

ARRETE N° 021 /MINT DU 4 juin 2013
relatif à la navigabilité des aéronefs civils.-

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

- Vu la Constitution ;
Vu la convention relative à l'aviation civile internationale ratifiée le 15 janvier 1960 ;
Vu la loi n° 98/023 du 24 décembre 1998 portant régime de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 998/152 du 24 juillet 1998 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Aéronautique ;
Vu le décret n° 2003/2028/PM du 04 septembre 2003 portant réglementation des titres, documents et contrôles relatifs à la sécurité aéronautique ;
Vu le décret n° 2007/100 du 10 avril 2007 modifiant et complétant certaines dispositions du décret n° 99/1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Aéronautique ;
Vu le décret n° 2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement ;
Vu le décret n° 2011/410 du 09 décembre 2011 portant formation du Gouvernement ;
Vu le décret n° 2012/250 du 1^{er} juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports,

ARRETE :

Article 1^{er}. - Les dispositions du présent arrêté ainsi que celles de son annexe sont relatives à la navigabilité des aéronefs civils, sans préjudice des règles relatives à leur emploi qui font l'objet des textes particuliers.

Article 2. - Les dispositions du présent arrêté sont applicables à tous les aéronefs de nationalité camerounaise, à l'exclusion des aéronefs d'Etat, et à tous les aéronefs civils survolant le territoire de la République du Cameroun.

Article 3. - Les documents de navigabilité sont délivrés sous les conditions et dans les formes fixées par l'annexe au présent arrêté.

Article 4. - Les frais résultant de l'instruction de la demande, de la délivrance et du maintien d'un document de navigabilité sont à la charge du requérant dans les conditions fixées par un arrêté conjoint du Ministre chargé des Finances et du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 5. - (1) L'Autorité en charge de la supervision peut faire effectuer les vérifications et les surveillances qu'elle juge nécessaires pour l'application du présent Arrêté par des organismes ou des services habilités à cet effet.

(2) Les organismes et services, ainsi que les services de l'Etat susceptibles d'effectuer ces vérifications et cette surveillance sont dénommés ci-après « services compétents ».



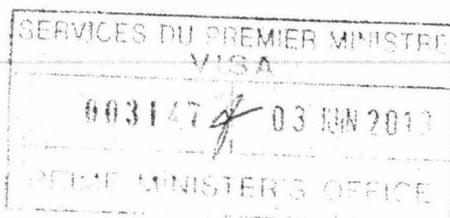
Article 6.- (1) Pour tout accident survenu au cours des opérations de contrôle prévues par le présent Arrêté, le requérant a la responsabilité des risques de toute nature, y compris les dommages causés aux tiers et ceux causés aux personnels des « services compétents » prenant part au contrôle, à moins que sa responsabilité ne soit dérogée.

(2) Pour tout accident survenu en dehors des opérations de contrôle prévues sur le matériel vérifié, le requérant conserve l'entière responsabilité des risques de toute nature encourus. Toutefois, en cas de défaillance avérée des opérations de contrôle, les « services compétents » en partagent la responsabilité.

Article 7.- Le présent arrêté abroge toutes les dispositions antérieures, notamment l'arrêté n°00733/MINT du 07 juin 2005 relatif à la navigabilité des aéronefs civils et celui n°607/MINT du 13 décembre 2006 modifiant l'annexe à l'arrêté n°00733/MINT du 07 juin 2005 relatif à la navigabilité des aéronefs civils.

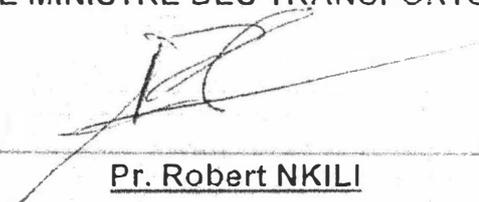
Article 8.- Le Ministre chargé de l'Aviation Civile, le Ministre chargé des Finances et le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Article 9.- Le présent arrêté sera enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais./-



Yaoundé, le 04 juin 2013

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,


Pr. Robert NKILI

SERVICES DU PREMIER MINISTRE VISA
003147 / 03 JUN 2013
PRIME MINISTER'S OFFICE

N° 0221 ANNEXE A L'ARRETE
A/MINT DU 4 juin 2013
RELATIF A LA NAVIGABILITE
DES AERONEFS CIVILS.

TABLE DES MATIERES

1	GENERALITES
1.1	Domaine d'application
1.2	Définitions
1.3	Documents de navigabilité
1.4	Abréviations
2	CERTIFICATION DE TYPE
2.1	Domaine d'application
2.2	Dispositions techniques
2.3	Approbations techniques
2.4	Certificat de type supplémentaire
2.5	Conditions de délivrance et d'acceptation
3	PRODUCTION
3.1	Domaine d'application
3.2	Production
4	CERTIFICAT DE NAVIGABILITE
4.1	Domaine d'application
4.2	Eligibilité
4.3	Classification des certificats de navigabilité
4.4	Annotation sur un certificat de navigabilité
4.5	Transmission et restitution du certificat de navigabilité
4.6	Durée de validité d'un certificat de navigabilité
4.7	Prorogation et renouvellement du certificat de navigabilité
4.8	Identification des aéronefs
4.9	Délivrance, prorogation et perte des certificats de navigabilité
4.10	Délivrance et retrait de certificat de navigabilité spécial ou permis de vol
4.11	Perte temporaire de la navigabilité
5	MAINTIEN DE NAVIGABILITE D'UN AERONEF ET SES COMPOSANTS
5.1	Domaine d'application
5.2	Responsabilité de l'Autorité Aéronautique dans le maintien de la navigabilité
5.3	Responsabilité de l'Exploitant dans le maintien de la navigabilité
5.4	Spécifications générales
5.5	Modification, réparation des aéronefs en service et pose d'une pièce de rechange.
5.6	Renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité
6	PERSONNEL DE MAINTENANCE DES AERONEFS
6.1	Domaine d'application
6.2	Personnel et organismes autorisés à assurer la maintenance
6.3	Personnes autorisées à prononcer une approbation de remise en service des aéronefs et éléments d'aéronef



- 6.4 Personnes autorisées à effectuer l'inspection
- 6.5 Règle d'application : Maintenance

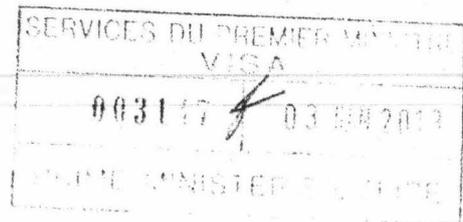
7 **RELEVES ET SAISIES DE MAINTENANCE**

- 7.1 Contenu, et formulaire des dossiers de maintenance
- 7.2 Dossiers de révision et de réparation
- 7.3 Approbation pour remise en service après maintenance
- 7.4 Contenu, formulaire et mise à disposition des dossiers pour des inspections

8 **RÈGLEMENTS DE NAVIGABILITE APPLICABLES**

- 8.1 Classification des aéronefs
- 8.2 Réglementation applicable

9 **APPENDICES**

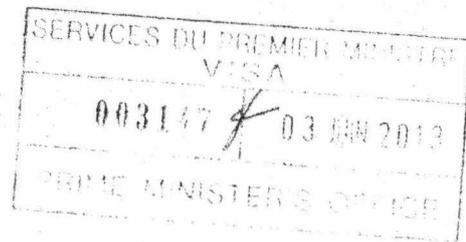


1 GENERALITES

1.1 Domaine d'application

Ce règlement prescrit les exigences relatives :

1. à la certification de type,
2. à la certification individuelle,
3. au maintien de la navigabilité,
4. à la maintenance.



