



Instruction N° 0000017 /C/CCAA/DG du 28 NOV 2019

**relative aux comptes-rendus, à l'analyse et au suivi
d'événements dans l'aviation civile**

1. Objet et champ d'application

1.1 La présente instruction a pour objet d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant que les informations pertinentes concernant l'aviation civile en matière de sécurité sont notifiées, collectées, stockées, protégées et analysées.

1.2 Elle établit un nouveau cadre relatif :

- a) la notification d'événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés ou traités, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, le matériel ou une installation ayant une incidence sur l'exploitation de l'aéronef, et à la notification d'autres informations relatives à la sécurité pertinentes dans ce contexte;
- b) l'analyse des événements et d'autres informations relatives à la sécurité notifiés et aux mesures de suivi associées;
- c) la protection des professionnels de l'aviation;
- d) l'usage approprié des informations relatives à la sécurité collectées.

1.3 Elle vise à s'assurer :

- a) que des mesures de sécurité sont prises en temps utile, sur la base de l'analyse des informations collectées;
- b) de la prise en compte et de la gestion des risques de sécurité aérienne.

2. Référence

La présente instruction est prise en application de la section 2 – Gestion des risques de sécurité - de l'annexe de l'arrêté N°0008/A/MINT du 10 juin 2019 fixant les règles de mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité par les prestataires de services aéronautiques.

3. Définitions

Pour l'application de la présente instruction, les définitions suivantes sont admises :

Accident : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou :
 - directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou
- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti-couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

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

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

Culture de sécurité : Façon dont la sécurité est perçue, appréciée et priorisée par la direction et par les employés d'une organisation.

Culture juste : Culture de sécurité dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les

négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.

Danger : Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.

Événement de sécurité : Tout événement relatif à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et qui comprend en particulier les accidents et les incidents graves.

Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

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

Notifiant : Personne physique qui notifie un événement ou d'autres informations relatives à la sécurité en vertu du présent règlement.

Prestataire de services aéronautiques : Organisme de formation, exploitant d'aéronefs, organisme de maintenance d'aéronefs, prestataire de services de la circulation aérienne, exploitant d'aérodrome ou toute organisation fournissant des produits et/ou des services dans le domaine de l'aviation au Cameroun et/ou qui emploie, soustraite ou utilise les services de personnes qui sont tenues de notifier les événements, conformément au §4.5.

Programme national de sécurité : Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.

Sécurité : État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

Service d'enquête sur les accidents : Service désigné par un État pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents graves de l'aviation civile.

Système de gestion de la sécurité : Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

Taxonomie ADREP : Ensemble de définitions et de descriptions utilisées lors de la collecte et de la notification des données sur les accidents et incidents graves d'aviation à l'OACI.

4. Comptes-rendus obligatoires

4.1 Les événements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne et qui relèvent des catégories ci-après sont notifiés par les personnes énumérées au §4.5 par le biais des systèmes de comptes-rendus d'événements obligatoires prévus au présent article :

- a) les événements liés à l'exploitation des aéronefs ;
- b) les événements liés à des conditions techniques, à l'entretien et à la réparation des aéronefs ;
- c) les événements liés aux services et aux installations de navigation aérienne ;
- d) les événements en rapport avec les aérodromes et les services au sol.

4.2 La catégorisation détaillée des événements à laquelle il convient de se reporter lors de la notification, au moyen des systèmes de comptes-rendus obligatoires des événements visés au §4.1, figure à l'annexe I de la présente instruction.

4.3 Chaque prestataire de services aéronautiques établi au Cameroun met en place un système de comptes-rendus obligatoires pour faciliter la collecte d'informations sur les événements visés au §4.1. Les exigences applicables aux systèmes de comptes-rendus d'événements obligatoires sont fixées à l'annexe II de la présente instruction.

4.4 L'Autorité Aéronautique dispose d'un système de comptes-rendus obligatoires pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements, y compris la collecte de renseignements sur les événements collectés par les prestataires de services aéronautiques en vertu de §4.3. Ces comptes rendus sont envoyés à l'Autorité Aéronautique par email à l'adresse occurrence.report@ccaa.aero en utilisant l'un des formulaires de notification joint à l'annexe III à la présente instruction.

4.5 Les personnes physiques ci-après notifient les événements visés à l'annexe I de la présente instruction, dans le cadre des systèmes de comptes-rendus obligatoires établis conformément aux §4.3 et §4.4:

- a) le pilote commandant de bord ou, dans le cas où il n'est pas en mesure de notifier l'événement, tout autre membre de l'équipage venant après celui-ci dans la chaîne de commandement d'un aéronef immatriculé au Cameroun ou d'un aéronef immatriculé dans un pays tiers mais utilisé par un exploitant exerçant au Cameroun;
- b) une personne impliquée dans le suivi de navigabilité continue, l'entretien ou la modification d'un aéronef ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant;
- c) une personne qui signe un certificat d'examen de navigabilité ou une approbation pour remise en service, relatifs à un aéronef ou à tout équipement ou pièce s'y rapportant;
- d) un contrôleur de la circulation aérienne qui exerce dans un organisme des services de la circulation aérienne;
- e) une personne qui assure le service d'information de vol dans un aérodrome

ouvert à la circulation aérienne publique;

- f) une personne qui exerce une fonction liée à l'installation, à la modification, à l'entretien, à la réparation, à la révision, à la vérification en vol ou à l'inspection des installations de navigation aérienne;
- g) une personne qui exerce une fonction liée à la gestion de la sécurité d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique;
- h) une personne qui exerce une fonction liée à l'entretien des aéronefs au sol, y compris l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement et le tractage dans un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique.

4.6 Les personnes visées §4.5 notifient les événements dans les soixante-douze (72) heures suivant le moment où elles en ont eu connaissance, sauf si des circonstances exceptionnelles les en empêchent.

4.7 À la suite de la notification d'un événement, tout prestataire de services aéronautiques notifie à l'Autorité Aéronautique les renseignements sur les événements collectés en application du §4.3 dès que possible, et en tout état de cause dans un délai n'excédant pas soixante-douze (72) heures après qu'elle a eu connaissance de l'événement.

