



Instruction n° 0490 /CCAA/DTAR du 13 06 2000
relative à la mise en œuvre de l'article 83 bis
de la Convention relative à l'aviation civile internationale

1 Généralités

Ce document donne des indications et des éléments nécessaires pour la mise en œuvre de l'article 83 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale lorsque le Cameroun en fait partie comme Etat d'immatriculation d'aéronef ou Etat d'exploitant. Il est élaboré à l'usage du personnel de l'Autorité Aéronautique qui y est impliqué.

2 Terminologie

Aéronef loué : Aéronef utilisé en vertu d'un arrangement contractuel de location.

Affrètement (d'un aéronef) : Fait de louer ou acheter à titre privé toute la capacité d'un aéronef par un ou plusieurs organismes qui peuvent la revendre au public (cette formule est fréquente surtout dans les opérations aériennes de transport non régulier de passagers, appelées communément « vols affrétés »).

Note : la situation dans laquelle le loueur est un autre transporteur aérien qui possède ses propres autorisations d'exploitation et qui loue toute la capacité de l'aéronef, généralement à bref délai, est appelée sous-affrètement.

Banalisation (d'aéronef) : service régulier direct assuré par un seul avion et qui relie la route d'un transporteur aérien, au point de banalisation, à celle d'un second transporteur, l'équipage étant fourni et le contrôle d'exploitation étant assuré par le transporteur autorisé sur chaque route. La banalisation offre aux passagers l'avantage d'un service sans changement d'avion, essentiellement de type intercompagnies, et peut offrir aux transporteurs en cause des avantages supplémentaires du point.

Certifier en état de navigabilité : Fait de certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que la maintenance a été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.

Contrat de location ou location : Arrangement contractuel en vertu duquel un transporteur aérien qui détient une licence en règle obtient le contrôle commercial d'un aéronef entier sans transfert de propriété.

Note 1 : Sur le plan réglementaire, les deux grands types de location d'aéronefs sont les locations sans équipage et les locations avec équipage. On parle aussi de location avec équipage partiel.

Note 2 : Le loueur est la partie auprès de laquelle l'aéronef est loué et le preneur la partie qui prend l'aéronef en location.

Contrôle d'exploitation : Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

Etat de l'exploitant : Etat où l'exploitant a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente.

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

Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou se propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

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

Validation (d'un document) : Mesure prise par un Etat quand, au lieu de délivrer un nouveau document, reconnaît à un document délivré par un autre Etat la même valeur qu'à ceux qui sont délivrés par lui. Il peut s'agir d'une licence ou d'un certificat de navigabilité.

3 Introduction à Article 83bis

3.1 Le Cameroun en ratifiant l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale veut répondre aux préoccupations de sécurité que suscite la tendance croissante à la location d'aéronefs, aux vols d'affrètement et aux déplacements des bases opérationnelles de certains aéronefs d'immatriculation étrangère exploités au Cameroun ou des aéronefs d'immatriculation camerounaise utilisés à l'étranger.

3.2 L'article 83 bis prévoit le transfert à l'Etat de l'exploitant de certaines fonctions et obligations qui incombent habituellement à l'Etat d'immatriculation en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronef. Bien que pas obligatoire, ce transfert doit faire l'objet d'une entente expresse par un accord conclu entre le Cameroun et l'Etat concerné. Il a pour but de fixer les limites des responsabilités qui sont transférables.

3.3 Les fonctions et obligations que le Cameroun dans la conclusion d'un accord peut accepter d'un Etat ou transférer à un autre Etat ont trait :

- a) à l'application des règles de l'air et au suivi de leur application ;
- b) à la licence d'installation et d'utilisation des équipements radio des aéronefs ;
- c) au certificat de navigabilité des aéronefs ; et
- d) aux licences du personnel.

4 Conclusion de l'accord

4.1 Deux cas sont à considérer :

- a) le Cameroun est l'Etat d'immatriculation
- b) le Cameroun est l'Etat de l'exploitant

4.2 Le Cameroun est l'Etat d'immatriculation

4.2.1 L'Autorité Aéronautique ne peut conclure un accord de transfert au titre de 83 bis que si l'Etat de l'exploitant concerné est en mesure de s'acquitter convenablement des fonctions et obligations envisagées

pour le transfert. L'Etat de l'exploitant doit disposer en conséquence des règlements à jour et conformes au minimum aux Annexes de l'OACI dans les domaines suivants :

- a) Annexe 1 – Licences du personnel (délivrance, prorogation, renouvellement et validation des licences)
- b) Annexe 2- Règles de l'air (conformité d'application des règles des règlements relatives au vol et aux manœuvres des aéronefs ;
- c) Annexe 8 – Exploitation technique des Aéronefs (1^{ère} Partie ou 3^{ème} Partie, section 1 (Acceptation du manuel de contrôle de maintenance) ;
- d) Annexe 8 – Navigabilité des aéronefs (Délivrance, prorogation et renouvellement des certificats de navigabilité)

4.2.2 L'accord conclu dans ce cas n'a de force exécutoire que lorsque l'Etat de l'exploitant l'a officiellement enregistré auprès du Conseil de l'OACI et rendu public.