1.2 Définitions

Dans les dispositions du présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Acceptation (d'un certificat de type) : Mesure prise par l'Autorité Aéronautique lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de type ou de procéder à une délivrance après des vérifications techniques sur le certificat déjà délivré par un autre Etat contractant, elle reconnaît à ce certificat la même valeur que ceux délivrés par ses soins.

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.

Aire d'approche finale et de décollage (FATO) : Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères de classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

A l'épreuve du feu : Capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

Note : Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685

Altitude-pression : Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

Approuvé : Accepté par l'Autorité Aéronautique comme convenant à une fin particulière.

Atmosphère type : Atmosphère définie comme suit :

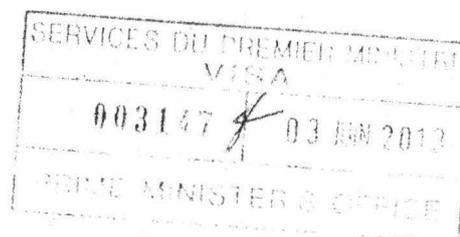
- a) l'air est un gaz parfait-sec :
- b) ses contraintes physiques sont les suivantes :
 - masse molaire moyenne au niveau de la mer :
 $M_0 = 28,964420 * 10 \text{ kg/mol}$
 - pression atmosphérique au niveau de la mer :
 $P_0 = 1013,25 \text{ hPa}$
 - température au niveau de la mer :
 $t_0 = 15^\circ\text{C}$
 $T_0 = 288,15 \text{ K}$
 - masse volumique au niveau de la mer :
 $\rho_0 = 1,2250 \text{ kg/m}^3$
 - température de fusion de la glace :
 $T_i = 273,15 \text{ K}$
 - constante universelle des gaz parfaits :
 $R^* = 8,31432 \text{ (J/mol)/K}$
- c) les gradients de température sont les suivants :

1 GENERALITES

1.1 Domaine d'application

Ce règlement prescrit les exigences relatives :

1. à la certification de type,
2. à la certification individuelle,
3. au maintien de la navigabilité,
4. à la maintenance.



1.2 Définitions

Dans les dispositions du présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Acceptation (d'un certificat de type) : Mesure prise par l'Autorité Aéronautique lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de type ou de procéder à une délivrance après des vérifications techniques sur le certificat déjà délivré par un autre Etat contractant, elle reconnaît à ce certificat la même valeur que ceux délivrés par ses soins.

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.

Aire d'approche finale et de décollage (FATO) : Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères de classe de performances T, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

A l'épreuve du feu : Capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

Note : Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.

Altitude-pression : Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

Approuvé : Accepté par l'Autorité Aéronautique comme convenant à une fin particulière.

Atmosphère type : Atmosphère définie comme suit :

- a) l'air est un gaz parfait sec ;
- b) ses contraintes physiques sont les suivantes :
 - masse molaire moyenne au niveau de la mer :
 $M_0 = 28,964420 * 10 \text{ kg/mol}$
 - pression atmosphérique au niveau de la mer :
 $P_0 = 1013,25 \text{ hPa}$
 - température au niveau de la mer :
 $t_0 = 15^\circ\text{C}$
 $T_0 = 288,15 \text{ K}$
 - masse volumique au niveau de la mer :
 $\rho_0 = 1,2250 \text{ kg/m}^3$
 - température de fusion de la glace :
 $T_i = 273,15 \text{ K}$
 - constante universelle des gaz parfaits :
 $R^* = 8,31432 \text{ (J/mol)/K}$
- c) les gradients de température sont les suivants :

Altitude géopotentielle (km)		Gradient de température (degré Kelvin par kilomètre géopotentiel standard)
de	à	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0

Note : Le mètre géopotentiel standard a pour valeur $9,80665 \text{ m}^2/\text{s}^2$.

Avion : Aérodyné entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Catégorie A : En ce qui concerne les hélicoptères, appareil multimoteur intégrant les caractéristiques d'isolement de moteur et des systèmes spécifiées et capable d'opération utilisant des données de décollage et d'atterrissage établies dans le cadre d'un concept de défaillance du moteur le plus défavorable qui assure une superficie désignée adéquate et des performances suffisantes pour poursuivre le vol ou interrompre le décollage en sécurité.

Catégorie B : En ce qui concerne les hélicoptères, appareil monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux critères de la catégorie A. Il n'est pas garanti qu'un hélicoptère de catégorie B pourra poursuivre son vol en sécurité en cas de panne moteur, et un atterrissage forcé est présumé.

Certificat de type : Document délivré par l'Autorité Aéronautique pour définir la conception d'un type d'aéronef et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de l'Etat du Cameroun.

Charges limites : Charges maximales qui sont censées s'exercer dans des conditions d'utilisation prévues.

Charge ultime : Charge limite multipliée par le coefficient de sécurité approprié.

Coefficient de sécurité : Coefficient de calcul destiné à couvrir l'éventualité de charges plus élevées que les charges admises et les incertitudes du calcul et de la construction.

Conditions d'utilisation prévues : Conditions révélées par l'expérience et que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité du vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :

- les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen des procédures d'exploitation ;
- les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraîneraient un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et suffisant indiqué par l'expérience.



Configuration (d'un avion) : Combinaison particulière des positions des éléments mobiles (volets hypersustentateurs, train d'atterrissage, etc.) dont dépendent les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.

Domage provenant d'une source discrète : Domage structural susceptible de résulter d'un impact d'oiseau, d'une projection de débris résultant de la rupture d'une aube de soufflante, d'un moteur ou d'une machine tournant à haute énergie ou d'autres causes similaires.

Éléments soumis au contrôle : Rubriques d'entretien et/ou modifications qui doivent être inspectées par une personne autre que celle qui a effectué le travail et comprenant au moins les travaux qui peuvent causer une panne, un mauvais fonctionnement, ou défaut mettant en danger l'exploitation de l'aéronef, si non effectués convenablement ou si des pièces ou du matériel inappropriés sont utilisés.

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

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

Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est immatriculé.

Facteur de charge : Rapport d'une charge définie au poids de l'aéronef. Cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques, aux forces d'inertie ou aux réactions du sol.

Groupe motopropulseur : Groupe constitué par un ou plusieurs moteurs avec leurs accessoires et dont l'ensemble est nécessaire pour produire une poussée, indépendamment du fonctionnement de tout autre groupe motopropulseur : le groupe ne comprend pas les dispositifs destinés à fournir une poussée temporaire de courte durée.

Hélicoptère : Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Hélicoptère de classe de performances 1 : Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée.

Hélicoptère de classe de performances 2 : Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

Hélicoptère de classe de performances 3 : Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.

