

AUTORITE AERONAUTIQUE

DIRECTION DE LA SECURITE AERIENNE



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

DIRECTION OF AVIATION SAFETY

DSA.AOC.MAN.005

**TYPE DE DOCUMENT** MANUEL

**NOM DU DOCUMENT** GUIDE TECHNIQUE RELATIF A LA CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES

**PROCESSUS** SUPERVISER LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

**PILOTE PROCESSUS** DIRECTEUR DE LA SECURITE AERIENNE

	NOM	FONCTION	DATE	SIGNATURE
PREPARE PAR	KAMTO WAMBO Gilbert	Inspecteur Opérations	28/04/2020	
VERIFIE OPERATIONNELLE	BARLA Joseph	Inspecteur Opérations	15/05/2020	
	SANGOHN SANDING Christian	Inspecteur Opérations	20/05/2020	
VERIFICATION QUALITE	JOB Nelly	Responsable Qualité	13/05/2020	
VALIDE PAR	SEIHOU ALIOUM OUSMANOU	Directeur de la Sécurité Aérienne/ Inspecteur navigabilité	18/08/2020	
APPROUVE PAR	ASSOUMOU KOKI Paule	Directeur Général	18/05/2020	 

Ce document est la propriété de l'Autorité Aéronautique.  
Toute communication ou reproduction est interdite sans autorisation préalable.  
Tous droits réservés

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

**1. EVOLUTION DU DOCUMENT****CREATION DU DOCUMENT**

Date de création	28 Avril 2020
Date d'effectivité	Signature du Directeur Général

**HISTORIQUE DES MODIFICATIONS**

INDICE MODIF		DATE		MOTIF DE LA MODIFICATION
Edition	Révision	Issue	Effectivité	
01	00	28/04/2020		Création initiale

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

**2. LISTE DE DIFFUSION**

<b>DETENTEUR (POUR ACTION)</b>			
CODE	Direction/Départ./Service concerné	Mode de diffusion*	
		P	N
1	Directeur Sécurité Aérienne	X	X
2	Responsable Qualité	X	X
3	Secrétariat Direction Sécurité Aérienne	X	X
4	Service de l'Exploitation Technique des Aéronefs	X	X
5	Division de la Coopération, de la Réglementation et de la Communication Aéronautique	X	X
6	Inspecteurs des Opérations (Vol et Sol)	X	X

<b>DETENTEUR (POUR INFORMATION)</b>			
CODE	Direction/Départ./Service concerné	Mode de diffusion*	
		P	N
7	Secrétariat Directeur Général		X
8	Secrétariat Directeur Général Adjoint		X
9	Audit Interne		X
10	vice Courier		

(\*) P = papier N = Numérique



### **3. TABLE DES MATIERES ET LISTE DES ANNEXES**

1. Evolution du document .....	2
2. Liste de diffusion.....	3
3. Table des matières et liste des annexes.....	4
4. Objet .....	8
5. Domaine d'application .....	8
6. Validité .....	8
7. Système de référence .....	8
7.1. Législation .....	8
7.2. Règlements de l'aviation civile .....	8
7.3. Documents OACI .....	9
8. Définitions / abréviations .....	10
8.1. Définitions .....	10
8.2. Abréviations .....	10
9. Généralités .....	12
10. Phase 1 : demande préliminaire.....	16
10.1. Premier contact et réponse de la CCAA .....	16
10.2. Réunion préliminaire.....	17
11. Phase 2 : demande formelle .....	19
11.1. Modalité de dépôt de la demande formelle .....	19
11.2. Contenu du dossier de demande formelle.....	19
11.3. Examen sommaire du dossier de la demande formelle.....	20
11.4. Recevabilité des documents déposés .....	21
11.5. Réunion d'évaluation de la demande formelle.....	22
12. Phase 3 : évaluation des documents.....	23
13. Phase 4 : démonstration et inspection.....	25
13.1. Locaux, matériels et documentation disponibles .....	26

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

13.2.	Organisation et infrastructures .....	26
	Exigences réglementaires à respecter .....	27
13.3.	Système qualité.....	28
	Exigences réglementaires à respecter .....	28
13.4.	Système de gestion de la sécurité .....	29
13.5.	Matériel volant .....	30
13.6.	Entretien .....	31
13.6.1.	Généralités.....	31
13.6.2.	Exigences réglementaires à respecter .....	31
13.7.	Exploitation .....	32
13.7.1.	Généralités.....	32
13.7.2.	Formation du personnel .....	32
13.8.	Sûreté .....	33
13.9.	Conclusion de l'audit.....	33
14.	Phase 5 : Certification et délivrance du CTA .....	34
14.1.	Délivrance du CTA et spécifications d'exploitation.....	34
14.2.	Refus.....	35
15.	Modification du certificat de transporteur aérien.....	37
16.	Demande d'inscription d'un nouveau type ou CLASSE d'aéronef.....	37
16.1.	Dossier de la demande .....	38
16.1.1.	Information préalable de la CCAA.....	38
16.1.2.	Éligibilité de la demande .....	38
16.2.	Analyse et suivi du dossier opérations par la CCAA .....	39
16.2.1.	Qualification de type.....	39
16.2.2.	Manuel d'exploitation.....	39
16.2.3.	Équipages .....	39
16.2.4.	Dossiers spécifiques si nécessaires (CAT II/III, EDTO, etc.) .....	40
16.3.	Contrôle hors ligne et contrôle en vol pour le lâcher des premiers équipages.....	40

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

16.4.	Mise en ligne .....	40
17.	Demande d'inscription d'un aéronef d'un type déjà exploité par le transporteur aérien .....	41
18.	Demande d'inscription d'un aéronef immatriculé à l'étranger .....	42
18.1.	Généralités .....	42
18.2.	Procédures .....	42
18.2.1.	Cas où le Cameroun est l'Etat de l'exploitant .....	42
18.2.2.	Cas de l'application de l'article 83 bis .....	43
19.	Utilisation en aviation générale d'un aéronef inscrit sur une liste de flotte .....	43
20.	Transferts successifs d'un aéronef entre exploitants nationaux .....	44
21.	Certificat de transporteur aérien sans aéronef .....	45
22.	Demande d'un CTA conjoint entre plusieurs sociétés détenant une licence de transporteur aérien .....	46
23.	Renouvellement du certificat de transporteur aérien .....	47
24.	Limitation, suspension ou retrait du certificat de transporteur aérien .....	48
24.1.	Demande de suspension ou de retrait présentée par le transporteur aérien. 48	
24.2.	Demande de limitation, de suspension ou de retrait faite par un organe compétent de la CCAA .....	49
24.2.1.	Réduction du domaine d'activité .....	50
24.2.2.	Réduction de la durée de validité .....	50
24.3.	Non renouvellement, à l'échéance, d'un certificat .....	50
Annexe 1.	formulaire de demande initial de l'opérateur aérien éventuel (CMR.AOC.FORM.000) .....	52
Annexe 2.	Logigramme détaillé des 5 phases de la certification .....	58
Annexe 3.	Formulaire de demande initiale, de modification ou de renouvellement d'un certificat de transporteur aérien (CMR.AOC.FORM.001) .....	63
Annexe 4.	Specifications d'exploitations (avions) pour une demande initiale, de modification ou de renouvellement d'un cta conformément a l'arrete n° 606/MINT du 13 septembre 2006- .....	64
CMR.AOC.FORM.002	.....	64

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

Annexe 5. Specifications d'exploitations ( <i>helicopteres</i> ) pour une demande initiale, de modification ou de renouvellement d'un cta conformément a l'arrete n° 606/MINT du 13 septembre 2006- .....	66
CMR.AOC.FORM.003.....	66
Annexe 6 : Modèles des lettres à la suite d'une demande de certificat de transporteur aérien.....	68
Annexe 7. CMR.AOC.FORM.004 .....	75
Annexe 8. Modèle de déclaration de conformité .....	76
Annexe 9. Modèle de chronogramme des événements.....	77
Annexe 10. Check-list de visite de conformité aéronef.....	88
Annexe 11. Modèle de certificat de transporteur aérien.....	110
Annexe 12. Spécifications d'exploitation .....	114



## CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

### 4. OBJET

Le présent guide a pour objet de définir les dispositions relatives à la certification des exploitants aériens par la CCAA conformément à l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006 modifiant l'annexe de l'arrêté n°00731/MINT du 07 juin 2005 fixant les conditions d'utilisation des avions par une entreprise de transport aérien.

### 5. DOMAINE D'APPLICATION

Ce guide s'applique à toute personne désireuse d'obtenir un Certificat de Transporteur Aérien (CTA) selon l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006 au Cameroun.

### 6. VALIDITE

- Début Validité : A compter de la date d'approbation par le Directeur Général
- Durée validité : Jusqu'à sa prochaine revue motivée

### 7. SYSTEME DE REFERENCE

#### 7.1. Législation

- a. Loi n°2013/010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun
- b. Loi n°2001/019 du 07 décembre 1997 portant répression des infractions et actes dirigés contre la sécurité aéronautique
- c. Décret n°2003/2031/PM du 04 septembre 2003 relatif à la profession de transporteur aérien
- d. Décret n°2003/2028 du 04 septembre 2003 portant réglementation des titres, documents et contrôle relatifs à la circulation aérienne
- e. Décret relatif au patrimoine aéronautique et aux modalités de sa gestion.

#### 7.2. Règlements de l'aviation civile

- a. Arrêté n°731/MINT du 07 juin 2005 relatif à l'utilisation des avions en transport aérien commercial et/ou selon le cas, l'arrêté n°00724/MINT du 07 juin 2005 relatif à l'utilisation des hélicoptères en transport aérien commercial
- b. Arrêté 606/MINT du 13 septembre 2006 modifiant l'annexe de l'arrêté n°00731/MINT du 07 juin 2005 fixant les conditions d'utilisation des avions par une entreprise de transport aérien

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

- c. Arrêté 727/MINT du 07 juin 2005 fixant les limitations de temps de vols des personnels navigants de l'aviation civile
- d. Arrêté 1546/MINT du 15 novembre 2006 fixant les conditions d'utilisation des minimums d'aérodrome
- e. Arrêté 735/MINT du 07 juin 2005 relatif au transport des marchandises dangereuses
- f. Arrêté 1299/MINT du 29 septembre 2006 modifiant l'annexe de l'arrêté 00735/MINT du 07 juin 2005 relatif au transport des marchandises dangereuses
- g. Arrêté 00708/MINT du 08 juin 2006 relatif aux règles de l'air applicables aux aéronefs camerounais et étrangers
- h. Arrêté 000712/MINT du 08 juin 2006 portant réglementation de l'assistance météorologique à la navigation aérienne au Cameroun
- i. Arrêté 000713/MINT du 08 juin 2006 relatif aux unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol des aéronefs
- j. Arrêté 00221/A/MINT du 04 juin 2013 relatif à la navigabilité des aéronefs civils
- k. Arrêté 00729/MINT du 07 juin 2005 portant agrément des organismes de maintenance des aéronefs.
- l. Arrêté n° 00730/ MINT du 07 juin 2005 portant agrément des unités d'entretien des aéronefs.

**7.3. Documents OACI**

- Doc OACI 8335 relatif au manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation ;
- Partie A du Doc 9734 relatif au manuel de supervision de la sécurité.



## 8. DEFINITIONS / ABREVIATIONS

### 8.1. Définitions

Dans le présent guide les termes suivants ont les significations indiquées ci-après :

**Aéronef** : avion ou hélicoptère ;

**Petit exploitant** : entreprise dont l'effectif global est compris entre 6 et 20 personnes ;

**Très petit exploitant** : entreprise dont l'effectif global est au plus égal à 5 personnes ;

Ces deux derniers critères seront à prendre en compte pour la sous-traitance des tâches de l'Assurance Qualité à l'extérieur de l'organisation.

### 8.2. Abréviations

**ADSB** Surveillance dépendante automatique ( broadcast ) en mode diffusion

**AEL** Adaptation en ligne

**AOC** Certificat de Transporteur aérien (Air Operator Certificat)

**B-RNAV** Navigation de surface de base (Basic Radio Navigation)

**RNAV** Navigation de surface (Radio Navigation)

**CA** Certificat Acoustique

**CCAA** Cameroon Civil Aviation Authority

**CDB** Commandant De Bord

**CDN** Certificat de Navigabilité

**CI** Certificat d'Immatriculation

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

<b>CLN</b>	Certificat de limitation de nuisance
<b>CN</b>	Consigne de Navigabilité
<b>CRE</b>	Class Rating Examiner (Examineur de qualification de classe)
<b>CRI</b>	Class Rating Instructor (Instructeur de qualification de classe)
<b>CRM</b>	Compte Rendu Matériel
<b>CTA</b>	Certificat de Transporteur Aérien
<b>EDTO</b>	Vol à temps de déroutement prolongé
<b>EFB</b>	Sacoche de vol électronique
<b>LMER</b>	Liste minimale d'équipements de référence
<b>MANEX</b>	Manuel d'Exploitation
<b>ME</b>	Manuel d'Entretien
<b>MEL</b>	Minimum Equipment List = liste Minimale d'Équipements
<b>MGN</b>	Manuel de Gestion de Maintien de Navigabilité
<b>MNPS</b>	Minimum Navigation Performance Specification
<b>MOE</b>	Manuel des Spécifications d'Organisme d'Entretien (Maintenance Organisation Exposition )
<b>MPM</b>	Manuel des Procédures de Maintenance (Maintenance Programm manual)
<b>OMA</b>	Organisme de Maintenance Agréé
<b>OPS</b>	Operations
<b>PBN</b>	Performance Based Navigation
<b>PNT</b>	Personnel Navigant Technique
<b>QC</b>	Qualification de classe

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

<b>QT</b>	Qualification de type
<b>RD</b>	Responsable Désigné
<b>RQ</b>	Responsable Qualité
<b>RVSM</b>	Minimum réduit de séparation verticale
<b>SGS</b>	Système de Gestion de la Sécurité
<b>SMUH</b>	Service Médical d'urgence par hélicoptère
<b>TRE</b>	Examineur de qualification de type ( <i>Type Rating Examiner</i> )
<b>TRI</b>	Instructeur de qualification de type ( <i>Type Rating Instructor</i> )

## 9. GENERALITES

- (a) L'activité de transport aérien public est subordonnée à la détention d'une Licence d'Exploitation Aérienne (LEA) et d'un Certificat de Transporteur Aérien (CTA) délivrés par la CCAA. L'instruction des dossiers relatifs à la licence est traitée en amont, et ne fait pas partie du présent guide.
- (b) La CCAA a compétence pour délivrer les CTA aux entreprises dont l'établissement principal est situé dans le territoire du Cameroun. L'établissement principal est l'endroit où se trouvent les directions générales de l'exploitation et de l'entretien qui ont à répondre des exigences de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006.
- (c) Le processus de certification doit pourvoir aux besoins d'interaction entre le postulant et la CCAA depuis la demande initiale jusqu'à la délivrance du CTA. Il donne l'assurance que les manuels, l'organisation, le personnel, les installations, et les méthodes de conformité sont soigneusement revus, et évalués.
- (d) Le processus de certification est composé des cinq phases suivantes :
- (1) phase de la demande préliminaire
  - (2) phase de la demande formelle;
  - (3) phase d'évaluation des documents;
  - (4) phase de démonstration et inspection;



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

(5) phase de certification et délivrance du CTA.

**Il est représenté par les logigrammes des figures 1 et 2**

**Note :** Pour plus de détails, se référer à l'Annexe 2 au présent guide (logigramme détaillé).



**FIGURE 1 : Phases de certification**

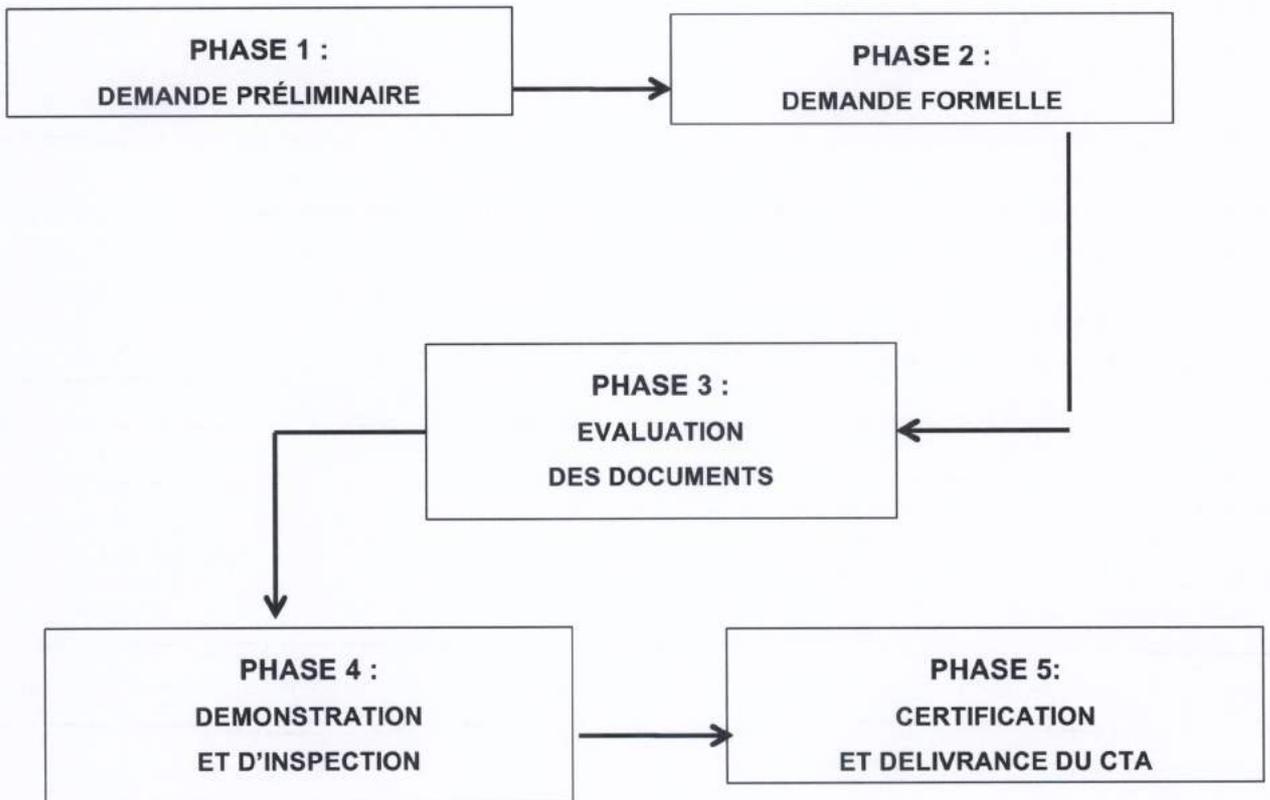
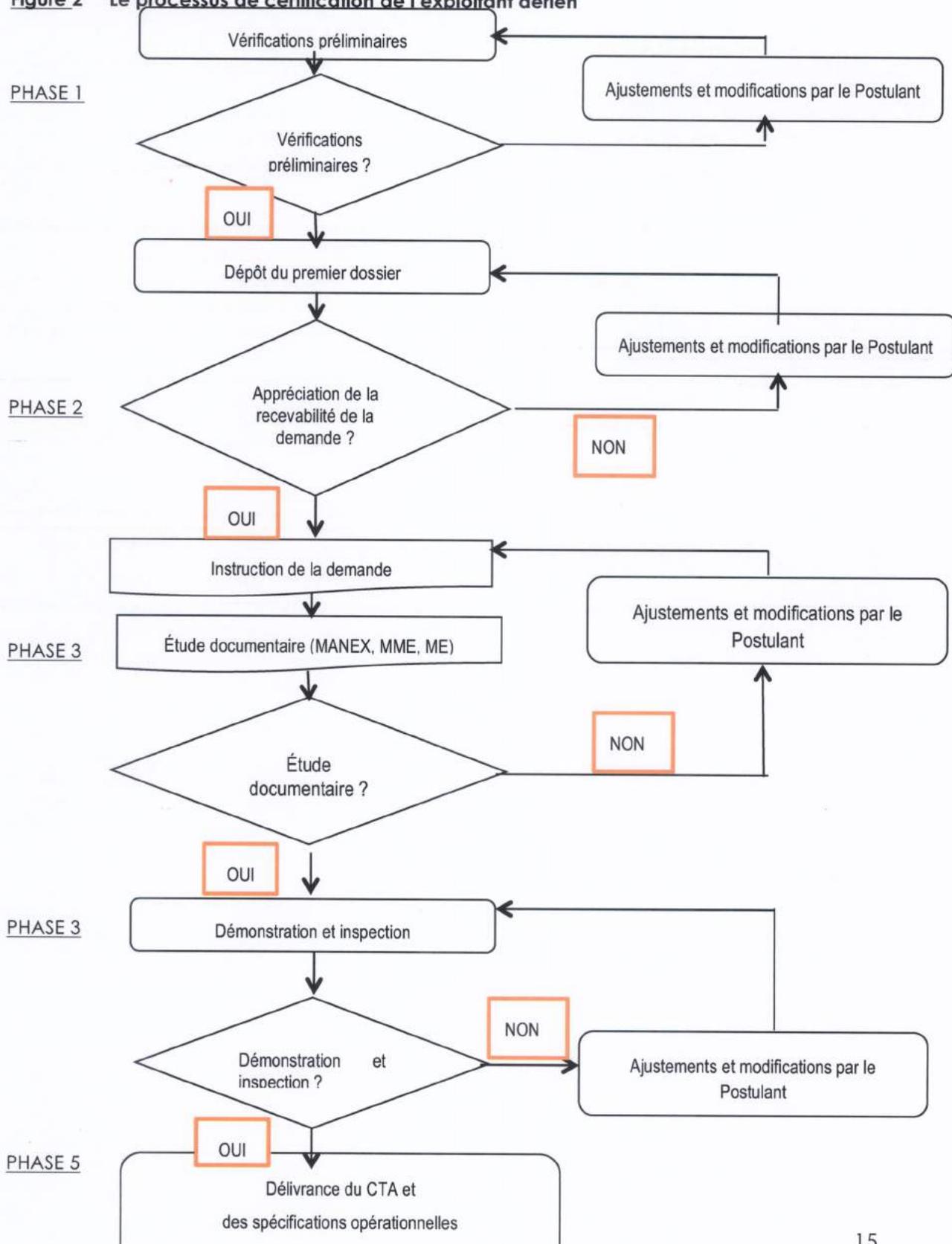