4.3 Le Cameroun est l'Etat de l'exploitant

4.3.1 L'Autorité Aéronautique ne peut conclure un accord de transfert au titre de 83 bis comme Etat de l'exploitant que si elle dispose selon le cas :

- a) des données sur l'aéronef en questions ;
- b) des examinateurs capables de proroger les licences des personnels navigants ;
- c) des inspecteurs capables de proroger ou de renouveler les certificats de navigabilité.

4.3.2 L'accord conclu dans ce cas n'a la force exécutoire que lorsque l'Autorité Aéronautique l'a officiellement enregistré auprès du Conseil de l'OACI et notifié directement à tous les Etats tiers intéressés.

4.4 Doivent être mentionnés dans l'accord de transfert :

- a) le(s) type(s) d'aéronef, leur(s) numéro(s) de série et leur(s) immatriculation(s) ; et
- b) la période de validité du transfert qui ne doit dépasser la période de location de l'aéronef.

5 Modèle d'accord

5.1 Le modèle d'accord décrit en annexe 1 de la présente instruction doit être utilisé lors des négociations de transfert des fonctions et responsabilités dans le cadre l'article 83 bis.

5.2 Avant sa signature par le Directeur Général ou par délégation, le projet d'accord doit être soumis à la Direction chargée des affaires juridiques pour approbation.

**Modèle d'accord entre le Cameroun et [Etat]
lorsque le Cameroun est l'Etat d'immatriculation**

VU la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale

CONSIDÉRANT que le protocole qui se rapporte à l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) (ci-après appelée « Convention »), auquel le Cameroun et [Etat] sont parties, est entré en vigueur le 20 juin 1997,

CONSIDÉRANT que l'article 83 bis, en vue d'un renforcement de la sécurité, prévoit la possibilité de transférer à l'Etat de l'exploitant tout ou partie des fonctions et obligations de l'Etat d'immatriculation dont il est question dans les articles 12, 30, 31 et 32, alinéa a), de la Convention,

CONSIDÉRANT que, conformément à la réglementation de navigabilité et de l'exploitation technique des aéronefs au Cameroun, il est nécessaire d'établir précisément des obligations et les responsabilités internationales du Cameroun et de [Etat], conformément à la Convention,

CONSIDÉRANT que, en ce qui concerne les annexes qui se rapportent à la Convention, le présent accord organise le transfert du Cameroun à [Etat] des responsabilités dont s'acquitte normalement l'Etat d'immatriculation, comme l'indiquent les paragraphes II.1 et II.2 ci-dessous,

Le Gouvernement du Cameroun représenté par l'Autorité Aéronautique, et le Gouvernement de [Etat], représenté par [Administration de l'aviation civile], ci-après désignés « les parties »

sont convenus des dispositions suivantes, sur la base des articles 33 et 83 bis de la Convention.

ARTICLE I – PORTÉE

I.1 Le Cameroun est dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées à [Etat], lorsque le présent accord a été dûment publié ou notifié, comme le détermine l'alinéa b) de l'article 83 bis.

I.2 La portée du présent Accord se limite aux [types d'aéronefs] inscrits sur le registre d'immatriculation des aéronefs civils du Cameroun et exploités en vertu d'un arrangement de location par [exploitant de l'Etat], dont le principal établissement est en [Etat]. La liste des aéronefs concernés, identifiés par type, numéro d'immatriculation et numéro de série, est reproduite au Tableau 1 si annexé, qui indique aussi la durée de chaque arrangement de location.

ARTICLE II – RESPONSABILITES TRANSFEREES

II.1. En vertu du présent Accord, les parties acceptent que le Cameroun transfère à [Etat] les fonctions et obligations suivantes, y compris la supervision et le contrôle des points pertinents contenus dans les Annexes respectives à la Convention :

Annexe 1 – **Licences du personnel**, concernant la délivrance et la validation des licences

Annexe 2 – **Règles de l'air**, concernant la conformité d'application des règles et règlements relativement au vol et aux manœuvres des aéronefs

Annexe 6 – **Exploitation technique des aéronefs** (1^{re} Partie – Aviation de transport commercial international – Avion), concernant les responsabilités qui incombent normalement à l'Etat d'immatriculation.

II.2 En vertu du présent Accord, bien que le Cameroun reste entièrement responsable en vertu de la Convention de la supervision et du contrôle réglementaire prévus dans l'Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs*, la responsabilité de l'approbation des escales utilisées par [exploitant de l'Etat] qui sont situées en dehors de sa base principale est transférée à [Etat]. Les procédures concernant le maintien de la navigabilité des aéronefs à suivre par [exploitant de l'Etat] sont contenues dans le manuel de contrôle de maintenance (MCM) de l'exploitant. (Le tableau 2 ci-après décrit des responsabilités des deux parties en ce qui concerne le maintien de l'aéronef en état de navigabilité.)

ARTICLE III – NOTIFICATION

III.1 C'est à [Etat] à titre d'Etat de l'exploitant, qu'il incombe, selon les besoins, de notifier directement aux Etats concernés l'existence et le contenu du présent Accord, conformément à l'Article 83 bis, alinéa b). Cet Accord et ses amendements éventuels seront également enregistrés auprès de l'OACI par [Etat], comme l'exige l'article 83 bis de la convention, et conformément au Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI (Doc 6685).