Justification satisfaisante : Ensemble de documents ou d'activités que la Cameroun accepte comme étant suffisant pour démontrer la conformité au présent règlement de navigabilité.

Maintenance : Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison de tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Maintien de la navigabilité : Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute la durée de vie utile.

Masse de calcul à l'atterrissage ou à l'amerrissage : Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l'atterrissage ou l'amerrissage sera prévu.

Masse de calcul au décollage : Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que le début du roulement ou de l'hydroplanage au décollage sera prévu.

Masse de calcul pour les évolutions au sol : Masse maximale de l'aéronef pour laquelle on calcule la structure à la charge susceptible de se produire pendant l'utilisation de l'aéronef au sol, avant le début du décollage.

Modification : Changement apporté à un aéronef/élément d'aéronef par inspection et remplacement, en conformité avec des normes approuvées, pour prolonger la durée de vie opérationnelle.

Moteur : Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

Moteur(s) le(s) plus défavorable(s) : Moteur(s) dont la défaillance a l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré.

Note.- Sur certains aéronefs, il peut y avoir plus d'un moteur répondant à cette définition. Dans ce cas, l'expression « moteur le plus défavorable » désigne moteurs les plus défavorables.

Performances humaines : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Principes des facteurs humains : Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Prorogation : Acte administratif effectué pendant la période de validité d'un document de navigabilité et qui permet de continuer à utiliser l'aéronef pour une nouvelle période donnée sous réserve de remplir les conditions prévues.

Règlement applicable de navigabilité : Règlement de navigabilité complet et détaillé, établi, adopté ou accepté par le Cameroun pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

Renouvellement : Acte administratif effectué après qu'un document de navigabilité soit arrivé en fin de validité et qui a pour effet de renouveler ledit document pour une nouvelle période donnée sous réserve de remplir les conditions prévues.

Réparation : Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité défini par le règlement applicable de navigabilité.

Résistant au feu : Capable de tenir pendant 5 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

Note.- les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.

Surface d'atterrissage : Partie de la surface d'un aéroport que l'administration de l'aéroport a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs amerrissant dans une direction donnée.

Surface de décollage : Partie de la surface d'un aéroport que l'administration de l'aéroport a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs décollant dans une direction donnée.

Système de gestion de la sécurité : Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.



Validation (d'un certificat de navigabilité) : Mesure prise par l'Autorité Aéronautique lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, elle reconnaît à un certificat délivré par un autre Etat la valeur d'un certificat délivré par ses soins.

1.3 Documents de navigabilité

Les documents de navigabilité camerounais sont délivrés par l'Autorité Aéronautique. Ils sont définis et classés comme suit :

1° **Certificat de navigabilité de type :** Document par lequel l'Autorité Aéronautique reconnaît que les aéronefs sont conformes à un certain type et peuvent recevoir un certificat de navigabilité normal.

2° **Certificat de navigabilité :** Document par lequel l'Autorité Aéronautique reconnaît que l'aéronef est apte à circuler dans les conditions associées à la catégorie et aux mentions d'emploi du certificat délivré.

Il permet conformément aux règlements sur les territoires survolés, la circulation aérienne au-dessus du territoire de la République du Cameroun et des territoires des pays étrangers membres de la convention de Chicago, sous réserve toutefois des restrictions prévues par ladite convention, notamment aux articles 5, 6, 7, 9, 10, 33, 39, et 40.

3° **Certificat de navigabilité spécial :** Il est délivré aux aéronefs qui, bien que n'étant pas nécessairement et intégralement conformes aux normes minimales définies par la réglementation nationale, satisfont à un ensemble de conditions disponibles sur demande et considérées comme suffisantes, moyennant des conditions d'emploi particulières à l'aéronef et mentionnées sur les documents associés à ce certificat.

Il permet la circulation au-dessus du territoire de la République du Cameroun dans des conditions fixées par cet arrêté.

4° **Certificat de navigabilité pour exportation :** Document ne permettant pas la circulation aérienne, délivré à un aéronef destiné à être exporté, attestant que l'aéronef satisfait aux conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité camerounais analogue et rédigé de manière identique.

5° **Permis de vol :** Document provisoire ne permettant la circulation aérienne qu'au-dessus du territoire de la République du Cameroun et dans des conditions limitées qui, dans chaque cas, sont mentionnées de façon détaillée sur le permis de vol.

1.4 Abréviations

CCAR : Chinese Civil Aviation Regulations – Règlement chinois de l'aviation

FAR : Federal Aviation Rules – Règles américain de l'aviation

JAR : Joint Aviation Regulation – Règlement Européen de l'aviation

EASA : European Aviation safety Authority

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale



2 CERTIFICATION DE TYPE

2.1 Domaine d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs devant être immatriculé au Cameroun ou exploités par une entreprise camerounaise.

2.2 Dispositions techniques

2.2.1 Tout avion devant être immatriculé ou exploité doit avoir un certificat de type ou un certificat de type par équivalence délivrée par l'Autorité Aéronautique.

2.2.2 Les opérations d'acceptation de certificats de type, effectuées par l'Autorité Aéronautique, peuvent comporter des investigations complémentaires auprès de l'autorité primaire de certification, du concepteur et du constructeur de l'aéronef.

2.2.4 Le processus d'acceptation d'un certificat de type d'aéronef délivré en premier lieu par un autre Etat consiste en une appropriation des documents de certification détenus par l'autorité de certification primaire et conforme au règlement de navigabilité de l'Etat et aux standards définis par l'OACI.

2.3 Approbations techniques

Une approbation technique est délivrée par l'Autorité Aéronautique pour toute modification, réparation ou pièce de rechange sur la base d'éléments démontrant de façon satisfaisante que l'aéronef ou l'élément d'aéronef demeurera conforme aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi à la délivrance du certificat de type ou du certificat de navigabilité valide de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef.

2.4 Certificat de type supplémentaire

Lorsqu'une modification majeure dans la conception de type a été introduite mais ne requiert pas une nouvelle certification de type, l'Autorité Aéronautique n'accepte la modification que sur la base des études approuvées et sanctionnées par un certificat de type supplémentaire délivré par l'Autorité de certification primaire.

2.5 Conditions d'acceptation

Les procédures de délivrance et d'acceptation des certificats de type et des certificats de navigabilité supplémentaires sont fixées par l'Autorité Aéronautique.



3 PRODUCTION

3.1 Domaine d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs ou éléments d'aéronef construits au Cameroun.

3.2 Production

3.2.1 Production des aéronefs et des éléments d'aéronef

Tout constructeur d'aéronef ou d'élément d'aéronef doit obtenir au préalable, un certificat de production délivré par l'Autorité Aéronautique. Les procédures d'obtention et du maintien en validité de ce certificat sont fixées par l'Autorité Aéronautique.

Tout dossier technique de construction au Cameroun d'un aéronef ou élément d'aéronef y compris les pièces fabriquées par les sous-traitants doit être approuvé par l'Autorité Aéronautique.

