre, la fonction « ICAOReporting » du portail sécurisé de l'OACI a été supprimée. Le nouveau système offre :

Lettre Ref.: AN2/30 – 25/42 du 15 Avril 2025

Objet

Lancement du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'OACI sur la nouvelle plateforme du Centre de coordination européen des systèmes de notification des accidents et incidents (ECCAIRS 2)

Quel est ce système?

Plateforme numérique avancée conçue pour aider les parties prenantes de l'aviation à :

- ✓ recueillir,
- ✓ communiquer,
- ✓ mettre en commun
- ✓ analyser des données et des informations sur la sécurité

afin de

renforcer la sécurité aérienne mondiale

Pourquoi?

l'Annexe 13 – Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, les États sont tenus de signaler les accidents et les incidents et de soumettre un compte rendu ADREP à l'OACI.

- Les données et les informations de sécurité figurant dans les comptes rendus ADREP aident l'OACI à prendre des décisions fondées sur des données lorsqu'elle élabore des initiatives de sécurité et des normes et pratiques recommandées (**SARP**)
- De plus, les informations concourent à la réalisation des objectifs et des cibles énoncés dans le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (**GASP**)
- Les informations ADREP sont par ailleurs mises à la disposition des États afin de **soutenir** leurs **pratiques et techniques d'enquête** sur les accidents et incidents, et leurs **mesures de prévention**.

Pourquoi?

- L'OACI a migré le système de comptes rendus ADREP, qui se trouvait sur l'ancienne plateforme ECCAIRS 1, vers la nouvelle plateforme en ligne ECCAIRS 2
- En outre, la fonction « ICAO Reporting » du portail sécurisé de l'OACI a été supprimée

Avantages du nouveau système

- **interface conviviale** et facile d'accès qui simplifie le processus de compte rendu grâce à une conception intuitive et à l'utilisation de la taxonomie ADREP
- **vue exclusive** : les comptes rendus sont protégés et demeurent sous le contrôle des États
- **historique des versions** : toutes les modifications apportées par l'OACI ou un État peuvent être retracées
- **accès gratuit** : les États peuvent utiliser la plateforme ECCAIRS 2 gratuitement pour soumettre à l'OACI le compte rendu préliminaire et les comptes rendus ADREP



Afin d'aider les États à s'acquitter des obligations de compte rendu énoncées dans l'Annexe 13, **'l'OACI propose trois options'** pour soumettre un compte rendu préliminaire ou un compte rendu ADREP :

- **remplir le formulaire** : il est possible de soumettre les comptes rendus ADREP à l'OACI par voie électronique sur le site <https://eccairs.icao.int>. Cette option est gratuite et ne peut être utilisée que pour soumettre des comptes rendus à l'OACI
- **procéder à un transfert automatique** : les États qui opteront pour l'accès complet à la plateforme ECCAIRS 2 disposeront de leur propre base de données sur les accidents et incidents. Les États qui choisiront cette option devront conclure un accord de services avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA)
- **passer d'un système à propriété exclusive à la plateforme ECCAIRS 2 de l'OACI** : la traduction programmatique et la connectivité à la taxonomie de la plateforme sont possibles à partir de systèmes à propriété exclusive grâce à l'interface de programmation d'applications (API) intégrée à ECCAIRS 2. Les États qui choisiront cette option devront contacter l'EASA pour obtenir un soutien technique.

Les Etats avaient été invités d'ici au **10 Juin 2025**, à faire parvenir pour le 10juin 2025 leur réponse à la Section des enquêtes sur les accidents (AIG) de l'OACI par courriel à : AIGInbox@icao.int

- en précisant quelle **option**, décrite au paragraphe 4, convient le mieux à votre État
- en désignant un **coordonnateur** et un **coordonnateur suppléant** qui seront chargés de la gestion et de la soumission des comptes rendus ADREP sur la plateforme ECCAIRS 2
- en indiquant le **nom, le numéro de téléphone et l'adresse de courriel** de ces personnes, et fournir une brève description de leur parcours et de leurs fonctions actuelles.

Questions?