4.8 Les accidents et les incidents graves survenant au Cameroun sont notifiés au service d'enquête sur les accidents conformément à la réglementation en vigueur.

5. Comptes-rendus volontaires

5.1 Chaque prestataire de services aéronautiques met en place un système de comptes-rendus volontaires pour faciliter la collecte :

- a) de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés dans le cadre du système de comptes-rendus obligatoires;
- b) d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne.

Les exigences applicables aux systèmes de comptes-rendus volontaires sont fixées à l'annexe II de la présente instruction.

5.2 L'Autorité Aéronautique dispose d'un système de comptes-rendus volontaires pour faciliter la collecte :

- a) de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés dans le cadre du système de comptes-rendus obligatoires;
- b) d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne.

5.3 Les systèmes de comptes-rendus volontaires sont utilisés pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements et d'autres informations relatives à la sécurité :

- a) non soumis à une notification obligatoire en vertu des §4.1 et 4.2;
- b) notifiés par des personnes qui ne figurent pas sur la liste du §4.5.

5.4 Chaque prestataire de services aéronautiques notifie à l'Autorité Aéronautique, en temps utile, les renseignements sur les événements et les informations relatives à la sécurité qui ont été collectés en vertu du §5.1 et sont susceptibles de présenter un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne. Ces comptes rendus sont envoyés à l'Autorité Aéronautique par email à l'adresse occurrence.report@ccaa.aero, en utilisant l'un des formulaires de notification joint à l'annexe III à la présente instruction.

5.5 Les informations transmises par les systèmes de comptes-rendus obligatoires et volontaires peuvent être intégrées dans un système unique.

6. Collecte et stockage des informations

6.1 Chaque prestataire de services aéronautiques désigne une entité chargée de gérer en toute indépendance la collecte, l'évaluation, le traitement, l'analyse et le stockage des renseignements sur les événements notifiés en vertu des sections 4 et 5. Le traitement des comptes-rendus est effectué de manière à prévenir une utilisation des informations à d'autres fins que la sécurité, et garantit de manière appropriée la confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans les comptes-rendus d'événements, en vue de promouvoir une culture juste.

6.2 Avec l'accord de l'Autorité Aéronautique, le mécanisme de collecte, d'évaluation, de traitement, d'analyse et de stockage des renseignements sur les événements peut être adapté à la taille et la complexité de l'activité du prestataire de service.

6.3 L'Autorité Aéronautique dispose d'un mécanisme de collecte, d'évaluation, de traitement, d'analyse et de stockage des renseignements sur les événements notifiés en vertu des sections 4 et 5. Le traitement des comptes-rendus est effectué de manière à prévenir une utilisation des informations à d'autres fins que la sécurité, et garantit de manière appropriée la confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans le compte-rendu d'événement, en vue de promouvoir une culture juste.

6.4 Les prestataires de services aéronautiques stockent dans une ou plusieurs bases de données les comptes-rendus d'événements établis à partir des renseignements sur les événements collectés conformément aux sections 4 et 5.

6.5 L'Autorité Aéronautique dispose d'une base de données nationale des comptes-rendus d'événements établis à partir des renseignements sur les événements collectés conformément aux sections 4 et 5.

6.6 Les bases de données visées aux §6.4 et 6.5 doivent respecter un format normalisé, compatible avec la taxonomie ADREP, afin de faciliter l'échange des données.

7. Analyse et suivi des événements

7.1 Chaque prestataire de services aéronautiques élabore une procédure pour l'analyse des événements collectés en application du §4.3 et du §5.1 en vue d'identifier les dangers pour la sécurité associés aux événements ou aux groupes d'événements identifiés. Sur la base de cette analyse, chaque prestataire de services aéronautiques détermine les mesures préventives ou correctives qui doivent, le cas échéant, être adoptées pour améliorer la sécurité aérienne.

7.2 Lorsque, à la suite de l'analyse visée au §7.1, un prestataire de services aéronautiques identifie une mesure corrective ou préventive appropriée requise pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité aérienne, il :

- a) met en œuvre cette mesure en temps utile; et
- b) met en place une procédure de contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité de la mesure.

7.3 Chaque prestataire de services aéronautiques communique régulièrement à son personnel et au personnel de ses sous-traitants des informations relatives à l'analyse et au suivi des événements qui font l'objet de mesures préventives ou correctives.

7.4 Lorsqu'un prestataire de services aéronautiques identifie un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne à la suite de son analyse des événements ou du groupe d'événements notifiés en vertu du §4.7 et du §5.4, il communique à l'Autorité Aéronautique dans un délai de trente (30) jours suivant la date de notification de l'événement par le notifiant:

- a) les premiers résultats de l'analyse effectuée en vertu du §7.1, le cas échéant; et
- b) les éventuelles mesures à prendre en vertu du §7.2.

Le prestataire de services aéronautiques notifie les résultats finaux de l'analyse, si besoin est, dès qu'ils sont disponibles et, en principe, au plus tard trois (03) mois à compter de la date de notification de l'événement.

L'Autorité Aéronautique peut demander à un prestataire de services aéronautiques de lui communiquer les premiers résultats ou les résultats finaux de l'analyse d'un événement qui lui a été notifié mais pour lequel elle n'a reçu aucun suivi ou n'a reçu que les premiers résultats.

7.5 L'Autorité Aéronautique analyse les informations sur les événements qui lui sont notifiés directement en application du §4.5 et du §5.2, en vue d'identifier les dangers pour la sécurité associés à ces événements. Sur la base de cette analyse, elle détermine les mesures préventives ou correctives nécessaires pour améliorer la sécurité aérienne.

7.6 Lorsque, à la suite de l'analyse visée au §7.5, l'Autorité Aéronautique identifie les mesures correctives ou préventives appropriées requises pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité, elle:

- a) met en œuvre cette mesure en temps utile; et
- b) met en place une procédure de contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité de la mesure.

7.7 Pour chaque événement ou groupe d'événements faisant l'objet d'un suivi conformément §7.4, l'Autorité Aéronautique doit avoir accès à l'analyse réalisée et contrôler de manière appropriée la mise en œuvre des mesures correctrices prises par le prestataire de services concerné.