Figure 2 Le processus de certification de l'exploitant aérien





## **10. PHASE 1 : DEMANDE PRELIMINAIRE**

### **10.1. Premier contact et réponse de la CCAA**

- (a) La phase préliminaire commence lorsque le postulant prend contact avec la CCAA, personnellement par lettre ou par téléphone. Durant cette phase, il est remis au postulant ce guide de certification, les règlements applicables et le formulaire de pré évaluation CMR.AOC.FORM.000 à remplir afin de formaliser ses intentions (voir en Annexe 1).
- (b) LA CCAA au vu des données du formulaire :
- (1) cerne les intentions du postulant ;
  - (2) précise quel sera le processus de délivrance du CTA ;
  - (3) précise toutes les informations et documents qui doivent être joints à la demande formelle du CTA. À cette occasion, la CCAA indique les modalités de dépôt du dossier de demande formelle et attire l'attention sur le délai approximatif requis pour l'instruction de la demande formelle ;
  - (4) désigne une équipe de certification composée des inspecteurs et d'experts suivants selon la taille du postulant :
    - (i) un Chef de Projet de Certification ;
    - (ii) des inspecteurs OPS ;
    - (iii) des inspecteurs en Navigabilité ;
    - (iv) des inspecteurs en licence du personnel (PEL) ;
    - (v) des inspecteurs en sécurité du transport des marchandises dangereuses (MD)
    - (vi) des inspecteurs en sécurité cabine ;
    - (vii) des inspecteurs en sûreté ;
    - (viii) des experts chargés des questions économiques, financières et juridiques, le cas échéant.
- (c) L'équipe de certification examine le formulaire. Si les informations contenues dans le formulaire CMR.AOC.FORM.000 sont incomplètes ou erronées, il sera retourné au postulant avec les raisons de son rejet. Il lui sera demandé de soumettre un nouveau formulaire.

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

- (d) Si, après avoir été avisé de la nécessité de soumettre un nouveau formulaire, le postulant ne prend aucune action dans un délai de 90 jours, le processus de certification est arrêté et le postulant en est informé.
- (e) Si les informations sont complètes et acceptables, la CCAA organise une réunion préliminaire avec le postulant et tous les membres de l'équipe de certification.

**10.2. Réunion préliminaire**

- (a) Le but de la réunion préliminaire (réunion de clôture de la phase 1) est de confirmer les informations qui sont dans le POPS et de fournir des informations cruciales au postulant. Le Dirigeant responsable et le personnel de management participeront à la réunion ; l'équipe dirigeante doit pouvoir discuter des aspects généraux et spécifiques de l'exploitation proposée.
- (b) En plus de la vérification des informations de la CMR.AOC.FORM.000, l'équipe de certification de la CCAA procédera aux actions suivantes pendant la réunion :
- (1) fournir la liste de toutes les informations et documents qui doivent être joints à la demande formelle du CTA. A cette occasion, l'équipe de certification indique les modalités de dépôt du dossier de demande formelle et attire l'attention sur le délai approximatif requis pour son instruction (au moins 90 jours avant le début de l'exploitation). Ces documents qui devront être joints à la demande formelle sont :
    - (i) le formulaire CCAA ou une lettre dûment signée par le Dirigeant Responsable ou son représentant habilité ;
    - (ii) les CV de l'équipe dirigeante ;
    - (iii) les documents administratifs, juridiques, économiques et financiers requis ;
    - (iv) les documents techniques requis (chronogramme des événements, déclaration initiale de conformité, différents contrats ou lettre d'intention) les documents et justificatifs complémentaires ;
    - (v) les manuels requis (Manuel d'exploitation, Manuel de gestion du maintien de la navigabilité, Programme de maintenance)
    - (vi) compte rendu matériel (CRM)
  - (2) informer le postulant sur les sections appropriées des règlements sur lesquelles une attention particulière est demandée ;

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

- (3) présenter au postulant la liste des approbations/acceptations fondamentales à obtenir préalablement à la délivrance du CTA et l'informer qu'il devra demander les approbations/acceptations spécifiques ou particulières qui lui seront nécessaires.
- (4) Remettre au postulant les documents suivants :
- (i) les différents guides de rédaction des manuels requis (Manuel d'exploitation, Manuel de gestion du maintien de la navigabilité, Programme de maintenance)
  - (ii) le chronogramme ou le calendrier des événements ;
  - (iii) la Déclaration initiale de conformité ;
  - (iv) le formulaire CMR.AOC.FORM.004 (En annexe de ce guide)
- (c) Lors de cette réunion, l'équipe de certification doit s'assurer que le postulant a bien compris les exigences minimales de la demande formelle en insistant sur la déclaration initiale de conformité.
- (d) Après cette réunion avec le postulant, l'équipe de certification se retrouve pour l'évaluation des résultats en interne.
- (e) En cas des résultats satisfaisants, une lettre est adressée au postulant pour lui notifier la clôture de la phase préliminaire de la demande et le passage à la phase de la demande formelle
- (f) En cas de résultats non satisfaisants, une lettre est adressée au postulant pour lui signifier les motifs. Il sera convoqué à une deuxième réunion de la phase de la demande préliminaire jusqu'à l'obtention des résultats satisfaisants et la clôture de cette phase.
- (f) Si, après avoir été avisé des mesures correctrices à prendre pour remédier aux écarts constatés lors de la réunion de la phase préliminaire le postulant ne prend aucune action dans un délai de 90 jours, le processus de certification est arrêté et le postulant en est informé.



## **11. PHASE 2 : DEMANDE FORMELLE**

### **11.1. Modalité de dépôt de la demande formelle**

- (a) Après la phase préliminaire, il est requis du postulant de transmettre une demande formelle de certificat, en utilisant le formulaire CMR.AOC.FORM.001 (En annexe de ce guide) accompagné des documents énumérés en 7.2 ci-dessous, à l'adresse suivante :

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY (CCAA)**

**B.P./P.O.Box : 6998 Yaoundé**

**Tel./Phone +237 222 30 30 90 Fax : +237 222 30 33 62**

**Email : [contact@ccaa.aero](mailto:contact@ccaa.aero)**

- (b) A la réception de la demande, un accusé de réception est signé par le Directeur Général.
- (c) Le dossier est transmis au Chef de projet qui convoque l'équipe de certification pour étude.

### **11.2. Contenu du dossier de demande formelle**

- (a) Conformément à l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006, le dossier de la demande formelle comprendra :
- (1) le formulaire de demande formelle CMR.AOC.FORM.001 bien renseigné;
  - (2) la licence de transporteur aérien ;
  - (3) les résultats des évaluations économiques, administratives, juridiques et financières ;
  - (4) les formulaires renseignés CMR.AOC.FORM.004 des différents responsables désignés et du responsable qualité ;
  - (5) le nombre et type d'aéronefs envisagés d'être inscrits en liste de flotte ;
  - (6) la liste des aérodromes à exploiter ;
  - (7) la (les) lettre(s) d'intention (LOI) signée(s) avec le(s) propriétaire(s) de ou des aéronefs prévus pour l'exploitation, à défaut de production d'un (des) contrat(s) de location ou de(s) titre(s) de propriété d'aéronefs ;
  - (8) les contrats de maintenance et/ou de gestion du maintien de la navigabilité ;
  - (9) la déclaration initiale de conformité ;
  - (10) le chronogramme des événements ;



(11) un Manuel d'exploitation.

*Note : l'exploitant peut décider d'éditer un Manuel d'Exploitation en plusieurs volumes et notamment, en plus des volumes à l'intention des équipages de conduite, un volume sur les aspects Sécurité Sauvetage, un volume pour les consignes de sûreté (Manuel Sûreté en lieu et place du chapitre 10) et un volume décrivant le Système Qualité (Manuel Qualité en lieu et place du chapitre 3).*

Pour les documents relatifs à l'entretien, le dossier déposé comprendra :

(1) un Manuel de gestion de maintien navigabilité (MGN) complet en un ou plusieurs volumes comprenant :

- (i) le CRM et la liste des personnels concernés ;
- (ii) les contrats d'entretien couvrant au minimum une période d'exploitation de 6 mois lorsque les activités de maintenance sont sous-traitées ;
- (iii) les programmes d'entretien des types d'appareils exploités.

*Note : La déclaration initiale de conformité doit être sous la forme d'une liste complète de tous les chapitres sections et paragraphes pertinents des règlements. Lorsque les informations relatives à la conformité ont été développées, une référence à un manuel ou la description de la méthode de la conformité doit être saisie à côté de la section réglementaire applicable.*

### **11.3. Examen sommaire du dossier de la demande formelle**

- (a) L'équipe de certification chargée de l'examen de la demande passera brièvement en revue le dossier de demande pour s'assurer que les pièces qui doivent y être jointes ont été présentées, que lesdites pièces contiennent toutes les informations requises et que la documentation soumise est de qualité appropriée.
- (b) l'examen sommaire du Manuel d'exploitation, du MCM et des autres manuels du postulant concernant la sécurité doit s'étendre aux procédures établies pour la diffusion, la modification, et la réalisation des documents en question, à savoir :
  - (1) les manuels peuvent-ils être revus facilement ?
  - (2) le système permet-il au personnel de déterminer si le manuel contient les dernières révisions?
  - (3) la date de la dernière révision figure-t-elle à chaque page du manuel ?



- (4) le manuel fait-il référence aux dispositions appropriées des règlements de la CCAA ?
- (c) Dans le cas du Manuel d'exploitation, cet examen sommaire doit également permettre de s'assurer que le manuel traite des sujets requis dont au moins les suivants :
- administration et supervision de l'exploitation
  - gestion de la sécurité
  - politique et procédures concernant les vols et les quantités de carburant
  - altitudes minimums de vol
  - conditions d'exploitation minimums des aérodromes ou des héliports
  - règles concernant les limites de temps de vol et de service et les régimes de repos pour les membres d'équipage de conduite et de cabine, complétées. le cas échéant, par des dispositions relatives à la gestion du risque de fatigue
  - performances de l'aéronef
  - guide routier
  - procédures de recherche et de sauvetage
  - consignes concernant le transport de marchandises dangereuses et les mesures à adopter en cas d'incident
  - consignes concernant la navigation
  - consignes concernant les communications
  - programmes de formation initiale et de formation continue
  - procédures et consignes de sécurité
- (5) Dans le cas du MCM/MGN, l'examen sommaire devra porter sur le contenu du manuel, étant entendu que celui-ci doit être acceptable pour l'Etat de l'exploitant comme pour l'État d'immatriculation de l'aéronef.
- (d) Pendant l'examen sommaire, le chef de projet pourra adjoindre à l'équipe chargée de l'examen de la demande d'autres spécialistes ; par exemple évaluer un type spécifique d'aéronef ou un système de navigation déterminé.
- (e) Si, après avoir été avisé des mesures correctrices à prendre pour remédier aux écarts majeurs constatés lors de l'examen sommaire du dossier de la demande formelle, le postulant ne prend aucune action dans un délai de 90 jours, le processus de certification est arrêté et le postulant en est informé ;

#### **11.4. Recevabilité des documents déposés**



- (a) Si le dossier officiel de demande est incomplet ou pour quelque autre raison n'est pas jugé acceptable, le Chef de projet en informe le postulant en lui indiquant quelles sont les lacunes constatées dans le dossier en donnant des avis concernant la présentation d'une nouvelle demande officielle.
- (b) Si les informations figurant dans le dossier officiel de demande sont jugées acceptables par l'équipe chargée de l'examen de la demande, le Chef de projet organise une réunion de la demande formelle avec le postulant.

### **11.5. Réunion d'évaluation de la demande formelle**

- (a) Une réunion de la demande formelle doit être organisée entre le Chef de projet, l'équipe chargée de l'examen de la demande et tous les cadres clés du postulant afin de régler, le cas échéant, les questions que pourrait avoir à soulever l'équipe de certification ou le postulant et de s'entendre sur la suite du processus de demande.
- (b) La réunion de la demande formelle devra en particulier confirmer que les informations de caractère général fournies au sujet de l'exploitation répondant aux conditions fixées par les règlements, remédier aux erreurs ou omissions du dossier de demande, régler, le cas échéant, les incompatibilités entre les dates prévues dans le calendrier d'activité et définir la procédure à suivre pour les modifier, resserrer la communication et les relations de travail entre l'équipe de certification et le personnel du postulant, et, enfin, déterminer si le dossier officiel de demande peut être considérée comme acceptable. Il doit être bien entendu que le fait pour le Chef de l'équipe de certification d'accepter le dossier officiel de demande ne doit aucunement être interprété comme une acceptation ou une approbation de l'un quelconque des documents joints, qui doivent faire l'objet par la suite d'un examen approfondi. Si des lacunes importantes sont découvertes pendant cet examen approfondi, il pourra être nécessaire d'organiser d'autres réunions entre les membres appropriés de l'équipe de certification et du personnel du postulant.
- (c) Si, après avoir été avisé des mesures correctrices à prendre pour remédier aux écarts constatés lors de la réunion de clôture, le postulant ne prend aucune action, le processus de certification est arrêté et le postulant en est informé ;
- (d) A l'issue de la réunion de la demande formelle et si le dossier demande est accepté, le Chef de l'équipe de certification adresse au postulant une lettre accusant réception de la demande formelle et indiquant qu'elle a été acceptée.



## **12. PHASE 3 : EVALUATION DES DOCUMENTS**

- (a) Si la demande formelle a été acceptée, l'équipe chargée de l'examen de la demande entreprend une évaluation approfondie de tous les documents et manuels devant être communiqués à la CCAA aux termes de la réglementation applicable. L'équipe de certification s'efforcera de mener à bien ces évaluations conformément au calendrier des activités établies par le postulant et convenues lors de la réunion de la demande formelle. Si un document ou un manuel est incomplet ou déficient ou s'il est découvert un défaut de conformité avec la réglementation applicable aux pratiques visant à garantir la sécurité de l'exploitation, le document ou manuel en question doit être retourné au postulant pour rectification.
- (b) Les documents ou manuels jugés satisfaisants sont approuvés ou acceptés, comme prévu par la réglementation applicable. L'acceptation doit être attestée par un document ou certificat signé. L'acceptation de documents qui n'ont pas été formellement approuvés est manifestée par lettre ou par l'absence d'objection quelconque de l'équipe de certification dans un délai prédéterminé par la CCAA.
- (c) La complexité des informations devant être fournies dans les documents et manuels du postulant dépend de celle de l'exploitation proposée.
- (d) Cette phase d'évaluation (d'audit) a pour objet d'examiner dans le détail, la conformité aux référentiels réglementaires des documents et éléments transmis dans la demande formelle de CTA.
- (e) L'évaluation (l'audit de conformité) des documents est conduite conformément aux textes de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006 relatif à la certification des exploitants aériens, au contrat d'entretien si applicable et aux guides d'approbation des manuels suivants en vigueur au moment de l'audit :
- (1) guide d'approbation d'un Manuel d'exploitation ;
  - (2) guide d'approbation d'un Manuel de Gestion du maintien de la Navigabilité
  - (3) guide d'approbation d'un Programme d'entretien (programme de maintenance) aéronef ;
  - (4) guide d'approbation/acceptation contrats (contrat de maintenance, contrat de location, contrat de gestion du maintien de la navigabilité, contrat de sous traitance etc.) ;



- (5) guide ou procédure d'acceptation des responsables désignés et responsable qualité ;
- (6) guide d'approbation du CRM ;
- (f) L'évaluation (l'audit de conformité) des documents devrait pour l'essentiel être réalisée préalablement à l'examen sur le terrain. Cependant l'analyse de certains items peut nécessiter de mener simultanément les deux parties.
- (g) Pour les domaines de l'organisation et des infrastructures, le Système Qualité ainsi que pour le Compte Rendu Matériel (CRM), la CCAA s'assure que le contenu des documents relatifs à l'exploitation est homogène avec les données du MCM.
- (h) LA CCAA étudie le Manuel d'exploitation, le Manuel des spécifications (de Contrôle) de Maintenance de l'Exploitant (comprenant le CRM), les parties techniques des contrats d'entretien (couvrant la sous-traitance à un atelier agréé conformément à l'arrête n°00729/MINT du 07 juin 2005 portant agrément des organismes de maintenance des aéronefs, ou tout autre atelier agréé dans le cas où l'entretien serait sous-traité) ainsi que les programmes (le(s) Manuel(s)) d'Entretien d'aéronef(s) et transmet ses remarques à l'exploitant jusqu'à obtention de documents acceptables.
- (i) LA CCAA procède aux actions suivantes :
- (1) examen de la dernière version du Manuel d'exploitation ainsi que les différentes approbations ;
  - (2) examen de la dernière version du MCM;
  - (3) examen de la dernière version des programmes d'entretien (programmes de maintenance) ainsi que les éventuelles limitations à prendre en compte pour l'approbation.
  - (4) dans le cas particulier où la compagnie a déposé un MGN/MOE, examen de la partie Qualité du document dans le cadre de l'agrément conformément à l'arrête n°00729/MINT du 07 juin 2005, l'avis positif étant considéré comme acquis lorsqu'aucune remarque n'a été formulée dans un délai de deux semaines ;
  - (5) examen de la déclaration initiale de conformité ;
  - (6) examen des formulaires CMR.AOC.FORM.004;
  - (7) évaluation des dossiers financiers, économiques et juridiques ;

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

- (j) Si un manuel ou un document est incomplet, ou non-conforme aux exigences réglementaires ou s'il est détecté des pratiques pouvant compromettre la sécurité de l'exploitation, la CCAA transmet au postulant par courrier la check-list et le rapport d'instructions correspondants pour correction. Si les manuels ou documents sont satisfaisants, ils seront approuvés ou acceptés, tel que requis par les Règlements Aéronautiques du Cameroun.
- (k) Si, après avoir été avisé des mesures correctrices à prendre pour remédier aux écarts des manuels et documents, le postulant ne prend aucune action dans un délai de 90 jours, le processus de certification est arrêté et le postulant en est informé.
- (l) Les procédures détaillées dans le MANEX, le MGN ou MSGS et autres documents du postulant doivent refléter la complexité et la réalité de l'exploitation envisagée.
- (m) La déclaration initiale de conformité (voir modèle à l'ANNEXE 8 au présent Guide) évaluée à ce stade doit permettre de s'assurer que toutes les exigences réglementaires ont été traitées dans les manuels, programmes et/ou procédures appropriés.
- (n) La phase III se termine par une notification au postulant lui signifiant que ses manuels et documents ont été jugés conformes aux guides et règlements applicables et l'informant du début de la phase IV.

*Note : Pour la certification d'un exploitant, les manuels jugés acceptables ne seront formellement approuvés que lorsque l'enquête sur le terrain aura permis de confirmer que les procédures sont adaptées et appliquées.*

### **13. PHASE 4 : DEMONSTRATION ET INSPECTION**

- (a) Cette partie a pour objet de vérifier globalement la capacité du postulant à démarrer son exploitation en conformité avec les référentiels réglementaires et en particulier la conformité des moyens mis en place par le postulant conformément de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006 relatif à la certification des exploitants aériens, aux documents déposés dans sa demande de certificat de transporteur aérien. Les check-lists et les rapports d'instructions associés à ce guide sont les documents principaux de l'audit et servent à noter les non-conformités de l'audit de conformité sur le terrain.
- (b) Les inspections sur le terrain doivent porter sur les points suivants :
  - (1) locaux et matériels disponibles ;



- (2) organisation et infrastructures ;
- (3) système Qualité ;
- (4) SGS
- (5) matériel volant ;
- (6) entretien ;
- (7) exploitation ;
- (8) personnels ;
- (9) sûreté.

