

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

PAIX – TRAVAIL – PATRIE

LOI N° 2013/010 DU 24 JUIL 2013

**PORTANT REGIME DE L'AVIATION CIVILE AU
CAMEROUN**

*Le Parlement a délibéré et adopté,
le Président de la République
promulgue la loi dont la teneur suit :*

TITRE I
DISPOSITIONS GENERALES, SPECIFIQUES ET PARTICULIERES

CHAPITRE I
DES DISPOSITIONS GENERALES

SECTION I
DU CHAMP D'APPLICATION ET DE L'OBJET

ARTICLE 1^{er}.- La présente loi porte régime de l'aviation civile.

A ce titre, elle s'applique à tous les domaines de l'aviation civile conformément aux conventions, traités et accords internationaux dûment ratifiés par le Cameroun.

ARTICLE 2.- Le régime de l'aviation civile institué par la présente loi a pour objet :

- d'organiser l'exercice des activités de l'aéronautique civile ;
- de promouvoir la libre concurrence et la participation de l'initiative privée ;
- de garantir une utilisation rationnelle et efficiente de l'infrastructure aéronautique et de l'espace aérien.

ARTICLE 3.- Pour l'application de la présente loi et des actes réglementaires qui en découlent, les définitions ci-après sont admises :

1. **Administration chargée de l'aviation civile** : département ministériel chargé, pour le compte de l'Etat, de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique nationale en matière d'aviation civile ;
2. **Aéro-club** : Association menant des activités aériennes à but non lucratif ;
3. **Aérodrome** : surface définie sur terre ou sur l'eau comprenant, éventuellement, les bâtiments, les installations et matériels, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;
4. **Aéronef** : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que celles sur la surface de la terre ;
5. **Aéronef d'Etat** : aéronef utilisé dans des services militaires, de douanes ou de police ;

6. **Aéroport** : aérodrome doté d'équipements et d'installations à caractère commercial nécessaires au trafic aérien ;
7. **Aéroport international** : aéroport désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle de personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues ;
8. **Agent habilité** : agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec les exploitants du secteur et applique au fret, aux envois par coursiers, aux envois express et à la poste, des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'autorité compétente ;
9. **Autorité Aéronautique** : établissement public, structure ou organisme chargé de l'aviation civile, doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière ;
10. **Assurance « global damage »** : assurance multirisque professionnel permettant à une entreprise de souscrire en un seul contrat, plusieurs garanties répondant à ses besoins particuliers ;
11. **Aviation générale** : activité aérienne autre que le transport commercial ou le travail aérien ;
12. **Certificat de transporteur aérien** : document délivré à une entreprise par l'autorité de l'aviation civile, attestant que cette entreprise possède les capacités professionnelles et l'organisation nécessaires pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité, en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées ;
13. **Circulation aérienne** : ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome ;
14. **Circulation aérienne générale** : circulation aérienne constituée par l'ensemble de mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'Etat soumis à la réglementation relevant de la compétence de l'autorité de l'aviation civile ;
15. **Commandant de bord** : pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol ;
16. **Exploitant de l'aviation civile** : personne physique ou morale qui se livre à une activité à but lucratif ou non dans le secteur de l'aviation civile ;

17. **Gestionnaire d'aéroport** : organisme chargé de la gestion commerciale et de l'exploitation de tout ou partie des équipements d'un aéroport ;
18. **Hélistation** : aérodrome ou aire définie sur une construction destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface ;
19. **Licence d'exploitation** : document délivré par l'autorité de l'aviation civile à une entreprise l'autorisant à effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de courrier et / ou de fret suivant les mentions figurant dans la licence ;
20. **Marchandises dangereuses** : matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité ou les biens lorsqu'ils sont transportés par air ;
21. **Médecine aéronautique** : branche de la médecine consacrée à l'étude des effets physiologiques et aux conséquences pathologiques sur l'homme d'un vol dans l'atmosphère terrestre, domaine de l'aéronautique, ainsi qu'aux facteurs qui influencent la sécurité, l'efficacité et le confort des membres d'équipage et des passagers;
22. **Membre d'équipage** : personne chargée, par un exploitant, d'exercer des fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol ;
23. **Patrimoine aéronautique** : ensemble des biens matériels et immatériels acquis ou réalisés par l'Etat dans le secteur de l'aéronautique civile ;
24. **Personnel navigant de cabine** : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé par l'exploitant ou le pilote commandant de bord des tâches de sécurité des passagers, mais n'exerçant pas des fonctions de membre d'équipage de conduite ;
25. **Personnel navigant technique** : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol ;
26. **Programme national de sécurité** : ensemble intégré de règlements et d'activités établis par un Etat pour gérer la sécurité de l'aviation civile ;
27. **Programme national de sûreté de l'aviation civile** : mesures adoptées par l'Etat pour assurer la protection de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite ;
28. **Radar de surveillance** : équipement radar utilisé pour déterminer la position d'un aéronef en distance et en azimut ;

29. **Radar primaire** : dispositif radar utilisant des signaux radio réfléchis ;
30. **Radar primaire de surveillance** : dispositif radar de surveillance utilisant des signaux radio réfléchis ;
31. **Radar secondaire de surveillance** : dispositif radar de surveillance utilisant des émetteurs/récepteurs (interrogateurs) et des transpondeurs ;
32. **Sécurité** : Etat dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable ;
33. **Service de la circulation aérienne** : terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne, le contrôle régional, le contrôle d'approche ou le contrôle d'aérodrome ;
34. **Service de radionavigation aéronautique** : service fournissant des informations de guidage ou des données de position au moyen d'une ou de plusieurs aides radio à la navigation pour assurer l'efficacité et la sécurité de l'exploitation des aéronefs ;
35. **Service de surveillance ATS** : terme utilisé pour désigner un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS ;
36. **Service des télécommunications aéronautiques** : service de télécommunications prévu à des fins en rapport avec l'aviation ;
37. **Service fixe aéronautique** : service de télécommunications entre points fixes déterminés prévu essentiellement pour assurer la sécurité de la navigation aérienne, ainsi que la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens ;
38. **Service mobile aéronautique** : service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronefs, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent également participer. Les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées ;
39. **Substances psychoactives** : alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus ;

40. **Sûreté** : combinaison de mesures, ainsi que de moyens humains et matériels, visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;
41. **Surveillance dépendante automatique en mode diffusion** : moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion ;
42. **Système anticollision embarqué** : système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur de radar secondaire de surveillance qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef ;
43. **Système de surveillance** : terme générique désignant, selon le cas, la surveillance dépendante automatique en mode diffusion, le radar primaire de surveillance, le radar secondaire de surveillance ou tout autre système sol comparable qui permet d'identifier des aéronefs ;
44. **Travail aérien** : activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés notamment l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne.

SECTION II **DU REGIME DES ASSURANCES**

ARTICLE 4.- Tout aéronef engagé dans la circulation au dessus du territoire camerounais doit être assuré conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 5.- Tout exploitant d'aéronef est tenu de souscrire une police d'assurance risques professionnels pour les personnels navigants.

ARTICLE 6.- Les gestionnaires d'aéroport, sont astreints à la souscription d'une police d'assurance « responsabilité civile » et « global damages ».

ARTICLE 7.- Les organismes chargés de l'exploitation et de la gestion des installations et des services de navigation aérienne au Cameroun sont astreints à la souscription d'une police d'assurance « responsabilité civile » et « global damages ».

ARTICLE 8.- Tout manquement aux dispositions des articles 4, 5, 6 et 7 ci-dessus, est passible des sanctions prévues dans la présente loi.

CHAPITRE II **DES DISPOSITIONS SPECIFIQUES**

SECTION I **DE LA SOUVERAINETE DE L'ETAT ET DU DOMAINE AEROPORTUAIRE**

ARTICLE 9.- (1) L'État exerce sa souveraineté sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Il définit la politique nationale en matière d'aviation civile conformément aux dispositions des accords et conventions internationaux.

(2) L'élaboration et la mise en œuvre de la politique visée à l'alinéa 1 ci-dessus sont assurées par l'Administration chargée de l'aviation civile.

ARTICLE 10.- Le domaine aéroportuaire est géré conformément à la législation en vigueur en matière foncière et domaniale.

SECTION II **DES RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES ET FINANCIERS** **ET DU SERVICE MINIMUM**

ARTICLE 11.- Les exploitants du secteur de l'aviation civile sont tenus de communiquer les renseignements statistiques et financiers de leurs activités aux autorités compétentes selon les conditions fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 12.- Il est observé un service minimum en matière d'aviation civile, conformément aux dispositions légales en vigueur.

SECTION III **DU REGISTRE AERONAUTIQUE** **ET DE L'UTILISATION DES AERONEFS D'ETAT**

ARTICLE 13.- (1) Il est ouvert un registre aéronautique, coté et paraphé par l'Administration chargée de l'aviation civile, dans lequel sont consignées, suivant les modalités fixées par voie réglementaire, les données relatives aux organismes, aux personnels et aux équipements soumis à une autorisation ou à un agrément.

(2) Les organismes, les personnels et les équipements désignés à l'alinéa 1 ci-dessus sont notamment :

- les opérateurs du transport aérien ;
- les organismes de maintenance ;
- les gestionnaires d'aéroport ;
- les fournisseurs des services de la navigation aérienne ;
- les sociétés de sûreté ;
- les centres de formation ;
- les aéroclubs ;
- le personnel technique aéronautique ;
- les installations de navigation aérienne,
- les aéronefs et éléments d'aéronefs civils.

(3) Toute personne intéressée peut consulter le registre prévu à l'alinéa 1 ci-dessus et en obtenir copie, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 14.- Le transport aérien commercial par aéronef d'Etat est interdit.