Si l'Autorité Aéronautique conclut que la mise en œuvre et l'efficacité des mesures correctrices notifiées ne permet pas de remédier aux défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité, elle veille à ce que d'autres mesures appropriées soient prises et mises en œuvre par le prestataire de services concerné.

7.8 Lorsqu'elles sont disponibles, les informations relatives à l'analyse et au suivi des différents événements ou groupes d'événements, obtenues en vertu de la présente section, sont stockées dans la base de données de l'Autorité Aéronautique, conformément au §6.5.

7.9 Les informations issues de l'analyse des comptes-rendus d'événements sont utilisées par l'Autorité Aéronautique pour identifier les mesures correctives qui doivent, le cas échéant, être prises dans le cadre du Programme national de sécurité.

8. Confidentialité et utilisation appropriée des informations

8.1 Chaque prestataire de services aéronautiques doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des renseignements sur les événements qu'ils reçoivent en vertu des sections 4 et 5. Les données à caractère personnel ne doivent être traitées que dans la mesure nécessaire aux fins de la présente instruction.

8.2 Les informations tirées des comptes-rendus d'événements ne doivent être utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été collectées. Les prestataires de services ne doivent pas mettre pas à disposition ou ne doivent pas utiliser pas les informations sur les événements :

- a) en vue de l'imputation de fautes ou de responsabilités; ou
- b) pour toute autre fin que le maintien ou l'amélioration de la sécurité aérienne.

9. Protection des sources d'informations

9.1 Chaque prestataire de services aéronautiques veille à ce que l'ensemble des données personnelles (noms, adresses ou autres contacts des personnes physiques) ne soit mis à la disposition des membres de son personnel autres que les personnes désignées conformément au §6.1, que si cela est absolument nécessaire pour enquêter sur des événements en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

9.2 Sauf dans les cas où le §9.3 s'applique, les membres du personnel et le personnel sous contrat qui notifient un événement ou qui sont mentionnés dans les



comptes-rendus d'événements conformément aux sections 4 et 5 ne devraient subir aucun préjudice de la part de leur employeur ou du prestataire de services aéronautiques pour lequel les services sont fournis sur la base des informations communiquées par le notifiant.

9.3 La protection prévue au §9.2 ne s'applique pas aux situations suivantes :

- a) en cas de manquement délibéré aux règles;
- b) en cas de méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et de manquement très grave à l'obligation professionnelle de prendre des mesures manifestement requises dans ces circonstances, causant un dommage qui était prévisible à une personne ou à un bien ou ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne.

9.4 Chaque prestataire de services aéronautique adopte, après consultation des représentants de son personnel, des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste, en particulier le principe visé au §9.3, sont garantis et appliqués par ce prestataire de services.

10. Dispositions finales

10.1 La présente instruction annule toute disposition antérieure contraire, notamment celles contenues dans la circulaire N°00053/C/CCAA/DG/DSA du 28 décembre 2012 renforçant le système de comptes rendus des événements de sécurité de l'aviation civile.

10.2 La présente instruction est applicable à compter de sa date de signature.



REPUBLIC OF CAMEROON
REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Progrès
Le Directeur Général
CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY
AUTORITE AERONAUTIQUE

Paule ASSOUMOU KOKI

ANNEXE I : LISTE DES EVENEMENTS D'AVIATION CIVILE FAISANT L'OBJET D'UNE NOTIFICATION OBLIGATOIRE

La catégorisation détaillée des événements à laquelle il convient de se reporter lors de la notification, au moyen des systèmes de comptes-rendus obligatoires, des événements visés au §4.2 figure dans la présente annexe

La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

SOUS-PARTIE A : ÉVÉNEMENTS LIES A L'EXPLOITATION DE L'AERONEF

1. Opérations aériennes

1.1. Préparation du vol

- 1) Utilisation ou insertion de données erronées dans les équipements de navigation ou de calculs de performance mettant ou ayant pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des législations applicables, y compris étiquetage, emballage et manipulation incorrects de marchandises dangereuses.
- 3) Type de carburant incorrect ou carburant contaminé.

1.2. Décollage et atterrissage

- 1) Sortie de voie de circulation ou de piste.
- 2) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste.
- 3) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO).
- 4) Tout décollage interrompu.
- 5) Impossibilité d'atteindre les performances requises ou escomptées lors du décollage, de la remise de gaz ou de l'atterrissage.
- 6) Décollage, approche ou atterrissage effectués ou tentés avec un réglage incorrect de la configuration.
- 7) Heurt de queue, de pale, d'extrémité d'aile ou de nacelle lors du décollage ou de l'atterrissage.
- 8) Poursuite d'une approche non conforme aux critères d'approche stabilisée du transporteur aérien.
- 9) Poursuite d'une approche aux instruments en deçà des minimums publiés avec

références visuelles inadéquates.

- 10) Atterrissage de précaution ou forcé.
- 11) Atterrissage trop court ou trop long.
- 12) Atterrissage dur.

1.3. Toute phase de vol

- 1) Perte de contrôle.
- 2) Attitude inusuelle, assiette ou roulis excessifs ou vitesse inadaptée aux conditions.
- 3) Sortie de niveau de vol.
- 4) Activation d'une protection de l'enveloppe de vol, y compris avertisseur de décrochage, vibreur du manche, poussoir de manche et protections automatiques.
- 5) Écart involontaire de la trajectoire prévue ou assignée d'au moins deux fois les performances de navigation requises ou 10 milles nautiques.
- 6) Dépassement des limites du manuel de vol de l'aéronef.
- 7) Utilisation d'un réglage incorrect de l'altimètre.
- 8) Souffle de réacteur, de rotor ou d'hélice, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 9) Mauvaise interprétation d'un mode des automatismes ou de toute information du poste de pilotage fournie à l'équipage de conduite, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

1.4. Autres types d'événements

- 1) Largage involontaire de cargaison ou de tout équipement extérieur.
- 2) Perte de la conscience de la situation (y compris conscience de l'environnement, des modes et des systèmes, désorientation spatiale et perte de la notion de temps).
- 3) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

2. Événements techniques

2.1. Structure et systèmes

- 1) Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol.
- 2) Perte d'un système.
- 3) Perte de la redondance d'un système.
- 4) Fuite d'un fluide qui a entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.