### **13.1. Locaux, matériels et documentation disponibles**

- (a) Une visite des locaux et installations du postulant à son établissement principal est effectuée par la CCAA en présence des responsables désignés concernés et si possible du Dirigeant Responsable afin de s'assurer notamment que les moyens et documents nécessaires à l'exploitation des aéronefs sont disponibles.
- (b) Cette visite est aussi l'occasion d'apprécier si l'encadrement du postulant a les compétences requises pour s'acquitter correctement de ses fonctions.
- (c) Dans le domaine des opérations, il convient notamment de vérifier, au regard du Manuel d'exploitation, les moyens mis en place pour assurer la préparation des vols.
- (d) Ces mêmes vérifications pourront être également effectuées dans les établissements secondaires éventuels du postulant.

### **13.2. Organisation et infrastructures**

- (a) Outre les aspects juridiques et financiers qui sont étudiés parallèlement avec l'examen du Certificat de Transporteur Aérien, cette partie a pour but de s'assurer que l'encadrement et les personnels et notamment le Dirigeant Responsable et les responsables désignés ont les compétences et les responsabilités requises pour s'acquitter correctement de leurs fonctions.
- (b) LA CCAA doit vérifier également les éléments suivants :
  - (1) adéquation des prévisions en locaux, des moyens de communication et informatiques à l'exploitation envisagée ;

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

- (2) pertinence des méthodes de supervision ainsi que des procédures et responsabilités nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation par l'exploitant, en ce qui concerne la sécurité des vols.

**Exigences réglementaires à respecter**

- (a) Vérifier que l'exploitant a mis en place et maintient une organisation appropriée et conforme à la réglementation.
- (b) Vérifier que l'exploitant dispose d'un encadrement convenable, correctement adapté à la taille et au cadre de l'exploitation et capable d'assurer la surveillance et le contrôle de l'exploitation, ce qui implique la désignation d'un Dirigeant Responsable (DR) et de Responsables Désignés (RD) des 4 principales fonctions opérationnelles, responsables qui doivent être acceptables par la CCAA.
- (c) S'assurer que l'exploitant a adopté un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols.
- (d) Vérifier que l'exploitant a défini une méthode de supervision des opérations aériennes approuvée par la CCAA.
- (e) Vérifier que l'exploitant a mis en place un système qualité, qui doit couvrir tous les domaines de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006 relatif à la certification des exploitants aériens et est reconnu acceptable par la CCAA.
- (f) Vérifier que l'exploitant a nommé pour faire fonctionner ce système un Responsable Qualité (RQ) qui est acceptable par la CCAA.
- (g) Ces dispositions peuvent être adaptées au cas de chaque exploitant, en fonction de sa taille.
- (h) Une même personne peut cumuler plusieurs des fonctions d'encadrement identifiées par l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006, relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils.
- (i) Deux schémas d'organisation minimale à 2 personnes sont jugés acceptables pour les très petites structures, n'employant pas plus de 5 personnes à plein temps :

1<sup>er</sup> schéma : 1 personne exerce les fonctions de DR et RQ

1 personne exerce les 4 fonctions de DR.



2<sup>ème</sup> schéma : 1 personne exerce les fonctions de DR et certaines fonctions de RQ.

- (j) Pour l'exercice de la fonction de RQ, la société peut avoir recours à une personne extérieure ou désigner une 3<sup>ème</sup> personne en son sein.

### 13.3. Système qualité

- (a) L'étude du système qualité décide de son acceptabilité. Dans ce cadre sont examinés:
- (1) la politique qualité ;
  - (2) les compétences et la position dans l'organisation du Responsable Qualité (RQ), du personnel affecté au service qualité (en tant que de besoin) et des auditeurs ;
  - (3) la documentation ;
  - (4) le programme d'assurance qualité (contrôles qualité et programme d'audits prévisionnel) ;
  - (5) la politique en matière de maîtrise des sous-traitants (y compris affrètement d'aéronefs) ;
  - (6) l'information et la formation du personnel à la qualité.

#### Exigences réglementaires à respecter

- (a) Le Dirigeant Responsable (DR), responsable in fine du système qualité, définit la politique qualité de l'entreprise, au travers d'un engagement écrit et formel figurant dans la documentation qualité. La documentation précise le périmètre couvert par le système qualité, qui englobe au minimum les domaines de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006 . L'engagement du DR présente les objectifs à atteindre, le premier d'entre eux étant naturellement la sécurité de l'exploitation.
- (b) Le Dirigeant Responsable préside une revue de direction sur une base périodique préalablement définie. Celle-ci a pour vocation de piloter le système qualité, de faire le point des actions entreprises dans ce cadre, de passer en revue les mesures correctives et préventives décidées et évaluer son fonctionnement global.
- (c) Le Responsable Qualité, qui doit avoir un accès hiérarchique direct au Dirigeant Responsable, fait fonctionner le système qualité. En particulier, il établit et gère le programme d'assurance qualité, bâti essentiellement autour d'un calendrier d'audits



## CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY

GUIDE TECHNIQUE

### CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

couvrant, sur 24 mois au maximum, l'ensemble des domaines de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006 .

- (d) Le Responsable Qualité peut être lui-même « auditeur qualité ». Un auditeur qualité doit être compétent dans le domaine qu'il audite mais indépendant de celui-ci.
- (e) Le Responsable Qualité doit avoir reçu une formation adéquate, incluant une formation à l'audit s'il est lui-même auditeur. Le Dirigeant Responsable et les Responsables Désignés doivent par ailleurs avoir reçu une formation à la qualité, qui peut être dispensée en interne par le Responsable Qualité.
- (f) Une documentation qualité doit être établie soit sous la forme d'un Manuel qualité distinct, soit partagée entre le chapitre A3 du Manuel d'exploitation et le MME. Cette documentation inclut les procédures essentielles au fonctionnement du système qualité (revue de direction, audits, traitement des écarts et suivi des actions correctives, etc.) ainsi que les modèles de formulaires correspondants (compte rendu d'audit, demande d'action corrective, etc.).
- (g) La surveillance des sous-traitants et la maîtrise documentaire du périmètre de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006 incombent également au système qualité.
- (h) Le système qualité peut être allégé dans le cas de petites ou très petites structures : cumul de fonctions, simplification des audits ou regroupement en une "liste de vérifications", documentation réduite.

### 13.4. Système de gestion de la sécurité

- (a) LA CCAA doit auditer le Système de Gestion de Sécurité (SGS) de tout exploitant de transporteur aérien demandeur ou doté d'un CTA. Conformément à l'annexe 19 de l'OACI relatif à la Gestion de la Sécurité, l'exploitant doit établir et mettre en œuvre un SGS qui doit contenir au minimum les éléments suivants :
  - (1) un processus pour déterminer les menaces réelles et potentielles pour la sécurité et évaluer les risques connexes ;
  - (2) un processus pour élaborer et mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable ;
  - (3) des dispositions relatives à une surveillance continue et une évaluation régulière de la pertinence et de l'efficacité des activités de gestion de la sécurité.
- (b) LA CCAA vérifie que le SGS de l'exploitant définit clairement les lignes de responsabilité



en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation de l'exploitant, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.

### **13.5. Matériel volant**

- (a) Á ce stade, la CCAA vérifie, en fonction des informations dont elle dispose, notamment dans le Manuel d'exploitation, que les aéronefs devant être exploités sont dotés des équipements permettant de respecter toutes les exigences réglementaires (confère liste de vérification annexe 10 du présent guide). LA CCAA s'assure également que les caractéristiques des équipements ainsi que leur installation sont conformes aux règlements de certification correspondants.
- (b) La sûreté du compartiment de l'équipage de conduite doit être assurée conformément aux dispositions de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006. Les équipements correspondant aux autorisations spéciales sollicitées par le postulant doivent également être vérifiés.
- (c) LA CCAA s'assure que les modifications constatées sur l'aéronef ont bien fait l'objet d'approbations.
- (d) Une visite de conformité de l'aéronef doit obligatoirement être effectuée. Celle-ci doit permettre de faire clairement apparaître les éventuelles non-conformités qui doivent, avant la délivrance du CTA, soit être corrigées soit être couvertes par des dérogations. Les aéronefs soumis à cette visite de conformité sont aménagés dans la configuration maximale définie au Manuel d'exploitation et qui doit être approuvée.
- (e) De plus, il convient de s'assurer que tous les documents associés aux aéronefs sont à leur bord :
- (1) Certificat De Navigabilité (CDN) ;
  - (2) Certificat d'Immatriculation (CI) ;
  - (3) Certificat de Limitations de Nuisances (CLN) ou Certificat Acoustique (CA);
  - (4) Licence de station radio de l'aéronef (LSA) ;
  - (5) Attestation d'assurance.

LA CCAA s'assurera de l'état technique des appareils au regard de l'arrêté n°00221/A/MINT du 04 juin 2013 relatif à la navigabilité des aéronefs civils.



## **13.6. Entretien**

### **13.6.1. Généralités**

LA CCAA devra établir un document reprenant les résultats de l'étude documentaire et de l'audit sur le terrain ainsi que la recommandation pour approbation des documents/du système d'entretien, ainsi qu'un document de levée de réserve technique reprenant les éléments clés des résultats des inspections.

*Note : L'inspection (l'audit) de conformité du système d'entretien peut être partielle et porter essentiellement sur les moyens mis en place par l'exploitant. Des inspections additionnelles seront conduites après quelques mois d'exploitation conformément au plan de surveillance de la CCAA.*

### **13.6.2. Exigences réglementaires à respecter**

#### **13.6.2.1. Ateliers de maintenance**

- (a) L'entretien et la remise en service des appareils exploités en transport public ne peuvent être effectués que par des ateliers disposant d'un agrément conformément à l'arrêté 00729/MINT du 07 juin 2005 portant agrément des organismes de maintenance des aéronefs.
- (b) Si la maintenance des appareils est entièrement sous-traitée à une ou des sociétés extérieures, aucun agrément spécifique autre que le CTA n'est exigé de l'entreprise exploitante.
- (c) Si des actions de maintenance, même mineures et/ou partielles sont effectuées par l'entreprise exploitante, celles-ci doivent être réalisées dans le cadre d'un "atelier intégré".
- (d) Pour que cet atelier ait le droit de fonctionner, il doit disposer d'un agrément conformément à l'arrêté n°00729/MINT du 07 juin 2005 portant agrément des organismes de maintenance des aéronefs. Les procédures de travail de cet atelier sont décrites dans un MOE (Manuel des Spécifications d'Organisme d'Entretien) dont l'entreprise doit se doter.

#### **13.6.2.2. Système d'entretien**

- (a) Dans tous les cas, l'entreprise doit, pour être en conformité avec la réglementation, disposer d'un système d'entretien formalisé.
- (b) Le système d'entretien est décrit dans un Manuel de Gestion de maintien de Navigabilité, distinct du MOE. Dans le cas où l'exploitant dispose d'un atelier intégré, bien



que la réglementation prévoit la possibilité de regrouper le MOE et le MGN dans un même document (appelé alors MGN/MOE), il est recommandé de les séparer.

### **13.7. Exploitation**

#### **13.7.1. Généralités**

- (a) Les éléments essentiels relatifs aux opérations aériennes prévues sont décrits dans le Manuel d'exploitation déposé. En conséquence, cette partie consiste essentiellement en un examen détaillé du Manuel d'exploitation de la compagnie conformément au guide d'approbation du Manuel d'exploitation et en l'instruction des demandes d'approbations/acceptations fondamentales ou spécifiques qui sont faites par le postulant.
- (b) Il s'agit de s'assurer sur le terrain de la conformité des procédures décrites dans le Manuel d'exploitation.
- (c) LA CCAA exige de l'exploitant avant la délivrance du CTA l'exécution d'un ou de plusieurs vols de démonstration exploités comme des vols de transport aérien public conformément à l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006. Ces vols de démonstration doivent permettre à la CCAA de procéder à une série d'inspections en cours de vol.
- (d) Pendant cette phase l'accent doit être mis sur l'efficacité avec laquelle le postulant gère les opérations. Les déficiences éventuelles devront être portées à son attention et les mesures correctives appropriées devront être adoptées avant qu'un Certificat de Transporteur Aérien ne puisse être délivré.

#### **13.7.2. Formation du personnel**

##### **13.7.2.1. Personnels navigants**

- (a) Il convient de s'assurer que les prévisions en personnels navigants (nombre et qualification) sont adaptées à l'exploitation envisagée. S'agissant du temps de travail du personnel navigant, il sera examinée conformément au guide d'approbation du Manuel d'exploitation.
- (b) Le programme de formation (qualification ou adaptation au type d'aéronef, adaptation à l'exploitation, stage CDB) et de contrôles doit être déposé et lorsque nécessaire approuvé. Cependant, la réalisation de ces programmes avant le démarrage de l'exploitation nécessite le plus souvent l'adoption de dispositions particulières, notamment le recours à des instructeurs ou des examinateurs extérieurs au postulant.



- (c) Il convient d'exiger un calendrier de dépôt du programme d'entraînement et de contrôles périodiques si ce programme n'est pas fourni avec le dossier de demande initiale.
- (d) L'équipe d'inspection (d'audit) doit s'assurer que les personnels navigants ont bien reçu une formation conforme aux programmes déposés et aux dispositions particulières fixées par la CCAA.

#### **13.7.2.2. Autres personnels d'exploitation**

- (a) Le programme de formation des personnels d'exploitation au sol ayant un impact sur la sécurité sera décrit dans la partie D du Manuel d'exploitation. Une attention particulière sera portée sur la formation des agents techniques d'exploitation en conformité avec les prescriptions du Manuel d'exploitation.
- (b) On peut également vérifier les relevés de formation des autres personnels d'exploitation, notamment lorsque les programmes doivent être approuvés (sûreté, matières dangereuses, etc.) ainsi que de ceux chargés de la Qualité.

### **13.8. Sûreté**

- (a) Cette partie consiste essentiellement en un examen détaillé de la conformité sur le terrain du chapitre 10 du Manuel d'exploitation de la compagnie conformément au guide d'approbation du Manuel d'exploitation. L'exploitant peut décider d'ériger le chapitre 10 relatif à la sûreté en un volume distinct. Il doit cependant contenir toutes les exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) relatifs à l'exploitation.

### **13.9. Conclusion de l'audit**

- (a) L'analyse des résultats de l'inspection (ou l'évaluation de l'audit) de conformité du postulant se fait au regard des exigences réglementaires. Les éventuelles autorisations spécifiques concernées et les écarts couverts par des dérogations sont mentionnés explicitement.
- (b) Certains types d'opérations exigent une autorisation spécifique qui fait l'objet d'une mention sur les pages annexes du CTA : B-RNAV, PBN, MNPS, EDTO, RVSM, Catégorie II, Catégorie III, SMUH, EFB, transport de marchandises dangereuses. Ces autorisations ne sont délivrées qu'après examen des dossiers présentés à la CCAA par le postulant, justifiant qu'il se conforme à l'intégralité des exigences de la réglementation.
- (c) La délivrance du CTA, est envisagée lorsqu'en particulier l'ensemble des approbations et acceptations fondamentales prévues sont délivrées. Toutefois, il peut être considéré



## CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

comme acceptable que certains aspects de l'exploitation (programmes de formation, manuels, système qualité, LME, etc.) qui font l'objet d'une approbation ou acceptation fondamentale et qui ne sont pas mis en œuvre dans leur totalité dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une approbation ou acceptation ultérieure.

- (d) L'évaluation de la déclaration finale de conformité qui est l'évolution de la déclaration initiale de conformité (voir modèle à l'ANNEXE 8 au présent Guide) doit permettre de s'assurer que toutes les exigences réglementaires ont été traitées dans les manuels, programmes et/ou procédures appropriés.
- (e) Les lettres d'acceptations /d'approbations des manuels et des différents documents sont formellement délivrées au postulant durant cette phase.
- (f) L'équipe de certification procède à l'analyse des résultats des inspections et démonstrations et corrections apportées afin de déterminer que l'exploitant se conforme aux exigences réglementaires afin de garantir les conditions d'une exploitation en toute sécurité des aéronefs à inscrire sur la liste de flotte.
- (g) LA CCAA exigera du postulant la soumission d'un plan d'actions correctrices relatif aux écarts constatés durant le processus de certification. Les écarts majeurs nécessitant une action correctrice immédiate doivent être corrigés avant la délivrance du CTA. Les écarts mineurs ne présentant pas une incidence directe sur la sécurité de l'exploitation doivent faire l'objet d'un plan de mise en œuvre proposé par l'exploitant et accepté par la CCAA. Dans ce cas, les écarts dits mineurs n'empêchent pas la délivrance du CTA.
- (h) Si, après avoir été avisé des mesures correctrices à prendre pour remédier aux écarts majeurs, le postulant ne prend aucune action dans un délai de 90 jours, le processus de certification est arrêté et le postulant en est informé ;
- (i) La phase IV se termine par une lettre adressée au postulant lui signifiant le passage à la phase V.

## **14. PHASE 5 : CERTIFICATION ET DELIVRANCE DU CTA**

### **14.1. Délivrance du CTA et spécifications d'exploitation**

- (a) Une fois que le postulant remplit la totalité des conditions techniques nécessaires à l'obtention du CTA et les preuves que l'exploitant a la capacité à s'acquitter de ses responsabilités au regard de la demande exprimée, le Chef de Projet Certification



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

transmet les résultats de l'audit ainsi qu'un projet du CTA et des spécifications opérationnelles au Directeur Général de la CCAA.

- (b) Dès réception du dossier et du projet de CTA, le Directeur Général de la CCAA s'assure de sa validité et procède à sa signature .
- (c) le CTA ainsi que les spécifications opérationnelles sont alors transmis aux services financiers de la CCAA pour les modalités de facturation. Le postulant est alors invité à régler la facture y correspondante.
- (a) Le CTA original (signé par le Directeur Général) et les spécifications opérationnelles originales (voir modèle de certificat vierge en annexe de ce document - CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN) sont transmis à la compagnie avec une lettre d'accompagnement (voir à l'ANNEXE 6 - MODÈLE DE LETTRE POUR LA DÉLIVRANCE DU CTA). Une copie de ces documents est transmise aux destinataires concernés.
- (b) Après la certification, le détenteur du CTA est responsable de la conformité continue avec la réglementation aéronautique du Cameroun.
- (c) Le CPC constitue deux dossiers :
- un dossier comprenant tout le processus de certification de la phase I à la phase V ;
  - un dossier comprenant les éléments suivants :
  - la demande formelle ;
  - la déclaration de conformité ;
  - le CTA ;
  - les Spécifications Opérationnelles, et
  - le résumé des difficultés rencontrées.
- (d) Les dossiers de certification, une fois constitués, sont conservés au service approprié de la CCAA. La CCAA établira un plan de surveillance et mènera des inspections périodiques du détenteur du CTA pour s'assurer de la conformité continue de ce dernier avec la réglementation en vigueur et des pratiques d'exploitation en toute sécurité conformément au guide de surveillance continue.

## **14.2. Refus**

- (a) Si, après avoir été avisé des mesures additionnelles à prendre pour remédier aux insuffisances visées au Chapitre 9, le postulant n'est toujours pas en mesure de satisfaire aux exigences du règlement, la CCAA refusera d'accorder un CTA. Le refus peut se fonder sur une ou plusieurs des constatations suivantes, au sujet desquelles il convient que des précisions soient données :

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

- (1) l'inspection des installations et de l'équipement du postulant a révélé qu'ils n'assurent pas de façon satisfaisante la sécurité des opérations;
- (2) l'évaluation des procédures du postulant a révélé qu'elles n'assurent pas de façon satisfaisante la sécurité des opérations;
- (3) l'évaluation du MANEX, MME et des autres documents a révélé qu'ils ne contiennent pas les précisions prévues dans les règlements et Guides de Rédaction concernés.
- (4) l'évaluation des éléments ci-dessus et d'autres facteurs (par décision de la CCAA) a révélé que le postulant ne sera pas en mesure d'assurer l'exploitation en toute sécurité.

Note : *En cas de révision du processus de certification, l'attention du postulant sera appelée sur ce fait dans la lettre de refus.*



## **15. MODIFICATION DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN**

- (a) Ce chapitre a pour objet de préciser les procédures de modifications du CTA. Ces modifications (introduction d'un nouveau type d'aéronef, demande d'un CTA conjoint. etc.) doivent faire l'objet d'une demande auprès de la CCAA conformément de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006. Un dossier complet doit être déposé auprès de la CCAA au moins 30 jours avant le début prévu d'exploitation.