III.2 Une copie certifiée conforme en anglais et en toute autre langue utilisée lors de la conclusion du présent Accord doit être placée à bord de chaque aéronef auquel il s'applique.

III.3 Une copie certifiée conforme du Certificat de transporteur aérien ou tout autre document équivalent délivré à [exploitant] par [Etat], où l'aéronef en question est dûment indiqué et convenablement identifié, doit être également emportée à bord de chaque aéronef.

ARTICLE IV – COORDINATION

IV.1 Les réunions entre l'Autorité Aéronautique et [Administration de l'aviation civile de Etat] doivent avoir lieu à intervalles de [trois] mois pour discuter des questions d'exploitation et de navigabilité qui découlent des inspections qui ont été réalisées par les inspecteurs. Pour une meilleure sécurité, ces réunions doivent avoir lieu en vue de résoudre toute anomalie constatée à la suite des inspections et de faire en sorte que toutes les parties soient parfaitement informées de l'exploitation de [exploitant]. Les questions suivantes sont examinées au cours de ces réunions :

- Opérations aériennes ;
- Maintien de la navigabilité et maintenance des aéronefs ;
- Procédures du manuel de contrôle des compétences des équipages de conduite et de cabine ;
- Prorogation des licences des personnels aéronautiques et des personnels navigants de cabine ;
- Toutes autres questions significatives qui découlent des inspections.

IV.2 Sous réserve d'un avis raisonnable, l'Autorité Aéronautique est autorisée à avoir accès à la documentation de [Administration de l'aviation civile de Etat] concernant [exploitant] afin de vérifier que [Etat] s'acquitte de ses obligations de supervision de la sécurité transféré du Cameroun.

IV.3 Au cours de la mise en application du présent Accord, et avant qu'un aéronef qui relève de cet Accord fasse l'objet d'une sous-location, [Etat], restant Etat de l'exploitant, doit en informer le Cameroun. Aucune obligation ni fonction transférée du Cameroun à [Etat] ne peut être assumée sous l'autorité d'un troisième Etat sans l'accord écrit exprès du Cameroun

ARTICLE V – DISPOSITION FINALES

V.1 le présent Accord entre en vigueur à compter de la date de sa signature, et pour les aéronefs énumérés dans le Tableau 1 ; il se termine à la fin des arrangements de location respectifs en vertu desquels ils sont exploités. Toute modification apportée à l'Accord est convenue par ses parties, par écrit.

V.2 Tout différent au sujet de l'interprétation du présent Accord doit être résolu au moyen d'une consultation entre parties.

V.3 En foi de quoi, Le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique] et le Directeur de l'administration de l'aviation civile de [Etat] ont signé le présent Accord.

Pour le Cameroun

Pour [Etat] .

[Signature]



[Signature]

[Titre, lieu et date]

[Titre, lieu et date]

Pièces jointes : Tableau 1 – Aéronefs touchés par le présent Accord
Tableau 2 – Responsabilités de [Etat 1] et de [Etat 2] en matière de navigabilité

Tableau 1

AERONEFS TOUCHES PAR LE PRESENT ACCORD

Type d'aéronef	Numéro d'immatriculation	Numéro de série	Durée de la location
[]	[]	[]	[]

7

Tableau
RESPONSABILITES DU CAMEROUN ET DE [ÉTAT]
EN MATIÈRE DE NAVIGABILITÉ

Document OACI	Objet	Responsabilités de l'Etat D'immatriculation CAMEROUN	Responsabilités de l'Etat De l'exploitant ([Etat])
Annexe 8,2 ^e Partie, Chapitre 4 ; Doc 9760, Volume II, Partie B Chapitre 7	Renseignements obligatoires sur le maintien de la navigation	Veiller à ce que [Administration de l'aviation civile de Etat] et [exploitant] reçoivent tous les renseignements obligatoires pertinents quant au maintien de la navigabilité.	Veiller à ce que [exploitant] se conforme à tous les renseignements obligatoires quant au maintien de la navigabilité transmis par l'Autorité Aéronautique
Annexe 6, 1 ^{er} Partie § 5.2.4	Utilisation de l'aéronef conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité		Assumer la responsabilité de l'Etat d'immatriculation définie au §5.2.4 de l'Annexe 6,1 ^{re} Partie
Annexe 6, 1 ^{er} Partie, § 8.1.2	Responsabilités de maintenance de l'exploitant	Agréer les organismes de maintenance utilisés par [exploitant] sauf pour les escales situées en dehors de la base principale de l'exploitant.	Agréer les escales situées en dehors de la vase principale [exploitant]
Annexe 6, 1 ^{er} Partie, § 8.2.1. à 8.2.4	Manuel de contrôle de maintenance (MCM) de l'exploitant		Veiller à ce que des éléments d'orientation figurent dans le MCM et en transmettre un exemplaire à l'Autorité Aéronautique
Annexe 6, 1 ^{er} Partie, § 8.4.1 à 8.4.3	Etat de maintenance	Inspecter les Etats et les documents de maintenance tous les six mois.	Veiller à ce que des états soient conservés conformément aux § 8.4.1 à 8.4.3 de l'Annexe 6, 1 ^{er} Partie, et les inspecter conformément aux exigences du certificat de transporteur aérien
Annexe 6, 1 ^{er} Partie, § 8.5.1 et 8.5.2	Renseignements sur le maintien de la navigabilité	Veiller à ce que les exigences de navigabilité du Cameroun soient connues à la fois de [Administration de l'aviation civile de Etat] et de [exploitant].	Veiller à ce que les exigences de la navigabilité de [Etat] soient respectées et à ce que des procédures adéquates soient incorporées dans le MCM.
Annexe 6, 1 ^{er} Partie, Section 8.6 : Doc 9760, Volume II, Partie B, Chapitre 10, Appendice A	Modifications et réparations	Veiller à ce qu'elles aient été agréées antérieurement par l'Etat de conception et l'Etat de constructeur	Veiller à ce que les exigences soient contenues dans le MCM et agréer le MCM
Annexe 6, 1 ^{er} Partie, Section 8.7 et 8.8	Organisme de maintenance agréé et fiche de maintenance	Agrément de l'organisme et maintenance de la base de [exploitant] et des procédures pour les sections 8.7 et 8.8 de l'annexe 6, 1 ^{er} Partie, et communication à [Administration de l'aviation civile de Etat] des procédures connexes à inclure dans le MCM	Agrément des arrangements de maintenance d'escale de [exploitant] en dehors de la base. Veiller à ce que des procédures soient contenues dans le MCM et agréer le MCM