- 5) Dysfonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.
- 6) Dysfonctionnement ou défaut d'un système d'indication entraînant des indications trompeuses pour l'équipage.
- 7) Fonctionnement anormal des commandes de vol tel que commandes asymétriques ou coincées/bloquées [par exemple dispositifs de commande de portance (volets/becs), de traînée (déporteurs), d'attitude (ailerons, gouvernes de profondeur, gouverne de direction)].

2.2. Systèmes de propulsion (y compris moteurs, hélices, systèmes à rotor) et groupes auxiliaires de puissance (APU)

- 1) Défaillance ou dysfonctionnement important d'une pièce ou d'une commande d'hélice, de rotor ou de groupe turbomoteur.
- 2) Dommages causés aux systèmes de rotor principal/de queue ou de transmission et/ou aux systèmes équivalents ou défaillance de ces systèmes.
- 3) Extinction, arrêt en vol d'un moteur ou de l'APU lorsque celui-ci est requis [par exemple exploitation d'avions bimoteurs en long-courrier (ETOPS), liste minimale d'équipements (LME)].
- 4) Dépassement des limites d'exploitation du moteur, y compris survitesse ou impossibilité de maîtriser la vitesse d'un élément tournant à grande vitesse (par exemple APU, démarreur pneumatique, conditionnement d'air, moteur à turbine à air, hélice ou rotor).
- 5) Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur, d'APU ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes :
 - a) système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas comme demandé;
 - b) impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur (tours par minute);
 - c) non-confinement de composants/débris.

3. Interaction avec les services de navigation aérienne (ANS)

- 1) Clairance ATC (contrôle de la circulation aérienne) dangereuse.
- 2) Interruption prolongée des communications avec unité ATS (services de la circulation aérienne).
- 3) Instructions contradictoires de différentes unités ATS pouvant entraîner une perte de séparation.
- 4) Mauvaise interprétation d'une communication radio, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 5) Non-respect intentionnel d'une instruction ATC, qui a mis ou aurait pu mettre en

danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).
- 2) Toute combustion, fusion, fumée, émanation, formation d'arc électrique, surchauffe, incendie ou explosion.
- 3) Air contaminé dans le poste de pilotage ou la cabine passagers, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 4) Application incorrecte, par l'équipage technique ou de cabine, d'une procédure anormale ou d'urgence pour faire face à une situation d'urgence.
- 5) Utilisation d'un équipement d'urgence, ou d'une procédure anormale, influant sur les performances en vol ou à l'atterrissage.
- 6) Défaillance d'un système ou d'un équipement de secours ou de sauvetage, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 7) Pression incontrôlable de la cabine.
- 8) Quantité de carburant dangereusement faible ou quantité de carburant à destination inférieure à la réserve finale réglementaire.
- 9) Toute utilisation, par l'équipage, du système d'oxygène de l'équipage.
- 10) Incapacité d'un membre de l'équipage de conduite ou de cabine entraînant une diminution de l'effectif total de l'équipage en deçà du nombre minimal certifié.
- 11) Fatigue de l'équipage influant, ou pouvant influencer, sur sa capacité à assurer les services de vol en toute sécurité.

5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle, notamment un véhicule.
- 2) Avis de résolution du système anticollision embarqué (ACAS RA).
- 3) Activation justifiée de l'alarme d'un système anticollision avec le sol tel que GPWS (Ground Proximity Warning System)/TAWS (Terrain Awareness and Warning System).
- 4) Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- 5) Dommages causés par un corps étranger/débris (FOD).
- 6) État de contamination de la piste inattendu.
- 7) Turbulences de sillage.
- 8) Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés,

modèles réduits ou par des moyens similaires.

- 9) Impact de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.
- 10) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.
- 11) Fortes turbulences ou toute situation entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection est jugée nécessaire.
- 12) Cisaillement de vent ou orage important qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 13) Givrage entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord.
- 14) Cendres volcaniques.

6. Sûreté

- 1) Alerte à la bombe ou détournement.
- 2) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.
- 3) Découverte d'un passager clandestin.

SOUS-PARTIE B : ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX CONDITIONS TECHNIQUES, A L'ENTRETIEN ET A LA REPARATION DE L'AERONEF

1. Conception

Toute défaillance, tout dysfonctionnement, défaut ou autre événement, liés à un produit, une pièce ou un équipement, qui ont constitué ou peuvent constituer un danger.

2. Entretien et gestion du maintien de la navigabilité

- 1) Dommages graves causés à la structure (par exemple fissures, déformation permanente, délaminage, décollement, brûlure, usure excessive ou corrosion) constatés lors de l'entretien de l'aéronef ou d'un élément d'aéronef.
- 2) Fuite ou contamination graves de fluides (par exemple fluides hydrauliques, carburant, huile, gaz ou autres fluides).
- 3) Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur et/ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes:
 - a) non-confinement de composants/débris;
 - b) défaillance de la structure du support moteur.
- 4) Endommagement, défaillance ou défaut d'une hélice, qui pourrait provoquer la séparation en vol de l'hélice ou d'une partie importante de celle-ci et/ou des

dysfonctionnements de la commande de l'hélice.

- 5) Endommagement, défaillance ou défaut de la boîte de transmission/du dispositif additionnel du rotor principal, qui pourrait provoquer la séparation en vol du rotor et/ou des dysfonctionnements de la commande du rotor.
- 6) 6) Dysfonctionnement important d'un système ou d'un équipement essentiel à la sécurité, y compris d'un système ou d'un équipement de secours, lors des essais d'entretien ou impossibilité d'activer ces systèmes après l'entretien.
- 7) Assemblage ou installation incorrects d'éléments de l'aéronef, constatés lors d'une procédure d'inspection ou d'essai non prévue à cet effet.
- 8) Erreur d'appréciation d'un défaut grave ou non-respect grave de la LME et des procédures liées au compte-rendu matériel du livret technique.
- 9) Dommages graves causés au système d'interconnexion du câblage électrique (EWIS).
- 10) Tout défaut d'une pièce essentielle à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
- 11) Recours à des produits, éléments ou matériels d'origine inconnue ou suspecte, ou à des éléments critiques inutilisables.
- 12) Données ou procédures d'entretien applicables trompeuses, incorrectes ou insuffisantes qui pourraient entraîner des erreurs d'entretien importantes, y compris à cause de problèmes linguistiques.
- 13) Contrôle ou application incorrects des limites ou de la périodicité de l'entretien de l'aéronef.
- 14) Remise en service après entretien d'un aéronef qui présente une non-conformité compromettant la sécurité du vol.
- 15) Dommages graves causés à un aéronef lors des opérations d'entretien, en raison d'un entretien incorrect ou du recours à du matériel de soutien au sol inadapté ou inutilisable, exigeant des mesures d'entretien supplémentaires.
- 16) Cas répertoriés de combustion, fusion, fumée, formation d'arc électrique, surchauffe ou incendie.
- 17) Tout événement au cours duquel les performances humaines, y compris la fatigue du personnel, ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.
- 18) Dysfonctionnement important, problème de fiabilité ou problème récurrent de qualité de l'enregistrement d'un enregistreur de vol (tel qu'un enregistreur des paramètres de vol, des liaisons de données ou des conversations du poste de pilotage) ou absence des informations nécessaires pour garantir l'aptitude au service d'un enregistreur de vol.