## **16. DEMANDE D'INSCRIPTION D'UN NOUVEAU TYPE OU CLASSE D'AERONEF**

- (a) L'introduction d'un nouveau type ou classe d'aéronef chez un exploitant doit être traitée dans les cas suivants :
- (1) nouveau type ou classe d'aéronef ;
  - (2) avions certifiés selon les règles de certification des avions multi pilotes ;
  - (3) avions certifiés mono pilote et dont l'équipage de conduite minimal en transport public est de deux pilotes ;
  - (4) hélicoptère multi moteur.
- (b) Cette coordination est également recommandée pour les autres avions certifiés mono pilote et exploités à deux avec répartition des tâches établies.
- (c) La procédure suivante doit être appliquée :
- (1) dossier de la demande ;
  - (2) analyse et suivi du dossier opérations par la CCAA ;
  - (3) instruction du dossier par la CCAA ;
  - (4) contrôle hors ligne et contrôle en vol pour le lâcher des premiers équipages ;
  - (5) mise en ligne.



## **16.1. Dossier de la demande**

### **16.1.1. Information préalable de la CCAA**

- (a) Le dossier de demande d'inscription d'un nouveau type ou classe d'aéronef doit être déposé au moins un mois avant le début de la date prévue d'exploitation de l'aéronef.
- (b) il est souhaitable que la CCAA soit informée par l'exploitant par un courrier ou lors d'une réunion CCAA/exploitant de ses intentions le plus tôt possible. A l'expérience, il est constaté que l'ensemble du processus demande en général de 3 à 6 mois.
- (c) Il est recommandé de fixer conjointement avec l'exploitant un calendrier prévisionnel concernant les différentes étapes nécessaires à l'introduction de ce nouveau type ou classe d'aéronef. Il sera souligné que les retards sur le calendrier prévisionnel pourront engendrer un décalage par rapport au début envisagé d'exploitation.
- (d) A cette occasion, la CCAA transmet à l'exploitant, la liste des réserves techniques pour l'inscription d'un aéronef d'un nouveau type ou classe et lui indique le déroulement de la procédure. LA CCAA s'informe en particulier, de la manière dont les équipages obtiendront leur qualification de type et s'attache à déceler les difficultés particulières inhérentes au projet. LA CCAA rappelle notamment à l'exploitant les points suivants :
- (1) la formation des équipages requise par la réglementation applicable ne pourra avoir lieu que lorsque les programmes correspondants de formation auront été jugés acceptables (partie D) ;
  - (2) si le stage de Qualification de Type (QT) ou de Classe (QC) se fait selon les procédures de l'exploitant, les parties B et D du Manuel d'exploitation devront être amendées, et jugées acceptables préalablement au début du stage ;
  - (3) si la formation des équipages est prévue au moyen d'un simulateur non accepté par la CCAA, le calendrier devra prendre en compte les délais inhérents à la qualification du simulateur.

*Note : A ce stade, la CCAA apprécie l'opportunité d'organiser une réunion préliminaire avec l'exploitant et toutes les entités concernés afin de déterminer le processus de formation et de lâcher en ligne des équipages. Cette réunion sera organisée de manière systématique pour l'introduction d'avions certifiés selon les règles de certification des avions multi pilote.*

### **16.1.2. Éligibilité de la demande**



(a) L'exploitant fait parvenir à la CCAA un dossier de demande comprenant :

- la demande formelle ;
- le Programme d'entretien (maintenance) ;
- la Partie B du MANEX (MEL, CDL, etc. ) ;
- les chapitres concernés de la Partie A du Manex ;
- les chapitres concernés de la Partie C du Manex ;
- les chapitres concernés de la Partie D du Manex ;
- les différents types de contrats.

## **16.2. Analyse et suivi du dossier opérations par la CCAA**

### **16.2.1. Qualification de type**

(a) Les programmes de Qualification de Type (QT) ou de classe (QC) sont envoyés par l'exploitant à la CCAA lorsque la QT est combinée avec le stage d'adaptation de l'exploitant. Il sera vérifié que le simulateur utilisé, lorsque c'est le cas, est bien qualifié. Un délai d'un mois est nécessaire pour l'étude de ces programmes.

### **16.2.2. Manuel d'exploitation**

- (a) LA CCAA fait une première étude des documents conformément au guide d'approbation du Manuel d'exploitation et consulte les services concernés en suivant les procédures de délivrance des approbations/acceptations définies sur le plan réglementaire.
- (b) L'étude des documents composant la partie B du Manuel d'exploitation nécessite de disposer des documents constructeur ayant servi de base à la conception et rédaction de ces différentes parties. Une copie de ces documents devra donc être fournie par l'exploitant à la CCAA.

*Note : L'ensemble des documents doit parvenir à la CCAA au moins deux (2) mois avant le début envisagé d'exploitation. Un délai minimum d'étude de huit (8) semaines est incompressible. Si les documents reçus ou une partie des documents sont inexploitable en l'état, le délai de deux (2) mois démarre après réception des documents jugés acceptables.*

### **16.2.3. Équipages**

L'exploitant transmet à la CCAA la liste des TRE qu'il désignera pour les premiers contrôles Hors Ligne. Le calendrier prévu de démarrage de l'exploitation avec les programmations



des équipages en adaptation en ligne accompagné de la documentation nécessaire pour le lâcher des équipages ainsi que l'expérience des premiers équipages sera transmis par l'exploitant.

#### **16.2.4. Dossiers spécifiques si nécessaires (CAT II/III, EDTO, etc.)**

Les dossiers doivent parvenir à la CCAA **au moins 2 mois** avant le début souhaité de l'exploitation.

### **16.3. Contrôle hors ligne et contrôle en vol pour le lâcher des premiers équipages**

- (a) LA CCAA en fonction du calendrier prévu de démarrage de l'exploitation et de l'état d'avancement du dossier en liaison avec la compagnie, organise la programmation des contrôles hors ligne et les lâchers des premiers TRI ou TRE (CRI ou CRE) de l'exploitant qui seront ensuite agréés pour effectuer les AEL et les contrôles en ligne des PNT de l'exploitant. Elle désigne pour cela le pilote inspecteur ou contrôleur qui effectuera ces contrôles, de préférence et en priorité un pilote qualifié sur le type d'aéronef concerné.
- (b) Tout nouveau contrôleur ou toute nouvelle compagnie devant exploiter un hélicoptère multi moteur doit être contrôlé par un inspecteur en vol qualifié et agréé.

*Note : Les contrôles hors ligne des PNT concernés ne peuvent avoir lieu que si ces derniers ont suivi la première partie du stage d'adaptation de l'exploitant (connaissance des méthodes de l'exploitant). Il peut être envisagé de combiner l'épreuve pratique de Qualification de type ou de classe avec le contrôle hors ligne réglementaire de l'exploitant, la première partie du stage d'adaptation pouvant être alors incluse dans la formation.*

### **16.4. Mise en ligne**

LA CCAA inscrit l'aéronef sur la liste des aéronefs qu'un exploitant est autorisé à mettre en ligne après une visite de conformité et lorsque toutes les réserves techniques liées au démarrage de l'exploitation sont levées et que les autorisations spécifiques nécessaires à son exploitation ont été délivrées. Toutefois, il peut être considéré comme acceptable que certains aspects de l'exploitation (programmes de formation, manuels, LME...) correspondant à une réserve technique et qui ne sont pas mis en œuvre dans leur totalité dès le début de l'exploitation puissent faire l'objet d'une décision ultérieure. LA CCAA autorisera alors l'exploitant à mettre en ligne ce type d'aéronef et l'informerá des réserves restantes à lever



ainsi que des mesures compensatrices qui seront imposées le cas échéant. À titre d'exemple, en cas de LME non approuvée, les mesures compensatoires pourront prévoir à titre temporaire l'utilisation de la LMER sur les points qui ne nécessitent pas de précisions complémentaires.

## **17. DEMANDE D'INSCRIPTION D'UN AERONEF D'UN TYPE DEJA EXPLOITE PAR LE TRANSPORTEUR AERIEN**

(a) Dès que la CCAA reçoit la demande d'insertion d'un aéronef d'un type déjà exploité par le transporteur aérien, elle informe l'exploitant que la demande officielle peut se limiter à un simple courrier comprenant les informations suivantes :

- (1) type et principales caractéristiques de l'aéronef ;
- (2) type et nature de l'exploitation (le cas échéant) ;
- (3) date prévue de début d'exploitation ;

(b) La demande officielle d'inscription devra être faite dans la mesure du possible avec un préavis d'un mois. Dès réception de cette demande, la CCAA transmet la liste des réserves techniques à lever préalablement à l'inscription.

(c) Les vérifications effectuées portent notamment sur :

- (1) les contrats d'entretien, de gestion du maintien de navigabilité et de location (si applicable) ;
- (2) l'évolution du Programme d'Entretien ;
- (3) l'évolution des chapitres concernés des parties A, B, C, et D du MANEX et du MGN ;
- (4) dossiers aéronef (documents de bord, état de SB, état des ADs, les différentes visites etc.) ;
- (5) la demande des autorisations spécifiques d'exploitation.

(d) L'inscription de l'aéronef sur la liste des aéronefs qu'un transporteur aérien est autorisé à exploiter est effectuée après un examen des manuels et documents cités au paragraphe (c) ci-dessus, et, après qu'une visite de conformité ait permis de s'assurer que l'aéronef devant être exploité est doté des équipements permettant de respecter les exigences. Les équipements correspondant aux autorisations spéciales sollicitées par le postulant doivent également être vérifiés.



- (e) Une liste de vérification (check-list) est utilisée pour effectuer la visite de conformité. Celle-ci doit permettre de faire clairement apparaître les éventuelles non-conformités qui doivent être soit corrigées, soit couvertes par des dérogations.
- (f) De plus, la CCAA s'assurera que l'aéronef n'est pas inscrit sur la liste des appareils qu'une autre entreprise de transport aérien est autorisée à exploiter.
- (g) Le transporteur aérien ne pourra exploiter l'aéronef qu'à partir du moment où il est inscrit dans son CTA.

## **18. DEMANDE D'INSCRIPTION D'UN AERONEF IMMATICULE A L'ETRANGER**

### **18.1. Généralités**

(a) Il est possible d'inscrire un aéronef immatriculé à l'étranger sur la liste des aéronefs qu'un transporteur aérien est autorisé à exploiter. Cette possibilité doit demeurer exceptionnelle, motivée et temporaire. Existe-t-il une limitation réglementaire ?

(b) Pour cela deux (2) cas de figures sont envisagés :

- (1) Premier cas : l'aéronef est inscrit sur le CTA de la compagnie aérienne Camerounaise, la supervision de la sécurité demeurant à l'Etat d'immatriculation, Dans un tel cas, le Cameroun exerce les responsabilités d'Etat de l'Exploitant ;
- (2) Deuxième cas : l'aéronef est inscrit sur le CTA de la compagnie aérienne Camerounaise, et la supervision revenant au Cameroun conformément à l'Article 83 Bis de l'OACI. Dans un tel cas le Cameroun exerce les responsabilités d'Etat d'immatriculation et d'Etat de l'exploitant. :

### **18.2. Procédures**

- (a) La demande d'inscription d'un aéronef immatriculé à l'étranger doit être adressée à la CCAA avec un préavis d'un mois par rapport à la date prévue de début d'exploitation. Dès réception de la demande, la CCAA en accuse réception et transmet la liste des réserves techniques à lever préalablement à l'inscription. Cette liste comprendra les réserves techniques habituelles et le supplément aux réserves techniques pour un aéronef étranger.

#### **18.2.1. Cas où le Cameroun est l'Etat de l'exploitant**



(b) Dans le cas où le Cameroun est l'Etat de l'Exploitant, l'inscription d'un aéronef étranger sur la liste des aéronefs qu'un transporteur aérien est autorisé à exploiter nécessite une modification des chapitres concernés du Manuel d'Exploitation (MEL, CDL) et du MGN et leur approbation/acceptation

(c) L'inscription d'un aéronef par la CCAA est effectuée sur la base :

- d'un dossier comprenant :
  - la demande formelle d'insertion ;
  - les Spécifications Opérationnelles et les autorisations ;
  - les Manuels modifiés cités en (b) ;
- L'approbation/acceptation des Manuels modifiés cités en (b) ;
- la visite de conformité permettant de s'assurer que l'aéronef devant être exploité est doté des équipements permettant de respecter les exigences.
- La délivrance des Spécifications Opérationnelles.

### **18.2.2. Cas de l'application de l'article 83 bis**

Dans le cas de l'application de l'Article 83 Bis, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef transfère les responsabilités de supervision au Cameroun.

A cet effet, L'inscription d'un aéronef étranger sur la liste des aéronefs qu'un transporteur aérien se fait conformément aux dispositions des sous-chapitres 12.1 et 12.2

## **19. UTILISATION EN AVIATION GENERALE D'UN AERONEF INSCRIT SUR UNE LISTE DE FLOTTE**

(a) Les aéronefs qu'une entreprise de transport aérien est autorisée à exploiter en transport public peuvent être utilisés hors transport public par un tiers dans un cadre administratif assoupli :

- (1) sans autorisation spécifique préalable de la CCAA et sans sortie de liste de flotte ; et
- (2) sans nécessité de recalage de l'entretien ni de nouvelle vérification de la conformité au transport public, par l'Autorité de l'aviation civile, à l'issue de la période d'exploitation hors transport public ;



(3) si les principes suivants sont respectés :

(i) *Accord* : Un accord écrit est établi entre la société ou le particulier et l'entreprise de transport aérien qui précise les éléments suivants :

(A) *la liste nominative des personnes autorisées à piloter l'aéronef dans le cadre de cet accord ;*

(B) *les conditions d'utilisation du CRM et de la LME ;*

(C) *les conditions d'entretien de l'aéronef.*

*Note : Cet accord est signé par les deux parties avant le début de l'utilisation hors transport public. Il est à la disposition de l'Autorité de l'aviation civile sur sa demande.*

(ii) *Pilote (s)* : les personnes autorisées à piloter l'aéronef ont fait l'objet d'une formation ou information préalable par le transporteur aérien relative à l'usage du CRM et de la LME ; la qualification et l'expérience récente du ou des pilotes sont conformes aux exigences réglementaires ;

(iii) *Entretien* : l'entreprise de transport aérien demeure responsable du suivi de navigabilité de l'aéronef. Le cadre d'entretien est celui défini dans son MGN et dans le Programme d'entretien ;

(iv) *Compte rendu matériel (CRM)* : il est rempli pour chaque vol ; l'accord expose les modalités de transmission du CRM et de toute information d'ordre technique au Responsable désigné entretien, lequel conserve l'entière responsabilité du suivi technique ; à cet égard, celui-ci garde la possibilité d'interrompre, si nécessaire, l'utilisation de l'aéronef ;

(v) *Utilisation de l'aéronef* : l'accord conclu entre le transporteur aérien et le tiers exclut explicitement l'utilisation en transport public de l'aéronef par ce dernier ;

(vi) *Modification du Manuel d'Exploitation* : les principes décrits ci-dessus sont repris dans le Manuel d'Exploitation.

## **20. TRANSFERTS SUCCESSIFS D'UN AERONEF ENTRE EXPLOITANTS NATIONAUX**

(a) Une compagnie nationale peut vouloir louer à une autre compagnie nationale un appareil coque nue pour des périodes courtes et de manière répétitive. A titre d'exemple,

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

une compagnie peut vouloir louer coque nue un appareil à une autre compagnie tous les week-ends pendant plusieurs semaines. Dans ce cas, la CCAA n'a pas toujours la possibilité matérielle d'émettre en temps voulu les autorisations correspondantes. De plus, les visites de conformité normalement prévues lors d'inscriptions sur la liste des aéronefs qu'un transporteur aérien est autorisé à exploiter, ne paraissent pas dans ce cas avoir d'utilité. Il est possible d'envisager de telles opérations dans la mesure où, à tout moment, les responsabilités en matière d'exploitation et d'entretien sont connues et acceptées. La configuration de l'appareil ne devra pas nécessiter une formation particulière des pilotes de la compagnie à qui est loué l'aéronef.

(b) Les points suivants devront notamment être examinés :

- (1) les retraits d'un CTA et inscriptions sur l'autre CTA ne sont effectifs qu'après un courrier ou une télécopie des deux compagnies concernées précisant notamment la date de transfert ;
- (2) la documentation de la compagnie qui exploite ponctuellement l'appareil concerné devra prendre en compte l'exploitation de cet appareil ;
- (3) l'incidence sur la formation des PNT devra être examinée (tenue de CRM, chargement, équipement cabine etc.) ;
- (4) les autorisations particulières qui pourraient être éventuellement nécessaires pour l'exploitation de l'appareil concerné devront prendre en compte l'exploitation de cet appareil ;
- (5) les conditions d'entretien de cet appareil devront être précisées dans le MGN des deux compagnies. Il devra notamment être indiqué comment les responsabilités prévues sont assurées.

(c) Un courrier de la CCAA précisera l'ensemble des conditions prescrites.

## **21. CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN SANS AERONEF**

(a) Il arrive que la liste des immatriculations des aéronefs qu'un exploitant est autorisé à exploiter, soit momentanément vide, soit pour des raisons qui sont propres à l'exploitant, soit à la suite d'un retrait autoritaire de la part des services techniques de contrôle.



- (b) Cela ne pose pas de problème pour un temps limité pour autant que les structures techniques restent en place. La société conserve la possibilité d'affréter, sous certaines conditions, auprès d'un autre transporteur aérien.
- (c) Une telle situation devient anormale après six (6) mois de non exploitation. En effet, même si les structures sont censées être toujours en place, la CCAA ne peut plus être assurée de la capacité de l'exploitant à assurer la sécurité de l'exploitation si celle-ci devait reprendre, par conséquent le CTA sera retiré.
- (d) Le principe suivant doit être appliqué : retrait systématique du Certificat de Transporteur Aérien après une période de six mois consécutifs sans aucun aéronef autorisé au transport aérien public. Cette période de 6 mois doit être considérée comme un maximum. En effet, s'il est manifeste que les structures techniques sont insuffisantes, le certificat pourra être retiré sans délai.
- (e) LA CCAA s'efforcera, dans la mesure du possible, de prendre contact avec la société avant de procéder au retrait du Certificat.
- (f) Lorsqu'elle établira une fiche de données sans aéronef, la CCAA préviendra la société de l'échéance à laquelle le CTA sera retiré.

## **22. DEMANDE D'UN CTA CONJOINT ENTRE PLUSIEURS SOCIETES DETENANT UNE LICENCE DE TRANSPORTEUR AERIEN**

- (a) Il est possible, s'il existe une seule structure opérationnelle et technique, de délivrer un CTA unique à un groupe d'entreprises qui détiennent chacune une licence de transporteur aérien.
- (b) Afin de s'assurer que l'ensemble des activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent effectivement être financées et effectuées selon les normes requises conformément aux dispositions de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006, il apparaît nécessaire que des liens juridiques et économiques forts existent entre les différentes sociétés partageant le même CTA, tels que ceux existant entre une maison mère et sa filiale ou entre des sociétés sœurs appartenant au même groupe. La location gérance entre deux compagnies autorisées est un autre cas pouvant justifier l'existence d'un certificat de transporteur aérien commun, que ces deux compagnies aient ou non des liens financiers.

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

- (c) En ce qui concerne les obligations au regard de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006 (Dirigeant Responsable, Responsables Désignés, Responsable Qualité et système qualité, Manuel d'Exploitation, flotte), elles s'appliquent de façon unique au titulaire du CTA. En conséquence, il n'existe qu'un seul Dirigeant Responsable, le Manuel d'Exploitation (partie A) est unique, la flotte est nécessairement commune.
- (d) Il est toutefois possible, dans la mesure où certains appareils seraient plus particulièrement exploités sous la licence d'une des sociétés, de nommer des adjoints au Responsable indiqué ci-dessus plus particulièrement en charge des appareils concernés.
- (e) Dans le cadre défini ci-dessus, les vols en transport public commercialisés par l'une ou l'autre des sociétés figurant sur le CTA, sont exploités sous la seule responsabilité technique du titulaire du CTA qui détient l'ensemble des moyens techniques.
- (f) Cependant, chaque compagnie conserve la responsabilité générale (non spécifiquement technique) à l'égard des passagers et des tiers, pour les vols qu'elle commercialise sous son pavillon. De ce fait, chacune des sociétés titulaires d'un agrément de transporteur aérien figurant sur un même CTA est tenue de respecter les dispositions financières et économiques en vigueur.