3.2.2 Production des pièces

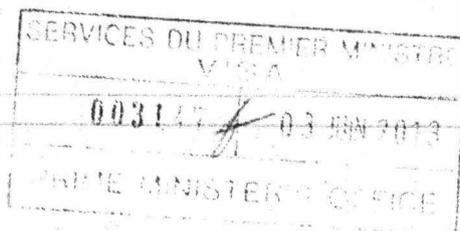
Tout fabricant de pièces aéronautiques doit obtenir au préalable, un certificat de production délivré par l'Autorité Aéronautique. Les conditions d'obtention et du maintien en validité de ce certificat sont fixées par l'Autorité Aéronautique.

3.2.3 Contrôle de la production

Le constructeur d'aéronef ou d'élément d'aéronef et /ou le fabricant des pièces aéronautiques doivent mettre en place un système qualité acceptable par l'Autorité Aéronautique.

3.2.4 Traçabilité

Les dossiers permettant d'identifier les produits aéronautiques ainsi que les dossiers techniques et leurs productions approuvées doivent être tenus par le détenteur du certificat de production.



4 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

4.1 Domaine d'application

Tout aéronef en circulation doit satisfaire notamment aux obligations suivantes :

- s'il est inscrit au registre camerounais ou en instance d'inscription à ce registre, être pourvu d'un certificat de navigabilité camerounais en état de validité ou d'un permis de vol valable pour le vol effectué ;
- S'il n'est pas inscrit au registre camerounais, être pourvu d'un certificat de navigabilité en état de validité et reconnu valable par l'Autorité Aéronautique, ou d'un permis de vol établi par son Etat d'immatriculation et validé par l'Autorité Aéronautique dans les mêmes conditions que pour un aéronef camerounais.

4.2 Eligibilité

4.2.1 Tout propriétaire d'un aéronef devant être immatriculé au Cameroun, ou son représentant, doit demander un certificat de navigabilité pour cet aéronef.

4.2.2 Le postulant à un certificat de navigabilité doit en faire la demande selon le formulaire et la manière prescrite par l'Autorité Aéronautique.

4.2.3 Un aéronef importé peut recevoir un certificat de navigabilité si :

1. les autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef a été fabriqué certifient que l'aéronef est conforme à la définition du type,
2. les autorités de l'Etat duquel l'aéronef est importé certifient que l'aéronef a été utilisé et entretenu de façon à maintenir son état de navigabilité,
3. l'Autorité Aéronautique est assurée que les conditions de délivrance du certificat de navigabilité sont remplies, et notamment que les consignes de navigabilité requises ont été appliquées.

4.3 Classification des certificats de navigabilité

4.3.1 Un certificat de navigabilité est délivré pour un aéronef dans la catégorie, le type et le modèle spécifiés dans le certificat de type.

4.3.2 Sous certaines conditions à définir, l'Autorité Aéronautique peut délivrer soit un certificat de navigabilité spécial, soit un permis de vol.

4.3.3 Les modèles du certificat de navigabilité, du certificat de navigabilité spécial et du permis de vol sont définis en appendice du présent règlement.

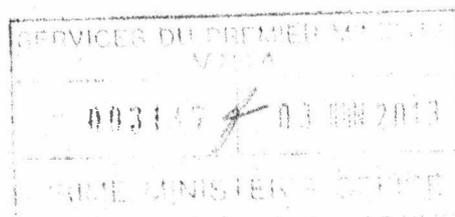
4.3.4 Les certificats de navigabilité délivrés par l'Autorité Aéronautique sont établis en français et en anglais.

4.4 Annotation sur un certificat de navigabilité

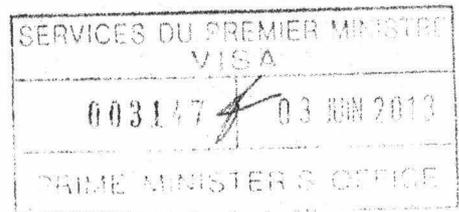
4.4.1 L'Autorité Aéronautique peut porter des annotations sur un certificat de navigabilité soit à la demande du propriétaire ou de son représentant, soit sur sa propre initiative pour indiquer que l'aéronef répond à des conditions réglementaires additionnelles exigées pour un emploi particulier :

4.4.2 L'une des mentions suivantes qui intéressent l'emploi des aéronefs doit figurer sur le certificat de navigabilité :

- a) Transport public des passagers (TPP) ;



- b) Transport public des passagers et de marchandises (TPPM) ;
- c) Transport public de marchandises (TPM) ;
- d) Aviation générale (AG) ;
- e) Aviation d'affaire (AA) ;
- f) Travail aérien (TA).



4.5 Transmission ou restitution d'un certificat de navigabilité

4.5.1 Le certificat de navigabilité est un document attaché à l'aéronef et se transmet avec lui.

4.5.2 Le propriétaire d'un aéronef doit transmettre le certificat de navigabilité au locataire ou à l'acheteur de l'aéronef en cas du maintien de l'immatriculation camerounaise.

4.5.3 Le propriétaire doit restituer le certificat de navigabilité d'un aéronef à l'Autorité Aéronautique en cas de changement d'immatriculation.

4.6 Durée de validité d'un certificat de navigabilité

4.6.1 Si la sécurité l'exige, l'Autorité Aéronautique peut imposer sous forme de consignes de navigabilité des interdictions de vol, des inspections obligatoires, des limitations techniques et opérationnelles ou des modifications obligatoires à l'aéronef, au certificat de navigabilité et à ses documents associés ou à tout autre document touchant la navigabilité imposé par la réglementation en vigueur.

4.6.2 Un certificat de navigabilité n'autorise un aéronef à circuler que s'il est valide et non périmé.

4.6.3 Le document du certificat de navigabilité est délivré pour une durée d'au plus 10 ans. A l'issue de cette période, il est réémis par l'Autorité Aéronautique.

4.6.4

4.6.4.1 L'Autorité Aéronautique peut suspendre un certificat de navigabilité lorsque :

- 1- les conditions sur la base desquelles il a été délivré ne sont plus respectées ; ou
- 2- l'aéronef ne répond plus aux conditions réglementaires relatives au maintien de l'aptitude au vol, à savoir :
 - a. l'aéronef a été utilisé dans des conditions non conformes à celles définies par son certificat de navigabilité et les documents associés et n'a pas fait l'objet des vérifications appropriées ;
 - b. l'aéronef a subi une modification non approuvée ;
 - c. les modalités d'application de nature réglementaire d'une modification n'ont pas été observées ;
 - d. l'aéronef n'a pas été entretenu conformément aux dispositions réglementaires applicables et notamment les consignes de navigabilité n'ont pas été appliquées ou les limites de durée d'utilisation des pièces ou éléments à durée d'utilisation limitée n'ont pas été respectées ;
 - e. à la suite d'une opération d'entretien, l'aéronef n'a pas été approuvé pour remise en service suivant les dispositions réglementaires applicables ;
 - f. l'aéronef n'a pas été remis en état conformément aux dispositions réglementaires applicables à la suite d'un incident ou d'un accident ; ou
- 3- l'expérience montre que l'aéronef présente des risques ou des dangers graves qui n'avaient pas été prévus lors de la certification de type ; ou
- 4- le propriétaire ou l'exploitant ne peut fournir les documents attestant du respect du programme d'entretien ou de l'application de consignes de navigabilité ; ou
- 5- le propriétaire ou l'exploitant ne présente pas l'aéronef à la requête des services compétents ; ou

- 6- le propriétaire ou l'exploitant ne se conforme pas à l'obligation de fournir les renseignements sur la navigabilité et l'exploitation technique exigés par les dispositions réglementaires en vigueur.