SOUS-PARTIE C : ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX SERVICES ET AUX INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

1. Événements liés à l'aéronef

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle, notamment un véhicule, y compris quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-CFIT).
- 2) Non-respect des minimums de séparation ⁽¹⁾.
- 3) Séparation insuffisante ⁽²⁾.
- 4) Avis de résolution ACAS (ACAS RA).
- 5) Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- 6) Sortie de voie de circulation ou de piste.
- 7) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste.
- 8) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO).
- 9) Non-respect par l'aéronef d'une clairance ATC.
- 10) Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables :
 - a) non-respect par l'aéronef des procédures ATM publiées applicables;
 - b) non-respect des règles d'utilisation de l'espace aérien y compris pénétration non autorisée dans un espace aérien;
 - c) non-respect des prescriptions relatives au transport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles que prévues par les règlements applicables.
- 11) Événements liés à une confusion d'indicatifs d'appel.

2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) Impossibilité d'assurer les services ATM ou de remplir les fonctions ATM:
 - a) impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne ou de remplir les fonctions correspondantes;
 - b) impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien ou de remplir les fonctions correspondantes;
 - c) impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien et

(1) Il s'agit d'une situation dans laquelle les distances minimales de séparation réglementaires n'ont pas été maintenues entre deux aéronefs ou entre un aéronef et l'espace aérien auquel les distances minimales s'appliquent.

(2) En l'absence de distances minimales de séparation réglementaires, situation dans laquelle la distance entre deux aéronefs est considérée comme insuffisante pour que les pilotes puissent assurer la sécurité de la séparation.



de gestion de la capacité ou de remplir les fonctions correspondantes.

- 2) Informations manquantes ou largement incorrectes, corrompues, inadéquates ou trompeuses de la part de tout service de soutien ⁽³⁾.
- 3) Défaillance du service de communications.
- 4) Défaillance du service de surveillance.
- 5) Défaillance de la fonction ou du service de traitement et de diffusion des données.
- 6) Défaillance du service de navigation.
- 7) Défaillance de la sûreté du système ATM, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service.
- 8) Surcharge importante du secteur ou des positions ATS pouvant entraîner une détérioration de la fourniture du service.
- 9) Réception ou interprétation incorrecte de communications importantes, y compris incompréhension de la langue utilisée, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service.
- 10) Interruption prolongée des communications avec un aéronef ou un autre organisme ATS.

3. Autres événements

- 1) Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « PAN PAN »).
- 2) Interférence importante avec les services de navigation aérienne causée par une source extérieure [par exemple stations de radiodiffusion transmettant dans la bande FM, interférant avec le système d'atterrissage aux instruments (ILS), le radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) et les communications].
- 3) Interférence avec un aéronef, un organisme ATS ou une transmission de communication radio, y compris causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 4) Largage de carburant.
- 5) Alerte à la bombe ou détournement.
- 6) Fatigue influant, ou pouvant influencer, sur la capacité à assurer les services de navigation ou de circulation aérienne en toute sécurité.
- 7) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

(3) Par exemple services de la circulation aérienne, services d'information aéronautique, services d'assistance météorologique à la navigation aérienne, etc.

SOUS-PARTIE D : ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRODROMES ET AUX SERVICES AU SOL

1. Gestion de la sécurité d'un aérodrome

1.1. Événements liés aux aéronefs et aux obstacles

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle.
- 2) Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- 3) Sortie de piste ou de voie de circulation.
- 4) Incursion réelle ou potentielle sur piste ou sur voie de circulation.
- 5) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO) ou sortie de FATO.
- 6) Non-respect d'une clairance, instruction ou restriction par un aéronef ou un véhicule opérant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome (par exemple erreur de piste, de voie de circulation ou de zone réservée d'un aérodrome).
- 7) Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 8) Présence sur l'aérodrome, ou dans ses environs, d'obstacles qui ne sont pas publiés dans l'AIP (publication d'information aéronautique) ou un NOTAM (avis aux navigants) et/ou qui ne sont pas correctement balisés.
- 9) Interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.
- 10) Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.
- 11) Dégâts causés par le souffle d'un réacteur, d'un rotor ou d'une hélice.
- 12) Déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN»).

1.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) Interruption ou défaillance des communications entre:
 - a) l'exploitant de l'aérodrome, un véhicule ou tout autre personnel au sol, et les services de la circulation aérienne ou de gestion des aires de trafic;
 - b) les services de gestion des aires de trafic et un aéronef, un véhicule ou les services de la circulation aérienne.
- 2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger un aéronef ou ses occupants.
- 3) Défaut important dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome.

- 4) Défaillance du système d'alerte d'urgence de l'aérodrome.
- 5) Indisponibilité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie eu égard aux exigences applicables.

1.3. Autres événements

- 1) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).
- 3) Absence de notification d'un changement important dans les conditions d'exploitation de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 4) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.
- 5) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect.
- 6) Défaillance dans le traitement d'une piste contaminée.
- 7) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

2. Services d'assistance en escale de l'aéronef

2.1. Événements liés aux aéronefs et aux aérodromes

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, sol ou un obstacle, notamment un véhicule.
- 2) Incursion sur piste ou sur voie de circulation.
- 3) Sortie de piste ou de voie de circulation.
- 4) Dommages importants de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages, de courrier ou de fret.
- 5) Interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.
- 6) Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 7) Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic.
- 8) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

- 9) Événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).