ANNEXE 2
ECHANGE DE LETTRES ENTRE LE CAMEROUN ET [ÉTAT]

FAX

Destinataire : [Administration de l'aviation civile Etat]

Objet : [Exploitant de Etat]

Monsieur,

L'exploitant nommé ci-dessus se propose de louer un avion de [type], d'immatriculation [n° d'immatriculation]. Dans le cas présent, mon administration se voit dans l'impossibilité de remplir ses responsabilités d'Etat d'immatriculation. Aussi- ai-je l'honneur de vous demander de bien vouloir superviser les opérations aériennes et de maintenance de l'aéronef en question, conformément à l'annexe 6 de l'OACI, 1^{re} Partie, Chapitre 3, durant son exploitation par [exploitant de Etat] jusqu'au [date].

A cet effet, je vous demande de bien vouloir observer les dispositions ci-après :

- les spécifications de navigabilité contenues dans l'arrêté n° 00733/MINT du 07 juin 2005 doivent être respectées ;
- la maintenance ne doit être effectuée que par des organismes approuvés ;
- les incidents et les accidents importants doivent être signalés à mon administration ;
- les modifications effectuées pendant la période de location doivent être relevées et signalées.

Vous voudrez bien noter que conformément à l'arrêté n° 00729/MINT du 07 juin 2005, les inspections de maintenance doivent être effectuées par un organisme de maintenance agréé par mon administration.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Directeur chargé des licences d'exploitation aérienne à l'Autorité Aéronautique

+

ANNEXE 3
LETTRE LORSQUE CAMEROUN ETAT DE L'EXPLOITANT

Destinataire : [Administration de l'aviation civile Etat]

Objet : location sans équipage d'un aéronef [type] n° d'immatriculation et [compagnie de Etat] à [exploitant camerounais], qui sera utilisé pour des vols de transport commercial jusqu'au [date]

Monsieur,

En réponse à votre lettre référence, j'ai l'honneur de vous informer que, conformément aux dispositions de l'article 83 bis de la convention relative à l'aviation internationale, l'Autorité Aéronautique est disposée à accepter le transfert continu des responsabilités liées à l'exploitation, au personnel et à la surveillance du maintien de la navigabilité en ce qui a trait à l'aéronef cité en objet pendant qu'il est exploité par [exploitant camerounais] jusqu'au [date].

Vous voudrez bien également considérer que, conformément aux recommandations de l'OACI, la délégation de pouvoir qui est confiée à mon administration est reconnue suivant des conditions bien définies, qui décrivent la façon de s'acquitter des responsabilités juridiques pour la surveillance de l'exploitation, du personnel et du maintien de la navigabilité, à l'égard d'un aéronef lorsqu'il est exploité par [exploitant camerounais] au cours de vols de transport commercial en vertu d'un contrat de location sans équipage. Ces conditions sont les suivantes :

- a) Responsabilités et fonctions de supervisions et de surveillance déléguées :
1. annexe 6 de l'OACI, 1^{re} Partie
 2. annexe 8 de l'OACI, Partie II 4, 6 et 8 (seuls les passages qui répondent aux besoins de l'exploitant d'aéronef et ceux qui s'appliquent aux responsabilités de l'autorité de l'exploitant quand à l'exploitation prévue).
 3. annexe 1 de l'OACI

b) Accords de collaboration :

- 1 ***L'aéronef doit se conformer à la conception de type de l'aéronef approuvé par votre Etat.*** Mon administration assumera la responsabilité de supervision de la conformité à cette exigence après la livraison de l'aéronef pendant toute la durée de son exploitation par un exploitant national.
- 2 ***L'aéronef doit se conformer aux consignes de navigabilité de votre Administration.*** L'exploitant camerounais devra souscrire aux consignes de navigabilité applicables de votre administration et à toute autre mesure de navigabilité exigée par elle et votre administration fournira périodiquement une liste à jour des consignes de navigabilité applicables au type d'aéronef visé et aux éléments ou produits de celui-ci au à l'adresse et numéro suivants.