Toutefois, les aéronefs d'Etat affectés à un service public ou à un usage commercial ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

CHAPITRE III **DES DISPOSITIONS PARTICULIERES**

ARTICLE 15.- L'organisation et les missions de l'Administration en charge de l'aviation civile sont fixées par décret du Président de la République.

ARTICLE 16.- (1) Il est créé une autorité aéronautique, organisme public de type particulier, chargé de l'aviation civile, doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

(2) L'organisation et le fonctionnement de l'Autorité Aéronautique sont fixés par décret du Président de la République.

ARTICLE 17.- (1) L'Autorité Aéronautique prévue à l'article 16 ci-dessus, dispose en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile, des inspecteurs ayant la qualité d'officier de police judiciaire à caractère spécial.

(2) Les inspecteurs visés à l'alinéa 1 ci-dessus, prêtent serment avant leur entrée en fonction.

(3) Les modalités d'habilitation et de prestation de serment des inspecteurs visés à l'alinéa 1 ci-dessus sont fixées par un texte particulier.

ARTICLE 18.- (1) Les ressources de l'autorité aéronautique proviennent :

- des redevances pour services rendus ;
- des subventions de l'Etat ;
- des produits des concessions du patrimoine aéronautique ;
- des dons et legs ;
- de toute autre ressource qui pourrait lui être affectée.

(2) L'assiette, les taux et les modalités de recouvrement des ressources prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont fixés par voie réglementaire.

ARTICLE 19.- (1) Il est créé un fonds de l'aviation civile, destiné au financement du développement de l'aviation civile, des lignes aériennes soumises à l'obligation de service public et au paiement des contributions du Cameroun aux organisations internationales de l'aviation civile.

(2) Les ressources du Fonds de l'aviation civile proviennent :

- de la quote-part du produit du timbre d'aéroport ;
- de la quote-part du produit des amendes infligées aux opérateurs du secteur de l'aviation civile;
- des subventions de l'Etat ;
- des dons et legs,
- de toute autre ressource qui pourrait lui être affectée.

(3) L'organisation et le fonctionnement du Fonds visé à l'alinéa 1 ci-dessus sont fixés par voie réglementaire.

TITRE II **DE LA SECURITE AERIENNE**

CHAPITRE I **DÉS AERONEFS**

SECTION I **DE L'IMMATRICULATION ET DE LA NATIONALITE DES AERONEFS**

ARTICLE 20.- Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

ARTICLE 21.- Tout aéronef inscrit au registre aéronautique camerounais a la nationalité camerounaise. Il doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation, conformément aux textes en vigueur.

ARTICLE 22.- (1) Un aéronef ne peut être immatriculé au Cameroun que s'il appartient à une personne physique ou morale de nationalité camerounaise.

Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par l'Autorité Aéronautique, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

(2) Un aéronef immatriculé au Cameroun perd la nationalité camerounaise s'il cesse de remplir les conditions définies par la réglementation en vigueur.

ARTICLE 23.- (1) Un aéronef ne peut avoir plus d'une immatriculation.

(2) Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut valablement être inscrit sur le registre aéronautique camerounais qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

(3) Un aéronef immatriculé au Cameroun ne peut valablement être inscrit sur le registre aéronautique étranger qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre camerounais.

(4) Les conditions de radiation de l'immatriculation d'un aéronef sont définies par la réglementation en vigueur.

SECTION II **DES RAPPORTS JURIDIQUES ET DE LA PROPRIETE**

ARTICLE 24.- Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en service sont régis par la loi de l'Etat d'immatriculation dudit aéronef.

PARAGRAPHE I **DES HYPOTHEQUES ET DES PRIVILEGES SUR LES AERONEFS**

ARTICLE 25.- (1) La cession de propriété et tout acte translatif de propriété d'un aéronef doivent être constatés par écrit. La cession et la translation ne produisent d'effets à l'égard des tiers que par l'inscription au registre aéronautique national.

(2) Toute mutation de propriété d'un aéronef pour cause de décès et toute décision judiciaire translatrice, constitutive ou déclarative de

propriété, doivent être inscrites sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

ARTICLE 26.- (1) Les aéronefs et toutes leurs parties prises séparément sont considérés comme des immeubles et peuvent faire l'objet d'une hypothèque.

(2) L'hypothèque des aéronefs peut être légale, conventionnelle ou judiciaire.

(3) L'hypothèque conférée sans le consentement du débiteur, soit par la loi, soit par une décision de justice est dite forcée.

(4) Sauf disposition contraire, les règles applicables aux hypothèques conventionnelles s'appliquent également aux hypothèques forcées.

Nonobstant les dispositions de la présente loi, les dispositions légales régissant les hypothèques forcées applicables en matière immobilières sont, mutatis mutandis, applicables aux hypothèques forcées des aéronefs.

ARTICLE 27.- L'hypothèque est indivisible par nature et subsiste totalement sur les aéronefs affectés jusqu'au complet paiement et malgré la survenance d'une succession.

ARTICLE 28.- (1) L'hypothèque peut grever, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, les appareils à bord et toutes pièces destinées, de façon continue, au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

(2) L'hypothèque peut être étendue, à titre accessoire, aux pièces de rechange correspondant au type de ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées et qu'elles appartiennent au même propriétaire de ou des aéronefs hypothéqués.

(3) Les pièces de rechange visées à l'alinéa 2 ci-dessus sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'alinéa 6 ci-dessous.

(4) Lorsque les pièces de rechange visées à l'alinéa 2 ci-dessus sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées par des pièces analogues. Le créancier hypothécaire doit, avant cette utilisation, être préalablement informé par tout moyen laissant trace écrite.

(5) Les pièces de rechange visées dans le présent article comprennent toutes les parties composant les aéronefs, notamment les moteurs, les hélices, les appareils de radio, les instruments, les équipements, les garnitures, les parties de ces divers éléments et, plus généralement, tous les objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

(6) Une publicité effectuée sur place par voie d'affichage doit être faite pour avertir les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont les pièces de rechange sont grevées et indiquer le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que les nom et adresse du titulaire.

(7) Un inventaire des pièces, indiquant leur nature et leur nombre est annexé au document inscrit.

ARTICLE 29.- L'hypothèque peut grever, par un seul acte, tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire, à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

ARTICLE 30.- (1) L'hypothèque est, sous peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endossement emporte translation du droit hypothécaire.

(2) La mention, dans l'acte de vente d'un aéronef, que tout ou partie du prix reste dû au vendeur entraîne, sauf stipulation contraire, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due, à condition que le vendeur requiert l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par les textes en vigueur.

(3) Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a été préalablement déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'appareil en construction ; il en est délivré un récépissé.

ARTICLE 31.- (1) En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur, sauf convention contraire.

(2) Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

ARTICLE 32.- (1) Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

(2) L'hypothèque régulièrement publiée prend rang au jour de l'inscription.

(3) La radiation et toute modification d'une hypothèque par convention des parties ou suite à une décision de justice, doit également faire l'objet d'une mention dans le même registre.

ARTICLE 33.- (1) S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

(2) Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

ARTICLE 34.- L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix (10) ans à compter de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 35.- L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois (03) années d'intérêts en plus de l'année courante.

ARTICLE 36.- Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant la volonté des parties ou en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

ARTICLE 37.- Sauf en cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a été donné main levée préalable de l'hypothèque inscrite.

ARTICLE 38.- (1) L'hypothèque confère à son titulaire un droit de suite et un droit de préférence.

(2) Le droit de préférence s'exerce selon les dispositions de l'article 41 ci-dessous pour garantir en principal, les frais et trois (03) ans d'intérêts au même rang, sauf à prendre des inscriptions particulières portant hypothèque à compter de leurs dates pour les intérêts autres que ceux conservés par l'inscription initiale.

(3) Le droit de préférence s'exerce également, par subrogation, sur l'indemnité d'assurance de l'aéronef sinistré.

ARTICLE 39.- Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 41 et 44 ci-dessous.

ARTICLE 40.- La procédure de distribution du prix sur saisie est fixée par les règles régissant les voies d'exécution sous réserve des dispositions qui suivent concernant l'ordre de distribution.

ARTICLE 41.- Sont seules privilégiées sur les deniers provenant de la réalisation d'un aéronef, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes, classées dans leur ordre de distribution :

1. les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix ;
2. les salaires super privilégiés ;
3. les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
4. les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
5. les impôts et taxes dus,
6. les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage.

ARTICLE 42.- (1) Les privilèges visés à l'article 41 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

(2) Les privilèges visés à l'alinéa 1 ci-dessus s'éteignent trois (03) mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

(3) Les privilèges visés à l'alinéa 1 ci-dessus s'éteignent également, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

- a) par la vente en justice des aéronefs, faite dans les formes prévues par les textes en vigueur ;
- b) en cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard un (01) mois après publication de la cession dans un journal d'annonces légales du domicile du vendeur, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

ARTICLE 43.- Les créances de même rang visées à l'article 41 ci-dessus viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

Toutefois, les créances visées aux points 2 et 3 de l'article 41 ci-dessus sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

ARTICLE 44.- Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 41 ci-dessus ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges. Toutefois, en cas de vente au Cameroun d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article 1^{er} de ladite convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes des dommages causés à la surface, en vertu de l'article 7 de ladite convention.

ARTICLE 45.- (1) Sauf en cas de vente forcée dans les formes prévues par la législation en vigueur, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires.

(2) Lorsque les conditions prévues à l'alinéa 1 ci-dessus ne sont pas remplies, le responsable de la tenue du registre d'immatriculation est tenu de s'opposer à la radiation sollicitée.

PARAGRAPHE II **DES SAISIES ET DES VENTES FORCEES DES AERONEFS**

ARTICLE 46.- (1) L'Autorité Aéronautique a le droit de saisir ou de faire saisir par ses agents compétents, à titre conservatoire, tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par la présente loi pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote ou l'un des membres de l'équipage a commis des faits susceptibles d'être qualifiés infraction au sens de la présente loi.