2.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) Interruption ou défaillance des communications avec un aéronef, un véhicule, les services de la circulation aérienne ou les services de gestion des aires de trafic.
- 2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants.
- 3) Carences importantes dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome.

2.3. Événements spécifiques aux services d'assistance en escale

- 1) Manutention ou chargement incorrects des passagers, des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef (y compris erreurs importantes dans les calculs du devis de masse).
- 2) Retrait de l'équipement d'embarquement entraînant une mise en danger des occupants de l'aéronef.
- 3) Arrimage ou fixation incorrects des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants, de quelque manière que ce soit, ou d'empêcher une évacuation d'urgence.
- 4) Transport, tentative de transport ou manutention de marchandises dangereuses, qui a entraîné ou aurait pu entraîner un risque pour la sécurité de l'exploitation ou créé une situation d'insécurité (par exemple incident ou accident dû à des marchandises dangereuses, tel que défini dans les instructions techniques de l'OACI ⁽⁴⁾).
- 5) Non-respect de la réconciliation entre bagages et passagers.
- 6) Non-respect des procédures requises en matière de services d'assistance en escale des aéronefs, notamment des procédures en matière de dégivrage, d'avitaillement en carburant ou de chargement, y compris positionnement incorrect ou retrait d'un équipement.
- 7) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement.
- 8) Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage ou la résistance de la structure de l'aéronef.
- 9) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect.

(4) Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (OACI - Doc. 9284).

- 10) Défaillance, dysfonctionnement ou défaut de l'équipement au sol utilisé pour l'assistance en escale, provoquant ou pouvant provoquer des dégâts à l'aéronef [par exemple flèche de remorquage ou groupe de démarrage au sol (GPU)].
- 11) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.
- 12) Dégâts à l'aéronef provoqués par un équipement ou des véhicules d'assistance en escale, y compris dégâts précédemment non notifiés.
- 13) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.



ANNEXE II : LISTE DES EXIGENCES APPLICABLES AUX SYSTEMES DE COMPTES-RENDUS D'ÉVÉNEMENTS OBLIGATOIRES ET VOLONTAIRES

Lorsqu'ils enregistrent, dans leurs bases de données respectives, des informations sur chaque événement notifié obligatoirement et, dans toute la mesure du possible, sur chaque événement notifié volontairement, les prestataires de services aéronautiques doivent veiller à ce que les comptes-rendus d'événements enregistrés dans leurs bases de données contiennent au minimum les informations suivantes:

1. Champs de données obligatoires communs

- 1) Titre de l'événement.
- 2) Références du dossier:
 - a) entité responsable ;
 - b) numéro de dossier ;
 - c) statut de l'événement.
- 3) Date:
 - a) date UTC;
 - b) heure UTC.
- 4) lieu:
 - a) État/zone de l'événement ;
 - b) lieu de l'événement.
- 5) Description de l'événement et de son contexte.

2. Champs de données obligatoires spécifiques

2.1. Champs relatifs à l'aéronef

- 1) Identification de l'aéronef:
 - a) marque/modèle/série,
 - b) immatriculation de l'aéronef,
 - c) indicatif d'appel;
- 2) Exploitation de l'aéronef:
 - a) exploitant,
 - b) type d'exploitation;
- 3) Historique du vol:
 - a) dernier point de départ ;
 - b) destination prévue ;

- c) phase de vol.
- 4) Météo

2.2. Champs relatifs aux services de navigation aérienne

- 1) Lien avec la gestion du trafic aérien (ATM, Air Traffic Management):
 - a) contribution de l'ATM ;
 - b) service concerné (effet sur le service ATM).
- 2) Nom de l'unité des services de la circulation aérienne (ATS, Air Traffic Services)
- 3) Espace aérien:
 - a) type d'espace aérien ;
 - b) classe d'espace ;
 - c) dénomination FIR/UIR [région d'information de vol (Flight Information Region)/région supérieure d'information de vol (Upper Flight Information Region)].

2.3. Champs relatifs à l'aéroport

- 1) Indicateur d'emplacement (indicateur OACI de l'aéroport);
- 2) Localisation sur l'aéroport.

2.4. Champs relatifs à l'analyse

- 1) Gravité:
 - a) dommages les plus importants ;
 - b) niveau de blessure;
- 2) Blessures corporelles :
 - a) nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité) ;
 - b) nombre de blessures corporelles survenues à bord de l'aéronef (mortelles, graves, sans gravité).
- 3) Classification:
 - a) classe d'événement ;
 - b) catégorie d'événement.
- 4) Classification des risques.
- 5) Types d'événement.
- 6) Causes.
- 7) Actions correctrices.

ANNEXE III : FORMULAIRES DE COMPTES RENDUS DES EVENEMENTS DE SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

Les formulaires ci-après sont utilisés, selon le domaine d'exploitation, pour la notification des événements de sécurité de l'aviation civile :

- CMR.SAF.FORM.010 – Aviation Safety Occurrence Reporting Form for Aircraft Operations;
- CMR.SAF.FORM.020 – Aviation Safety Occurrence Reporting Form for Aerodrome Operators;
- CMR.SAF.FORM.021 – Aviation Safety Occurrence Reporting Form for Bird Strikes;
- CMR.SAF.FORM.030 – Aviation Safety Occurrence Reporting Form for Air Traffic Services Providers;
- CMR.SAF.FORM.040 – Aviation Safety Occurrence Reporting Form for Maintenance Organizations.