Module 2

Le compte rendu ADREP

- 1. Le système**
- 2. Exigences réglementaires (Standards)**
- 3. Descriptif**
- 4. Objectifs**
- 6. Taxonomie**
- 7. Base de données**

Le système de compte rendu ADREP comprend plusieurs composantes :

- Exigences réglementaires relatives à l'ADREP
- Taxonomie ADREP
- Base de données ADREP de l'OACI (Annexe 13, chapitre 7)
- Notification initiale pour créer l'enregistrement dans la base de données
- Compte rendu préliminaire ADREP
- Compte rendu de données ADREP

Exigences réglementaires /Standards _Annexe 13 – Chap. 4 et 7

- Notification initiale aux Etats (participation à l'enquête de sécurité)
- Compte rendu préliminaire ADREP
- Compte rendu de données ADREP

Ne pas confondre avec les autres exigences en matière de rapports :

- **Rapports d'enquête écrits**
 - Rapport préliminaire (30 jours après l'occurrence)
 - Rapport final

Cependant, ces processus de rapports sont étroitement liés

Exigences réglementaires /Standards _Annexe 13 – Chap 4 et Chap. 7

Notification initiale

Accident et Incident grave

- Etat d'immatriculation / d'exploitation / de conception / de construction
- l'OACI lorsque la masse maximale de l'aéronef est supérieure à 2 250 kg ou s'il s'agit d'un avion à turboréacteur.

Compte rendu préliminaire ADREP (Dans les 30 jours suivant la date de l'occurrence)

L'annexe 13, 7.1 fait obligation à l'État qui mène l'enquête de transmettre un rapport préliminaire d'accident aux États participants lorsque la masse maximale de l'aéronef est supérieure à 2 250 kg, à savoir :

- l'État d'immatriculation ou l'État où l'événement s'est produit, selon le cas ;
- l'État de l'exploitant ;
- l'État de conception ;
- l'État de fabrication ;
- tout État ayant fourni des informations pertinentes, des installations importantes ou des experts ; et
- l'Organisation de l'aviation civile internationale

Exigences réglementaires /Standards _Annexe 13 – Chap. 7.5

Compte rendu de données ADREP

L'annexe 13,

Chap 7.5 fait obligation à l'État qui mène l'enquête de transmettre le CR de données ADREP, dans le cas d'accident à des aéronef de plus de **2 250 kg**

et

Chap 7.7 fait obligation à l'État qui mène l'enquête de transmettre le CR de données ADREP dans le cas d'incidents à des aéronefs de plus de **5 700kg**



Docs OACI (*Guidance Material*)

- Manuel d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I, Chapitre 4 – Notification des accidents et incidents
- Doc 9756, Partie II – 4.6 et 5.6 – Rapports d'enquête
- Doc 9756, Partie IV – 1.3 ; Chapitres 2 et 3
- Manuel sur les politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents (Doc 9962), Chapitres 5, 10 et 11

6.431 Has the State, as the State conducting the investigation, developed and implemented procedures to ensure that it sends ADREP preliminary reports, ADREP accident data reports and ADREP incident data reports to all involved States and, when applicable, to ICAO?

Cette PQ fait obligation pour les Etats:

- De produire des éléments de preuves de mise en place et d'application des procédures
- Que la procédure permet de s'assurer que les comptes rendus ADREP seront émis dans les délais impartis
- De la mise en place de mesures de contrôle
- Que le CR préliminaire ADREP doit être envoyé dans les 30 jours suivant la date de l'accident
- Que le CR de données ADREP (relatives aux accidents/incidents) est envoyé après publication du rapport final
- Que ces CR ADREP sont effectivement adressés aux Etats concernés et à l'OACI

Docs OACI (*Guidance Material*)

- Manuel d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756), Partie I, Chapitre 4 – Notification des accidents et incidents
- Doc 9756, Partie II – 4.6 et 5.6 – Rapports d'enquête
- Doc 9756, Partie IV – 1.3 ; Chapitres 2 et 3
- Manuel sur les politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents (Doc 9962), Chapitres 5, 10 et 11

Fournit des informations sous forme électronique pour faciliter l'analyse ;

Vise à soutenir les initiatives de l'OACI en matière de sécurité, notamment le Programme mondial de sécurité aérienne (GASP) ;

Soutient les programmes de sécurité et les processus de gestion de la sécurité des États et aide ces derniers à créer leur propre base de données nationale sur les événements ;

Fournit des informations d'enquête opportunes et efficaces, en tenant les parties concernées informées des progrès réalisés et des lacunes identifiées en matière de sécurité ;

Utilisation des données officielles soumises par les États, essentielles pour garantir la qualité des données (y compris les données pour l'OVSG).