Note : Il peut être demandé que l'aéronef se conforme aux consignes de navigabilité du Cameroun applicables au modèle d'aéronef cité en objet ou aux éléments de celui-ci, quand une mesure de navigabilité équivalente n'a pas été rendue obligatoire par votre administration ou que des conditions de conformité plus restrictives sont exigées par mon administration. les conditions de conformité avec les mesures de navigabilité obligatoires mentionnées ci-dessus, les implications de celles-ci en matière de conception, et les dérogations éventuelles aux consignes de navigabilité de votre Administration, si elles sont demandées ou nécessaires, seront coordonnées par nos deux administrations.

- 3 ***L'aéronef sera entretenu conformément au programme de maintenance approuvé (PMA), consenti par votre Administration au preneur, pour le type spécifique d'aéronef.*** la surveillance

9

10/18

de la maintenance de l'aéronef sera effectuée par mon administration selon les procédures nationales ; toute modification au PMA si elle est exigée sera approuvée par mon administration conformément aux procédures pertinentes approuvées de l'exploitant camerounais.

- 4 **Les réparations et les modifications importantes à effectuer sur l'aéronef seront approuvées par mon Administration.** Lorsque votre Administration lui en délègue le pouvoir, mon administration peut permettre des réparations ou des modifications conformément à ses procédures nationales ou aux procédures prescrites par votre vola au cas par cas. Des réparations mineures seront approuvées conformément aux procédures nationales. Les réparations conformes au manuel de réparations structurales (MRS) sont considérées comme approuvées ; tout écart par rapport au manuel, une fois classé par mon administration comme mineur ou important, sera approuvé conformément à la procédure pertinente indiquée ci-dessus.
- 5 **L'aéronef sera exploité conformément au manuel d'utilisation approuvé par votre administration et à la liste minimale d'équipement (LME) approuvée qui doit être moins restrictive que la liste minimale d'équipement de référence (LMER) approuvée.** Tout écart par rapport à la LME approuvée sera autorisé par mon administration conformément aux procédures pertinentes admises pour l'exploitant camerounais.
- 6 **Il sera demandé que l'aéronef soit équipé conformément aux exigences opérationnelles du Cameroun pour le type d'exploitation prévue.** Il peut être demandé que le manuel d'utilisation de l'avion approuvé par vos soins soit intégré aux suppléments approuvés et exigés par mon administration avec votre approbation. S'il est nécessaire d'apporter des changements importants à la conception de type de l'aéronef pour une telle configuration, ceux-ci seront traités conformément aux dispositions décrites précédemment.
- 7 **Dès que possible, mais au plus tard trois jours après la surveillance d'un cas important en service, qui entrave ou peut entraver le maintien de la navigabilité de l'aéronef, le preneur fournira aux organismes responsables de la conception de type et à nos deux Administrations, des renseignements rédigés en anglais sur le cas en question.** Votre administration nous fournira des renseignements plus détaillés sur les processus d'enquête de votre Etat. S'il arrivait que des cas survenus en service invalident le certificat de navigabilité de l'aéronef, mon administration est habilitée à empêcher l'aéronef de reprendre les opérations et elle doit également vous en informer afin que des mesures correctives adéquates soient prises.
- 7 Toutes les inscriptions de maintenance, les réparations et les modifications à effectuer sur l'aéronef doivent être exécutées par un organisme de maintenance dûment approuvé ou accepté.
- 8 Les activités de maintenance doivent être effectuées par du personnel détenant les licences ou qualifications nécessaires, dans un organisme accepté par mon administration, conformément aux règlements nationaux.
- 9 Les opérations aériennes seront effectuées par l'exploitant camerounais qui emploie des membres d'équipage de conduite détenteurs d'une licence appropriée, délivrée ou validée par mon administration, conformément aux règlements nationaux, et validée par vos soins.
- 10 **Votre Administration renouvellera le certificat de navigation de l'aéronef en s'appuyant sur le fait que l'aéronef a été convenablement entretenu et est en état d'être exploité en toute sécurité.** Moyennant une demande présentée dans les délais prescrits par le preneur, mon Administration effectuera conformément à ses procédures internes et aux dispositions de la présente lettre, une inspection annuelle complète de l'aéronef pour déterminer s'il est en état de navigabilité. Mon Administration fournira alors au votre «Attestation» jointe à la présente de même que la copie

annexée du rapport d'inspection. Une copie de cette documentation sera envoyée au loueur et conservée à bord de l'aéronef avec le certificat de navigabilité de votre Etat.