Aviation Safety Occurrence Reporting Form

Aircraft Operations

CMR.SAF.FORM.010

Report Identification

Reporting entity	Country Cameroon	Organisation Type Other	
	Type of aviation actor Aircraft operator	Name	
Responsible Entity	Cameroon	CAA	CCAA
Parties informed	Type	Name	
	Report's Identification number		

Occurrence status	Validation status
-------------------	-------------------

Occurrence Factual Description

Headline			
Date (UTC) dd/mm/yyyy	Time (UTC) hh:mm		
State/area of occurrence	Continent	Country	Specify, if other
Aerodrome of occurrence	Country	Aerodrome	Specify if other
Location on aerodrome	Specify if other		

Weather Condition

Is the Weather relevant?	
Weather conditions	Light conditions
Height of cloud base	Visibility restrictions
Wind speed	Visibility



Aviation Safety Occurrence Reporting Form

Aircraft Operations

CMR.SAF.FORM.010

Information on main Aircraft involved

	Manufacturer	Type	Serie	Model	Specify if other
Manufacturer/model	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Aircraft category	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Propulsion type	<input type="text"/>			Mass group	<input type="text"/>
Serial number	<input type="text"/>		Aircraft registration number	<input type="text"/>	
State of registry	<input type="text"/>		Call sign	<input type="text"/>	
Operator	Country <input type="text"/>	Name <input type="text"/>			If other, specify <input type="text"/>
Operation type	Commercial Air Transport <input type="text"/>	Passenger <input type="text"/>		Airline <input type="text"/>	
Flight phase	<input type="text"/>		Flight number	<input type="text"/>	
Last departure point	Country <input type="text"/>	Location <input type="text"/>			Specify, if other <input type="text"/>
Planned destination	Country <input type="text"/>	Location <input type="text"/>			Specify, if other <input type="text"/>

Information on other Aircraft involved

	Manufacturer	Type	Serie	Model	Specify if other
Manufacturer/model	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Aircraft category	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Propulsion type	<input type="text"/>			Mass group	<input type="text"/>
Serial number	<input type="text"/>		Call sign	<input type="text"/>	
State of registry	<input type="text"/>		Aircraft registration number	<input type="text"/>	
Operator	Country Cameroon <input type="text"/>	Name <input type="text"/>			If other, specify <input type="text"/>
Operation type	<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Flight phase	<input type="text"/>		Flight number	<input type="text"/>	
Last departure point	Country <input type="text"/>	Location <input type="text"/>			Specify, if other <input type="text"/>
Planned destination	Country <input type="text"/>	Location <input type="text"/>			Specify, if other <input type="text"/>

Narrative

53



Aviation Safety Occurrence Reporting Form

Aircraft Operations

CMR.SAF.FORM.010

Analysis of the occurrence

Occurrence category

Event type

Consequential Event

Assessment of the Severity of the occurrence

Damage on the Aircraft Level of injury(ies)

Third party damage Object damaged

Occurrence class

Risk assessment

Risk grade Risk confidence

Risk methodology Specify if other

Analysls and follow up

Causes of the occurrence?

Analysis of the safety barrier / Remaining defences

Corrective actions planned / implemented



Aviation Safety Occurrence Reporting Form

Aerodrome
/ Ground Operations

CMR.SAF.FORM.020

Report identification

Reporting entity	Country Cameroon	Organisation Type Other	
	Type of Aviation Actor Aerodrome operator	Name	
Responsible Entity	Cameroon	CAA	CCAA
Parties Informed	Type	Name	
	Report's Identification Number		

Occurrence status	Validation status
-------------------	-------------------

Occurrence Factual Description

Headline			
Date UTC dd/mm/yyyy		Time UTC hh:mm	
Aerodrome of occurrence	Country	Aerodrome	if other, specify
	Aerodrome status	Surface type	RVR start
Location on the aerodrome			If other, specify

Weather Condition

Is the Weather relevant?		Height of cloud base	
Phenomenon type			
Light conditions on the aerodrome		Wind speed	

Aerodrome contamination

Type of deposits		Depth of deposit	
Location of contamination			If other, specify





Aviation Safety Occurrence Reporting Form
Aerodrome
/ Ground operations

CMR.SAF.FORM.020

Information on main Aircraft Involved

Manufacturer/model	Manufacturer	Type	Serie	Model	If other, specify
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
State of registry	Country		Aircraft registration number		
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		
Operator	Country		Operator		If other, specify
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>
Flight phase	Country		Flight number		
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		
Last departure point	Country		Aerodrome		If other, specify
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>
Planned destination	Country		Aerodrome		If other, specify
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>

Information on other Aircraft Involved

Manufacturer/model	Manufacturer	Type	Serie	Model	If other, specify
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
State of registry	Country		Aircraft registration number		
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		
Operator	Country		Operator		If other, specify
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>
Flight phase	Country		Flight number		
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		
Last departure point	Country		Aerodrome		If other, specify
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>
Planned destination	Country		Aerodrome		If other, specify
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>

Narrative





Aviation Safety Occurrence Reporting Form
Aerodrome
/ Ground Operations

CMR.SAF.FORM.020

Modélisation of the occurrence

Occurrence category

Event type

Consequential event
Consequential Events

Assessment of the Severity

Damage on Aircraft

Level of injury (ies)

Object damaged

Damage on Third party

Occurrence class

Risk assessment

Risk grade

Risk confidence

Risk methodology

If other, specify

Analysis and Follow up

Causes of the occurrence :

Analysis of the safety barriers / remaining defenses :

Corrective actions planned / implemented :

83



Aviation Safety Occurrence Reporting Form
Maintenance Organisation
/ Continuous Airworthiness Monitoring Organisation

CMR.SAF.FORM.040

Report Identification

Reporting entity	Country Cameroon	Organisation Type Other	
	Type of aviation actor Continuous airworthiness monitoring organisation	Name	
Responsible Entity	Cameroon	CAA	CCAA
Parties informed	Type Aviation Actor	Name	
	Report's identification number		
Validation status		Occurrence status	

Occurrence factual description

Headline			
UTC date dd/mm/yyyy		UTC time hh:mm	
State/area of occurrence	Africa	Cameroon	

Aircraft Involved

Manufacturer/model	Manufacturer	Type	Serie	Model	If other, specify
Operator	Country	Name	If other, specify		
State of registry		Aircraft registration number			
Airworthiness cert.		Serial number			



Aviation Safety Occurrence Reporting Form
Maintenance Organisation
/ Continuous Airworthiness Monitoring Organisation

CMR.SAF.FORM.040

Information on Part involved

Part name	<input type="text"/>		
Part number	<input type="text"/>	Serial number	<input type="text"/>
Manufacturer	<input type="text"/>	If other, specify <input type="text"/>	
ATA chapter number	<input type="text"/>		
	<input type="text"/>		
	<input type="text"/>		
	<input type="text"/>		