4.6.4.2 La suspension est effective soit par apposition du symbole « R » sur le certificat de navigabilité, soit par notification écrite au propriétaire ou à l'exploitant.

4.6.4.3 La suspension cesse lorsque l'Autorité Aéronautique constate que l'irrégularité a cessé, qu'elle n'a pu compromettre de façon permanente la navigabilité de l'aéronef ou que des dispositions suffisantes ont été prises pour le maintien de la navigabilité des aéronefs.

4.6.4.4 La validité est rétablie soit par apposition du symbole « V » sur le certificat, soit par notification écrite au propriétaire ou à l'exploitant.

4.6.4.5 Si la navigabilité de l'aéronef est compromise de façon permanente, l'Autorité Aéronautique retire le certificat de navigabilité.

4.6.5 A moins qu'il ne soit restitué, suspendu ou révoqué, ou qu'une date butoir soit conséquemment arrêtée par l'Autorité Aéronautique, la validité du certificat de navigabilité est fixée à :

- (1) Un (1) an lorsque l'aéronef est entretenu par un organisme de maintenance agréée ou une unité d'entretien des aéronefs ; ou
- (2) Six (6) mois dans le cas contraire.

4.6.6 A moins qu'il ne soit restitué, suspendu ou révoqué, ou qu'une date butoir soit conséquemment arrêtée par l'Autorité Aéronautique, la validité du certificat de navigabilité spécial est de six mois.

4.6.7 Le permis de vol est valide selon la date ou la période mentionnée sur ledit permis. La période mentionnée ne doit pas dépasser 72 heures.

4.6.8 Quand un aéronef importé pour l'immatriculation au Cameroun, a un certificat de navigabilité délivré par un autre Etat, l'Autorité Aéronautique peut établir une validation dudit certificat. Sa validité ne peut excéder la validité du certificat de navigabilité ou un an, première échéance à prendre en compte.

4.7 Prorogation et renouvellement du certificat de navigabilité

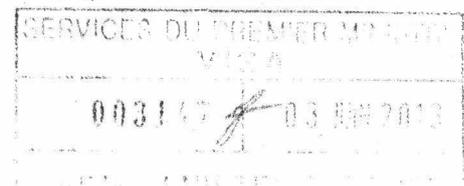
4.7.1 L'inscription d'une date de péremption sur le certificat de navigabilité et la procédure administrative de prorogation de ce certificat qu'elle entraîne, permettent à l'Autorité Aéronautique d'exercer une surveillance systématique sur l'ensemble des aéronefs.

4.7.2 Pour la prorogation de son certificat de navigabilité, un aéronef doit être présenté muni de ses documents de bord, aux services compétents.

4.7.3 Cette présentation donne à l'Autorité Aéronautique l'opportunité de vérifier les documents permettant de constater le maintien de l'aptitude au vol et de faire d'éventuels sondages techniques sur l'aéronef. Cette présentation peut comporter le démontage et la mise à nu de tout ou partie de l'aéronef. L'Autorité Aéronautique peut exiger, dans les cas où il y a compatibilité entre le cycle de prorogation et le cycle d'entretien, qu'il y ait concordance entre ces présentations et certaines visites d'inspection.

4.7.4 Toutefois lorsque les services compétents ont une connaissance suffisante de l'aéronef et de son état de navigabilité, l'Autorité Aéronautique peut dispenser de la présentation de l'aéronef aux services compétents ; les documents de bord doivent être néanmoins présentés.

4.7.5 Si l'aéronef et ses documents de bord ont été présentés dans le mois précédent la date de péremption du certificat de navigabilité, et si aucune cause justifiant la suspension ou son retrait n'a



été constatée. le certificat de navigabilité est prorogé pour une durée correspondant à la fréquence retenue pour les présentations à compter de la date de péremption.

4.7.6 Si la présentation est effectuée en dehors de la période prévue à l'alinéa précédent, la validité du certificat de navigabilité est renouvelée pour une durée équivalente à compter de la date de la présentation.

4.7.7 La fréquence des présentations dépend de la définition de l'aéronef, des conditions dans lesquelles il est entretenu et des autres méthodes de surveillance que l'Autorité Aéronautique peut mettre en œuvre.

4.8 Identification des aéronefs

4.8.1 Tout aéronef doit être doté :

- d'un manuel de vol conforme au manuel de vol type approuvé et adapté à la définition de l'aéronef ;
- d'une fiche de pesée, si elle n'est pas incluse dans le manuel de vol ;
- des plaques indicatrices ou des documents indiquant les limites d'emploi approuvées dans lesquelles l'aéronef est jugé en état de navigabilité et comportant les instructions et renseignements complémentaires nécessaires à la sécurité d'utilisation.

4.8.2 Le manuel de vol et la fiche de pesée peuvent être inclus dans un manuel d'exploitation. Toutefois l'Autorité Aéronautique peut accepter d'autres supports d'information équivalents.

4.8.3 Tout postulant à un certificat de navigabilité doit démontrer que les marques d'immatriculation et les plaques indicatrices sont conformes à la réglementation en vigueur.

4.9 Délivrance, prorogation, retrait et perte des certificats de navigabilité

4.9.1 Pour la délivrance, la prorogation ou le retrait des certificats de navigabilité, l'Autorité Aéronautique fait effectuer les vérifications qu'elle juge nécessaires par les services compétents.

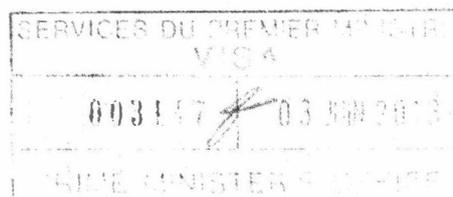
4.9.2 Le certificat de navigabilité est délivré par l'Autorité Aéronautique sur justification satisfaisante de la conformité de l'aéronef aux règlements applicables de navigabilité.

4.9.3 Lorsque le certificat de navigabilité n'est pas délivré dans les conditions prévues à 4.9.2 ci-dessus, l'Autorité Aéronautique doit obtenir cette justification de la manière suivante :

- a) Un dossier technique approuvé comprenant tous dessins, spécifications, rapports et documents justificatifs nécessaires et démontrant que l'aéronef est conforme aux règlements applicables de navigabilité.
- b) Au cours de la construction, l'aéronef a été ou est contrôlé suivant des méthodes approuvées par l'Autorité Aéronautique afin de vérifier que l'aéronef est conforme en tous ses points essentiels au dossier technique approuvé et que sa construction et son montage sont satisfaisants.
- c) L'aéronef a été ou est soumis à tous les essais en vol que l'Autorité Aéronautique jugera nécessaires pour montrer que l'aéronef est conforme aux règlements applicables de navigabilité.

4.9.4 Dans le cadre des dispositions de l'article 83bis de la convention de Chicago, l'Autorité Aéronautique peut délivrer un certificat de navigabilité à un aéronef d'immatriculation étrangère dans les conditions définies dans ce règlement.