Questions?

Module 3

Le compte rendu ADREP

- **Principes**
- **Méthode**

Les Exigences réglementaires impliquent pour les Etats le développement et la mise en œuvre de règlements et de procédures afin de permettre à leur autorité d'enquête (AIA)

- De produire des éléments de preuves de mise en place et d'application des procédures
- Que la procédure permet de s'assurer que les comptes rendus ADREP seront émis dans les délais impartis
- De mettre en place des actions de contrôle
- Que le CR préliminaire ADREP doit être envoyé dans les 30 jours suivant la date de l'accident
- Que le CR de données ADREP (relatives aux accidents/incidents) est envoyé après publication du rapport final
- De s'assurer que ces CR ADREP sont effectivement adressés aux Etats concernés et à l'OACI



NOTIFICATION INITIALE

- L'État d'occurrence doit disposer de réglementations et de procédures pour informer les autres États et l'OACI
- Un modèle ou un formulaire de notification doit être utilisé
- Conservation des traces de toutes les transmissions des notifications envoyées et des échanges subséquents
- Notifications à l'OACI pour l'enregistrement des événements dans la base de données ADREP
- Il existe plusieurs façons de notifier l'OACI
 - Une méthode consiste à utiliser le système de notification en ligne ECCAIRS 2 ADREP@icao.int

NOTIFICATION INITIALE

Information required (see Annex 13, 4.2)	Example
a) for accidents the abbreviation ACCID, for serious incidents SINCID and for incidents INCID;	a) ACCID;
b) manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft;	b) Boeing 737-200, United Kingdom, G-AMSW, serial no. 20280;
c) name of owner, operator and hirer, if any, of the aircraft;	c) Derby aviation;
d) qualification of the pilot-in-command, and nationality of crew and passengers;	d) Airline transport licence; crew — British; passengers — British, French, German and others;
e) date and time (local time or UTC) of the accident or serious incident;	e) 7 October 1983 at 1314 hours local time;
f) last point of departure and point of intended landing of the aircraft;	f) London/Heathrow-Perpignan/Riversaltes;
g) position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point, and latitude and longitude; ¹	g) 12 km south of Prades, 4233 N, 02-26 W, elevation 2 200 m;



NOTIFICATION INITIALE

h) number of crew and passengers: aboard, killed and seriously injured; others: killed and seriously injured; ²	h) 6 crew and 57 passengers aboard, all fatally injured; others: none;
i) description of the accident or incident, and the extent of damage to the aircraft so far as it is known;	i) aircraft collided with a mountainside in the Canigou Massif. Aircraft destroyed by post-impact fire;
j) an indication to what extent the investigation will be conducted or is proposed to be delegated by the State of Occurrence;	j) investigation by the French accident investigation authorities;
k) physical characteristics of the accident or incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site;	k) mountainous area, difficult access, perpetual snow;
l) identification of the originating authority and means to contact the investigator-in-charge and the accident investigation authority of the State of Occur at any time; and	l) Bureau Enquêtes-Accidents, Paris, France. For additional information, contact Mr. X at (telephone and facsimile numbers and e-mail address); and
m) presence and description of dangerous goods on board the aircraft.	m) bio-hazardous materials in the forward hold.

1. It may be helpful to provide the location of the accident or incident as well as the elevation of the accident site, if it is known.
2. It is useful to first provide the number of persons aboard (crew, passengers) and then the injuries they sustained.