(2) La saisie prévue à l'alinéa 1 ci-dessus obéit, sous réserves des dispositions particulières de la présente loi, aux règles et à la procédure prévues par les textes en vigueur.

ARTICLE 47.- (1) Est considérée comme saisie conservatoire, tout acte par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé ou pour des raisons de sécurité publique ou suite à une décision de justice.

(2) La saisie conservatoire dans un intérêt privé est réalisée au profit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit grevant l'aéronef.

(3) Le droit de rétention sur les aéronefs, sans le consentement de l'exploitant, est assimilé à la saisie conservatoire et son exercice est soumis au régime prévu par la présente loi et les textes en vigueur.

ARTICLE 48.- Les aéronefs camerounais et, sous réserve de réciprocité, les aéronefs étrangers, sont exempts de saisie conservatoire dans les conditions fixées par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs, signée à Rome le 29 mai 1933, ou toute Convention la modifiant et applicable au Cameroun.

ARTICLE 49.- (1) Sont exempts de saisie conservatoire, les aéronefs étrangers affectés à un service d'Etat ou à des transports publics, sauf si la créance porte sur des sommes dues par le propriétaire au titre des redevances aéronautiques, ou en raison de l'acquisition de ces aéronefs, des pièces de rechange ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

(2) Sans préjudice des procédures spéciales prévues par la présente loi, les aéronefs d'Etat et étrangers affectés à un service d'Etat ou au transport commercial des passagers ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes visées à l'alinéa 1^{er} ci-dessus.

ARTICLE 50.- (1) En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire de l'aéronef étranger ou son représentant peut obtenir mainlevée de la saisie, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible, par le Président du tribunal de première instance du lieu de saisie.

(2) Sont exempts de saisie, les aéronefs en service sur les lignes de transport public ainsi que les pièces de rechange et accessoires indispensables à leur utilisation, à condition, s'il s'agit d'aéronefs étrangers, qu'ils soient entrés régulièrement sur le territoire camerounais et que la réciprocité soit prévue.

ARTICLE 51.- (1) Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire et le juge saisi en procédure d'urgence en ordonne la mainlevée immédiatement.

(2) Le cautionnement est suffisant s'il couvre le montant de la dette et les frais et s'il est affecté exclusivement au paiement du créancier ou s'il couvre la valeur de l'aéronef, si celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

ARTICLE 52.- (1) Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié au Cameroun, ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du Président du tribunal de première instance du lieu où l'appareil a atterri.

(2) Le juge saisi doit donner mainlevée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et peut ordonner cette mainlevée en fixant le montant du cautionnement à fournir en cas de contestation sur l'étendue de la créance.

ARTICLE 53.- Si la saisie conservatoire est irrégulière ou si elle a été diligentée sans juste motif, le saisissant est responsable du dommage et du préjudice qui en résulte pour l'exploitant ou le propriétaire.

ARTICLE 54.- (1) La saisie-vente est ordonnée par une décision de justice devenue définitive. Elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef, conformément à la législation en vigueur.

(2) Une saisie conservatoire peut être convertie en saisie-vente, conformément à la législation en vigueur.

ARTICLE 55.- Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée le 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface au Cameroun, les dispositions du paragraphe précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef, cause du dommage ou tout autre aéronef du même propriétaire.

ARTICLE 56.- (1) En cas de dommage causé à la surface par la chute d'un objet d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, tout comme en cas de violation d'une disposition de la présente loi par un aéronef étranger, les agents assermentés commis par l'Autorité Aéronautique, l'autorité administrative territorialement compétente ou son représentant, peuvent faire appel aux forces de maintien de l'ordre pour retenir l'aéronef pendant quarante huit (48) heures.

(2) Pendant la période d'immobilisation prévue à l'alinéa 1 ci-dessus, le Procureur de la République ou le juge d'instruction compétent peut fixer un cautionnement représentant le montant des amendes encourues, des frais et des réparations.

Le cautionnement est versé par le propriétaire de l'aéronef ou par une caution personnelle qui peut être offerte.

ARTICLE 57.- Les deniers provenant de la vente forcée d'un aéronef sont distribués dans l'ordre suivant :

1. aux créanciers privilégiés prévus à l'article 41 ci-dessus ;
2. aux créanciers hypothécaires ;
3. aux autres créanciers privilégiés ;
4. aux créanciers chirographaires munis d'un titre exécutoire lorsqu'ils sont intervenus par voie de saisie ou d'opposition à la procédure de distribution.

SECTION III **DE LA NAVIGABILITE, DE L'EXPLOITATION** **ET DE LA CIRCULATION DES AERONEFS**

ARTICLE 58.- (1) Aucun aéronef ne peut circuler au Cameroun s'il n'est détenteur des documents de navigabilité et d'exploitation en cours de validité exigés par la réglementation en vigueur.

(2) Un texte réglementaire fixe :

- les conditions de délivrance et de maintien en état de validité des documents de navigabilité ;
- les conditions de maintien et de contrôle d'aptitude en vol ;
- les règles d'utilisation et de contrôle des aéronefs ;
- la liste et le contenu des documents de bord ;
- les conditions et les modalités de prise en charge des frais liés aux contrôles de sécurité des aéronefs.

(3) Tout aéronef qui décolle d'un aéroport camerounais, doit déposer préalablement un plan de vol approuvé par les services de la navigation aérienne compétents.

ARTICLE 59.- (1) Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire camerounais.

(2) Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent jouir de ce droit qu'en vertu d'une convention internationale ou diplomatique ou, le cas échéant, d'une autorisation des autorités camerounaises compétentes.

ARTICLE 60.- (1) Les membres d'équipage de tout aéronef civil immatriculé au Cameroun sont tenus, en toutes circonstances, notamment en cas d'interception, de respecter les ordres et instructions des autorités militaires et civiles de l'Etat dans lequel ils se trouvent.

(2) Les membres d'équipage des aéronefs en vol au - dessus du territoire camerounais doivent impérativement obtempérer aux ordres et signaux conventionnels ordonnant leur atterrissage ; le cas échéant, se soumettre aux injonctions des commandants d'aéronef militaire, de police ou de douane.

ARTICLE 61.- Le survol des propriétés privées ne peut s'effectuer de manière à entraver l'exercice du droit de propriété.

ARTICLE 62.- (1) Le survol de certaines zones du territoire national peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites sont déterminés par l'autorité compétente et portés à la connaissance du public par l'Autorité Aéronautique.

(2) Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il en est averti, d'atterrir sur l'aérodrome camerounais le plus proche, en dehors de la zone interdite.

(3) Lorsqu'une zone ou une partie du territoire est déclarée en état de siège, le survol de cette zone ou de cette partie du territoire est interdit.

Tout aéronef ayant contrevenu à cette interdiction est saisi dès l'atterrissage en un point quelconque du territoire national. Son équipage est déféré devant les juridictions compétentes, pour répondre des faits commis, si le commandant de bord ne peut justifier les raisons qui l'ont amené à survoler la zone interdite.

ARTICLE 63.- (1) Les aéronefs effectuant un vol international sont tenus, avant de franchir la frontière, d'établir le contact avec les services de la circulation aérienne et de maintenir ce contact pendant toute la durée du vol. Dans tous les cas, ils doivent suivre la route aérienne choisie et approuvée par lesdits services, et utiliser au départ et à l'arrivée, un aéroport international ou douanier.

(2) Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par l'Autorité Aéronautique d'utiliser un aéroport international.

ARTICLE 64.- (1) Tout aéronef qui atterrit ou décolle du Cameroun peut, quel que soit le lieu de décollage ou d'atterrissage, être soumis au contrôle et à la surveillance des autorités compétentes en matière de sécurité et de sûreté.

(2) Les autorités compétentes peuvent retarder le départ d'un aéronef, même si leur intervention gêne l'exploitation de cet aéronef en vue d'exercer leurs compétences technique et judiciaire.

SECTION IV **DES DOMMAGES ET DES RESPONSABILITES**

PARAGRAPHE I **DE LA RESPONSABILITE DE L'EQUIPAGE,** **DES DOMMAGES CAUSES AUX TIERS A LA SURFACE** **ET DES DOMMAGES CAUSES PAR LES AERONEFS LOUES**

ARTICLE 65.- En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant est régie par les textes en vigueur.

ARTICLE 66.- (1) L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par un aéronef en vol ou par des personnes ou objets qui en tombent. Cette responsabilité peut être atténuée ou écartée si la faute de la victime est établie.

(2) En cas de dommage causé aux tiers à la surface par un aéronef en mouvement ou en cas de violation d'une disposition de la présente loi par ledit aéronef, l'Autorité Aéronautique peut faire appel à la force de maintien de l'ordre pour retenir l'aéronef afin de permettre à la juridiction saisie de se transporter sur les lieux.

ARTICLE 67.- (1) En cas de location d'un aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables des dommages causés aux tiers.

(2) Toutefois, si la location a été inscrite au registre aéronautique, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers ou l'exploitant établit qu'il a commis une faute.

PARAGRAPHE II **DU JET DE MARCHANDISES, DE L'ASSISTANCE** **ET DU SAUVETAGE MARITIMES AUX AERONEFS EN DETRESSE**

ARTICLE 68.- (1) Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hormis les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques à l'exception du lest réglementaire.

(2) En cas de jet par suite de force majeure, de jet de lest réglementaire ou de jet spécialement autorisé, la responsabilité d'un

dommage causé aux personnes et aux biens à la surface, est régie conformément aux dispositions de l'article 66 ci-dessus.

ARTICLE 69.- Les dispositions du Code de la marine marchande relatives à l'assistance et au sauvetage maritimes sont applicables aux aéronefs en détresse en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en détresse.

PARAGRAPHE III **DE LA DISPARITION D'UN AERONEF**

ARTICLE 70.- (1) En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois (03) mois après la date d'envoi des dernières nouvelles.