4.9.5 L'Autorité Aéronautique définit la procédure de délivrance, de la prorogation, du renouvellement et du retrait du certificat de navigabilité.



4.10 Délivrance et retrait de certificat de navigabilité spécial ou du permis de vol

4.10.1 L'Autorité Aéronautique peut délivrer un certificat de navigabilité spécial à un aéronef qui n'a pas toutes les qualités requises pour un certificat de navigabilité.

4.10.2 Un aéronef détenteur de certificat de navigabilité spécial est soumis aux limitations d'exploitation au Cameroun et ne peut effectuer de vols internationaux. L'Autorité Aéronautique délivre les limitations opérationnelles spécifiques pour chaque certificat de navigabilité spécial.

4.10.3 L'Autorité Aéronautique peut délivrer un permis de vol à un aéronef capable de faire un vol en toute sécurité, mais qui ne répond plus à toutes les normes de navigabilité requises, dans le but de :

- (1) faire un vol vers un lieu où pourra s'effectuer la maintenance, ou le stockage ;
- (2) effectuer les essais après maintenance ;
- (3) livrer l'aéronef ;
- (4) éloigner l'aéronef des zones de danger ;
- (5) utiliser l'aéronef avec un poids supérieur au poids maximum de décollage certifié au delà du rayon d'action normal au dessus de l'eau ou aires d'atterrissage ne disposant pas une assistance adéquate. Le surplus de poids est limité au carburant additionnel, les moyens de transport du carburant, et les équipements de navigation nécessaires pour le vol.

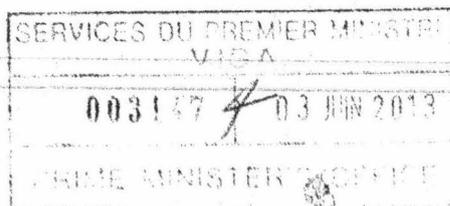
4.10.4 Le permis de vol doit inclure les conditions et limitations de vol établies au préalable dans les dispositions spécifiques de l'exploitant.

4.10.5 Dans le cas de permis de vol, l'Autorité Aéronautique exigera une certification d'état de navigabilité délivrée par une personne habilitée ou un organisme de maintenance agréé stipulant que l'aéronef en question a été inspecté et jugé apte pour le vol prévu.

4.10.6 L'exploitant doit obtenir toutes les autorisations de survol requises des États pour des vols en dehors du Cameroun.

4.11 Perte temporaire de la navigabilité

Un aéronef qui n'est pas maintenu en état de navigabilité conformément aux dispositions du règlement applicable ne peut être utilisé que lorsqu'il aura été remis en état de navigabilité.



5 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

5.1 Domaine d'application

Les dispositions de ce chapitre sont applicables à tous les aéronefs civils immatriculés ou exploités au Cameroun.

5.2 Responsabilité de l'Autorité Aéronautique en ce qui concerne le maintien de la navigabilité

5.2.1 Conception d'un aéronef

5.2.1.1 Pour un aéronef conçu au Cameroun, l'Autorité Aéronautique doit communiquer les renseignements d'application générale qu'elle estime nécessaire au maintien de la navigabilité et à la sécurité de son utilisation à tout Etat ayant immatriculé ce type d'aéronef ou à tout Etat qui en fait la demande.

5.2.1.2 Pour un moteur ou hélice conçu au Cameroun, l'Autorité Aéronautique doit communiquer les renseignements d'application générale qu'elle estime nécessaire au maintien de la navigabilité et à la sécurité de son utilisation à tout Etat ayant immatriculé ce type d'aéronef ou à tout Etat qui en fait la demande.

5.2.2 Construction d'un aéronef

Lorsqu'un aéronef est construit au Cameroun, l'Autorité Aéronautique doit veiller à ce qu'il existe un accord acceptable entre elle et les autorités de l'Etat de conception pour garantir que l'organisme constructeur coopère avec l'organisme responsable de la conception de type à l'analyse des renseignements reçus sur l'expérience de l'utilisation des aéronefs.

5.2.3 Immatriculation d'un aéronef

5.2.3.1 Lorsque l'Autorité Aéronautique immatricule pour la première fois un aéronef d'un type déterminé et délivre un certificat de navigabilité, elle doit en aviser l'Etat de conception

5.2.3.2 Le maintien de navigabilité d'un aéronef immatriculé ou exploité au Cameroun est vérifié par l'autorité Aéronautique, d'après le règlement applicable de navigabilité, en vigueur pour cet aéronef

5.2.3.3 Les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité émanant de l'Etat de conception sont obligatoirement applicables aux aéronefs immatriculés au Cameroun.

5.2.3.4 L'Autorité Aéronautique doit communiquer à l'Etat de conception tous les renseignements obligatoires qu'elle a produits en qualité d'Etat d'immatriculation.

5.2.3.5 Pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg (avion) ou 3 175 kg (hélicoptère), l'Autorité Aéronautique doit mettre en place un système de transmission à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts et autres cas qui ont ou pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef

5.3 Responsabilité de l'exploitant

L'exploitant d'un aéronef est responsable du maintien de la navigabilité de cet aéronef. A cet effet, il doit s'assurer que :

- (1) La maintenance de cet aéronef est effectuée comme prescrit par l'Etat d'immatriculation
- (2) Le personnel de maintenance enregistre les données appropriées certifiant que l'aéronef est en état de navigabilité.



- (3) L'approbation pour remise en service d'un aéronef ou élément d'aéronef sorti de la maintenance, certifie que le travail de maintenance a été effectué de manière satisfaisante conformément aux méthodes prescrites.

5.4 Spécifications générales

5.4.1 La maintenance d'un aéronef doit s'effectuer conformément aux prescriptions des documents approuvés du constructeur par l'état de certification primaire.

5.4.2 Nul ne peut utiliser un produit aéronautique auquel s'applique une consigne de navigabilité sauf en accord avec les exigences de cette consigne.

5.4.3 Quand l'Autorité Aéronautique constate qu'un produit aéronautique peut présenter un danger pour la sécurité et que cette condition est susceptible de se développer sur d'autres produits de même type de conception, l'Autorité Aéronautique peut publier une consigne de navigabilité.

5.4.4 Le certificat de navigabilité est renouvelé à condition que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit constaté au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte des conditions d'utilisation (temps et nature) ou au moyen d'un système de vérification approuvée par l'Autorité Aéronautique et ayant un effet au moins équivalent.

5.5 Modification, réparation des aéronefs en service et pose d'une pièce de rechange

5.5.1 Modification

5.5.1.1 Toute modification intéressant un aéronef ou un élément d'aéronef ayant reçu antérieurement un certificat de navigabilité doit faire l'objet d'un dossier de modification.

5.5.1.2 Toute modification doit être approuvée comme suit :

- a. Les modifications majeures sont approuvées par l'Autorité Aéronautique ;
- b. Les modifications mineures sont approuvées :
 - soit directement, par l'Autorité Aéronautique ou par un organisme agréé ;
 - soit indirectement à travers une procédure agréée par l'Autorité Aéronautique.