Reporting method	Processing	Authorized person
Report in prepared pdf document or file which may be captured into the ADREP E2 database.	The State use a prepared .pdf document, available from the ADREP reporting website or on the ICAO AIG Website, to submit either a notification, ADREP Preliminary or ADREP data reports. It will be able to capture the information on this pdf document directly into the ADREP E2 database. This original report will have to be validated by an ICAO staff member.	Administration person in the State capturing the data and being authorized by a supervisor to post the report.
State is provided with a login, managed by ICAO, to be able to submit reports directly online into the ADREP E2 database.	State to register with ICAO and be provided with login access to the ICAO ADREP E2 database. The State will be able to input the occurrence information directly into the ADREP database as an original report. An ICAO staff member should validate the report.	State will have to identify a point-of-contact to administer the access to the ICAO ADREP database. Usually, the same person in the State would capture the data and be authorized by a supervisor to post these reports.
State manage their own E2 instance and submit E2 occurrence records into the ICAO ADREP E2 database.	State enters into an agreement with EASA to have their own E2 accident and incident instance in the E2 database. They would be able to submit the information to the ICAO ADREP database as an original report. An ICAO staff member should validate the report.	State will have to identify a point-of-contact to administer the access to the ICAO ADREP database. Usually, the same person in the State would capture the data and be authorized by a supervisor to post these reports.
Send data file which can be translated to E2 compatible data and submitted into the ADREP database.	Some States have an accident and incident database which they developed for themselves. It should be based on the	State will have to identify a point-of-contact to administer the access to the ICAO ADREP E2 database for recording

Méthodologie d’élaboration de procédure

Etapes à considérer

- Collecter les informations pertinentes
- Définir le contexte et le cadre de la procédure à développer
- Écrire la procédure (détailée et précise)
Qui / Quoi / Comment / Quand / avec qui (coordination)

Méthodologie d'élaboration de procédure

Elaboration de la procédure

- Après avoir défini le contexte et le cadre de la procédure a développer
- Ecrire la procédure (détaillée et précise) a l'appui d'un canevas
Qui / Quoi / Comment /Quand / avec qui (coordination)

Exemple de canevas

	Title:				
	Process:				
	Reference:				
Step	WHAT (Detailed description of the task)	WHO (Designated person responsible for the execution)	HOW (Determination of the way the task will be performed and means to be used)	WHEN (Establish the timeline for the procedure, determining the deadlines for relevant tasks)	In COORDINATION with whom (Identify the persons to coordinate the execution of the task with when applicable)
1					
2					
3					
4					
5					
6					
...					
	NOTES				
N1					
N2					

Exemple de canevas

Title:	Accident and incident notifications				
Process:	Reporting				
Reference:	PQ 6.317 Has the State, as State of Occurrence, established and implemented procedures to ensure the forwarding of accident/serious incident notifications to other States involved and, when applicable, ICAO?				
Step	WHAT (Detailed description of the task)	WHO (Designated person responsible for the execution)	HOW (Determination of the way the task will be performed and means to be used)	WHEN (Establish the timeline for the procedure, determining the deadlines for relevant tasks)	In COORDINATION with whom (Identify the persons to coordinate the execution of the task with when applicable)
1	Verify that occurrence falls in the definitions of either accident, serious incident or incident	Investigator-in-charge	<p>Verify if the occurrence meet the criteria to dispatch a notification and inform the administrative assistant by email.</p> <p>Note: Notification will be dispatched for all accidents and serious incidents or incidents to be investigated involving aircraft with a MTOM:</p> <ul style="list-style-type: none"> - above 2 250 kg; - to ICAO involving aircraft above 2 250 kg or turbojet-powered aeroplanes. 	With a minimum delay.	Administrative Assistant