(2) Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être constaté par jugement conformément aux textes en vigueur.

(3) L'Autorité Aéronautique déclare, le cas échéant, la présomption de disparition et adresse au tribunal compétent les requêtes nécessaires à la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

(4) Les ayants droit des victimes peuvent également se pourvoir, conformément aux textes en vigueur, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête est, dans ce cas, communiquée par le Ministère Public à l'Autorité Aéronautique.

SECTION V **DES INCIDENTS ET DES ACCIDENTS D'AERONEFS**

PARAGRAPHE I **DE LA DECLARATION D'ACCIDENT OU D'INCIDENT**

ARTICLE 71.- (1) Tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef, survenu au sol ou dans l'espace aérien, doit être déclaré aux autorités compétentes les plus proches par le Commandant de bord, l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef impliqué.

(2) Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit immédiatement en faire la déclaration à l'autorité administrative ou aéronautique la plus proche.

ARTICLE 72.- Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens transportés, le Procureur de la République territorialement compétent en est tenu informé.

PARAGRAPHE II
DE L'ENQUETE, DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE

ARTICLE 73.- (1) Tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef fait l'objet d'une enquête technique.

(2) Les modalités d'ouverture et de déroulement de l'enquête technique visée à l'alinéa1 ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 74.- (1) L'assistance aux aéronefs en détresse, la recherche des aéronefs portés disparus et le sauvetage des victimes des accidents survenus aux aéronefs incombent à l'Etat.

(2) L'organisation et le fonctionnement des services de recherche et de sauvetage sont fixés par voie réglementaire.

CHAPITRE II
DE LA NAVIGATION AERIENNE

SECTION I
DE LA REGLEMENTATION ET DE L'ASSISTANCE METEOROLOGIQUE

ARTICLE 75.- La fourniture des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien national est de la responsabilité de l'Etat.

Toutefois, l'Etat peut concéder la fourniture des services de la circulation aérienne à des organismes spécialisés selon les modalités fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 76.- La réglementation de la circulation aérienne ainsi que les attributions et le rôle des services de la circulation aérienne sont fixés par voie réglementaire.

ARTICLE 77.- Le règlement conjoint de l'assistance météorologique à la navigation aérienne s'applique, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'Etat ou pour son compte, à tous les vols d'aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale et à tous les services assurés par l'Etat du Cameroun.

SECTION II
DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE :
PLANIFICATION ET CONTROLE

ARTICLE 78.- (1) La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien camerounais est assurée par l'Etat.

(2) L'Etat définit, organise et veille à la mise en œuvre du programme national de sécurité de l'aviation civile.

(3) L'Etat peut concéder l'exploitation et la gestion des services de la sécurité de la navigation aérienne à une structure qu'il juge compétente.

Toutefois, en cas de non-concession, l'Autorité Aéronautique assure pour le compte de l'administration chargée de l'aviation civile, les services de la navigation aérienne et l'assistance météorologique aéronautique.

ARTICLE 79.- L'Autorité Aéronautique est responsable de la planification, de la coordination et du contrôle des installations et services de la navigation aérienne prévus par la présente loi.

CHAPITRE III
DES TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

SECTION I
DES SERVICES DE TELECOMMUNICATION

ARTICLE 80.- (1) Le service fixe, le service mobile aéronautique, le service de radionavigation aéronautique et le service de surveillance concourent à la sécurité de la navigation aérienne, conformément aux règlements internationaux, aux dispositions des conventions internationales des télécommunications et des radiocommunications.

(2) L'Autorité Aéronautique est affectataire des fréquences du spectre aéronautique. A ce titre, elle en assure l'assignation et le contrôle.

(3) L'usage par les particuliers d'appareils émetteurs-récepteurs susceptibles d'interférer avec les fréquences utilisées par les services de la navigation aérienne est interdit.

(4) L'exploitation, la composition, l'objet des communications et le contrôle des stations sont déterminés par voie réglementaire.

SECTION II
DES AIDES A LA NAVIGATION AERIENNE

ARTICLE 81.- Les aides visuelles au sol et les aides radioélectriques sont installées et exploitées conformément à la réglementation en vigueur et à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

SECTION III
DES SYSTEMES ANTICOLLISION ET DE SURVEILLANCE

ARTICLE 82.- Les systèmes anticollision et de surveillance sont installés et exploités conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à la réglementation en vigueur.

CHAPITRE IV
DES AERODROMES

SECTION I
DU REGIME JURIDIQUE DES AERODROMES

PARAGRAPHE I
DE LA CREATION, DE LA GESTION
ET DE L'EXPLOITATION DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS

ARTICLE 83.- (1) Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, les Collectivités Territoriales Décentralisées, les établissements publics ainsi que par des personnes physiques ou morales de droit privé remplissant les conditions fixées par les textes en vigueur.

(2) Les conditions de création, de certification, d'ouverture, d'utilisation et de fermeture des aérodromes à la circulation aérienne publique sont fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 84.- Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux hélistations, sous réserve des dispositions particulières fixées par des textes réglementaires.

ARTICLE 85.- (1) La gestion des aérodromes du patrimoine aéronautique, ouverts à la circulation aérienne publique, est de la responsabilité de l'Etat.

(2) L'Etat peut concéder l'exploitation et la gestion des aérodromes relevant de son portefeuille à des organismes spécialisés.

(3) Les modalités de concession visées à l'alinéa 2 ci-dessus ainsi que les règles de police d'aérodrome et des installations à usage aéronautique sont fixées par voie réglementaire.

(4) La gestion des aérodromes autres que ceux visés à l'alinéa 2 ci-dessus incombe à leurs promoteurs.

PARAGRAPHE II **DE LA CLASSIFICATION DES AERODROMES**

ARTICLE 86.- Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne font l'objet d'une classification établie tenant compte des caractéristiques et de l'importance du trafic qu'ils assurent.

Les critères de classification des aérodromes sont fixés par voie réglementaire.

SECTION II **DES SERVITUDES AERONAUTIQUES**

ARTICLE 87.- Il est institué des servitudes spéciales dites «servitudes aéronautiques » destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Ces servitudes comprennent :

- des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer et l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne, ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
- des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles et certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques, destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification, ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

ARTICLE 88.- Il est interdit d'encombrer une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou les dégagements attenants.

ARTICLE 89.- L'Etat prévoit, en tant que de besoin, des réserves de terrains destinées au développement de l'aviation civile.

ARTICLE 90.- (1) Toute cession, même partielle du domaine aéroportuaire est interdite.

(2) L'occupation, même temporaire, d'une parcelle du domaine aéroportuaire, est soumise à une autorisation préalable de l'Autorité Aéronautique.

SECTION III **DES REDEVANCES**

ARTICLE 91.- (1) Sous réserve des dispositions des conventions internationales, les prestations fournies aux exploitants d'aéronef et autres usagers sur tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique donnent lieu à une rémunération sous forme de redevance aéronautique.

(2) L'assiette et les modalités de recouvrement de la redevance prévue à l'alinéa 1 ci-dessus, sont fixées par voie réglementaire.

(3) En cas de non paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, l'Autorité Aéronautique peut, sur réquisition, retenir l'aéronef jusqu'à consignation du montant de la créance.

ARTICLE 92.- Les prestations extra-aéronautiques sont assujetties à une redevance dont les taux et les modalités de recouvrement sont fixés par le gestionnaire de l'aéroport conformément aux usages internationaux en la matière.

ARTICLE 93.- Sont exonérés de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, les vols d'aéronefs d'Etat des pays ayant conclu avec le Cameroun des accords de réciprocité et les vols de recherche et de sauvetage autorisés par un organisme compétent.

TITRE III **DU TRANSPORT AERIEN**

CHAPITRE I **DU TRANSPORT AERIEN ET DU TRAVAIL AERIEN**

ARTICLE 94.- (1) Les catégories de transport et de travail aériens sont fixées par voie réglementaire.

(2) Les aéro-clubs se créent librement et exercent leurs activités conformément aux dispositions de la présente loi.

ARTICLE 95.- (1) Les règles relatives aux transports par terre et par eau sont applicables mutatis mutandis au transport par air.

(2) Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de transport aérien.

ARTICLE 96.- Le contrat de transport de marchandises par air est régi par les lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 97.- (1) Le contrat de transport des passagers est constaté par la délivrance d'un billet de passage ou de tout autre document d'effet équivalent, y compris une autorisation par voie électronique.

(2) Le transporteur ou entité en charge de l'enregistrement de passagers, est tenu de remettre aux agents chargés de la circulation aérienne, à la police, aux services de renseignement, au gestionnaire de l'aéroport et à l'Autorité Aéronautique un manifeste de passagers.

ARTICLE 98.- (1) L'affrètement, la location et le leasing d'un aéronef constituent des formes légales d'exploitation des aéronefs.

(2) Les modalités d'affrètement, de location et de leasing des aéronefs sont fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE II **DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL**

SECTION I **DE L'EXERCICE DE L'ACTIVITE DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC**

ARTICLE 99.- Nul ne peut exercer l'activité de transporteur aérien public s'il n'est détenteur d'un certificat de transporteur aérien délivré par l'Autorité Aéronautique.

ARTICLE 100.- La délivrance du certificat de transporteur aérien camerounais est subordonnée :

- au droit de propriété constatée par les statuts de l'entreprise ;
- aux garanties morales, techniques et financières du postulant ;
- à l'obtention d'une licence d'exploitation.

SECTION II **DE L'EXPLOITATION, DE L'INSPECTION** **ET DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION**

ARTICLE 101.- (1) L'exploitation des lignes régulières internationales est réservée aux entreprises désignées.

(2) La désignation prévue à l'alinéa 1 ci-dessus est ouverte à toutes les entreprises nationales de transport aérien remplissant les conditions fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 102.- Toute entreprise camerounaise remplissant les conditions définies par la présente loi est autorisée à exploiter des services réguliers de transport aérien commercial sur le territoire national.