Information on Engine involved

Engine position	<input type="text"/>	Engine serial number	<input type="text"/>
Manufacturer/model	<input type="text"/>	Model	<input type="text"/>
	<input type="text"/>		<input type="text"/>
ATA chapter involved	<input type="text"/>		
	<input type="text"/>		
	<input type="text"/>		
	<input type="text"/>		

Information on Propeller involved

Propeller model	<input type="text"/>	Propeller position	<input type="text"/>
Propeller serial number	<input type="text"/>		
Make of propeller	<input type="text"/>	If other, specify <input type="text"/>	
ATA chapter involved	<input type="text"/>		
	<input type="text"/>		
	<input type="text"/>		
	<input type="text"/>		

Narrative

<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>

93



Aviation Safety Occurrence Reporting Form
Maintenance Organisation
/ Continuous Airworthiness Monitoring Organisation

CMR.SAF.FORM.040

Occurrence Analysis

Occurrence category

Event type

Consequential event

Assessment of part's involvement

Hazardous engine effect: Nature of engine involvement: Shut down
 Shut down - temperature

Hazardous propeller effects: Propeller involvement: Fire

Assessment of the Severity

Parts damaged: If other, specify:

Damage on Aircraft: Injury level:

Damage on Third party:
 Object damaged:

Occurrence class:

Risk assessment

Risk grade: Risk confidence:

Risk methodology: If other, specify:

Analysis and Follow up

Causes of the occurrence :

Analysis of the safety barriers/ follow up of the remaining defences :

Corrective actions planned / implemented :



IBIS Reporting Form

CMR.SAF.FORM.021

Filing Summary

Headline (Title)	Date of Occurrence	Time of Occurrence
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
File number	Responsible entity (State & Org)	Location (if enroute)
<input type="text"/>	Cameroon CAA	<input type="text"/>

Classification

Occurrence class	Occurrence category	Occurrence category 2
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Environment

Light conditions	Cloud amount	Phenomenon type
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Location

Aerodrome	Runway	State/area of occurrence
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Description

Remarks (Description of occurrence, other pertinent info)



IBIS Reporting Form

CMR.SAF.FORM.021

Aircraft Details

Aircraft registration	State of registry	Flight number
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Manufacturer/Model/Series	Operator	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Mass group	Aircraft category	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Aircraft height	Speed (first event)	Flight phase
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Engines

Engine Manufacturer/Model	Nr of birds ingested
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	
<input type="text"/>	

Consequences

A/C out of service	Cost of repair	Loss of revenue
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Consequential Event	Consequential Event 2 (Optional)	Aircraft damage
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>



IBIS Reporting Form

CMR.SAF.FORM.021

Details concerning Birds / Wildlife

Birds/wildlife seen

Birds/wildlife struck

Pilot advised of birds

Bird/Wildlife species

Bird size

Parts struck

Parts struck 2

Parts struck 3

Parts struck 4

Parts struck 5

Parts struck 6

Parts damaged

Parts damaged 2

Parts damaged 3

Parts damaged 4

Parts damaged 5

Parts damaged 6





Aviation Safety Occurrence Reporting Form

Air Traffic Services

CMR.SAF.FORM.030

Report Identification

Reporting entity	Country Cameroon	Organisation Type Other
Type of aviation actor Air Navigation Service Provider	Name	
ATS Unit name	Service(s) provided	
Responsible Entity	CAA	CCAA
Parties Informed	Type	Name
Report's Identification number		

Occurrence status	Validation status
-------------------	-------------------

Occurrence Factual Description

Headline		
Date UTC dd/mm/yyyy	Time UTC hh:mm	
Location of occurrence	Country	Indicator
Airspace class	Airspace type	Specify if other
FIR/UIR name	Country	Name
		if other, specify

Weather Condition

Is the Weather relevant?	
Weather conditions	Visibility
Visibility restrictions	Wind speed
Cloud amount	Height of cloud base



Aviation Safety Occurrence Reporting Form

Air traffic Services

CMR.SAF.FORM.030

Information on main Aircraft Involved

Manufacturer/model	Manufacturer	Type	Serie	Model	Specify if Other
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Aircraft registration number				State of registry	<input type="text"/>
<input type="text"/>				<input type="text"/>	<input type="text"/>
Operator	Country	Name		If other, specify	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Flight phase				Flight number	<input type="text"/>
<input type="text"/>				<input type="text"/>	<input type="text"/>
Last departure point	Country	Location		Specify if other	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Planned destination	Country	Location		Specify if other	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	

Information on other Aircraft Involved

Manufacturer/model	Manufacturer	Type	Serie	Model	Specify if Other
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Aircraft registration number				State of registry	<input type="text"/>
<input type="text"/>				<input type="text"/>	<input type="text"/>
Operator	Country	Name		Specify if other	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Flight phase				Flight number	<input type="text"/>
<input type="text"/>				<input type="text"/>	<input type="text"/>
Last departure point	Country	Location		Specify if other	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Planned destination	Country	Location		Specify if other	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>	

Loss of separation

Min horizontal separation recorded	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Vertical separation recorded	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Was a Military aircraft Involved?	<input type="text"/>				

Narrative



Aviation Safety Occurrence Reporting Form

Air Traffic Services

CMR.SAF.FORM.030

Analysis of the occurrence

Occurrence category	<input type="text"/>		
Event type	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Consequential event	<input type="text" value="Consequential Events"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
ATM contribution	<input type="text"/>	Effect on ATM service	<input type="text"/>

Assessment of the severity

Damaged on Aircraft	<input type="text"/>	Injury level	<input type="text"/>
Object damaged	<input type="text"/> <input type="text"/>	Third party damage	<input type="text"/> <input type="text"/>
Overall repeatability of the occurrence	<input type="text"/>	Occurrence class	<input type="text"/>

Risk Assessment

Risk grade	<input type="text"/>	Risk confidence	<input type="text"/>
Risk methodology	<input type="text"/>	if other, specify <input type="text"/>	

Analysis and follow up

What are the causes of the occurrence?

Analysis & follow up of the safety barriers / remaining defenses

Corrective actions planned / Implemented