- 11 **Le preneur est chargé de la tenue des Etats de maintenance pendant la location, conformément à l'Annexe 6 de l'OACI et aux procédures nationales.** tous les états de maintenance, ainsi qu'ils sont décrits dans l'Annexe 6 de l'OACI, seront transférés au loueur quand l'aéronef sera cédé en vertu du contrat de location.
- 12 **Les opérations aériennes seront effectuées aux termes des dispositions des règles et règlements applicables au Cameroun.** la surveillance sera assurée par mon administration, conformément aux procédures nationales en vigueur.
- 13 **Le loueur et le preneur s'engageront à fournir libre accès pour une inspection de nos deux Administrations, respectivement, toutes les fois que cela sera nécessaire.** Les états de maintenance et les fiches d'exploitation doivent être tenus à jour et consultables sur demande de nos deux administrations jusqu'à la fin de la délégation. Les documents qui y sont rattachés seront publiés en anglais.
- 14 Le contrat de location et les manuels d'exploitation, de contrôle de maintenance et le programme de maintenance approuvés ou acceptés par mon administration doivent refléter les conditions précitées, le cas échéant.

L'accord conclu au moyen de la présente lettre et votre lettre de délégation de pouvoir déjà mentionnée seront enregistrés auprès de l'OACI, conformément aux dispositions de l'Organisation. Il sera demandé à l'exploitant camerounais de conserver à bord, pendant la location, une copie certifiée conforme des lettres susmentionnées.

N'hésitez pas à contacter le soussigné pour tout autre renseignement.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Directeur chargé de la sécurité des vols à l'Autorité Aéronautique

†

Appendice n°01

RESPONSABILITES DE Le Cameroun ET [ETAT X] EN CE QUI CONCERNE LA NAVIGABILITE

I – BUT

Cet appendice vise à établir des accords détaillés de collaboration entre l'Autorité Aéronautique et [Administration de l'aviation civile X] en vue de leur permettre de s'acquitter de leurs responsabilités quant au maintien de la navigabilité des aéronefs sans équipage lorsque les exploitants de [Etat Y] les utilisent pour les vols de transport commercial.

II – MISE EN ŒUVRE

En ce qui a trait à la mise en œuvre, les points de contact des autorités relatifs à toutes les questions qui concernent la navigabilité, les changements importants et les questions de principe sont les suivants :

Autorité Aéronautique
B.P. 6998 Yaoundé Cameroun
Tel : 237 230 30 11

[Adresse et numéros de l'Administration
de l'aviation civile Y]

Dans la mesure où sont concernées les activités courantes dont il faut s'acquitter conformément à ces procédures, les responsables des inspections de l'Autorité Aéronautique coordonneront pour un aéronef particulier immatriculé Cameroun, leur intervention particulière et l'échange nécessaire des renseignements relatifs aux présentes procédures.

III – DEFINITION DE LA CONCEPTION DE TYPE

L'aéronef doit respecter la conception de type approuvée ou autrement acceptée par l'Autorité de l'Etat d'immatriculation.

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant assumera la supervision du maintien de la conformité à cette spécification après livraison d'un aéronef, pour la période pendant laquelle il sera exploité par l'exploitant national sous immatriculation du Cameroun

IV – CHANGEMENTS APPORTES A LA CONCEPTION DE TYPE

Il faut avoir obtenu la permission expresse du propriétaire enregistré de l'aéronef avant que des modifications soient incorporées.

1. Changements proposés par l'organisme responsable de la conception de type et approuvés par l'Autorité de l'Etat de conception.
Les changements proposés par l'organisme responsables de la conception de type (le plus souvent sous la forme de bulletins de service du constructeur de l'aéronef) et approuvés par l'Autorité de l'Etat de conception sont approuvés pour incorporation dans la série d'aéronefs auxquels la modification se rapporte, dans la mesure où l'on ne s'écarte pas de la modification.
2. Autres changements.
Les changements apportés à la conception de type sont classés comme importants ou mineurs par l'Autorité de l'Etat de conception ou celle de l'Etat d'immatriculation, et approuvés conformément à la procédure qui suit.

d

Les changements apportés à l'aéronef sont approuvés par l'Autorité Aéronautique pour l'aéronef immatriculé au Cameroun. Les procédures relatives aux conditions d'approbation sont mentionnées dans le manuel de navigabilité du Cameroun.

3. L'intégration des changements de conception approuvés sur l'aéronef conformément à la procédure ci-dessus sera effectuée par un organisme de maintenance dûment approuvé ou accepté. Les travaux de maintenance seront effectués et signés par du personnel possédant les licences ou qualifications nécessaires, conformément aux exigences de [Administration de l'aviation civile X].

V – MANUEL DE VOL

L'aéronef doit être exploité dans les limites décrites dans le manuel de vol approuvé par l'Autorité Aéronautique ; néanmoins, le manuel peut comporter des amendements approuvés par l'Autorité de l'Etat de l'exploitant, moyennant leur acceptation par l'Autorité Aéronautique.

VI – MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

Conformément à l'annexe 8 de l'OACI, l'Autorité Aéronautique adopte les renseignements obligatoires relatifs à la navigabilité produits par l'Autorité de l'Etat de conception, ou les évalue et prend les mesures appropriées à cet égard. Outre les mesures déjà mentionnées, l'Autorité Aéronautique peut publier et rendre obligatoires d'autres mesures en matière de navigabilité en ce qui concerne un aéronef loué.