5.5.1.3 Les demandes de modification sont soumises à l'Autorité Aéronautique.

5.5.2 Réparation

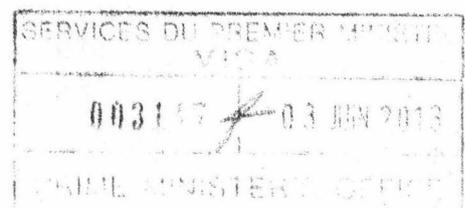
Toute réparation qui introduit un changement de la définition de type doit être approuvée dans les mêmes conditions qu'une modification.

5.5.3 Pose d'une pièce de rechange

Après la pose d'une pièce de rechange, l'aéronef doit demeurer conforme au règlement applicable de navigabilité qui lui est propre.

5.6 Renseignements obligatoires

En ce qui concerne les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg (avion) ou 3175 kg (hélicoptère), l'Autorité Aéronautique doit déterminer le type de renseignements d'ordre opérationnel que les exploitants et les organismes de maintenance doivent la communiquer ainsi qu'aux autorités de navigabilité de l'Etat de conception. Elle doit également établir les procédures de communication de ses renseignements.



6 PERSONNEL DE MAINTENANCE DES AERONEFS

6.1 Domaine d'application

Ce chapitre décrit les dispositions applicables aux personnels qui assurent la maintenance de tout aéronef immatriculé au Cameroun et des éléments d'aéronef associés.

6.2 Personnel et organismes autorisés

Le personnel et les organismes autorisés à assurer la maintenance des aéronefs ou éléments d'aéronef sont :

- (1) le titulaire d'une licence de pilote valide agréé par l'Autorité Aéronautique ;
- (2) la personne exécutant les travaux sous la supervision d'un technicien de maintenance d'aéronef agréé ;
- (3) le technicien de maintenance d'aéronef agréé ;
- (4) l'organisme de maintenance exécutant les travaux sous un système qualité agréé ;
- (5) l'organisme de maintenance agréé ;
- (6) l'unité d'entretien agréée.

6.3 Personnel autorisé à approuver la remise en service des aéronefs et éléments d'aéronef

A compter du 1^{er} janvier 2015, nul ne peut approuver la remise en service d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef à moins qu'il ne soit un technicien de maintenance agréé habilité par l'Autorité Aéronautique ou par un système qualité agréé par celle-ci.

6.4 Personnes autorisées à effectuer des inspections

A compter du 1^{er} janvier 2015, nul ne peut effectuer les tâches relatives à l'inspection des aéronefs et éléments d'aéronef avant ou après une révision, un remplacement, une correction de défaut, une intégration d'une modification ou une réparation à moins qu'il ne soit :

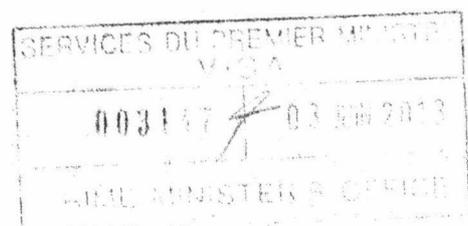
- (1) technicien de maintenance d'aéronef agréé et qualifié sur le produit
- (2) organisme de maintenance agréé selon les spécifications reconnues par l'Autorité

6.5 Règles d'application : Maintenance

6.5.1 Nul ne peut assurer la maintenance d'un aéronef à moins qu'il ne dispose des

- (1) manuels à jour du constructeur ;
- (2) données de navigabilité de l'aéronef ;
- (3) exigences de l'Autorité Aéronautique en matière de maintenance ;
- (4) outils, équipements et autres appareils d'essai nécessaires pour mener à bien le travail en conformité avec les pratiques acceptées dans l'industrie

6.5.2 Lorsqu'une maintenance engendre un changement dans les limitations opérationnelles de l'aéronef ou les données de vol mentionnées sur le manuel de vol approuvé de l'aéronef, celles-ci devront être révisées correctement et appliquées comme prescrites.



7 ENREGISTREMENT DES TRAVAUX DE MAINTENANCE

7.1 Contenu et formulaire des dossiers de maintenance

7.1.1 Toute personne qui assure la maintenance d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef doit enregistrer les travaux effectués comme suit :

- (1) une description du travail effectué
- (2) la date d'achèvement du travail effectué
- (3) le nom, la signature, le numéro d'agrément de la personne qui a approuvé le travail

7.1.2 La signature constitue l'approbation de remise en service seulement pour le travail effectué.

7.2 Dossiers de révision et de réparation

7.2.1 Nul ne peut écrire dans un dossier de maintenance, qu'un produit aéronautique a été révisé, sauf :

- (1) s'il a été démonté, nettoyé, inspecté comme autorisé, réparé comme prescrit et remonté en utilisant les techniques et méthodes acceptées par l'Autorité Aéronautique; et
- (2) s'il a été testé en accord avec les standards et les données techniques approuvés, ou en conformité avec les normes en vigueur et les données techniques acceptées par l'Autorité Aéronautique.

7.2.2 Nul ne peut déclarer dans un dossier de maintenance, un produit aéronautique comme ayant été reconditionné, sans qu'il ait été démonté, nettoyé, inspecté comme autorisé, réparé comme prescrit, remonté et essayé dans les mêmes tolérances et limites d'une pièce neuve, en employant soit des pièces neuves ou des pièces usagées qui sont conformes aux tolérances et limites de nouvelles pièces.

7.3 Approbation pour remise en service après maintenance,

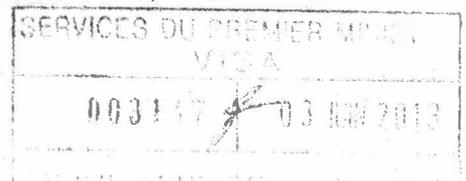
Nul ne peut approuver la remise en service d'un produit aéronautique après maintenance à moins que l'enregistrement des travaux de maintenance n'ait été fait.

7.4 Contenu, formulaire et disposition des dossiers pour inspection

7.4.1 Toute personne accordant ou refusant une remise en service d'un produit aéronautique après une inspection, doit remplir le dossier de maintenance de cet équipement comme suit :

- (1) le type d'inspection et la description sommaire de l'étendue de l'inspection ;
- (2) la date de l'inspection et le nombre total d'heures de vol de l'avion ;
- (3) la signature, le numéro et le type d'agrément détenu par la personne accordant ou refusant la remise en service ;
- (4) Si la remise en service est accordée, on mentionne sur le rapport les termes suivants « je certifie que cet aéronef a été inspecté en conformité avec (insérer type d'inspection) et a été jugé apte à la navigabilité » ;
- (5) Si la remise en service est refusée, la formule suivante ou déclaration similaire est mentionnée: « je certifie que cet aéronef a été inspecté selon (insérer type inspection) et une liste des anomalies et éléments non navigables à ce jour (indiquer la date) a été fournie à l'exploitant»; et
- (6) Si une inspection est effectuée sous un programme d'inspection, la personne ayant effectué l'inspection doit produire un rapport identifiant le programme d'inspection effectué et contenant une phrase précisant que l'inspection a été effectuée en conformité avec les inspections et procédures de ce programme particulier.