ARTICLE 103.- (1) Les entreprises de transport aérien sont assujetties à des inspections d'exploitation conduite par l'Autorité Aéronautique dans le cadre de la sécurité des vols.

(2) L'Autorité Aéronautique peut concéder certaines de ses attributions d'inspection à un organisme spécialisé ayant l'expérience et l'expertise requises.

ARTICLE 104.- L'ouverture et l'exploitation des services aériens internationaux par des compagnies étrangères remplissant les conditions fixées par la présente loi sont soumises à l'autorisation d'exploitation délivrée par l'Autorité Aéronautique, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE III
DE LA LIBERALISATION DES SERVICES AERIENS
SECTION I
DU RESEAU INTERNATIONAL,
DU CODE DE CONDUITE ET DE LA CONCURRENCE

ARTICLE 105.- Les dispositions de la législation nationale relatives à la libéralisation des services aériens domestiques et régionaux sont étendues par la présente loi, à ceux du réseau international.

ARTICLE 106.- (1) Les actions qui ont pour objet ou peuvent avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence en matière d'aviation civile sont prohibées, notamment lorsqu'elles tendent à :

- limiter l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence par d'autres entreprises ;
- faire obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché en favorisant artificiellement leur hausse ou leur baisse.

(2) Tout engagement, toute convention ou toute clause contractuelle se rapportant à une pratique contraire à la libre concurrence, est nul et de nul effet.

ARTICLE 107.- Le règlement des conflits nés de la concurrence obéit aux mécanismes prévus par les textes en vigueur relatifs à la concurrence.

SECTION II
DES ACCORDS AERIENS, DES AUTRES ARRANGEMENTS
ET DE LA CONCESSION DES DROITS DE TRAFIC

ARTICLE 108.- (1) Le droit du Cameroun de participer au transport aérien international conformément aux principes de la Convention relative à l'aviation civile internationale est sauvegardé dans les arrangements conclus et à conclure.

(2) Tout accord aérien ou arrangement futur doit comporter les clauses relatives aux conflits armés, à la sécurité aérienne, à la sûreté de l'aviation et au rapatriement des recettes des entreprises désignées.

ARTICLE 109.- (1) Les droits de trafic internationaux sont exploités conformément aux conventions et accords internationaux auxquels le Cameroun est partie.

(2) Les conditions de concession par appel d'offres des droits de trafic internationaux aux entreprises nationales et étrangères sont fixées par voie réglementaire.

TITRE IV
DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

CHAPITRE UNIQUE
DE L'ORGANISATION DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

ARTICLE 110.- (1) L'Etat définit, organise et veille à la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

(2) Le programme national de sûreté de l'aviation civile est approuvé et rendu exécutoire par un décret du Président de la République.

SECTION I
DU PERSONNEL DE SURETE ET DES MESURES DE POLICE

ARTICLE 111.- (1) Les services de la police, de la gendarmerie, des renseignements et de la douane concourent à la sûreté de l'aviation civile dans les conditions fixées par voie réglementaire.

(2) Les gestionnaires d'aérodromes, les compagnies aériennes, les sociétés de sûreté de l'aviation civile et tout autre organisme impliqué dans la gestion des passagers ou du fret, concourent à la sûreté de

l'aviation civile dans les conditions fixées par le programme national de sûreté de l'aviation civile.

Article 112.- (1) Les officiers et agents de police judiciaire affectés à l'aviation civile peuvent procéder au contrôle des personnes, des bagages, des marchandises, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances aéroportuaires d'accès limité ou réservé.

(2) Les officiers et agents de police judiciaire visés à l'alinéa 1 ci-dessus, peuvent être assistés dans les contrôles prévus par ce même alinéa, par des agents techniques de nationalité camerounaise travaillant dans des entreprises spécialisées agréées par l'Autorité Aéronautique.

(3) Les agents des douanes peuvent, dans les mêmes conditions, procéder à la visite des bagages de soute, des marchandises et des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international.

SECTION II **DE LA SURETE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES ET** **DU FICHER INFORMATIQUE DES RENSEIGNEMENTS**

ARTICLE 113.- Les transporteurs aériens doivent recourir aux services d'un agent habilité pour l'expédition des marchandises et des colis postaux en vue de leur transport par air, ou mettre en œuvre des procédures spécifiques pouvant comporter des visites de sûreté pratiquées par des entreprises agréées par l'Autorité Aéronautique, selon les modalités fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 114.- Le personnel de sûreté de l'aviation civile est astreint à une formation spécialisée en la matière.

ARTICLE 115.- Le fichier informatique de renseignements de sûreté de l'aviation civile peut être, en tant que de besoin, ouvert au fichier central des services de renseignements.

TITRE V **DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

CHAPITRE UNIQUE **DE LA LIMITATION DES NUISANCES,** **DE LA CONCERTATION ET DE LA COOPERATION**

ARTICLE 116.- Les exploitants de l'aviation civile sont tenus de se conformer aux normes en vigueur en matière de protection de l'environnement.

ARTICLE 117.- La participation des populations riveraines des aérodromes à la gestion de l'environnement est organisée et encouragée, à travers notamment :

- le libre accès à l'information sur la protection de la nature, sous réserve des impératifs de la défense nationale et de la sécurité de l'Etat ;
- les mécanismes consultatifs permettant de recueillir l'opinion et l'apport des populations ;
- la sensibilisation, la formation, la recherche et l'éducation en matière de protection de l'environnement.

TITRE VI **DU PERSONNEL AERONAUTIQUE**

CHAPITRE I **DU PERSONNEL TECHNIQUE ET NAVIGANT** **TITULAIRE DES LICENCES D'EMPLOI**

ARTICLE 118.- (1) Le personnel de l'aéronautique civile est astreint à la détention d'une licence en cours de validité, assortie des qualifications requises.

(2) La liste des emplois, les conditions de délivrance, de renouvellement et de retrait des licences sont fixées par voie réglementaire.

(3) Nul ne doit exercer une activité pour laquelle une licence a été délivrée quand il se trouve sous l'effet d'une substance psychoactive ou psychotrope.

ARTICLE 119.- L'Autorité Aéronautique veille au maintien des aptitudes techniques du personnel navigant, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 120.- Sans préjudice des dispositions propres à chaque exploitant, l'Autorité Aéronautique exerce les pouvoirs disciplinaires, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 121.- Nul ne peut faire partie du personnel navigant de l'aéronautique civile s'il n'est inscrit au registre aéronautique.

ARTICLE 122.- (1) L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un Commandant de bord.

(2) Nul ne peut être inscrit par l'exploitant sur la liste des membres d'équipage s'il n'est titulaire au moins d'une carte de stagiaire.

ARTICLE 123.- Le personnel navigant technique est chargé d'exercer les fonctions de conduite d'un aéronef pendant le temps de vol conformément aux textes en vigueur.

ARTICLE 124.- (1) Le personnel navigant de cabine est chargé de la surveillance et de la protection des passagers à bord de l'aéronef en service conformément aux textes en vigueur.

(2) Le personnel visé à l'alinéa 1 ci-dessus, fait partie des membres d'équipage non affectés aux fonctions de conduite des aéronefs et exerce notamment, les activités de sûreté, sécurité et sauvetage.

ARTICLE 125.- Nul ne peut être inscrit par l'exploitant sur la liste des membres de l'équipage en qualité de personnel navigant de cabine non affecté à la fonction sûreté-sécurité-sauvetage s'il n'est titulaire d'une autorisation délivrée par l'exploitant.

ARTICLE 126.- Le Commandant de bord est responsable de l'exécution de sa mission dans les limites fixées par les lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 127.- Le Commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers, ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sûreté, la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant et de justifier sa décision.

CHAPITRE II **DE LA MEDECINE AERONAUTIQUE**

ARTICLE 128.- Le personnel de l'aéronautique civile dont l'emploi est subordonné à la détention d'une licence, doit justifier son aptitude par un certificat d'aptitude physique et mentale délivré par un centre médical agréé.

ARTICLE 129.- Les conditions d'agrément des centres d'expertise médicale du personnel visé à l'article 128 ci-dessus sont fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 130.- La validité d'une licence ne peut excéder celle du certificat d'aptitude physique et mentale correspondant.

TITRE VII
DU RÈGLEMENT DES DIFFERENDS, DES SANCTIONS
ADMINISTRATIVES ET PÉNALES

CHAPITRE I
DU RÈGLEMENT DES DIFFERENDS

ARTICLE 131.- (1) Sans préjudice des prérogatives reconnues au Ministère Public et aux Officiers de Police Judiciaire à compétence générale, les inspecteurs de l'Autorité Aéronautique prévus à l'article 17 de la présente loi sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions commises en matière d'aviation civile. Ils dressent procès-verbal de toutes les constatations faites et entendent toute personne impliquée, soit à titre de suspect soit à titre de témoin.

(2) Les procès-verbaux mentionnés à l'alinéa 1 ci-dessus, sont établis conformément aux dispositions du Code de Procédure Pénale. Les originaux sont transmis, dans un délai de huit (08) jours à compter de la signature par l'agent qui les a dressés, à l'Autorité Aéronautique. Les copies sont adressées en même temps au gestionnaire de l'aéroport concerné.

(3) L'Autorité Aéronautique adresse, selon le cas et dans un délai de trente (30) jours à compter de leur réception, les procès-verbaux reçus au Procureur de la République territorialement compétent, sous réserve des dispositions de l'article 132 ci-dessous. Le délai ci-dessus est d'ordre public.

(4) Dans l'accomplissement de leur mission, les inspecteurs de l'Autorité Aéronautique peuvent :

- effectuer des contrôles inopinés et constater sur la base d'un procès-verbal les infractions commises en matière aéronautique ;
- procéder, sous le contrôle du Procureur de la République territorialement compétent, à des perquisitions ainsi qu'à la saisie des matériels ayant servi à la commission des faits présentant des caractéristiques d'une infraction aux lois et règlements dans le secteur de l'aviation civile, et à la fermeture des locaux conformément aux textes en vigueur.