En application des principes indiqués ci-dessus, un aéronef loué doit être conforme aux consignes de navigabilité de l'Etat d'immatriculation ou aux mesures ou renseignements obligatoires relatifs à la navigabilité de cet Etat. L'Autorité de l'Etat de l'exploitant veille à ce que, conformément au système établi par l'Autorité Aéronautique, le preneur ait toutes les consignes de navigabilité applicables ou les autres mesures obligatoires relatives à la navigabilité publiées par cette dernière autorité. En ce qui concerne plus particulièrement l'aéronef immatriculé au Cameroun toutes les consignes de navigabilité publiées par l'Etat de conception applicables à un aéronef, aux produits, aux pièces et aux appareils particuliers de celui – ci s'appliquent.

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant sera chargée de veiller à ce que toutes les consignes de navigabilité applicables et autres mesures obligatoires relatives à la navigabilité publiées par l'Autorité Aéronautique s'appliquent adéquatement à l'aéronef loué.

La coordination des dérogations aux consignes de navigabilité ou à d'autres mesures obligatoires relatives à la navigabilité de l'Autorité de l'Etat d'immatriculation, s'il y a lieu, est effectuée au cas par cas par l'Autorité Aéronautique et par [Administration de l'aviation civile X].

L'Etat de l'exploitant s'assure que les difficultés qui surviennent en service sont signalées par l'exploitant preneur à son Autorité, conformément aux prescriptions du système de compte rendu des cas nationaux.

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant sera chargée de préciser à l'exploitant le type de rapports de service à signaler à l'Autorité de l'Etat d'immatriculation (Annexe 6, 1^{re} partie, § 8.5.1, et Annexe 8, Partie II, § 4.2.8 de l'OACI). L'instruction n° 00584/MINT/CCAA du 06 mai 2005 relative au système de compte rendu de difficultés en service de l'Autorité Aéronautique décrit le type de rapports des difficultés en service à signaler.

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant veillera à ce qu'une copie des comptes rendus qui portent sur les cas importants qui ont ou pourraient avoir une incidence sur le maintien de la navigabilité d'un aéronef loué ou qui invalident leur certificat de navigabilité soit également envoyée par l'exploitant du preneur à l'Autorité Aéronautique afin que soit apportée la mesure corrective qui s'impose. Dans de tels cas, l'Autorité

Aéronautique acceptera que, conformément à l'Annexe 8, § 6.2.1, de l'OACI, l'Autorité de l'Etat de l'exploitant ait le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, sous réserve d'un avis émis par l'Autorité de l'Etat de l'exploitant selon lequel l'Autorité Aéronautique aura pris la mesure appropriée.

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant veille à ce que l'exploitant du preneur transmette à l'organisme responsable de la conception de type les renseignements sur les cas importants qui ont une incidence sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef loué (voir Annexe 6, 1^{re} Partie, § 8.5.1, et annexe 8, Partie II, § 4.2.5, de l'OACI).

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant et l'Autorité Aéronautique feront en sorte qu'il y ait un échange de renseignements sur tout résultat découlant des étapes de l'enquête sur les difficultés importantes survenues en service relativement à l'aéronef loué.

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant veillera à ce que l'exploitant obtienne et évalue les recommandations et les renseignements relatifs à la navigabilité diffusés par les organismes responsables de la conception de type, et mette ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires par l'Autorité de l'Etat de l'exploitant et l'Autorité Aéronautique (voir annexe 6, 1^{re} partie, § 8.5.2, de l'OACI) ;

L'autorité de l'Etat de l'exploitant veillera à ce que l'exploitant suive et évalue l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité, la sécurité des vols et la prévention des accidents (voir Annexe 6, 1^{re} Partie, 3.6 et 8.5.1, de l'OACI). Les procédures pertinentes doivent être précisées dans le manuel de gestion de maintenance (MGM) ou dans le manuel de contrôle de maintenance (MCM) de l'exploitant.

VIII – MAINTENANCE

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant veille à ce que le MCM de l'exploitant et le programme de maintenance de l'aéronef respectent les exigences de l'Etat d'immatriculation et celles de l'Etat exploitant. L'Autorité de l'Etat de l'exploitant doit approuver le MCM et toute révision qui y est apportée, et veiller à ce que les copies pertinentes soient envoyées à l'Autorité Aéronautique.

L'aéronef loué, ses moteurs et son équipement seront entretenus conformément au programme de maintenance approuvé par l'Autorité Aéronautique, avec l'approbation de l'Autorité de l'Etat de l'exploitant. Tout changement permanent (p. ex. prolongement des intervalles, changements du contenu et de la classification, ou suppression des tâches de maintenance) apporté au programme de maintenance de l'aéronef sera approuvé par l'Autorité de l'Etat d'immatriculation avec l'accord de celle de l'Etat de l'exploitant. Le programme de maintenance s'appuiera sur le rapport de la Commission de révision de maintenance (CRM), sur les recommandations du constructeur (p. ex. le document de planification de la maintenance) ou sur des normes internationalement reconnues, etc. Dans les cas où un programme de fiabilité fait partie du programme de maintenance approuvé par l'Autorité de l'Etat de l'exploitant ou en est une condition, l'Autorité de l'Etat de l'exploitant fera en sorte qu'il soit conforme aux procédures nationales et elle en surveillera l'efficacité.