7.4.2 Toute personne assurant une inspection et qui trouve que l'aéronef ne remplit pas les conditions de navigabilité ou ne remplit pas les conditions du certificat de type, des consignes de navigabilité ou autres données approuvées dont dépend cette navigabilité, doit remettre à l'exploitant une liste d'anomalies datés et signée.



8 REGLEMENT DE NAVIGABILITE

8.1 Classification des aéronefs

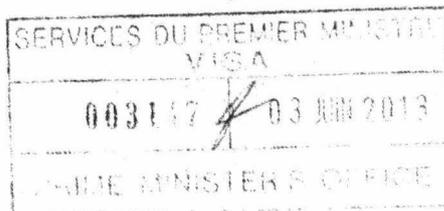
Pour la détermination des règlements de navigabilité, les aéronefs sont classés en catégorie de la manière suivante :

- a) Avions de plus de 5700 kg pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 13 juin 1960 mais avant le 2 mars 2004 ;
- b) Avions de plus de 5700 kg pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 2 mars 2004 ;
- c) Hélicoptères pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 22 mars 1991 mais avant le 13 décembre 2007 ;
- d) Hélicoptères pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 13 décembre 2007 ;
- e) Avions de plus de 750 kg mais moins de 5700 kg pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 13 décembre 2007 ;
- f) Avion de plus de 750 kg mais moins de 5700 kg pour lesquels la demande de certification a été soumise avant le 13 décembre 2007.

8.2 Règlements de navigabilité applicables

Pour la certification des aéronefs suivant la classification objet de 8.1 ci-dessus, les règlements de navigabilité des pays de certification primaire sont adoptés de manière suivante:

- a) Pour les aéronefs dont le certificat de type primaire a été délivré en Europe avant l'adoption du règlement de navigabilité européen (JAR/EASA); le règlement de navigabilité fédéral américain (FAR) ou le règlement de navigabilité du Royaume Uni, selon le cas ;
- b) Pour les aéronefs dont le certificat de type primaire a été délivré en Europe après l'adoption du règlement de navigabilité européen (JAR/EASA); le règlement de navigabilité européen (JAR/EASA);
- c) Pour les aéronefs dont le certificat de type primaire a été délivré aux Etats-Unis; le règlement de navigabilité fédéral américain (FAR) ;
- d) Pour les aéronefs dont le certificat de type primaire a été délivré au Canada; le règlement de navigabilité canadien;
- e) Pour les aéronefs dont le certificat de type primaire a été délivré en Chine; le règlement de navigabilité chinois (CCAR) ;
- f) Pour les aéronefs dont le certificat de type primaire a été délivré par un Etat autre que ceux cités en a), b), c), d) et e), l'Autorité Aéronautique procède à l'analyse des écarts entre le code de navigabilité de l'Etat de certification primaire et le code de navigabilité américain ou européen, selon le cas.



APPENDICE 1

MODELE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

REPUBLIQUE DU CAMEROUN Paix - Travail - Patrie		REPUBLIC OF CAMEROON Peace - Work - Fatherland	
CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY			
CERTIFICAT DE NAVIGABILITE AIRWORTHINESS CERTIFICATE			
N°			
Exemple n° <i>Exemplary</i>			
1. Marques de nationalité et d'immatriculation (<i>Nationality and registration marks</i>)	2. Constructeur et désignation du type de l'aéronef (<i>Manufacturer and type designation of aircraft</i>)	3. N° de série de l'aéronef (<i>Aircraft serial number</i>)	
4. Catégorie et/ou exploitation (<i>category and/or operation</i>):			
5. Le présent Certificat de Navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944, à l'arrêté 733 et au code de navigabilité ci-après (<i>The present Airworthiness Certificate is issued to the above mentioned aircraft according to the international civil aviation convention dated 7th December 1944, the Order 733 and the above airworthiness code</i>).			
Cet aéronef est réputé apte au vol lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables. (<i>this aircraft is judged apte for flying if it is maintained and used according to the afore mentioned texts and the limits of application</i>).			
Le présent certificat n'est valable qu'associé aux documents suivants (<i>The present Certificate is valid only if attached to the following documents</i>):			
Délivré le : <i>Issued on :</i>		Le Directeur Général <i>The Director General</i>	

6. Voir au verso, les visas périodiques donnant la durée de validité (*See behind, the visas giving the periodic validity duration*)



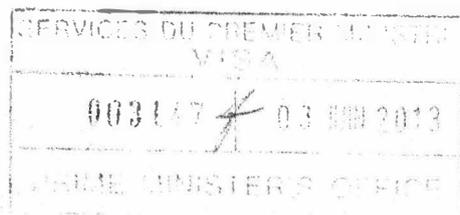
APPENDICE 2

MODELE DE CERTIFICAT DE
NAVIGABILITE POUR EXPORTATION

Ce document ne constitue pas un titre de circulation
This document does not allow the flight

En délivrant ce document, l'Autorité Aéronautique atteste qu'au jour de signature, l'aéronef satisfait aux conditions de délivrance d'un certificat de navigabilité camerounais de même catégorie, sauf conditions contraires ci-dessous.

By issuing this document, the Cameroon Civil Aviation Authority certify that at the date of the signature, the aircraft complies with the conditions for issuance of the Cameroonian airworthiness certificate in the same category except as indicated below.



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

PERMIS DE VOL N° _____

Je soussigné; Directeur Général de la
Cameroon Civil Aviation Authority, certifie que l'aéronef :

Type : N° de série :

Immatriculation : **TJ -**

Propriétaire :

Adresse :

A été visité par nos services et répond aux conditions techniques de délivrance
d'un certificat de navigabilité.

Le présent "permis de vol" qui tient lieu de document de navigabilité l'autorise à
survoler le territoire camerounais.

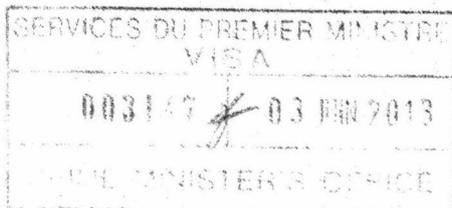
Il est valable pour une durée maximum de à dater de ce jour et ne
saurait être prolongé en aucun cas.

Il devrait être retourné à l'Autorité Aéronautique dès réception du Certificat de
navigabilité, et en tous cas, à l'expiration de sa validité.

Yaoundé le :

Valable jusqu'au

Le Directeur Général



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

PERMIS DE VOL N° _____

**Valable uniquement pour vol de contrôle
Au-dessus du territoire camerounais avant délivrance
ou renouvellement du certificat de navigabilité**

Je soussigné; Directeur général de
l'Autorité Aéronautique certifie que l'aéronef :

Type : N° de série :

Immatriculation : **TJ -**

Propriétaire :

Adresse :

Est autorisé à voler dans les conditions prévues par les textes réglementaires en
vigueur, relatifs aux conditions de navigabilité des aéronefs civils.

- validité de l'autorisation:
- aérodrome de départ et d'arrivée:
- interdiction de transporter des passagers autres que le personnel
navigant ou technicien du constructeur et de l'utilisateur strictement
nécessaire pour l'exécution du programme de vol de contrôle et les
représentants des services officiels.

Le présent "permis de vol" ne saurait en aucun cas engager la responsabilité des
Services officiels

Yaoundé le :

Le Directeur Général