### **23. RENOUELEMENT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN**

- (a) Un mois avant l'échéance de son Certificat de Transporteur Aérien, l'exploitant adresse au Directeur Général de la CCAA, une demande de renouvellement en utilisant le formulaire CMR.AOC.FORM.001.
- (b) Le renouvellement de CTA est l'occasion pour la CCAA de faire le point sur les actions de surveillance menées depuis la délivrance ou le dernier renouvellement de CTA et notamment sur les actions correctives mises en place par l'exploitant en réponse aux constats.
- (c) Le renouvellement du certificat peut être réalisé avec des non conformités mineures ouvertes si celles-ci n'ont pas atteint leur date d'échéance. Dans ce cas il sera demandé à l'exploitant un engagement écrit de prise en compte de celles-ci dans les délais prescrits.
- (d) En fonction de la criticité des actions correctives non soldées, la CCAA décidera de renouveler ou non le CTA et selon quelle durée. Une réunion pourra être organisée avec l'exploitant pour faire le point.



- (e) Si les conditions de renouvellement sont réunies le dossier avec la proposition de renouvellement du CTA est transmis au Directeur Général de la CCAA pour signature.
- (f) Le certificat devra être signé et remis à l'exploitant au moins avant l'expiration du certificat en cours.
- (g) Après signature, le certificat est transmis à l'exploitant accompagné d'une lettre de renouvellement. Une copie du certificat est transmise aux entités intéressées.
- (h) Dans la lettre de renouvellement de CTA, la CCAA pourra rappeler à l'exploitant les éventuelles actions critiques non soldées en fixant un délai de correction.

## **24. LIMITATION, SUSPENSION OU RETRAIT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN**

- (a) Il faut distinguer deux cas :
  - (1) la demande émane de la société ;
  - (2) la proposition est faite par un organe compétent de la CCAA.

### **24.1. Demande de suspension ou de retrait présentée par le transporteur aérien.**

- (a) Pour diverses raisons, un transporteur aérien peut être amené à demander lui-même la suspension voire le retrait de son certificat.
- (b) Un transporteur aérien peut demander la suspension, temporaire ou le retrait définitif de son certificat, généralement pour cause d'interruption de son activité, lorsqu'il n'a pas l'intention de maintenir les moyens liés à son certificat.
- (c) Il le fait alors par courrier signé par le Dirigeant Responsable adressé au Directeur Général de la CCAA.
- (d) Le Directeur Général répond à la société par lettre indiquant la date de la suspension ou de retrait effectif.
- (e) Une copie de ce courrier est adressée aux services concernés de la CCAA. Une suspension peut être prononcée pour une durée maximum de six (06) mois au-delà de laquelle, sans démarche du transporteur aérien, le retrait du certificat sera prononcé par le Directeur Général de la CCAA.



## **24.2. Demande de limitation, de suspension ou de retrait faite par un organe compétent de la CCAA**

- (a) LA CCAA peut, à sa propre initiative demander d'instruire une procédure de suspension, limitation ou retrait d'un Certificat de Transporteur Aérien, suite par exemple à la constatation d'une dégradation significative de la conformité du transporteur aérien, et d'absence de mesures convaincantes prises par le transporteur aérien pour y remédier.
- (b) En général, cela se traduit par l'observation d'écarts de niveau 3 que le transporteur aérien ne peut ou se refuse à corriger.
- (c) La CCAA doit mettre ces anomalies en évidence, complétés par une recommandation précisant la mesure demandée, et transmises au responsable désigné d'audit qui instruit le dossier.
- (d) Si la recommandation est suivie par la CCAA, il est envoyé au transporteur aérien une lettre signée par le Directeur Général notifiant le début d'une procédure de limitation, suspension ou retrait, et l'invitant à lui présenter sous vingt-huit (28) jours ses justifications complémentaires éventuelles.
- (e) Il peut être proposé dans le même temps au Directeur Général certaines mesures conservatoires immédiates (limitation du domaine, etc.).
- (f) Á l'issue de la période de vingt-huit (28) jours ou une fois que le transporteur aérien a présenté son point de vue au Directeur Général, ce dernier prend sa décision après avis des services concernés de la CCAA



#### **24.2.1. Réduction du domaine d'activité**

- (a) Si la réduction du domaine d'activité apparaît justifiée, la CCAA adressera à la société une lettre indiquant les raisons de la mesure prise en son contre. Cette lettre sera accompagnée de l'annexe modifiée (retrait d'une ou plusieurs spécifications d'exploitations).

#### **24.2.2. Réduction de la durée de validité**

- (a) LA CCAA peut en cas de nécessité et ce, à titre probatoire, réduire la durée de la validité d'un certificat délivré préalablement pour 2 ans. Dans ce cas elle enverra à la société un courrier accompagné du certificat et de l'annexe modifiés, la nouvelle durée de validité étant alors indiquée.

#### **24.3. Non renouvellement, à l'échéance, d'un certificat**

- (a) L'échéance d'un certificat (incluant les certificats probatoires) est clairement portée à la fois sur le certificat, sur son annexe et sur la lettre de transmission.
- (b) La responsabilité du suivi de la date d'échéance d'un certificat limité est du ressort du transporteur aérien.
- (c) Il incombe au transporteur aérien de vérifier, au plus tard le jour de l'échéance du certificat, qu'il a bien reçu une information, au minimum par courriel, de renouvellement de celui-ci.
- (d) En l'absence de cette information, le transporteur aérien se doit de considérer que son certificat n'est plus valide, comme précisé sur l'annexe, après l'échéance.
- (e) En cas de non renouvellement, la CCAA enverra au transporteur aérien, au plus tard le jour de l'échéance, une lettre signée par le Directeur Général l'informant de son intention de ne pas renouveler le certificat et lui donnera un délai de vingt - huit (28) jours pour lui présenter ses justifications complémentaires. Cette lettre doit préciser, si le certificat reste valide pendant ce délai de vingt - huit (28) jours et à quelles conditions.
- (f) À l'issue de la période de vingt - huit (28) jours ou une fois que le transporteur aérien aura présenté son point de vue au Directeur Général, ce dernier prendra sa décision.



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

# ANNEXES



**ANNEXE 1. FORMULAIRE DE DEMANDE INITIAL DE L'OPERATEUR  
AERIEN EVENTUEL (CMR.AOC.FORM.000)**

Instructions pour remplir le formulaire CMR.AOC.FORM.000

<b>DÉCLARATION DE PRÉ-ÉVALUATION DE L'OPÉRATEUR ÉVENTUEL</b> (doit être rempli par l'Opérateur Aérien ou l'Organisme de Maintenance)		
<b>Section 1A. À remplir par tous les candidats</b>		
<b>1.</b> Nom et adresse postale de la société (inclure le nom commercial si différent du nom de la société)	<b>2.</b> Adresse de la Base principale où les opérations seront menées, inclure l'adresse de la base secondaire des opérations s'il y a lieu (ne pas utiliser une boîte postale)	
<b>3.</b> Date proposée pour le commencement de l'exploitation	<b>4.</b> Indicatif demandé pour l'exploitant, dans l'ordre de préférence	
<b>5. Personnel de Direction et participants cadres</b>		
Noms	Titres	phones et adresses si différents de ceux de la société (inclure le code du pays)
<b>Section 1B. Proposition concernant la maintenance (à remplir par tous les candidats, selon qu'il convient)</b>		
<b>6.</b> <input type="checkbox"/> l'exploitant a l'intention de réaliser la maintenance selon un système équivalent (remplir les blocs 7 et 11) <input type="checkbox"/> Organisme de Maintenance Agréé (remplir bloc 8) <input type="checkbox"/> l'exploitant a l'intention de réaliser la maintenance en qualité d'AMO (remplir les blocs 7 et 8) <input type="checkbox"/> l'exploitant a l'intention de sous-traiter la maintenance et l'inspection de l'aéronef et du matériel convexe (remplir les blocs 7 et 11)		
<b>7.</b> Types d'exploitation proposés par l'exploitant	<b>8.</b> Qualifications proposées par l'OMA	

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

<input type="checkbox"/> Passagers et cargo	<input type="checkbox"/> Fuselage	<input type="checkbox"/> Calculateur
<input type="checkbox"/> Cargo seulement	<input type="checkbox"/> Moteur	<input type="checkbox"/> Instrument
<input type="checkbox"/> Vols réguliers	<input type="checkbox"/> Hélice	<input type="checkbox"/> Accessoire
<input type="checkbox"/> Vols affrétés	<input type="checkbox"/> avionique	<input type="checkbox"/> Service
<input type="checkbox"/> Autres		<input type="checkbox"/> spécialisé

**Section 1C. A remplir par les candidats**

<b>9.</b> Informations sur l'aéronef (pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, fournir une copie du contrat de bail)	<b>10.</b> Zones géographiques des opérations en vue et la structure d'acheminement proposée
Nombre et types d'aéronefs (par la fabrication, le modèle et la série)	Nombre de sièges passagers ou la charge utile de cargo

**Section 1D. A remplir par tous les candidats**

**11.** Information supplémentaire fournissant une meilleure compréhension de l'opération ou de l'affaire proposée (joindre des feuilles supplémentaires si nécessaire)

**12.** Formation proposée (aéronef et/ou simulateur de vol)

**13.** La communication des informations figurant dans le présent formulaire et sa signature dénotent l'intention du postulant de solliciter un Certificat de Transporteur Aérien ou son agrément comme organisme de maintenance, selon le cas.

**TYPE D'ORGANISATION :**

Signature	Date (jour / mois / année)	Nom et Titre
-----------	----------------------------	--------------

**Section 2. A remplir par la CCAA**

Reçu par (Nom et Fonction)	Date de Réception (jour / mois / année)
Date de transmission au Directeur Général (jour / mois / année)	Pour : Suite à donner <input type="checkbox"/>

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

	Information seulement <input type="checkbox"/>
<b>Remarques</b>	
<b>Section 3. A remplir par la CCAA</b>	
Reçu par :	N° de pré-candidature :
Date (jour / mois / année) :	N° de certificat attribué :
<b>Remarques</b>	

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY (CCAA)**

B.P./P.O.Box : 6998 Yaoundé

Tel./Phone +237 222 30 30 90 Fax : +237 222 30 33 62

Email : contact@ccaa.aero

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

**INSTRUCTIONS SUR LA MANIERE DE REMPLIR L'IMPRIME CMR.AOC.FORM.000**

Il fournit les instructions permettant de remplir le formulaire de Déclaration de pré-évaluation des Opérateurs potentiels (CMR.AOC.FORM.000).

**Section 1A.** – Tous les candidats doivent remplir cette section

- Inscrire le nom officiel et l'adresse postale de la société. Inclure tout autre nom commercial s'il est différent du nom de la société.
- Cette adresse doit être la localisation physique où les activités fondamentales sont basées. Si l'adresse est la même qu'au point 1, inscrire « idem ». Inclure les adresses commerciales secondaires de l'exploitation et identifier le type d'exploitation menée.
- Inscrire la date probable du début des opérations ou des services. Elle ne doit pas être en dessous de 90 jours.
- Cette information doit être utilisée pour attribuer un numéro d'identification à la société.
- Vous pouvez indiquer jusqu'à trois lettres d'identification comme ABC, XYZ etc. Si tous les choix ont été attribués à d'autres opérateurs ou organismes de maintenance, un numéro sélectionné au hasard sera attribué.
- Inscrire les noms, les titres et les numéros de téléphone de la Direction et du personnel clé exigé. Cela doit inclure le Directeur responsable, le Directeur de Maintenance de la base, le Directeur de Maintenance de ligne, le Directeur d'Atelier et le Directeur de la Qualité.

**Section 1B.** – Tous les candidats devront remplir cette section de façon appropriée.

- Indiquer si l'Opérateur aérien a l'intention de réaliser la maintenance en tant qu'Organisme de Maintenance Agréé (O.M.A) ou a l'intention de céder sous contrat tout ou partie de sa maintenance ou de réaliser sa propre maintenance en utilisant un système équivalent.
- Le type d'opération proposé doit être indiqué. Cocher autant de cases que nécessaire.
- Le type d'organisation de maintenance et les catégories proposées doivent être indiqués. Cocher autant de cases que nécessaire.

**Section 1C.** – Les Opérateurs aériens doivent remplir les blocs 9, 10

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

- Les données de l'aéronef doivent être fournies dans les présents. Indiquer le nombre et les types d'aéronefs par la fabrication, le modèle, la série et le nombre de sièges passagers ou la capacité de charge utile cargo. Pour un aéronef immatriculé à l'étranger, fournir une copie du contrat de bail, location ou leasing.
- Indiquer des zones géographiques et opération éventuelle et la structure d'itinéraire proposée.

**Section 1D.** – Tous les candidats doivent remplir cette section

- Indiquer toute information qui pourrait aider le personnel de l'Autorité de l'aviation civile à comprendre le type et l'envergure de l'opération ou des services à réaliser par le candidat.
- Si un opérateur aérien a l'intention de prendre des dispositions pour la maintenance et les inspections de son aéronef et/ou des équipements associés, identifier l'Organisme de Maintenance Agréé et choisir une liste de maintenance ou d'inspections qu'elle se propose de réaliser. Fournir également tous les contrats écrits avec ce formulaire ; s'il y a lieu.
- Identifier la formation proposée pour les CTA.
- Identifier le type d'aéronef et/ou les simulateurs que l'on envisage d'utiliser. Pour les OMA, identifier le type d'aéronef par marque et par modèle.
- De plus, il faut identifier le type de formation que le personnel d'Assurance Qualité, le personnel de certification et l'équipe de maintenance recevront, celle-ci étant basée sur les catégorisations exigées.
- La déclaration de pré-évaluation de l'Opérateur éventuel (Formulaire de demande préliminaire) dénote une intention de rechercher une certification de l'Autorité de l'aviation civile en tant qu'Opérateur aérien ou Organisme de Maintenance Agréé. Elle doit être signée comme suit :

Type d'Organisation

Signature Autorisée



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES  
AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

Individuel

Propriétaire ou Dirigeant Responsable

Partenariat

Au moins un partenaire ou Dirigeant Responsable

Société, corporation.

Au moins un cadre autorisé ou Dirigeant Responsable

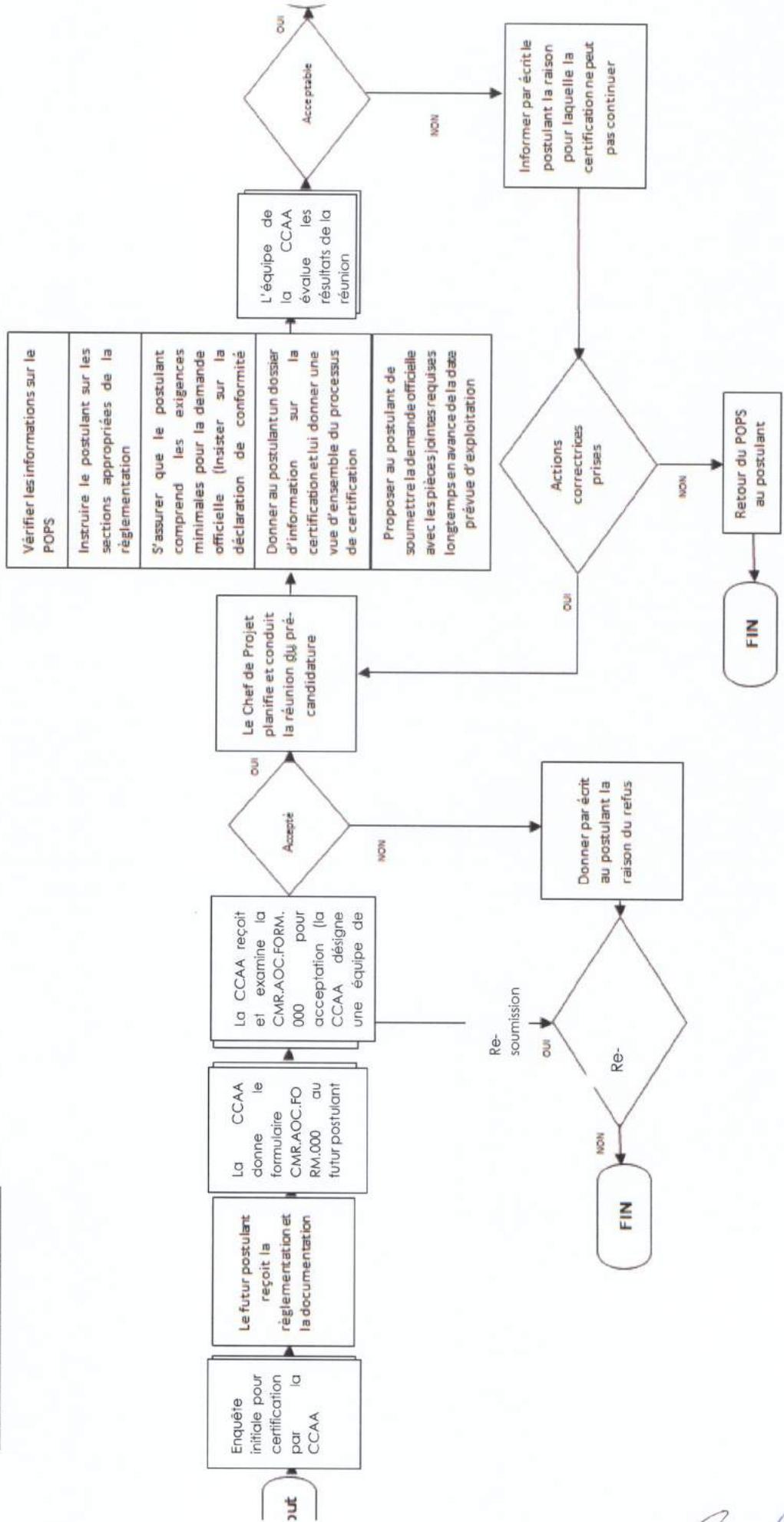
Association, etc.

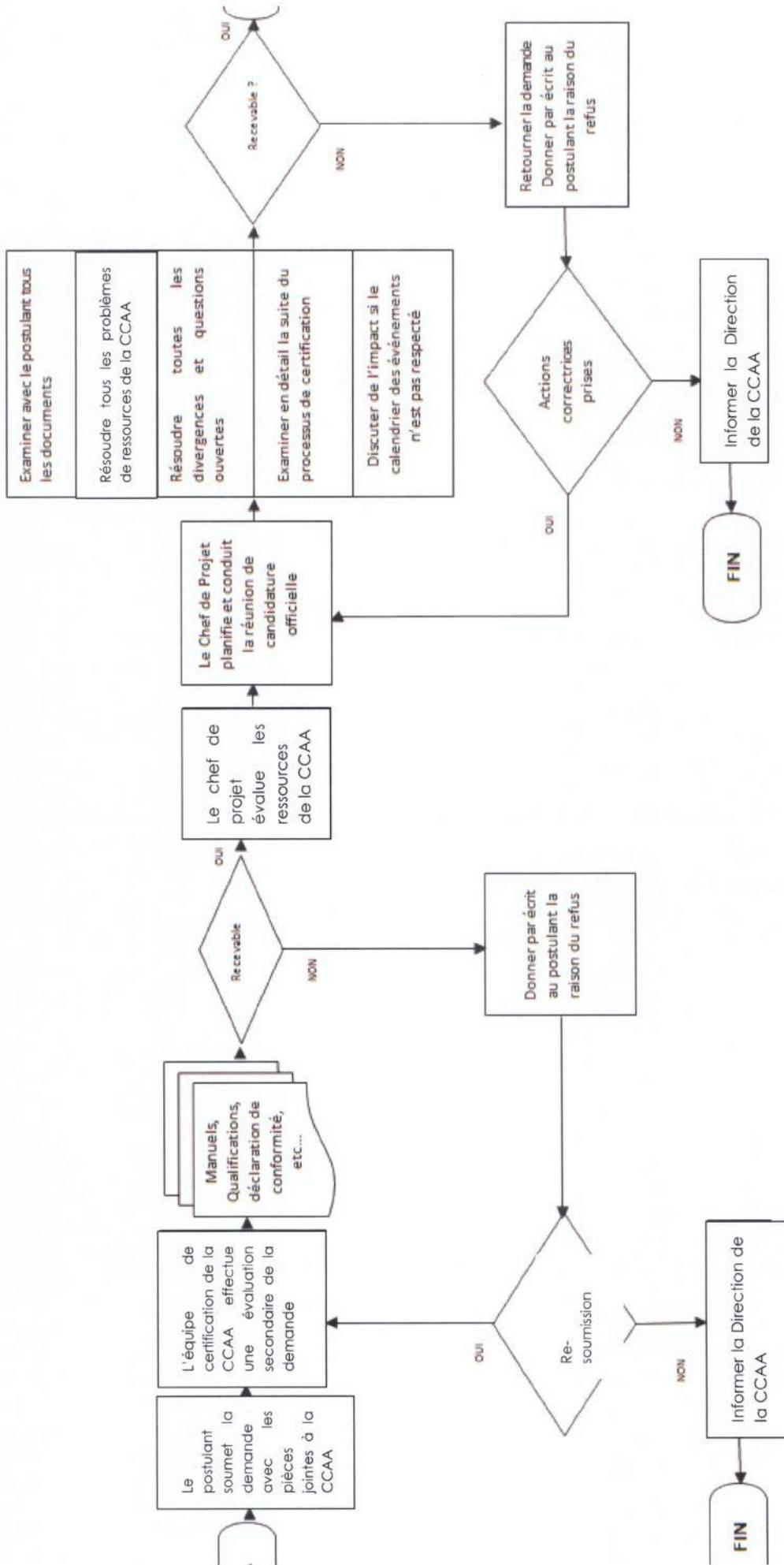
**Sections 2 et 3 : pour utilisation par la CCAA .**