L'exploitant du preneur fournit à l'Autorité Aéronautique une copie du compte rendu de fiabilité.

IX – ETATS

L'Autorité Aéronautique veille à ce que les états de maintenance et de service de même que la documentation inhérents à la location de l'aéronef, tel que le mentionne l'Annexe 6, 1^{re} et 3^e Parties, de l'OACI, accompagnent ou soient mis à la disposition du preneur au moment de la livraison de l'aéronef.

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant s'assurera que l'exploitant se charge du maintien des états relatifs aux aéronefs et de leur transfert au loueur quand l'aéronef est cédé en vertu du contrat de location.

4

Les états comprendront :

- a) le temps total de service et de tous les ensembles à vie limitée ;
- b) la situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
- c) les renseignements détaillés sur les modifications et les réparations ;
- d) le temps de service depuis les dernières révisions ou inspection de l'aéronef, de ses instruments, de son équipement et de ses ensembles ;
- e) la situation actuelle de l'inspection de l'aéronef ;
- f) les renseignements détaillés sur les activités de maintenance qui ont été effectuées. (voir Annexe 6, 1^{re} partie, 8.4, et 3^e Partie, 6.8, de l'OACI ; Annexe 8, Partie II, 4.5 ; et Doc 9642 – Manuel de maintien de la navigabilité, VIIIe Partie, Appendice A, Section 3, de l'OACI).

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant veille à ce que l'exploitant preneur rende ces états accessibles au loueur et à l'Autorité Aéronautique à la fin de la période de location et au renouvellement du certificat de navigabilité de chaque aéronef.

Les autorités veilleront à ce que, au moment du transfert de l'aéronef, la présentation de ces états soit organisée selon les indications et compte tenu des principes du Doc 9642 de l'OACI – Manuel de maintien de la navigabilité, VIIIe Partie, Appendice A.

La délivrance, la validation et le renouvellement du certificat de navigabilité d'un aéronef par l'Autorité Aéronautique seront considérés comme une approbation des documents relatifs à l'aéronef tels qu'ils se présentent et les états de maintenance y afférents.

Dans le courant des activités menant à l'approbation du contrat de location et avant que l'aéronef soit livré au preneur, les responsables de l'inspection de [Administration de l'aviation civile X], avec la collaboration du loueur et du preneur, coordonneront leur action pour faire en sorte que les états de maintenance et les documents utilisés pour la délivrance, la validation et le renouvellement du certificat de navigabilité de l'aéronef par l'Etat d'immatriculation soient bien ceux que l'on donne au preneur en vue de s'assurer du maintien de la navigabilité de l'aéronef pendant la période de location.

X – OPERATIONS AERIENNES ET AUTORISATION

L'Autorité de l'Etat de l'exploitant est chargée de l'autorisation de toutes les opérations d'un aéronef loué à exécuter conformément au manuel de vol approuvé par l'Etat d'immatriculation et au manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité de l'Etat de l'exploitant.

La liste minimale d'équipements (LME) pour chaque aéronef loué selon laquelle les opérations de l'aéronef peuvent être autorisées, doit être approuvée par l'Autorité de l'Etat de l'exploitant et ne doit pas être moins restrictive que la liste minimale d'équipements de référence (LMER) approuvée par l'Autorité de l'Etat de conception.

Un exemplaire de la LME de l'exploitant, mises à jour comprises, doit être communiqué par l'exploitant de l'aéronef à l'Autorité Aéronautique.

XI – SURVEILLANCE ET INSPECTION

Pendant la durée du contrat de location, l'Autorité de l'Etat de l'exploitant exécute les activités de surveillance et les inspections relatives à l'aéronef loué et à l'exploitant preneur conformément aux procédures en cours, afin de vérifier si l'exploitation de l'aéronef est menée en conformité avec les normes applicables de

navigabilité, les normes d'exploitation et les modalités et conditions mentionnées dans le présent appendice. Chaque autorité notifie l'autre de toute observation ou mesure qui affecte la validité d'un certificat ou de la documentation publiée sur l'aéronef loué, ou touche les modalités et conditions de l'autorisation du contrat de location ou l'exploitant preneur.

XII – RENOUELEMENT DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

Le certificat de navigabilité sera renouvelé par l'Autorité Aéronautique en s'appuyant sur le fait que l'aéronef a été convenablement entretenu et qu'il est en Etat d'être exploité en toute sécurité. A cette fin, l'Autorité de l'Etat de l'exploitant veille à ce que l'Autorité Aéronautique puisse à tout moment consulter les états de maintenance.

XIII – COLLABORATION

Chaque Autorité veille à ce que l'autre soit tenue informée de toutes les normes de navigabilité applicables, des spécifications d'exploitation, des prescriptions opérationnelles liées à la conception et aux règlements afférents à son Etat, et consultera l'autre au sujet des changements qui y sont proposés, dans la mesure où ils peuvent avoir une incidence sur la mise en œuvre de cet appendice.

Chaque Autorité doit fournir l'assistance que l'autre Autorité peut raisonnablement exiger, pour s'acquitter des inspections, des enquêtes et des autres fonctions relatives à l'aéronef loué.

Pour [Administration de l'aviation civile X] pour l'Autorité Aéronautique