procédure

<p>DISCLAIMER The following procedure is purely fictitious, intended exclusively for educational purposes, and ICAO is not responsible for the adoption of its text without due care for adapting to the characteristics of the civil aviation system in place.</p> <p>PROCEDURE No 27/CAAC-AIG – ADREP REPORTS</p> <p>Introduction</p> <p>This procedure relates to the issuance of ADREP reports.</p> <p>As per the requirements established in chapter 7 of Annex 13, the State conducting the investigation shall send preliminary ADREP reports and ACCIDENT/INOID data reports to States involved in the investigation and to ICAO.</p> <p>This procedure has been developed and implemented to ensure compliance with those requirements.</p> <p>Part 1: Preliminary ADREP reports</p> <p>1- The Investigator-in-charge will verify if the occurrence meet the criteria for issuance of preliminary ADREP reports within 2 working days after the receipt of the notification, informing the Administrative Assistant accordingly by email. <i>Note: Preliminary reports will be issue in the case of accidents with aircraft MTOW: - above 2 250 kg (any); - equal to or below 2 250 kg (only when airworthiness, or matters considered to be of interest to other States, are involved).</i></p> <p>2- The Administrative Assistant will register the information of the occurrence in the Investigation Control Spreadsheet after step 1 and within 4 working days after the receipt of the notification, informing the Investigator-in-charge by email. <i>Note: The Investigation Control Spreadsheet shall be saved in the folder corresponding to the accident in the AIG secure server.</i></p> <p>3- The Administrative Assistant will create a record for the occurrence in the ECCAIRS, inserting the information available from the notification into that record within 10 working days after the receipt of the notification, informing the Investigator-in-charge by email.</p> <p>4- The Investigator-in-charge will insert all the factual and circumstantial information available into the ECCAIRS corresponding record of the occurrence after step 3 and up to the 27th calendar day after the accident. <i>Note: The Investigator-in-charge may delegate this task to another person.</i></p> <p>5- The Investigator-in-charge will create the corresponding ECCAIRS data file (e5f format) of the event after step 4 and up to the 27th calendar day after the accident, informing the Administrative Assistant by e-mail.</p>	<p>6- The Administrative Assistant will fill the Form 31 (Transmittal Letter email for Forwarding Preliminary ADREP Report) and send to the Investigator-in-charge by email up to the 28th calendar day after the accident.</p> <p><i>Note 1: When filling Form 31, the following criteria will be observed:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Recipients according to STD 7.1 and 7.2 of Annex 13;- E-mail addresses from the States involved shall be taken from ICAO's webpage (https://www.icao.int/safety/AIG/Pages/default.aspx);- All appointed Accredited Representatives to be included in the destination list;- Advisors not to be included. <p>7- The Investigator-in-charge will send the Transmittal Letter email (with the Preliminary ADREP Report as an attachment) to all States involved and to ICAO when applicable, with a copy to the Administrative Assistant, up to the 30th calendar day after the accident. <i>Note: A copy of the Transmittal Letter email (with the Preliminary ADREP Report as an attachment) shall be saved in the "Preliminary Report" subfolder of the folder corresponding to the accident in the AIG secure server.</i></p> <p>8- The Administrative Assistant will register in the Investigation Control Spreadsheet, within 10 calendar days after the forwarding of the Preliminary ADREP Report, the date the report was forwarded, as well as the confirmation of receipt from all the States and ICAO, informing the Investigator-in-charge by email when the task is completed.</p> <p>Part 2: ADREP data reports</p> <p>1- The Investigator-in-charge will insert the information resulting from the investigation into the corresponding ECCAIRS occurrence record in up to 15 working days after the publication of the final report.</p> <p>2- The Investigator-in-charge will create the corresponding ECCAIRS data file for the event (e5f) and inform the Administrative Assistant by e-mail in up to 1 working day after feeding the occurrence record.</p> <p>3- The Administrative Assistant will forward the report to ICAO by e-mail to ADREP@icao.int in up to 5 working days after the being informed of the generation of the report (task 3)</p> <p>4- The Administrative Assistant will generate pdf files of both messages and save in the electronic folder of the occurrence (in the secure server of the Section), and print the messages to save them in the documental folder of the occurrence.</p> <p>5- The Investigator-in-charge will complete the checklist of the occurrence, date, sign it, and save in the secure server (scanned copy) and documental folder (original) in up to 5 working days after the forwarding of the report, closing the investigation process.</p>
--	---

Principes d'élaboration de procédure pour le système de comptes rendus

Points clés à prendre en considération

- Bien que les procédures de notification doivent être communes à tous, elles doivent également être en adéquation avec la situation et les activités aéronautiques de chaque État.
- L'autorité chargée de la notification dans l'État peut être l'autorité de l'aviation civile (CAA) ou l'autorité chargée des enquêtes sur les accidents (AIA), ou les deux.
- De nombreux États ne disposent pas nécessairement d'une AIA indépendante.

Principes d'élaboration de procédure pour le système de comptes rendus

PQ 6.317 Has the State, as State of Occurrence, established and implemented procedures to ensure the forwarding of accident/serious incident notifications to other States involved and, when applicable, ICAO?

Points clés

- Revue des procédures établies et notifications récentes (en particulier les notifications reçues par l'OACI).