(5) Les inspecteurs visés à l'alinéa 1 ci-dessus bénéficient, à leur demande, de l'assistance des forces de maintien de l'ordre dans l'exercice de leur mission, notamment pour l'identification et l'interpellation des personnes suspectes.

(6) Les inspecteurs de l'Autorité Aéronautique qui ont dressé les procès-verbaux de constatation des infractions participent au procès, aux côtés du Ministère Public, pour soutenir l'accusation. Ils peuvent déposer comme témoins de l'accusation.

ARTICLE 132.- (1) Les infractions prévues par la présente loi peuvent faire l'objet de transaction entre l'Autorité Aéronautique et le mis en cause. La transaction n'est possible qu'en cas d'aveu après la constatation de l'infraction.

(2) Le montant de la transaction prévue à l'alinéa 1 ci-dessus ne peut être inférieur au minimum de la peine d'amende encourue.

(3) Le règlement du montant total de la transaction prévue à l'alinéa 2 ci-dessus éteint l'action publique.

ARTICLE 133.- Lorsque le mis en cause, qui a accepté une transaction, refuse de s'exécuter dans un délai de trente (30) jours à compter de la signature du procès-verbal de transaction, son dossier est transmis dans un délai de huit (08) jours au plus au Procureur de la République territorialement compétent pour valoir plainte au nom de l'Autorité Aéronautique.

ARTICLE 134.- (1) Lorsque des différends civils opposent des opérateurs, ceux-ci sont tenus, avant toute saisine judiciaire, de s'en référer à l'Autorité Aéronautique. Celle-ci tente toute conciliation ou médiation en vue de régler à l'amiable le différend. Si aucune solution amiable n'est trouvée, l'autorité aéronautique invite les parties à soumettre leur différend à une procédure d'arbitrage suivant les textes applicables en la matière.

(2) L'Autorité Aéronautique peut, de concert avec les autres opérateurs du secteur des transports, mettre en place un centre d'arbitrage spécialisé. Les règles du centre d'arbitrage sont déterminées en intégrant les principes d'impartialité, d'équité et de justice.

(3) Le recours à l'arbitrage est facultatif pour les parties. Elles peuvent, à l'issue de la médiation de l'Autorité Aéronautique, décider de saisir directement la juridiction compétente.

ARTICLE 135.- (1) Les infractions et les actes commis à bord d'un aéronef relèvent de la compétence de l'Etat d'immatriculation.

(2) Toutefois, même si l'intervention est susceptible d'en gêner l'exploitation, le départ d'un aéronef étranger peut être retardé par les autorités compétentes camerounaises, en vue d'exercer leur compétence

technique et judiciaire à l'égard des infractions ou des actes visés à l'alinéa 1 ci-dessus commis à bord, dans la nécessité d'assurer le respect d'une obligation qui incombe au Cameroun en vertu d'un accord international ou dans les cas ci-après :

- l'infraction ou l'acte a produit effet sur le territoire du Cameroun ;
- l'infraction ou l'acte a été commis à l'encontre d'un ressortissant du Cameroun ou d'une personne y ayant sa résidence habituelle ;
- l'infraction ou l'acte compromet la sécurité nationale du Cameroun ;
- l'infraction ou l'acte constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur au Cameroun.

ARTICLE 136.- En cas d'infraction ou d'acte survenu à bord d'un aéronef Camerounais, le Commandant de bord de l'aéronef a le droit de prendre toutes mesures qu'il juge nécessaires. Il peut notamment :

- débarquer toute personne parmi l'équipage et les passagers ;
- user des mesures de contrainte ;
- requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et solliciter ou autoriser celle des passagers ;
- requérir, si nécessaire, le concours des autorités compétentes.

ARTICLE 137.- (1) Nonobstant la responsabilité de leurs préposés, les personnes morales sont pénalement responsables des infractions commises par lesdits préposés à l'occasion ou dans l'exercice de leurs fonctions.

(2) Lorsqu'une personne morale est reconnue pénalement responsable, la peine encourue est celle de l'amende prévue pour l'infraction considérée.

CHAPITRE II **DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES**

ARTICLE 138.- (1) Nonobstant la poursuite des infractions pénales énumérées par la présente loi, l'Autorité Aéronautique peut, sur la base du procès-verbal dressé par un inspecteur de sécurité ou un inspecteur de sûreté, infliger à l'auteur des faits ou à toute personne civilement responsable de celui-ci, l'une des sanctions suivantes :

- avertissement ;
- blâme ;

- suspension ;
- retrait du titre aéronautique ou de tout document aéronautique.

(2) Les modalités d'application des dispositions relatives aux sanctions administratives prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont déterminées par voie réglementaire.

ARTICLE 139.- Lorsque l'Autorité Aéronautique décide, après réception des procès- verbaux de constatation de l'une des infractions prévues par la présente loi, de ne pas faire engager des poursuites pénales, elle peut infliger des sanctions pécuniaires à l'auteur des faits et à ses civilement responsables. Il est procédé dans ce cas comme s'il s'agissait d'une transaction.

CHAPITRE III **DES SANCTIONS PENALES**

SECTION I **DES INFRACTIONS LIEES AUX AERONEFS**

PARAGRAPHE I **DES AERONEFS SANS DOCUMENTS ET DE LA CONDUITE SANS TITRE**

ARTICLE 140.- Est puni d'un emprisonnement de trois (03) mois à un (01) an et d'une amende de quinze millions (15 000 000) à vingt cinq millions (25 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- met ou laisse en service un aéronef qui n'a pas obtenu un certificat d'immatriculation et les documents de navigabilité lorsque ces derniers sont requis ;
- met ou laisse en service un aéronef sans les marques d'identification prévues à l'article 21 de la présente loi ;
- fait ou laisse circuler un aéronef dont les documents de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisance ont cessé d'être valables ;
- fait ou laisse circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment, aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité ou aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;
- fait ou laisse circuler un aéronef dans les conditions d'utilisation non conformes aux règles de sécurité édictées par la présente loi ou ses

textes d'application relatifs à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

ARTICLE 141.- Est puni d'un emprisonnement de trois (03) mois à un (01) an et d'une amende de cinq millions (5 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- conduit ou participe à la conduite d'un aéronef sans titre ou sans document en cours de validité exigé par la réglementation en vigueur ;
- détruit ou falsifie un des documents de bord d'un aéronef prévus par la présente loi ;
- conduit ou participe à la conduite d'un aéronef dans les conditions prévues à l'article 58 de la présente loi.

PARAGRAPHE II
DE L'ABSENCE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR,
DE LA DESTRUCTION DE L'AERONEF D'UN CREANCIER
HYPOTHECAIRE ET DE LA NON CONFORMITE DES MARQUES
D'IMMATRICULATION

ARTICLE 142.- (1) Est puni d'un emprisonnement de trois (03) mois à un (01) an et d'une amende de vingt cinq millions (25 000 000) à cinquante millions (50 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque exploite un aéronef pour une ou plusieurs opérations de transport aérien commercial en l'absence du certificat de transporteur aérien prévue à l'article 99 de la présente loi.

(2) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci – dessus sont prononcées contre le pilote qui :

- conduit un aéronef sans être titulaire d'une licence appropriée ;
- détruit ou falsifie un des documents de bord de l'aéronef prévus par la présente loi ;
- conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues à l'article 135 de la présente loi.

ARTICLE 143.- Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de six millions (6 000 000) à vingt millions (20 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque détruit, détourne ou tente de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange au préjudice d'un créancier hypothécaire, privilégié ou saisissant.

ARTICLE 144.- Est puni d'un emprisonnement de deux (02) ans à cinq (05) ans et d'une amende de vingt cinq millions (25 000 000) à cinquante millions (50 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque appose ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation, qui supprime ou fait supprimer, rend ou fait rendre illisibles des marques exactement apposées.

PARAGRAPHE III

DE LA NON CONSERVATION DES DOCUMENTS D'UN AERONEF, DU JET D'OBJET NON AUTORISE ET DU DELIT DE FUITE EN CAS D'ACCIDENT

ARTICLE 145.- Est puni d'un emprisonnement de dix (10) jours à trois (03) mois et d'une amende d'un million (1 000 000) à cinq millions (5 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire ou le locataire régulièrement inscrit au registre aéronautique, qui omet de conserver l'un quelconque des documents d'aéronef pendant cinq (05) ans à partir de la dernière inscription.

ARTICLE 146.- Est puni d'un emprisonnement d'un (01) mois à six (06) mois et d'une amende de dix millions (10 000 000) à vingt cinq millions (25 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui, étant à bord d'un aéronef en évolution, jette volontairement un objet susceptible de causer un dommage aux personnes et aux biens à la surface.

ARTICLE 147.- Est puni d'un emprisonnement de deux (02) mois à un (01) an et d'une amende de cinq millions (5 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le Commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que son aéronef vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'en informe pas immédiatement les autorités de l'aéroport le plus proche avec lesquelles il peut entrer en communication.

ARTICLE 148.- (1) Les peines prévues à l'article 147 ci-dessus, sont prononcées à l'égard du Commandant de bord d'un aéronef qui, sans justifier que l'arrêt de l'aéronef dans l'aéroport le plus proche du lieu d'un accident à la surface pouvait compromettre la sécurité des passagers, refuse de s'y poser.

(2) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, sont doublées lorsqu'il est établi que le Commandant de bord avait connaissance de ce que l'accident avait causé la mort de personnes en surface.