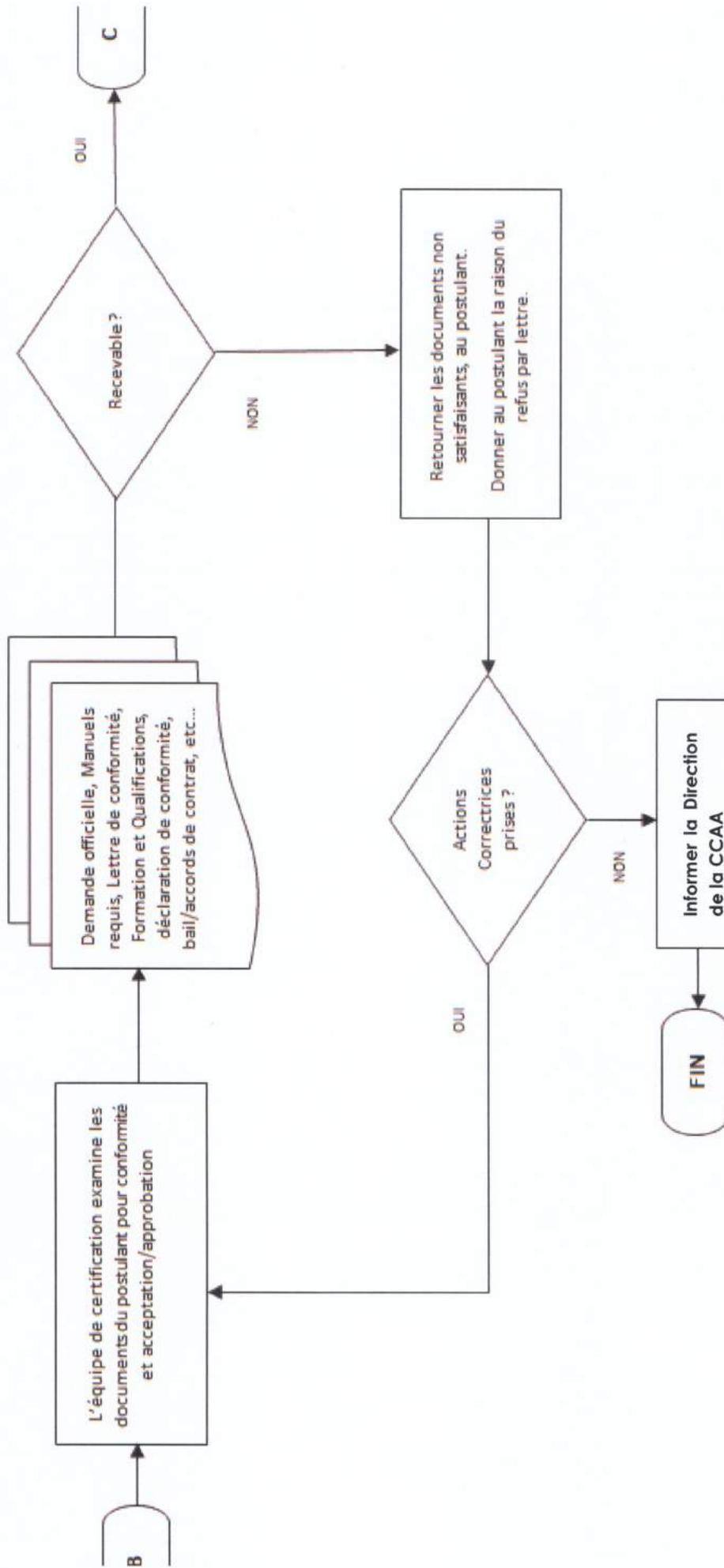
## ANNEXE 2. LOGIGRAMME DETAILLE DES 5 PHASES DE LA CERTIFICATION

**Phase 1 : Phase Préliminaire**





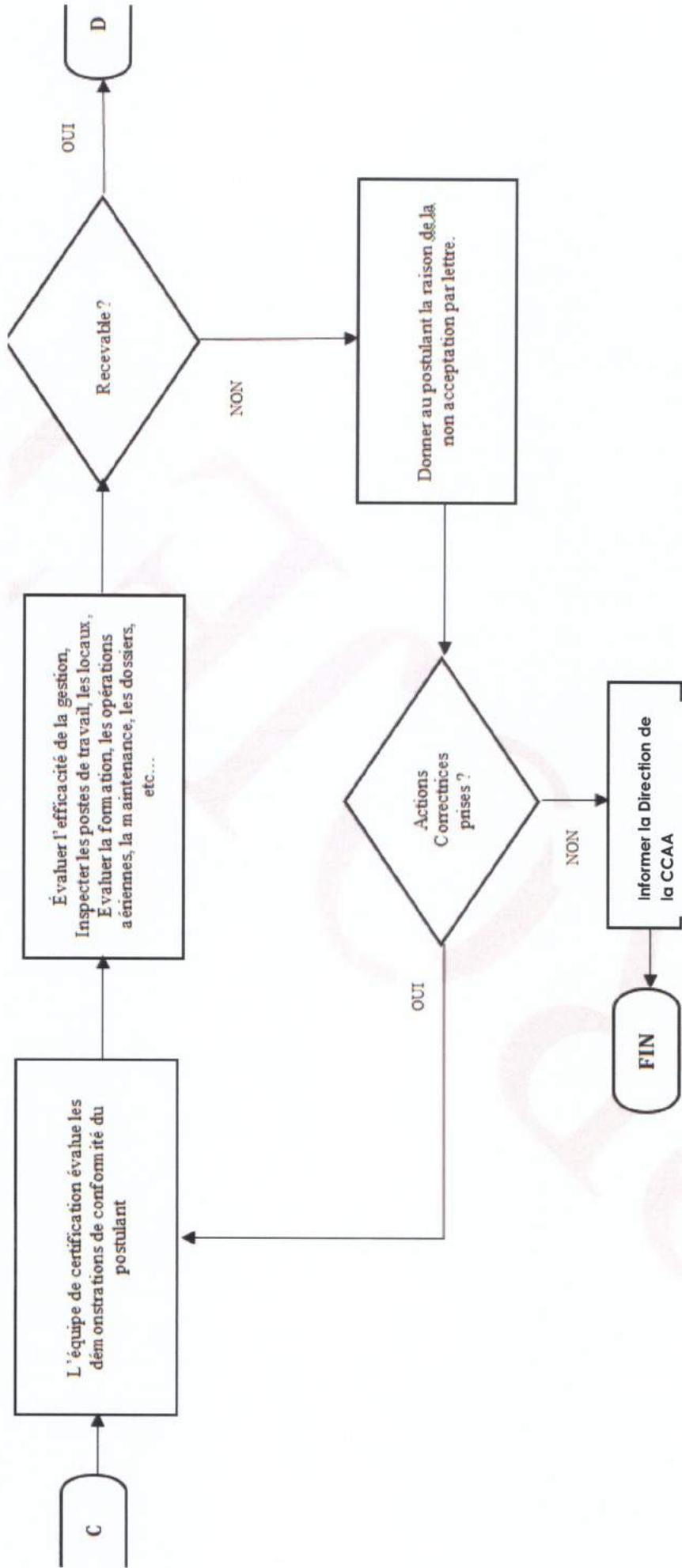
*Handwritten marks and initials at the bottom right of the page.*



*Handwritten signature and initials.*



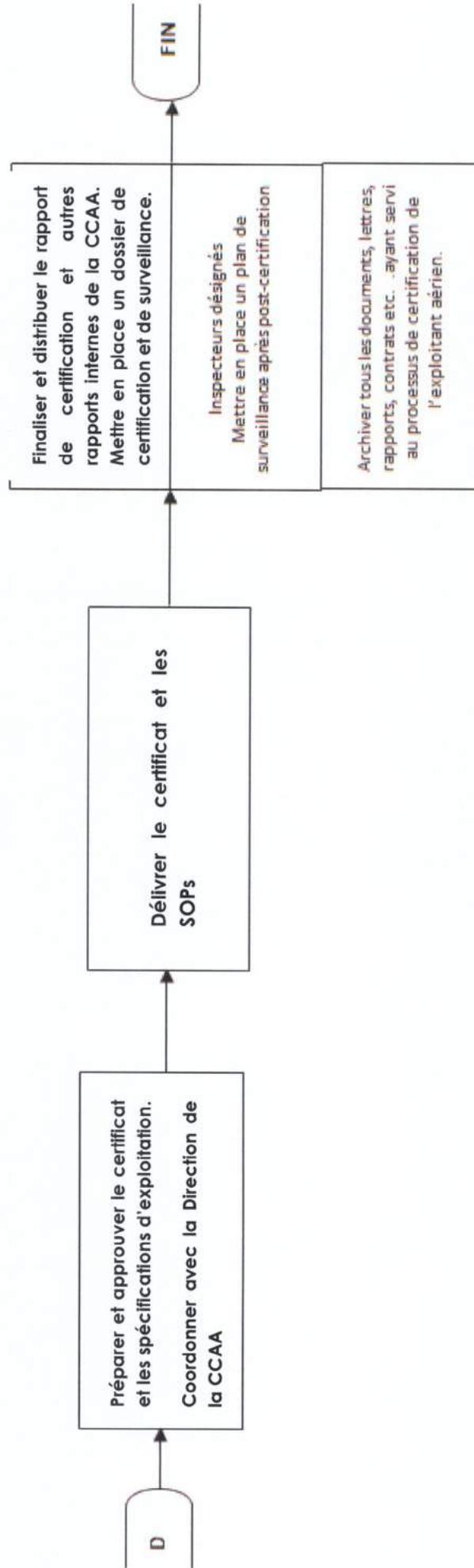
**Phase 4 : Démonstration et inspection**



*Handwritten signature and initials.*



Phase 5 : Certification et délivrance du CTA



*Handwritten signature and initials in blue ink.*

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

**ANNEXE 3. FORMULAIRE DE DEMANDE INITIALE, DE MODIFICATION OU  
DE RENOUVELLEMENT D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN  
(CMR.AOC.FORM.001)**

Demande de certificat initial   
Renouvellement   
Modification

<b>CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN</b>	
Nom ou raison sociale du Transporteur Aérien :	
Appellation Commerciale (si différente) :	
Adresse :	
Téléphone :	Fax :
	Télex :
Email :	
Domaine d'agrément à l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006 relatif à la demande (selon catégories et conditions d'exploitation définies en annexe.)	
Transport régulier de passagers ;	
Transport régulier de marchandises ;	
Transport régulier mixte de passagers et de marchandises ;	
Transport non régulier de passagers ;	
Transport non régulier de marchandises ;	
Transport non régulier mixte de passagers et de marchandises.	
Nom et position dans l'organisme du Dirigeant Responsable (proposé*) :	
<i>Je soussigné, atteste avoir été autorisé, par l'exploitant aérien mentionné ci-dessus, à formuler la présente demande et certifie qu'autant que je sache, les déclarations qu'elle contient sont sincères et véritables.</i>	
Signature du Dirigeant Responsable (proposé*) :	
	Date :

\* dans le cas d'une demande de certificat initial

Note : le formulaire doit être envoyé à :

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY (CCAA)****B.P./P.O.Box : 6998 Yaoundé****Tel./Phone +237 222 30 30 90 Fax : +237 222 30 33 62 Email : contact@ccaa.aero**



**ANNEXE 4. SPECIFICATIONS D'EXPLOITATIONS (AVIONS) POUR UNE DEMANDE INITIALE, DE MODIFICATION OU DE RENOUELEMENT D'UN CTA CONFORMEMENT A L'ARRETE N° 606/MINT DU 13 SEPTEMBRE 2006-**

**CMR.AOC.FORM.002**

**CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**

*(Air Operator Certificate)*

**SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATIONS (AVIONS)**

*Operational Specifications (Airplanes)*

**(SAUF LIMITATIONS PARTICULIÈRES)**

**(xxxxxxxxxxxxxxxx)**

**A - TYPES D'EXPLOITATION:**

*Types of Operation*

**B - TYPES D'AÉRONEFS:**

*Types of Aircrafts*

**C - ZONES D'EXPLOITATION:**

*Areas of Operation*

**D - LIMITATIONS SPÉCIALES :**

*Special Limitations*

**E- AUTORISATIONS SPÉCIFIQUES :**

*Specific Authorisations*

E1 - CAT II :

E2 - CAT III :

E5 - DÉCOLLAGE EN DESSOUS DES MINIMA SPÉCIFIÉS

E6 - MNPS :

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

E7 - EDTO :

E8 - RNAV :

E9 - RVSM :

E 10 - RNP :

E 11 - MARCHANDISES DANGEREUSES :

**F - IMMATRICULATION DES AVIONS:***Airplanes Registration*

Date :

Le Dirigeant Responsable



**ANNEXE 5. SPECIFICATIONS D'EXPLOITATIONS (HELICOPTERES) POUR UNE DEMANDE INITIALE, DE MODIFICATION OU DE RENOUELEMENT D'UN CTA CONFORMEMENT A L'ARRETE N° 606/MINT DU 13 SEPTEMBRE 2006-**

**CMR.AOC.FORM.003**

**CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**

*(Air Operator Certificate)*

**SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATIONS (HÉLICOPTÈRES)**

*Operational Specifications (Helicopters)*

**(XXXXXXXX)**

**(SAUF LIMITATIONS PARTICULIÈRES)**

**A - TYPES D'EXPLOITATION :**

*Types of Operation*

**B - TYPES D'AÉRONEFS :**

*Types of Aircrafts*

**C - ZONES D'EXPLOITATION :**

*Areas of Operation*

**D - LIMITATIONS SPÉCIALES :**

*Special Limitations*

**E- AUTORISATIONS SPÉCIFIQUES :**

*Specific Authorisations*

E1 - CAT II/ CAT III :

E2 -SITES D'INTÉRÊT PUBLIC

E3 -HELITREUILLAGE :

E4 - OPERATIONS EN MER :

E5 - SMUH :

E6 - RNAV :

E7 - MARCHANDISES DANGEREUSES :

E8 - ENVIRONNEMENT HOSTILE :

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

E 9 – PETITS HELICOPTÈRES (VFR de jour uniquement) :

E 10 – GROS HÉLICOPTÈRES VOLS CIRCULAIRES (VFR de jour uniquement):

E 11 - AVEC TEMPS D'EXPOSITION :

**F - IMMATRICULATION DES AÉRONEFS :***Aircrafts Registration*

Date :

Le Dirigeant Responsable

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

**ANNEXE 6 : MODELES DES LETTRES A LA SUITE D'UNE DEMANDE DE CERTIFICAT DE  
TRANSPORTEUR AERIEN****LETTRE 1 - ACCEPTATION DOSSIER DEMANDE FORMELLE**

N° /L/CCAA/DG/DSA/SDON/ETA/XXXX

Yaoundé, le .....

A

Madame, Monsieur le Dirigeant  
responsable de la compagnie  
XXXX

**Projet :** CERTIFICATION DE LA SOCIETE XXXX**Objet :** Acceptation de votre dossier de demande formelle.

Madame, Monsieur,

Après la revue sommaire de votre dossier de demande formelle et au regard des remarques enregistrées, nous vous informons que celui-ci a été jugé recevable par l'équipe de certification de la CCAA.

Nous vous avisons que ces remarques devront être prises en considération dans la suite du processus de certification.

Cependant, nous vous informons que cette recevabilité ne signifie en aucun cas l'acceptation / approbation des documents qui n'interviendra qu'en phase III du processus de certification.

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

En vous souhaitant une bonne réception du présent courrier, veuillez recevoir Madame, Monsieur le Dirigeant Responsable, l'expression de nos salutations distinguées.



**LETRE 2 - CLOTURE DE LA PHASE 1**

---

N° /L/CCAA/DG/DSA/SDON/ETA/XXXX

Yaoundé, le .....

A

Madame, Monsieur le Dirigeant  
responsable de la compagnie  
XXXX

**Projet :** CERTIFICATION DE LA SOCIETE XXXX

**Objet :** Clôture de la Phase I

Madame, Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous informer qu'après la réunion de la phase préliminaire avec vos principaux Responsables désignés, l'équipe de certification a évalué et jugé votre demande acceptable. En conséquence la phase de la demande préliminaire est close.

Le processus de certification se poursuit avec le démarrage de la phase de la demande formelle qui commence à partir du XX.XXXXX. ; tel que prévu par le chronogramme des événements.

En vous souhaitant une bonne réception du présent courrier, veuillez recevoir Madame, Monsieur le Dirigeant Responsable, l'expression de nos salutations distinguées

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

**LETRE 3 - ACCEPTATION PLAN ACTIONS CORRECTRICES**

N° /L/CCAA/DG/DSA/SDON/ETA/XXXX

Yaoundé, le .....

A

Madame, Monsieur le Dirigeant  
responsable de la compagnie  
XXXX

**Projet :** CERTIFICATION DE LA COMPAGNIE XXXX

**Objet :** Acceptation de votre plan d'actions correctrices.

Madame, Monsieur

Après avoir passé en revue votre plan d'actions correctrices, nous avons le plaisir de vous annoncer que celui-ci a été accepté.

Cependant, nous vous informons que la clôture de la phase IV n'interviendra qu'après une correction satisfaisante des écarts enregistrés par l'équipe de certification.

En vous souhaitant une bonne réception du présent courrier, veuillez recevoir Madame, Monsieur le Dirigeant Responsable, l'expression de nos salutations distinguées

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

**LETRE 4 - CLOTURE DE LA PHASE III**

N° /L/CCAA/DG/DSA/SDON/ETA/XXXX

Yaoundé, le .....

A

Madame, Monsieur le Dirigeant  
responsable de la compagnie  
XXXX

**Projet :** CERTIFICATION DE LA SOCIETE XXXX**Objet :** Clôture de la Phase III

Nous avons le plaisir de vous informer qu'après passage en revue des rapports d'instruction suivis d'actions correctrices, les manuels et documents suivants ont été jugé acceptables. :

- > Manuel d'exploitation PARTIES A, C et D ;
- > Manuel d'exploitation PARTIE B XX ;
- > MOE/MGN ;
- > Manuel de Gestion de la Sécurité
- > Programme de maintenance XX ;
- > Contrat de Gestion de la navigabilité

Ces manuels et documents ont été jugés conformes aux différents règlements applicables et guides de rédaction.

Leur approbation / acceptation formelle n'interviendra qu'après une inspection satisfaisante de vos installations et de votre organisation durant la phase IV qui commence à partir du XX.XXXXX. tel que prévu par le chronogramme des événements.

72

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

En vous souhaitant une bonne réception du présent courrier, veuillez recevoir Madame, Monsieur le Dirigeant Responsable, l'expression de nos salutations distinguées.

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

**LETRE 5 - CLOTURE DE LA PHASE IV**

N° /L/CCAA/DG/DSA/SDON/ETA/XXXX

Yaoundé, le .....

A

Madame, Monsieur le Dirigeant  
responsable de la compagnie  
XXXX

**Projet :** CERTIFICATION DE LA COMPAGNIE XXXX**Objet :** Clôture de la phase IV du processus de certification

Madame, Monsieur

Nous avons le plaisir de vous informer qu'après passage en revue des rapports d'instruction suivi d'actions correctrices, les résultats des audits de conformité effectués dans votre organisme par l'équipe de certification ont été jugés satisfaisants et par conséquent, la phase IV est close.

Nous vous informerons de la date de délivrance du Certificat de Transporteur Aérien.

En vous souhaitant une bonne réception du présent courrier, veuillez recevoir Madame, Monsieur le Dirigeant Responsable, l'expression de nos salutations distinguées.



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

**ANNEXE 7. CMR.AOC.FORM.004**

**Qualifications des responsables telles que définies dans le MGN ou à l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006**

Nom :

Fonction :

Qualifications relatives à la fonction :

Expérience professionnelle relative à la fonction :

Signature de l'intéressé : ..... Date : .....

Ce formulaire doit être transmis à la CCAA pour acceptation :

Visa CCAA :

Nom du Responsable de l'audit :

NB : utiliser ce formulaire pour tous les responsables désignés.