A titre d'exemple et pour information, cette question du protocole d'audit est considérée comme non satisfaisante si :

- il n'existe aucun document écrit (par exemple, procédures, lignes directrices, checklists, etc.) ;
ou
- les documents existants ne sont pas satisfaisants défaut de mises à jour (par exemple, s'ils ne sont pas conformes aux standards de l'OACI) ;
ou
- les documents existants, bien que satisfaisants, ne sont pas systématiquement mis en application (défaut de traçabilité etc...)

Questions?

Module 4

Le compte rendu ADREP

- **Base de données**
- **Taxonomie**
- **Etude de cas**

Le compte rendu ADREP - Base de données Module 4

The screenshot shows a web browser window with the URL e2.uat.aviationreporting.eu/reporting. The page title is "ECCAIRS 2 - SRIS2". The main content area features a large image of a smiling aircraft engineer holding a clipboard, with the text "Only a few clicks away from reporting your occurrence". To the right, there is a "Sign in to ECCAIRS" form and a "Report an occurrence without registration" section.

ECCAIRS 2 - SRIS2

Report an Occurrence

Only a few clicks away from reporting your occurrence

Sign in to ECCAIRS

Welcome to ECCAIRS, please enter your credentials below to start reporting

username

password

[Forgot your password](#)

Don't have an account?

- [Register your organisation](#)
to register your organisation, please contact your Competent Authority via the [contact form](#) (select "Request Access"). Please refer to the [FAQ](#) for any additional information.
- [Register as an individual user](#)

Report an occurrence without registration

You will still be able to consult the report you sent via a confirmation notification you will receive after submission

[CLICK HERE TO BEGIN](#)

Le compte rendu ADREP - Base de données Module 4

ECCAIRS2-SRIS2



Report an Occurrence

TAXONOMY BROWSER

- 1 Reporting Information
- 2 Reporting Form
- 3 Attach Documents
- 4 Personal Details (optional)

Authority
 ICAO



You are reporting on behalf of your organisation

Select the form you want to use to report

You can either use a fill-in Form from the below list or directly submit an already prepared structured File

Initial notification	Initial notification	DOWNLOAD PDF	ONLINE
ADREP Preliminary	ADREP Preliminary report	DOWNLOAD PDF	ONLINE
General Aviation Organisation	General Aviation Organisation	DOWNLOAD PDF	ONLINE
Technical	Technical	DOWNLOAD PDF	ONLINE
Aerodrome	Aerodrome	DOWNLOAD PDF	ONLINE
ATM	ATM	DOWNLOAD PDF	ONLINE
Flight Operation	Flight Operation	DOWNLOAD PDF	ONLINE

e5x	UPLOAD E5X Files	Validate E5X File
Upload E5X Files to submit a report		
UPLOAD PDF	Upload PDF to submit a report	



Le compte rendu ADREP - Base de données Module 4

ECCAIRS2-SRIS2 ?

Report an Occurrence TAXONOMY BROWSER

1 Reporting Information 2 Reporting Form 3 Attach Documents 4 Personal Details (optional)

Read Mode :

Occurrence Aircraft information Notes: additional inf... Accident terrain or ... Flight crew member Flight crew q... Narrative Attachments

OCCURRENCE + ADD SUBENTITY

OCCURRENCE

Headline:

Occurrence class: + Occurrence category:

Local date: Local time: hour:minute

UTC date: UTC time: hour:minute

State/area of occ: + Location name:
additional text

Latitude of occ: Degrees Minutes Seconds
 North South

Longitude of occ: Degrees Minutes Seconds
 East West

Highest damage: Injury level:

OCCURRENCE INVESTIGATION STATUS

File number: * Responsible entity: * +

Occurrence status: Aviation sector:

Detection phase: Invest. delegated: +

additional text

< PREVIOUS STEP X CANCEL CONTINUE >

Le compte rendu ADREP - Taxonomie Module 4

TAXONOMY BROWSER 5.1.1.0 Released Taxonomy International Organisations EASA_ECCAIRS 14-Dec-2022

type to filter

- Notification text
- Object damaged
- Occurrence category
- Occurrence class
- Occurrence moderator
- Occurrence status
- Operator informed
- Original language
- Other language(s)
- Overall repeatability
- Overall severity
- Overall severity applied?
- Positive factor
- Report last modified
- Responsible entity
- Spec./Tech. repeatability
- Spec./Tech. severity
- Speed measured at
- State/area of occ
- Tech. severity applied?