PARAGRAPHE IV
REPRESSION DES FRAUDES DOUANIERES A BORD DES AERONEFS
ET DE LA NON-SOUSCRIPTION DE LA POLICE D'ASSURANCE
« NAVIGATION AERIENNE »

ARTICLE 149.- Le régime de répression des infractions à la réglementation douanière est applicable aux marchandises importées ou exportées à bord des aéronefs.

ARTICLE 150.- (1) Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à un (01) an et d'une amende de vingt cinq millions (25 000 000) à cinquante millions (50 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef qui n'a pas souscrit une police d'assurance pour son aéronef avant sa mise en circulation.

(2) Est puni des peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, l'exploitant d'un aéronef qui ne souscrit pas une police d'assurance risques-professionnels pour son personnel navigant.

ARTICLE 151.- (1) Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à dix huit (18) mois et d'une amende de cinquante millions (50 000 000) de francs CFA à cent millions (100 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le gestionnaire d'aéroport qui ne souscrit pas une police d'assurance «Responsabilité civile » et « Global Damages» pour couvrir les risques de sa gestion.

(2) Les peines d'amende prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, peuvent être prononcées à l'égard des organismes chargés de l'exploitation, de la gestion des installations et des services de la navigation aérienne pour la non-souscription des polices d'assurance devant couvrir les risques de leur profession.

Nonobstant les peines prévues ci-dessus, les dirigeants des organismes visés à cet article, peuvent encourir les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, s'il est établi que le défaut de souscription de la police d'assurance constitue une faute professionnelle à leur égard.

SECTION II
DES INFRACTIONS LIEES AUX AERODROMES, AUX REGLES DE LA CIRCULATION AERIENNE ET A LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

PARAGRAPHE I
DES INFRACTIONS RELATIVES AUX CONDITIONS DE CREATION D'UN AERODROME, AUX REGLES DE LA CIRCULATION AERIENNE ET AUX MODALITES D'ENTREE ET DE SEJOUR DANS LE DOMAINE AEROPORTUAIRE

ARTICLE 152.- Est puni d'une amende de vingt cinq millions (25 000 000) à cinq cent millions (500 000 000) de francs CFA, tout exploitant d'aéronef dont l'équipage a enfreint l'une des règles de la circulation aérienne en vol ou au sol, lors des manœuvres précédant le décollage ou succédant à l'atterrissage.

ARTICLE 153.- (1) Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à un (01) an et d'une amende de cinq millions (5 000 000) à vingt cinq millions (25 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui, sans autorisation, crée un aérodrome.

(2) Est puni des peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, celui qui ouvre ou exploite sans autorisation un aérodrome, un organisme de maintenance, un organisme de formation, un aéroclub ou tout autre exploitation aéronautique.

(3) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont doublées lorsque la création d'un aérodrome sans autorisation est suivie de l'ouverture dans les mêmes conditions.

ARTICLE 154.- (1) Est puni d'une amende de vingt-cinq millions (25 000 000) à cent vingt-cinq millions (125 000 000) de francs CFA, l'exploitant d'un aéronef de nationalité étrangère qui survole l'espace aérien camerounais en violation des dispositions de l'article 59 de la présente loi.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 62 de la présente loi, est puni de la peine prévue à l'alinéa 1 ci-dessus, l'exploitant d'un aéronef qui survole une zone interdite.

ARTICLE 155.- Est puni d'un emprisonnement de dix (10) jours à un (01) mois et d'une amende de cent mille (100 000) à cinq cent mille (500 000) francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

- se trouve à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;

- ne se conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées.

ARTICLE 156.- Est puni d'un emprisonnement de quinze (15) jours à trois (03) mois et d'une amende de cinq cent mille (500 000) à deux millions (2 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui, en refusant de se conformer aux injonctions des autorités compétentes, survole une zone ou une partie du territoire déclarée en état de siège.

ARTICLE 157.- (1) Est puni d'un emprisonnement de dix (10) jours à un (01) mois et d'une amende de cent mille (100 000) à cinq cent mille (500 000) francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui fait usage à bord d'un aéronef des objets ou appareils dont le transport est interdit.

(2) Est puni des peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus celui qui, sans autorisation spéciale préalable, fait usage d'appareils photographiques ou cinématographiques au dessus d'une zone interdite.

L'autorisation spéciale visée au paragraphe ci-dessus est délivrée par les autorités compétentes du territoire dans lequel se trouve la zone interdite.

ARTICLE 158.- (1) Est puni d'un emprisonnement de deux (02) ans à dix (10) ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) à vingt-cinq millions (25 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui installe ou fait usage d'un dispositif installé frauduleusement à l'intérieur ou aux abords d'un aéroport de nature à compromettre la sécurité de la navigation aérienne.

(2) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont doublées lorsque l'auteur des faits incriminés est une personne concourant, de par ses fonctions, à toute activité relative à sécurité ou à la sûreté de l'aviation civile.

(3) Des textes particuliers déterminent la liste des dispositifs visés à l'alinéa 1 ci-dessus.

(4) La peine d'emprisonnement prévue à l'alinéa 1 ci-dessus est un emprisonnement à vie lorsque l'installation ou l'usage a entraîné un accident dans lequel il y a perte en vie humaine.

ARTICLE 159.- Est puni d'un emprisonnement de trois (03) mois à un (01) an et d'une amende de trois millions (3 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le Commandant de bord qui omet de tenir un quelconque des livres de bord ou qui y porte des indications inexactes.

ARTICLE 160.- Est puni d'un emprisonnement de deux (02) ans à cinq (05) ans et d'une amende de vingt-cinq millions (25 000 000) à cent millions (100 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, l'exploitant d'un aéronef qui omet d'assurer l'entretien de cet aéronef, des équipements de bord et autres nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation.

ARTICLE 161.- (1) Est puni d'un emprisonnement d'un (01) mois à six (06) mois et d'une amende de deux millions (2 000 000) à cinq millions (5 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui, sans motif légitime, atterrit hors d'un aérodrome.

(2) Est puni des peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus celui qui, sans motif légitime, atterrit en vol international sur un aérodrome qui n'est pas ouvert au service international.

ARTICLE 162.- (1) Est puni d'un emprisonnement de deux (02) ans à cinq (05) ans et d'une amende de dix millions (10 000 000) à vingt-cinq millions (25 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne exerçant un emploi pour lequel une licence est requise, prise à son poste de travail en flagrant délit en état d'ivresse ou sous l'effet d'une substance psychoactive ou psychotrope.

(2) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont doublées lorsque l'auteur assure la conduite de l'aéronef.

ARTICLE 163.- Est puni d'un emprisonnement d'un (01) an à cinq (05) ans et d'une amende de dix millions (10 000 000) à vingt-cinq millions (25 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement le commandant de bord qui, sans s'être assuré que toutes les conditions de sécurité requises sont remplies, engage un vol.

ARTICLE 164.- Est puni d'un emprisonnement de trois (03) ans à six (06) ans et d'une amende de quinze millions (15 000 000) à vingt-cinq millions (25 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui emploie un membre du personnel navigant ou tout autre personnel aéronautique ne remplissant pas les conditions de qualification requises.

ARTICLE 165.- Est puni d'un emprisonnement de deux (02) ans à cinq (05) ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui, sans motif légitime, refuse d'exécuter les instructions des services de contrôle de la circulation aérienne.

ARTICLE 166.- (1) Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de deux millions (2 000 000) à cinq millions (5 000 000)

de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui, sans autorisation préalable, exécute des vols rasants ou effectue des évolutions constituant des spectacles publics.

(2) Est puni des peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, celui qui effectue un vol d'acrobatie ou de voltige comportant des évolutions périlleuses et non nécessaires au - dessus des agglomérations.

(3) Est puni d'un emprisonnement d'un (01) an à trois (03) ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui effectue un vol en violation des règles applicables audit vol.

ARTICLE 167.- Est puni d'un emprisonnement d'un (01) an à dix (10) ans et d'une amende d'un million (1 000 000) à cinquante millions (50 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui, sans motif légitime, refuse de prêter son concours aux opérations de recherche et de sauvetage des victimes d'une catastrophe aérienne.

ARTICLE 168.- (1) Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à un (01) an et d'une amende de cinq millions (5 000 000) à cent millions (100 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui maintient au travail un personnel aéronautique au-delà de la durée fixée par les textes réglementaires.

(2) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont applicables au travailleur qui, sachant qu'il a atteint la durée maximale prévue par les textes réglementaires, accepte de continuer à travailler.

ARTICLE 169.- Est puni d'un emprisonnement de quinze (15) jours à six (06) mois et d'une amende de cent mille (100 000) à cinq cent mille (500 000) francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui, sans motif légitime, refuse de déférer à une convocation des inspecteurs de sécurité ou des inspecteurs de sûreté.

ARTICLE 170.- (1) Est puni d'un emprisonnement d'un (01) an à cinq (05) ans et d'une amende d'un million (1 000 000) à cinq millions (5 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui refuse de communiquer aux autorités chargées d'enquêter, les enregistrements, les matériels, ou tout autre document permettant d'accomplir leur mission.

(2) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont doublées lorsque le refus de communiquer est suivi de la dissimulation, de l'altération ou de la mutilation des documents dont il s'agit.

(3) Est puni des peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, celui qui refuse de transmettre des renseignements statistiques et financiers ou toute autre information relatives à une activité de transport aérien à l'autorité compétente.

(4) Est puni des mêmes peines, celui qui entrave l'exercice des fonctions d'un officier de police judiciaire à caractère spécial ou d'un officier de police à compétence générale au cours d'une enquête judiciaire relative à l'aviation civile.

(5) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont doublées à l'encontre de celui qui, dans le but de dissimuler une preuve, soustrait un objet ou un document constitutif de ladite preuve.

ARTICLE 171.- Est puni d'un emprisonnement de deux (02) ans à dix (10) ans et d'une amende de deux millions (2 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs CFA, celui qui soustrait, cache ou retient tout ou partie d'un aéronef impliqué dans un accident ou incident, ou qui s'approprie tout bien qui était à bord de cet aéronef.