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

**ANNEXE 8. MODELE DE DECLARATION DE CONFORMITE**

Le modèle de déclaration de conformité est celui repris dans la liste de vérification  
**DSA.AOC.CHL.057**



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

**ANNEXE 9. MODELE DE CHRONOGRAMME DES EVENEMENTS**

Cette Annexe donne le calendrier des évènements qui sert aussi de carte de travail de l'inspecteur pour le suivi de la certification. Le postulant doit proposer des dates réalistes pour chaque activité applicable dans la dernière colonne.

Nom de l'organisme		Adresse (adresse physique de localisation)		
Adresse postale (si différente de celle-ci-dessus).		Numéro de Pré-certification :		
CCAA	Inspecteur en Navigabilité	Inspecteur avionique	D	D
			Re	
<b>I. Phase Préliminaire</b>				
A. Orientation Initiale du postulant: Inspecteur _____ 1. Brochure de certification donnée au postulant. 2. Déclaration de pré-évaluation du potentiel Exploitant (POPS). (a) POPS à remplir par le postulant et à remettre à la CCAA				

*Signature*



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

	<p>B. Désignation de l'équipe de certification (comprend au moins 1 inspecteur OPS, 1 inspecteurs AIR mécanique et 1 inspecteur AIR avionique, inspecteur PEL, inspecteur MD, inspecteur sécurité cabine, expert financier, économique et juridique)</p> <p>    Chef du projet :</p> <p>    Inspecteurs :</p>				
	<p>C. Conduire la réunion de la phase préliminaire</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vérifier les informations du POPS</li> <li>2. Résumé du processus de certification</li> <li>3. Remise au postulant du Dossier de certification contenant :             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Aide-mémoire de Certification</li> <li>b. Calendrier des évènements</li> <li>c. Formulaire de demande (Modèle de spécifications opérationnelles)</li> <li>d. Autres publications et documents applicables</li> </ol> </li> <li>4. Expliquer à l'exploitant le dossier de la demande formelle.</li> </ol>				
Remarque :					

	<p><b>II. Phase de Demande Formelle</b></p>	<p>Initiale de l'inspecteur</p>	<p>Dat Re</p>	<p>D</p>	<p>D</p>
--	---	---------------------------------	-------------------	----------	----------

*Handwritten signature and initials in blue ink.*





**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

	f. Documents d'Achat /contrats /locations /lettres d'intention				
	B. Évaluation des ressources de la CCAA basée sur le calendrier des évènements				
Remarques :					
	<p>C. Réunion de demande formelle</p> <p>1. Calendrier des évènements</p> <p>Date : _____</p> <p>Heures : _____</p> <p>2. Discuter de chaque document</p> <p>3. Résoudre chaque divergence/ points ouverts</p> <p>4. Examen du processus de certification</p> <p>5. Examen de l'impact sur le processus de certification si les exigences du calendrier des évènements ne sont pas satisfaites</p>				
	D. Écrire la lettre d'acceptation ou de rejet de la demande formelle.				
Remarque :					



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

	<p><b>III. Phase d'Examen des documents</b></p>		<p>D</p> <p>D</p> <p>Reçue/effectuée</p>	<p>D</p>	<p>D</p>
	<p>A. Examiner les programmes de formation applicables</p> <p>1. Formation du personnel</p> <p>a. Familiarisation aux procédures de la société</p> <p>b. Formation au maniement des équipements de sécurité</p> <p>c. Formation au Sol (Assistance sol/ Servicing / Dégivrage)</p> <p>d. Formation en Vol</p> <p>e. Formation périodique</p> <p>f. Formation de mise à niveau</p> <p>g. Formation aux différences</p> <p>h. Formation en Sûreté</p> <p>i. Formation aux Marchandises dangereuses</p> <p>j. Formation des examinateurs et Instructeurs en vol</p> <p>k. Formation en gestion des ressources équipage (CRM) Connaissances et compétences liées à la performance humaine</p>				



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

**GUIDE TECHNIQUE**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

	<p>B. Evaluation des qualifications du Personnel d'encadrement</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dirigeant responsable</li> <li>2. Directeur des opérations</li> <li>3. Directeur de la maintenance</li> <li>4. Responsable(s) Qualité             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Responsable qualité Exploitation (si applicable)</li> <li>b. Responsable qualité Maintenance (si applicable)</li> </ol> </li> <li>5. Chef pilote</li> <li>6. Responsable Sécurité</li> <li>7. Lettre de demande d'exemption / dérogation (le cas échéant)</li> <li>8. Autre</li> </ol>				
<p>Remarque :</p>					
	<p>C. Evaluer le(s) Manuel(s) applicable(s)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Manuel d'exploitation             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Plan d'évacuation d'urgence</li> <li>b. Plan des bagages cabine</li> </ol> </li> <li>2. Manuel de contrôle de maintenance</li> <li>3. Manuel de vol</li> <li>4. Listes de vérification aéronef (Check-lists avion)             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Procédures normales</li> <li>b. Procédures anormales</li> <li>c. Procédures d'urgence</li> </ol> </li> <li>5. Manuel d'équipage de cabine</li> <li>6. Contrôle de l'exploitation et Supervision des vols</li> <li>7. Sites et installations pour l'exploitation</li> <li>8. Manuel des procédures d'urgence de la compagnie</li> <li>9. Données d'aérodromes et de routes (cartes aéronautiques et publications connexes)</li> <li>10. Données relatives aux performances (aérodromes/pistes) - Données d'analyse et d'obstacles d'aérodromes</li> <li>11. Liste minimale d'équipements (MEL)</li> <li>12. Liste d'Ecarts de Configuration</li> </ol>				



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

	<p>(CDL)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>13. Manuel de procédures de maintenance</li> <li>14. Avitaillement carburant</li> <li>15. Manuel d'Assistance sol</li> <li>16. Masse et centrage</li> <li>17. Marchandises dangereuses</li> <li>18. Manuel de sûreté</li> <li>19. Programme de fiabilité</li> <li>20. Programme de gestion de maintien de la navigabilité</li> <li>21. Plan d'urgence / notification</li> <li>22. Fiches d'information des passagers</li>   <li>23. Système de gestion de la sécurité (SGS)</li> </ol> <p>D. Autres évaluations</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Location aéronef</li> <li>2. Accords / Contrats de maintenance</li> <li>3. Accords / Contrats d'assistance</li> <li>4. Demande d'Exemption-Déviation / Justification</li> <li>5. Démonstration d'évacuation d'urgence des passagers</li> <li>6. Vols de démonstration</li> <li>7. Déclaration finale de conformité</li> <li>8. Dispositions spécifiques d'exploitation (opération et navigabilité)</li> <li>9. Contrats de Formation</li>   <li>10. Procédures de Dégivrage / Antigivrage</li> <li>11. Accès aux issues de secours</li> </ol>				
Remarque :					
	<p><b>IV. Phase de démonstration et inspections</b></p>		<p>Dat Re</p>	<p>D</p>	<p>D</p>

*Handwritten signature and initials in blue ink.*



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

	<p>A. Évaluer l'organisation effectuant la formation</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Installations de formation</li><li>2. Calendriers de formation</li><li>3. Évaluation de la formation des membres d'équipage de conduite<ol style="list-style-type: none"><li>a. Familiarisation aux procédures compagnie</li><li>b. Formation aux équipements de sécurité</li><li>c. Formation au Sol</li><li>d. Formation en Vol</li><li>e. Formation aux différences</li></ol></li><li>4. Qualification/Formation des examinateurs et Instructeurs</li><li>5. Membres d'équipage de cabine<ol style="list-style-type: none"><li>a. Familiarisation aux procédures compagnie</li><li>b. Formation au maniement des équipements de sécurité</li><li>c. Formation au Sol</li></ol></li><li>6. Connaissances et compétences liées à la performance humaine- Gestion des Ressources Equipage (CRM)</li><li>7. Contrôle et supervision des vols</li><li>8. Formation aux Marchandises dangereuses<ol style="list-style-type: none"><li>a. Membres d'équipage</li><li>b. Personnel sol</li></ol></li><li>9. Formation à la Sûreté</li></ol>				

*for 5 d*

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY****GUIDE TECHNIQUE****CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

	<p>10. Formation à la maintenance</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a. Directeur de la maintenance</li><li>b. Responsable Qualité</li><li>c. Personnel du système Qualité</li></ul> <p>B. Test et certification</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a. Pilotes</li><li>b. Mécaniciens navigants</li><li>c. Agents techniques d'exploitation</li><li>d. Membres d'équipage cabine</li></ul> <p>C. Inspection Aéronef (inspection de conformité)</p> <p>D. Base principale d'exploitation</p> <p>E. Base principale de maintenance</p> <p>F. Infrastructures en escale (Exploitation)</p> <p>G. Infrastructures en escale (Maintenance)</p> <p>H. Contrôle et supervision des vols</p> <p>I. Lieu d'archivage / Système de conservation des dossiers</p> <ul style="list-style-type: none"><li>1 Membres d'équipage</li></ul> <p>Formation</p> <p>Temps de Vol et de Repos</p> <p>Qualifications</p> <ul style="list-style-type: none"><li>2 Maintenance<ul style="list-style-type: none"><li>a. Enregistrements de maintenance</li><li>b. Formation du personnel de maintenance<ul style="list-style-type: none"><li>i. Directeur de la maintenance</li><li>ii. Responsable et Personnel du système Qualité</li><li>iii. Personnel contractuel</li></ul></li></ul></li></ul> <p>J. Carnet de route / Dossiers des vols</p> <p>K. Démonstration d'évacuation d'urgence</p> <p>L. Démonstration d'amerrissage forcé</p> <p>M. Evaluation du vol de démonstration</p> <p>N. Business plan de la société</p>				
Remarque :					



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

CCAA	V. Phase de certification		Date Re	D	D
	<ul style="list-style-type: none"> <li>A. Compléter le formulaire (CCAA FORM 2 xxxx)</li> <li>B. Préparer le certificat de transporteur aérien</li> <li>C. Préparer le SOP du transporteur aérien</li> <li>D. Présenter le certificat et le SOP au transporteur aérien (l'exploitant)</li> </ul>				
Remarque :					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>E. Préparer le Rapport de certification               <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Compiler le rapport et les pièces jointes                   <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Lettre/formulaire de la demande formelle</li> <li>b. Déclaration finale de conformité</li> <li>c. Copie des spécifications opérationnelles</li> <li>d. Copie du certificat</li> <li>e. Rapport de Certification (Résumé des difficultés rencontrées)</li> <li>f. Toutes les correspondances</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>				

*fr 8*



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

	entre le postulant et la CCAA g. Suggestions pour améliorer le processus de certification 2. Distribuer le rapport 3. Archiver tous les éléments du processus de certification				
Remarque :					
	F. Développer le programme de surveillance après certification 1. Dans la zone géographique 2. En dehors de la zone géographique				
Remarque :					



**ANNEXE 10. CHECK-LIST DE VISITE DE CONFORMITE AERONEF**

Conformité des équipements d'un avion à l'Arrêté 606/MINT du 19 septembre 2006 modifiant l'annexe à l'arrêté n°731/MINT du 07 juin 2005 fixant les conditions d'utilisation des avions par une entreprise de transport aérien.

Cette visite s'inscrit en supplément de la visite de conformité au règlement de navigabilité

**(1) CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'APPAREIL**

<b>Compagnie</b> Operator			
<b>Type d'appareil</b> Type of aircraft			<b>Classification FCL 1</b>
			* mono pilote
<b>N° de série</b> Serial Number			<b>Immatriculation</b> Registration
<b>Année de délivrance du 1<sup>er</sup> CDN de type</b> Year of the COA's first issue			<b>Date d'émission du Certificat d'immatriculation</b> Date of the issue of the RC
<b>Année de délivrance du 1<sup>er</sup> CDN individuel</b> Year of the individual COA's issue			<b>Masse maxi au décollage (du CDN individuel)</b> MTOW (of individual CoA)
<b>Équipage de conduite en exploitation :</b> Crew in operations	* PEQ 1 * PEQ 2 * PEQ 3	<b>Nombre de PNC requis :</b> Number of required cabin crew	
<b>Configuration maximale approuvée en sièges passagers</b> Maximum approved passenger seating configuration			
<b>Version aménagement compagnie</b> Cabin layout			
<b>Avion pressurisé :</b> Pressurised aircraft	Oui/ Non	<b>FL maxi certifié :</b>	
		<b>FL maxi en exploitation :</b>	
<b>Régime de vol :</b>	* IFR ✓	* VFR jour ✓	* VFR nuit ✓
<b>Nom et fonction du contact compagni</b>		Tél. : +	

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

Name and title of the operator's assistant	Fax. :- Email :
Conditions d'exploitation prévues : Expected conditions of operations	* B-RNAV * MNPS * RVSM * Survol de l'eau (Water overflying) * Autres (Préciser)

**Conformité des équipements d'un avion à l'Arrêté 606/MINT du 19 septembre 2006 modifiant l'annexe à l'arrêté n°731/MINT du 07 juin 2005 fixant les conditions d'utilisation des avions par une entreprise de transport aérien.**

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

**ÉTAT DE NAVIGABILITÉ DE L'AERONEF****Certificat de Navigabilité****VIEILLISSEMENT ET SUIVI DE POTENTIEL DE LA CELLULE**

Date de fabrication :

Heures totales de fonctionnement depuis neuf

Cycles totaux depuis neuf

Heures / Date de la dernière inspection majeure

Heures depuis la dernière inspection majeure

Dernière opération de maintenance effectuée

Heures et temps restants jusqu'à la prochaine inspection majeure

**VIEILLISSEMENT ET SUIVI DES POTENTIELS DES MOTEURS****Moteur N°1**

Numéro de série

Heures totales de fonctionnement depuis fabrication



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

Cycles totaux depuis fabrication	
Heures et temps restants jusqu'à la prochaine révision générale	
<b>Moteur N°2</b>	
Numéro de série	
Heures totales de fonctionnement depuis fabrication	
Cycles totaux depuis fabrication	
Heures et temps restants jusqu'à la prochaine révision générale	
<b>REMARQUES</b>	

**(2) ÉTAT DE NAVIGABILITÉ DE L'APPAREIL**

Conformité des équipements d'un avion à l'Arrêté 606/MINT du 19 septembre 2006 modifiant l'annexe à l'arrêté n°731/MINT du 07 juin 2005 fixant les conditions d'utilisation des avions par une entreprise de transport aérien.

**(3) Check-list de conformité aux chapitres 6 et 7**

Type de l'appareil : <b>DHC – 8 – 402</b>			Immatriculation :		
Extérieur :					
réf. Ar 606	EQUIPEMENTS	REMARQUES	NOMBRE		CONFORME O / N
			Exigé	Installé	
6.10	FEUX	système de feux anti-collision	1		
6.10 B		Si vol de nuit : des feux de position et de navigation + feux maritimes si amphibie ou hydravion	2		

*Signature*



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

**GUIDE TECHNIQUE**

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

6.10 C		Si vol de nuit : 2 phares d'atterrissage (ou 1 avec 2 filaments)	2		
6.3.1	<b>ENREGISTREUR DE VOL</b> (paramètres et conversation)	Voir rubrique spécifique sur les enregistreurs (voir spécifications techniques de l'équipement) Vérifier dispositif repérage subaquatique sur l'enregistreur. Vérifier l'existence des grilles de décodage	2		
6.2.9	<b>ZONES DE PENETRATION FUSELAGE</b> si existantes : <b>rouge</b> ou jaune	- marques d'angle : 9 cm x 3 cm - si distance entre les marques sup. à 2 m, marques intermédiaires	Ok		
6.2.10	<b>MARQUAGE EXTERIEUR DES ISSUES DE SECOURS:</b>		Ok		
<b>Enregistreurs de paramètres et de conversations</b>					
6.3	<b>FDR/ CVR</b>	Voir notamment les vérifications possibles en poste (alimentation...) - relever références des appareils	1		
6.3.9.2	<b>ENREGISTREUR DE CONVERSATION 1</b>	Enregistrement 2 dernières heures (ou 30 mn si ≤5t7) Réf. équipement :	0		
6.3.9.1	<b>ENREGISTREUR DE CONVERSATION 2</b>	Enregistrement 30 dernières mn Réf. équipement :	1		
	<b>ENREGISTREUR DE CONVERSATION 3</b> (normes annexe 6 OACI 5 <sup>ème</sup> éd)	Enregistrement 30 dernières mn Réf. équipement :	-	-	-
6.3.3	<b>ENREGISTREUR DE PARAMETRES 1</b>	Numérique Enregistrement dernières heures Réf. équipement :	25	-	-
6.3.3	<b>ENREGISTREUR DE PARAMETRES 2</b> (normes Annexe 6 OACI 5 <sup>ème</sup> éd)	Numérique Enregistrement dernières heures Réf. équipement :	25	-	-
6.3.3	<b>ENREGISTREUR DE</b>	Numérique Enregistrement dernières heures	25	1	



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

	<b>PARAMETRES 3</b> (normes Annexe 6 OACI 5 <sup>ème</sup> éd)	Réf. équipement :	
<b>Exigences réglementaires : Enregistreurs de conversation: synthèse des exigences par catégorie d'avion</b>			
<b>MTOW</b> > 5,7 t	Tous avions Ar. n°606, 6.3.5.2		Tous avions Ar. n°606, 6.3.5.2
< 5,7 T	Pas d'exigence	Tous avions multi moteurs à turbine de CMASP >9	Tous avions multi moteurs à turbine de CMASP > 9
		1 <sup>er</sup> CDNi ≥1/1/90	1 <sup>er</sup> CDNi ≥1/4/98

Poste 1					
réf. Ar. n°606	EQUIPEMENTS	REMARQUES	NOMBRE		CONFORME O / N
			Exigé	Installé	
CHAP 6	FUSIBLES (rechange)	10% OU 3 de chaque calibre	Ok		
6.10.d	ECLAIRAGE INSTRUMENTS	Système pour l'éclairage de l'ensemble des instruments et équipements "indispensables"	1		
6.10. f	TORCHE ELECTRIQUE		1 par PN		
	ESSUIE GLACES ou dispositif équivalent	1 par poste pilote... sauf si avion ≤ 5,7 t	1		
6.19	AVERTISSEUR D'ALTITUDE	1 si turboprop (> 5,7 t ou > 9 pax) ou réacteur 0 si ≤ 5,7 t et > 9 pax et CDN <04/1972 avertissement Zp sélectionnée en montée et descente, ainsi qu'écart par rapport à Zp sélectionnée (au moins sonore)	1		
	AVERTISSEUR D'ALTITUDE CABINE	1 si avion pressurisé (avertisseur altitude cabine > FL100)	1		
6.15	DISPOSITIF AVERTISSEUR DE PROXIMITE DU SOL	1 si avion > 5,7 t ou > 9 pax 1 EGPWS si avion à turbine >15t ou >30 pax et 1 <sup>er</sup> CDNi ≥1/01/2001 1 EGPWS si avion à turbine >5,7t ou >9 pax et 1 <sup>er</sup> CDNi ≥1/01/2003 à compter du 1/01/2005 1EGPWS si avion à turbine	1		



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

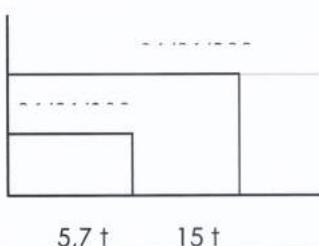
GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

		>15t ou >30 pax			
6.18	ACAS II	1 si avion à turbines, à partir de : 	1		
6.11	RADAR MTO	1 si avion pressurisé ou avion non pressurisé > 5,7 t ou avion non pressurisé > 9 pax (sauf VFR de jour) pour avion pressurisé hélice <b>et</b> ≤ 5,7t <b>et</b> ≤ 9 pax : détecteur orage suffit	1		
6.8	EQUIPEMENTS VOL EN CONDITIONS GIVRANTES	1 éclairage ou détection de formation de glace si vol de nuit	1		
CHAP 6	RADIATIONS COSMIQUES	1 si avion exploité > FL 490 (15 000 m) Affichage instantané + somme cumulée ou système d'échantillonnage trimestriel	N/A		-
6.20	SYSTÈME INTERPHONE PNT	1 si PEQ ≥ 2	1		

Poste 2

CHAP. 6	SYSTEME INTERPHONE EQUIPAGE	1 si MTOW>15t ou pax >19 ...sauf CDN<04/1965  Indépendant du PA, délai < 10 s, normal / urgence en bilatéral (si système d'alerte non-visuel, vérifier existence consignes sonores). Vérifier accessibilité depuis postes PNC, et proximité des issues.  Vérifier communication possible depuis chaque compartiment pax, office..  Vérifier communication bilatérale sol	1		
CHAP. 6	SYSTEME ANNONCE PAX	1 si pax > 19 délai < 10 s, audible de partout	1		
6.2.2	HARNAIS DE	1 par PN tout siège du poste:	1		