Occurrence class

Definition

DEFINITION

Attribute ID: 431
Description: Occurrence class
Detailed: Occurrence class
Explanation: The classification of the occurrence in relation to its severity.
XSD Tag: Occurrence_Class
Group: Classification and Factors
Taxonomy Ref.: ECCAIRS
Domains: RIT
Entity: Occurrence
Personal Data:
Custom Attrib.:

INSTANCE

Mandatory: Optional
Multiple Values: Single value

Values

VALUES

Attribute Type: PredefinedValueList
Data Type: Code
Size: Decimals:
Class Unit: None
Storage: Display:
Value List: VL for AttrID: 431 - Occurrence Classes
Read Only:

ADVANCED PROPERTIES

Case Type:
Limit Low:
Input Mask:
Limit High:
Output Mask:

Le compte rendu ADREP - Taxonomie Module 4

Occurrence class

Definition	Values
<input type="text"/> type to filter	
<ul style="list-style-type: none">• Accident• Incident• Major incident• Not determined• Observation• Occurrence with No Flight Intended• Occurrence without safety effect• Serious incident• Significant incident	

DEFINITION

Value ID: 100
Description: Accident
Detailed: Accident
Explanation: 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, 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) a person is fatally or seriously injured as a result of: – being in the aircraft, or, – 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 (b) the aircraft sustains damage or structural failure which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (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 minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike, (including holes in the radome); or (c) the aircraft is missing or is completely inaccessible; Note 1.— For statistical uniformity only, an injury resulting in death within thirty days of the date of the accident is classified, by ICAO, as a fatal injury. Note 2.— An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located. Note 3.— The type of unmanned aircraft system to be investigated is addressed in ICAO Annex 13, 5.1 (In the case of investigation of an unmanned aircraft system, only aircraft with a design and/or operational approval are to be considered). Note 4.— Guidance for the determination of aircraft damage can be found in Attachment F of Annex 13.
XSD Tag: 100
Domains: RIT
Special Value: Normal
Parent:

VALUE ALIAS

Alias	Value	Default
No records available		

Event type

- 1. Operational - Aircraft Flight Operations - Flight Crew Communications Events - Flight Crew Callsign Confusion related event, during Taxi to runway
 - └ {AB-CDE}
- 2. Operational - Aircraft Flight Operations - Flight Crew ATC Clearance Deviation - Taxi Clearance Deviation related event, during Taxi to runway
 - └ {AB-CDE}
 - └ {Dubai TWR}
- 3. Operational - Aircraft Flight Operations - Incursions - Runway Incursion by an Aircraft related event, during Taxi to runway{OMDB (DXB) : Dubai/Intl}
 - └ {AB-CDE}
 - └ {Dubai TWR}
- 4. Consequential Events - Flight Operations Outcome Events - Outcome Events - Missed Approach related event, during Final approach{OMDB (DXB) : Dubai/Intl}
 - └ {ED-CBA}
 - └ {Dubai TWR}

In order to represent a complete picture of an occurrence it is recommended to select, when possible, for each selected Event Type and Event Phase and [link every event with applicable entity (aircraft, aerodrome, ANS Unit etc.)] Consequential events should always be preceded by other event(s) which led to that consequence.

Example: Aircraft Crash/Impact Damage should be preceded by the root cause. If that root cause is not known, the event type “Unknown” can be used.



Le compte rendu ADREP - Etude de cas Module 4

Incident survenu le **17 décembre 2023**
à **Brazzaville**
à l'aéronef **Boeing B737-36N**
immatriculé [**TN-AKC**](#)
exploité par **Africa Airlines**

REPUBLIQUE DU CONGO



MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE
BUREAU DES ENQUETES ET DES ACCIDENTS D'AVIATION

RAPPORT FINAL

[**ACCIMAP**](#)

[**Compte rendu de données ADREP**](#)

Enquête : BEA-03-2023
Type d'exploitation : Transport aérien commercial - passager

Incident survenu le **17 décembre 2023**
à **Brazzaville**
à l'aéronef **Boeing B737-36N**
immatriculé **TN-AKC**
exploité par **Africa Airlines**

**Merci de votre attention
Questions?**