ARTICLE 172.- (1) Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à un (01) an et d'une amende d'un million (1 000 000) à cinq millions (5 000 000) de francs CFA, celui qui modifie l'état des lieux où s'est produit un accident ou incident d'aviation civile.

(2) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont doublées dans tous les cas où l'auteur des faits est une personne, qui par ses fonctions, est appelée à concourir à la manifestation de la vérité ou qui, de par ses mêmes fonctions, est susceptible d'être impliqué dans les faits objet d'investigations ou d'enquête.

ARTICLE 173.- Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de deux cent mille (200 000) à deux millions (2 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui exerce des voies de fait, des menaces physiques, ou profère des menaces verbales à l'encontre du personnel navigant dans l'exercice de ses fonctions.

ARTICLE 174.- Est puni d'un emprisonnement de quinze (15) jours à un (01) an et d'une amende de deux cent mille (200 000) à cinq cent mille (500 000) francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement celui qui, en violation de l'interdiction de fumer dans les toilettes ou ailleurs dans l'aéronef, fume dans lesdits lieux.

ARTICLE 175.- Est puni d'un emprisonnement de deux (02) ans à cinq (05) ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui détériore

un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef.

ARTICLE 176.- (1) Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500 000) à deux millions (2 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui utilise ou détient en violation de l'interdiction faite, un dispositif électronique portatif ou tout autre objet à bord d'un aéronef.

(2) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont doublées lorsque l'auteur des faits incriminés est une personne concourant, de par ses fonctions, à toute activité relative à l'aviation civile.

ARTICLE 177.- (1) Est puni d'un emprisonnement de quinze (15) jours à trois (03) mois et d'une amende de trois millions (3 000 000) à trente millions (30 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, le dirigeant d'une entreprise de transport aérien public qui discrimine l'accès du public à ses services de transport.

(2) Est puni des peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, l'exploitant d'une entreprise de transport public qui ne se conforme pas aux obligations prescrites dans sa licence ou dans son autorisation d'exploitation.

(3) Est puni des mêmes peines, l'exploitant d'une entreprise de transport public qui viole les itinéraires indiqués dans sa licence ou son autorisation d'exploitation ou qui ne respecte ni les tarifs, ni les fréquences, ni les horaires approuvés ou homologués par les autorités compétentes ou déposés auprès d'elles.

ARTICLE 178.- Les peines prévues à l'alinéa 1 de l'article 177 ci-dessus sont doublées à l'encontre de l'exploitant d'une entreprise de transport aérien étrangère qui, sans autorisation préalable des autorités compétentes nationales, débarque ou embarque sur le territoire national, des personnes ou du fret, ou qui y effectue un service de cabotage, à moins que les vols effectués ne desservent les destinations non couvertes par les entreprises régulières.

ARTICLE 179.- Est puni d'un emprisonnement de quinze (15) jours à six (06) mois et d'une amende de deux millions (2 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, l'exploitant de l'entreprise de transport aérien public non régulier qui annonce les horaires et itinéraires de vol réguliers ou annonce l'exécution des vols selon une certaine fréquence, ou qui effectue périodiquement des vols à certains jours de la semaine avec une telle fréquence qu'ils sont assimilés à une série de vols réguliers.

ARTICLE 180.- (1) Est puni d'un emprisonnement de cinq (05) à dix (10) ans et d'une amende de vingt cinq millions (25 000 000) à cent millions (100 000 000) de francs CFA, ou de l'une des deux peines seulement, celui qui, dans les périmètres et aux abords d'un aéroport, installe ou fait usage dans autorisation préalable, de tout dispositif de nature à compromettre la sécurité de la navigation aérienne.

(2) Les peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus sont doublées lorsque l'auteur des faits incriminés est une personne concourant, de part ses fonction, à toute activité relative à l'aviation civile.

(3) Des textes particuliers déterminent la liste des dispositifs visés à l'alinéa 1 ci-dessus.

ARTICLE 181.- (1) Est puni d'un emprisonnement de quinze (15) jours à trois (03) mois et d'une amende de cent mille (100 000) à cinq cent mille (500 000) francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui pénètre ou séjourne sans autorisation dans les terrains et espaces interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public.

(2) Est puni des peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, celui qui laisse séjourner des bestiaux ou des bêtes de trait, de charge ou de monture dans les mêmes terrains et espaces.

(3) La juridiction saisie peut, après condamnation de l'auteur des faits visés aux alinéas 1 et 2 ci-dessus, lui refuser tout droit à indemnité en cas d'accident ou incident survenu sur les lieux.

PARAGRAPHE II

DES INFRACTIONS RELATIVES AU RETARD D'ENLEVEMENT DES OBJETS ENCOMBRANTS, AUX SERVITUDES AERONAUTIQUES ET A LA DEGRADATION DES AERODROMES ET DES INSTALLATIONS

ARTICLE 182.- (1) Est puni d'un emprisonnement de trois (03) mois à un (01) an et d'une amende de cent mille (100 000) à un million (1 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui encombre par quelque moyen que ce soit et pour quelque cause que ce soit une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou le dégagement y attenat.

(2) La juridiction saisie aux fins de poursuites impartit à l'auteur des faits prévus à l'alinéa 1 ci-dessus un délai pour dégager les objets encombrants ou pour pourvoir à leur balisage sous peine d'une astreinte qu'elle fixe par jour de retard.

ARTICLE 183.- Est puni d'un emprisonnement d'un (01) an à cinq (05) ans et d'une amende de deux millions (2 000 000) à cinq millions (5 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui, par quelque moyen que ce soit, porte atteinte aux servitudes aéronautiques instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne.

ARTICLE 184.- Lorsque l'Autorité Aéronautique, le gestionnaire ou le concessionnaire d'un aérodrome constate des dégradations ou l'exécution d'ouvrages ou de travaux non autorisés sur les servitudes ou les emprises de l'aérodrome, il en dresse procès-verbal et somme instantanément par une mise en demeure, l'auteur des faits de les cesser et, le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial.

ARTICLE 185.- (1) Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500 000) à cinq millions (5 000 000) de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui, par quelque moyen que ce soit, dégrade un aérodrome ou les différentes servitudes attenantes, ou qui érige sur les lieux, des ouvrages de nature à compromettre la sécurité de la circulation aérienne.

(2) Dans le cas prévu à l'alinéa 1 ci-dessus, si l'auteur des faits n'obtempère pas aux injonctions de l'autorité compétente, celle-ci procède, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la sommation, au dégagement des objets encombrants ou à la destruction de ces objets à la charge de l'auteur des faits.

PARAGRAPHE III **DES INFRACTIONS RELATIVES A LA SURETE DE L'AVIATION** **CIVILE ET A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

ARTICLE 186.- Les infractions relatives à la sûreté de l'aviation civile sont punies conformément à la législation en vigueur sur la répression des actes terroristes.

ARTICLE 187.- Les infractions relatives à la protection de l'environnement sont punies conformément aux textes en vigueur en la matière.

ARTICLE 188.- Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues par la présente loi, commet une nouvelle infraction dans un délai de cinq ans à compter du jour où la première condamnation a acquis force de chose jugée, est condamné au double de la peine encourue.

TITRE VIII
DES DISPOSITIONS DIVERSES, TRANSITOIRES ET FINALES

ARTICLE 189.- (1) L'Etat définit, organise et veille à la mise en œuvre d'un programme national de facilitation de transport aérien.

(2) Le programme national de facilitation du transport aérien est approuvé et rendu exécutoire par un décret du Président de la République.

ARTICLE 190.- (1) Les normes contenues dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, pour lesquelles aucune différence n'a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale par l'Etat du Cameroun, sont d'application immédiate.

(2) Les organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité dont le Cameroun est membre concourent à la supervision des exploitants, notamment communautaires.

(3) Les règlements et directives des organismes régionaux et sous-régionaux de l'aviation civile dont le Cameroun est membre sont applicables. Le cas échéant, les dispositions de la présente loi doivent être modifiées pour se conformer à ces règlements et directives.

ARTICLE 191.- Les tribunaux camerounais sont compétents pour connaître des infractions aux dispositions de la présente loi, sous réserve des dispositions des Conventions internationales.

ARTICLE 192.- Les exploitants de l'aviation civile, les entreprises de ce secteur et les fournisseurs de service ont douze (12) mois, à compter de la date de promulgation de la présente loi, pour s'y conformer.

L'Autorité Aéronautique, créée par la loi n°98/023 du 24 décembre 1998, demeure en vigueur, jusqu'à sa mise en conformité avec la présente loi.

ARTICLE 193.- (1) Des textes particuliers précisent, en tant que de besoin, les modalités d'application de la présente loi.

(2) Les textes pris pour l'application des dispositions de la loi n° 98/023 non contraires à la présente loi, restent en vigueur.

ARTICLE 194.- La présente loi abroge toutes les dispositions antérieures, notamment la loi n°63/LF/35 du 05 novembre 1963 portant code de l'aviation civile et la loi n° 98/023 du 24 décembre 1998 portant régime de l'aviation civile.

ARTICLE 195.- La présente loi sera enregistrée, publiée suivant la procédure d'urgence, puis insérée au Journal Officiel en français et en anglais./-

Yaoundé, le 24 JUIL 2013

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,



The image shows the official seal of the President of the Republic of Cameroon. The seal is circular and contains the text: "REPUBLIQUE DU CAMEROUN" at the top, "Paix - Travail - Patrie" in the center, "LE PRESIDENT" below that, and "THE PRESIDENT" and "REPUBLIC OF CAMEROON" at the bottom. The seal is partially obscured by a large, stylized handwritten signature in black ink. Below the signature, the name "PAUL BIYA" is printed in bold, black, uppercase letters.