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

	<b>SECURITE</b>	harnais+autobloquant (ceinture avec baudrier possible pour MTOW ≤5,7t, ceinture possible pour MTOW≤2,7t)			
6.2.4	<b>PORTE</b>	1 si avion certifié > 19 pax - verrouillage de l'intérieur - panneau "Réservé à l'équipage" (panneau sens interdit insuffisant) si MTOW >45,5t ou pax >60 - système verrouillage et déverrouillage depuis chaque siège PNT - porte résistante aux intrusions et projectiles	1		
6.2.6	<b>TROUSSE D'URGENCE</b>	1 si avion > 30 pax <b>et</b> si > 60 mn de vol d'un a/d à vitesse de croisière normale	1		
4.3.8.3 .3 4.3.8.4	<b>O2 PNT SUBSTANCE</b>	Exigé si vol à Zp = 10000 ft <u>Avions pressurisés :</u> Quantité suffisante pour alimenter tous les occupants pendant : Totalité du temps de vol où Zp = 13000 ft <b>et</b> totalité du vol où 10000 ft = Zp = 13000 ft après les 30 premières minutes, mais en aucun cas inférieure à : - 30 mn pour avions certifiés = FL 250 <b>ou</b> - 2 heures pour avions certifiés = FL 250  + masques à pose rapide si avion pressurisé volant au dessus du FL250. <u>Avions non pressurisés :</u> Quantité suffisante pour alimenter tous les occupants pendant : Totalité du temps de vol où Zp = 10000 ft	1		
4.3.8.5 .2	<b>EQUIPEMENT DE PROTECTION</b>	1 par PNT pour avion pressurisé ou avion non pressurisé et MTOW > 5,7 t ou CMASP >	Oui		

*Signature*



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

	<b>RESPIRATOIRE</b> autonomie 15 mn	19 Alimentation et quantité commune possible avec O2 subsistance Vérifier possibilité communication intégrée (radio, interphone PNT, PNC, PA...) Vérifier présence d'une protection des yeux Si pas de PNC et avion pressurisé et PEQ 2 (ou fonction procédures d'urgence : cas feu cabine) bouteille portable (sangle) + masque adapté à proximité. Si bouteille utilisée également pour premier secours pax (si exploité > FL250), vérifier présence 2 embouts dont un au moins 4l/mn.			
6.2.7	<b>EXTINCTEUR</b>	Halon 1211 ou agent équivalent	1		
6.2.8	<b>HACHE / PIED DE BICHE</b>	1 si MTOW > 5,7 t ou CMASP > 9	1		
6.2.1.1	<b>DISPOSITIFS D'EVACUATION D'URGENCE (PNT)</b>	1 par issue si sa hauteur / sol > 1,83 m, train sorti <b>ou</b> , pour avion dont 1 <sup>ère</sup> demande CDN de type ≥ 1/4/00, si sa hauteur / sol > 1,83 m, train rentré			
6.5.2.2	<b>GILET SAUVETAGE DE</b>	1 par siège si survol d'une étendue d'eau à plus de 50 NM de la côte <b>ou</b> aérodrome où la trajectoire de décollage ou d'approche se situe au-dessus de l'eau et probabilité d'amerrissage forcé existe	Oui		

Poste (3)

Instruments de vol et de navigation et équipements associés

	Réf. arrêté. n°606	VOLS VFR DE JOUR		VOLS IFR OU DE NUIT		CONFORME O / N
		1 PNT	2 PNT (note 4)	1 PNT	2 PNT	
	Instrument 6.9.1	(b)	(c)	(e)	(f)	
	(a)	(b)	(c)	(e)	(f)	


**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**
**GUIDE TECHNIQUE**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

1(a)	<b>compas magnétique</b>	1	1	1	1	
2(b)	<b>Chronomètre de précision</b>	1	2	1	2	
3(e)	<b>Indicateur OAT</b>	1	2	1	2	
4(c)	<b>Altimètre sensible</b>	1	2	2 (note 7)	2 (note 7)	
5(d)	<b>Anémomètre</b>	1	2	1	2	
6	<b>Système de réchauffage Pitot</b>	1 (note 5)	2 (note 5)	1	2	
7	<b>Indicateur de panne de réchauffage Pitot</b>	-	-	1 (note 6)	2 (note 6)	
8(j)	<b>Variomètre</b>	1	2	1	2	
9(e)	<b>Indicateur de virage et dérapage OU coordinateur de virage</b>	1 (note 1)	2 (note 1 et 2)	1 (note 3)	2 (note 3)	
10(f)	<b>Horizon artificiel (indicateur d'assiette)</b>	1 (note 1)	2 (note 1 et 2)	1	2	
11(g)	<b>Conservateur de cap gyroscopique</b>	1 (note 1)	2 (note 1 et 2)	1	2	
12	<b>Horizon artificiel de secours</b>	-	-	1- (note 8)	1 (note 8)	
13 (6.1.4)	<b>Machmètre</b>	exigé pour chaque pilote si limitations de compressibilité n'apparaissent pas sur les anémomètres				
14 (6.2.2.1.c)	<b>Micro-casque,</b>	1	2	1 (note 9)	2 (note 9)	
15	<b>Porte-cartes (éclairé de nuit)</b>			1	1	



16	2 systèmes indépendants de mesure de pression statique.			2 (note 10)	2 (note 10)	
17	Pilote automatique			1		
18(h)	instrument indiquant gyroscopiques suffisante	1	1	1	1	
19(i)	instrument indiquant à l'intérieur du poste de pilotage, la température extérieure	1	1	1	1	
20(b)	Feux (voir arrêté sur les règles de l'air)	-	-	-	-	
21(c)	projecteurs d'atterrissage	2	2	2	2	
22(e)	d'éclairage des cabines de passagers	1 par pax				
23(f)	Torche électrique	1	2	1	2	

Note 1 : Pour les vols locaux (de A à A, rayon 50 NM, durée maximale 60 minutes), les instruments dans les séries 9(b) 10 (b) et 11 (b) peuvent être remplacés soit par un indicateur de virage et de dérapage soit par un coordonateur virage intégrant un indicateur de dérapage, soit par un horizon artificiel et un indicateur de dérapage.

Note 2 : Les instruments de remplacement autorisés par la note (1) doivent être prévus à chaque place pilote.

(Note 3 : Pour les vols IFR ou les vols de nuit, un indicateur de virage et de dérapage est requis.

(Note 4 : Lorsque 2 PNT sont exigés au titre de la réglementation opérationnelle.

Note 5 : Lorsque la MTOW est >5,7t ou CMASP > 9 et le CDNi ≥ 1/04/99

Note 6 : Lorsque la MTOW est >5,7t ou CMASP > 9 et le CDNi ≥ 1/04/98

Note 7 : Ces altimètres doivent être à compteurs à tambours et aiguille ou équivalent au plus tard le 28 mars 2005.

Note 8 : Lorsque la MTOW est >5,7t ou CMASP > 9

Note : Pour les vols IFR ou les vols de nuit, les micro-casques sont commandés par un **alternat situé sur le manche** Note 10 : 1 système de mesure de pression statique et prise statique de secours si avion à hélices ≤ 5,7

*Handwritten signature or initials in blue ink.*



Poste (4) Instruments de vol et de navigation et équipements associés Précisions supplémentaires

Compas : **vérifier présence grille de compensation et affichage conditions associées.**

**Chrono:** précision = heures, minutes, secondes. Montre pilote pas acceptée, seulement en tolérance LME.

**OAT :** lecture directe ou indirecte possible, degrés Celsius (Fahrenheit seulement non acceptable). grille de conversion OAT/SAT ou TAT acceptable

**Alti sensible :** Ni les altimètres à 3 aiguilles, ni les altimètres à tambour et aiguille ne satisfont cette exigence.

Graduation en ft. Calage hpa ou mb (en hg seulement, non acceptable).

**Anémo :** en nœuds (échelle Km/h ou Mph seulement non acceptable). Si double échelle, vérifier que les procédures font référence à des vitesses exprimées dans l'unité de l'échelle extérieure (plus lisible)

**Réchauffage pitot** pour les petits (MTOW < 5t7 et CMASP < 9pax) et avions récents (1<sup>er</sup> CDNi ≥ 1/4/98), l'exigence s'applique pour les vols IFR et de nuit

**Indicateur panne réchauffage pitot :** 1 seul voyant acceptable sous condition (voir AMC)

**Horizon de secours :** doit être utilisable depuis chaque place pilote avec possibilité d'alimentation et éclairage indépendant 30 mn mini (sauf pour avion MTOW < 5t7 et CMASP > 9 avec secours panneau gauche). De plus, témoin alimentation secours obligatoire. Si horizon de secours certifié JAR 25/ FAR25, indicateur de virage et dérapage peuvent être remplacés par indicateurs de dérapage. Formellement, si l'horizon de secours n'est pas utilisable sur 360 °, des indicateurs de virage sont requis: possibilité de composer avec cette exigence. **Casque :** vérifier la possibilité de réglage morphologie pilote.

**Pilote automatique :** distinction à faire entre PA 3 axes nécessaire si étape > 2 heures et PA maintenant altitude et cap (1.655)

**Exigences communes :** moyen de s'assurer du bon fonctionnement des instruments (alarme, flag..). Il faut aussi vérifier la présence d'étiquettes INOP pour les équipements tolérés en panne dans le cadre de la LME.

Poste (5) Équipements supplémentaires

réf. Ar. n°606	Équipements	Remarques	NOMBRE		CONFORME O / N
			Exigé	Installé	
7.2.3	BOITE DE MELANGE AUDIO	1 par PNT si vol IFR PNT requis au titre de la réglementation opérationnelle	1		
7.2	VFR (sur les routes navigables par repérage visuel au sol)				
	RADIO		1		



IFR ET VFR (sur les routes non navigables par repérage visuel au sol)				
L.025 +note 1  MEL POLIC Y	<b>RADIO VHF</b>	Indépendante = 2 antennes Vérifier espacement 8.33 si FL>245 Vérifier 760 canaux sinon.	2	
	<b>RADIO HF</b>	Si requis (traversée océanique ou désertique...), MNPS	2	
	<b>SATCOM (à titre indicatif)</b>	Non obligatoire, mais si un HF est INOP, SATCOM peut être utilisé	0	

Note 1 : S'assurer de la conformité des équipements de communication et de navigation avec les exigences de performance d'immunité FM des services de la Circulation Aérienne

Poste (6)					
réf. Ar. n°606	Equipements	Remarques	NOMBRE		CONFORM E O / N
			Exigé	Installé	
7.3.1. a	<b>VOR</b>	1 système de réception VOR 2 si navigation basée uniquement sur VOR vérifier espacement 25 Khz			
7.3.1. a	<b>ADF</b>	1 système ADF 2 si navigation basée uniquement sur ADF			
7.3.1. b	<b>DME</b>	1 système DME 2 si navigation basée uniquement sur DME			
7.3.1. b	<b>ILS/MLS</b>	1 système ILS (ou MLS) lorsque exigé en approche Vérifier espacement 25 Khz			
	<b>MARKER</b>	1 système récepteur de balise Marker lorsque exigé en approche			
	<b>SYSTEME DE NAVIGATION DE SURFACE</b>	1 système de navigation de surface lorsque la route suivie l'exige			
	<b>GPS</b>	Si installé, vérifier que son installation			



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

**GUIDE TECHNIQUE**

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

		fait l'objet d'une modification approuvée. Si utilisé pour B-RNAV, idem.			
<b>7.3.3</b>	<b>CONFORMITE RNP</b>	RNP 5 pour <b>B-RNAV</b> . Demander copie de la fiche d'approbation de modification BRNAV pour l'équipement sur l'avion concerné (GPS notamment)			
<b>L.035</b>	<b>SYSTEME LRNS</b> (Système de navigation longue distance)	pour <b>MNPS</b> sur routes spéciales notifiées interface visible et utilisable par chaque PNT	1		
		pour <b>MNPS</b> sans restrictions visibles et utilisables par chaque PNT	2		
<b>L.040</b>	<b>SYST. INDEPENDANTS DE MESURE D'ALTITUDE</b>	pour <b>RVSM</b>	2		
<b>7.3.5.2 .a</b>	<b>SYSTEME AVERTISSEUR D'ALTITUDE</b>	pour <b>RVSM</b>	1		
<b>7.3.5.2 .b</b>	<b>SYST AUTO DE CONTROLE D'ALTITUDE</b>	pour <b>RVSM</b>	1		
	<b>SSR</b> (Transpondeur radar secondaire de surveillance)	pour <b>RVSM</b>	1		

Note 1 : Si moins de deux équipements, s'assurer de la conformité au régime et à la zone d'exploitation

Cabine (1)					
réf. Ar. n°606	EQUIPEMENTS	Remarques	NOMBRE		CONFORME E O / N
			Exigé	Installé	
<b>6.2.1.4</b>	<b>ININFLAMMABILITE</b>	Exigée si MTOW > 5,7 t et pax > 9 et	Oui		


**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

6.2.1.5	COUSSINS	CDN type $\geq$ 1/1/1958			
4.2.11.2. 1.c	MARQUAGE ITINERAIRE EVACUATION SOL	Exigé si pax $\geq$ 30 <b>et</b> CDN type $\geq$ 1/1/1958	Oui		
4.2.11.2. 1.b	ISSUE TYPE III	Si avion de MTOW > 5t7 et pax > 19 séquence d'ouverture décrite dispositions légèrement différentes selon année CDN de type (avant ou après 1/3/87)	Oui		
	COULOIR D'ACCES	Issue type III : largeur 25 cm au moins	Oui		
	EFFACEMENT SIEGES / ACCOUDOIRS	Manœuvre simple d'effacement acceptable	Oui		
	CONCEPTION SIEGE	Siège situé près d'issue type III conçu afin d'éviter coincement d'un pied ou d'une autre partie du corps	Oui		
B.135	CONTENEUR (ANTI FEU)	Si impossibilité de conservation au sol des infos appropriées, présence d'un conteneur à l'épreuve du feu.	N/A		
D.165	ARRIMAGE (fret et cabine pax)	Des moyens d'arrimage et de rangement doivent exister en cabine et en soute.	Oui		
4.2.11.2. 1.f	NOTICE INDIVIDUELLE DE SECURITE	1 par siège passager Vérifier conformité au MANEX			
6.10.e	ECLAIRAGE CABINE	1 système d'éclairage de tous les compartiments pax Alimentation par le circuit électrique de bord	Oui		
6.2.2. d	SIÈGES-HARNAIS PNC	1 ceinture et 1 harnais par siège PNC et par siège observateur + siège PNC près des issues de plain pied	Oui		
6.2.2. b	SIEGES-CEINTURES PAX	1 ceinture par siège passager	Oui		
6.2.2. c	RETENUE ENFANTS	1 ceinture à boucle supplémentaire ou autre système par bébé	Oui		
6.2.3	CONSIGNES	Consignes "Attachez vos ceintures" "Défense de fumer" visible par tous les passagers et les PNC... sauf si tous les sièges sont visibles depuis le poste	Oui		
6.2.4	RIDEAUX ET PORTES	-système pour maintenir ouverts -	Oui		



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

**GUIDE TECHNIQUE**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

	<b>INTERIEURS</b>	étiquette (obligation ouverture au décollage et att) -système déverrouillage portes			
6.2.5	<b>TROUSSE DE PREMIERS SECOURS</b>	1 par tranche (complète ou incomplète) de 100 sièges (4 troussees au maximum) vérifier présence liste médicaments, quantité, validité	1		
4.3.8.3 4.3.8.3 .3	<b>O<sub>2</sub> SUBSISTANCE AVIONS PRESSURISES</b>	- <u>PNC requis</u> : si exploité > 25000 pieds, prises et masques disponibles et/ou équipements portatifs réservés aux PNC requis répartis uniformément dans la cabine - <u>PAX ( y compris les bébés) et PN en supplément</u> : - si exploité > 25000 pieds <b>ou</b> - si Zp ≤ 25000 pieds <b>et</b> descente en sécurité jusqu'à 13000 pieds > 4 minutes <b>et</b> 1 <sup>er</sup> CDNI > 09/11/1998 : masques à présentation automatique en nombre supérieur de 10% au nombre de sièges (répartition uniforme des 10% dans la cabine) - <u>PAX</u> alimentation (prises, masques) conforme à l'app.1 de l'OPS1.770 - <u>PAX</u> (exception) règle des 10% : si FL certifié <250, et possibilité descente à 13 000 ft < 4 mn (capacité avion et réseau compagnie) Pour les quantités d'oxygène, vérifier la contenance de la bouteille, par rapport aux quantités exigées en app.1	Oui		
4.3.8.3 .2	<b>O<sub>2</sub> SUBSISTANCE AVIONS NON PRESSURISES</b>	Requis si exploité > 10 000 ft Cf app.1 à l'OPS 1.775 (une bouteille portative peut être suffisante pour les pax si PEQ 2 et exploité < 13 000 ft)	-		-
4.3.8.4	<b>O<sub>2</sub> PREMIERS SECOURS</b>	Si vol > FL 250 Quantité suffisante pour 1 pax si Nbr pax < 100 2 pax si Nbr pax ≥ 100 pendant Zp cabine > FL	Oui		

*f 6 4*



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

		80 mais ≤FL 150 avec PNC Au moins 2 systèmes distributeurs Débit 2-4 litres/mn/personne STPD Equipement portatif : vérifier présence sangle.																														
4.3.8.5	O <sub>2</sub> <b>PROTECTION RESPIRATOIRE</b> autonomie 15 mn	1 par PNC requis si avion pressurisé <u>ou</u> avion non pressurisé de MTOW > 5,7 t <u>ou</u> CMASP > 19 Equipement portatif supplémentaire pour PNC à proximité extincteurs PBE <u>ou</u> bouteille + full-face (en plus de celui requis au poste de travail) Les masques ne doivent pas empêcher les communications PNC/PNT et PNC/PAX (éventuellement prévoir un mégaphone)	Oui																													
4.3.8.5	<b>PROTEC SUPPLEMENT</b>	Exigées si avion cargo ou 2ème pont	N/A																													
6.2.7	<b>EXTINCTEURS MAIN</b> A	<table border="1"> <thead> <tr> <th>configuration max. approuvée en sièges</th> <th>nombre d'extincteurs requis</th> <th>nombre minimum de halon</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7 à 30</td> <td>1</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>31 à 60</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>61 à 200</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>201 à 300</td> <td>4</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>301 à 400</td> <td>5</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>401 à 500</td> <td>6</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>501 à 600</td> <td>7</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>601 et plus</td> <td>8</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>	configuration max. approuvée en sièges	nombre d'extincteurs requis	nombre minimum de halon	7 à 30	1	-	31 à 60	2	1	61 à 200	3	2	201 à 300	4	2	301 à 400	5	2	401 à 500	6	2	501 à 600	7	2	601 et plus	8	2	Oui		
configuration max. approuvée en sièges	nombre d'extincteurs requis	nombre minimum de halon																														
7 à 30	1	-																														
31 à 60	2	1																														
61 à 200	3	2																														
201 à 300	4	2																														
301 à 400	5	2																														
401 à 500	6	2																														
501 à 600	7	2																														
601 et plus	8	2																														
		Lorsqu'un avion est pourvu d'un 2ème																														

*for 8 9*



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

**GUIDE TECHNIQUE**

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005  
Ed: 01 du 28/04/2020  
Rev 00 28/04/2020

		pont, ce pont doit être considéré comme un avion indépendant et au moins un extincteur doit être placé dans ou près de chaque galley situé sur ce 2 <sup>ème</sup> pont.													
6.2.8	<b>HACHE / PIED DE BICHE</b>	1 si CMASP > 200 à l'arrière, non visible des pax	Oui												
6.2.11	<b>EVACUATION URGENCE</b>	1 dispositif nécessaire si h > 1,83 m (apprécié de 2 façons selon date demande CDN type )	Oui												
6.2.12	<b>MEGAPHONE</b>	1 si pax > 60 2 si pax ≥ 100. Positionnement à vérifier	2												
6.2.13	<b>ECLAIRAGE SECOURS DE</b>	<p>Éclairage:</p> <p>a) général cabine</p> <p>b) intérieur zone issues secours</p> <p>c) signes et marquages issus secours</p> <p>d) extérieur issues secours passagers (2 cas selon CDN type &lt;1/5/72)</p> <p>e) chemin lumineux si CDN type ≥ 1/1/1958, et conforme JAR/FAR 25 si pax ≥ 30</p> <table border="1" data-bbox="603 1310 970 1720"> <thead> <tr> <th>Nombre Pax</th> <th>Éclairage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>pax ≤ 9 et vol de nuit</td> <td>a</td> </tr> <tr> <td>9 &lt; pax ≤ 19 certif. JAR 23/25</td> <td>a + b + c</td> </tr> <tr> <td>9 &lt; pax ≤ 19 non certif. JAR 23/25</td> <td>a</td> </tr> <tr> <td>pax &gt; 19</td> <td>a + b + c + d + e</td> </tr> </tbody> </table>	Nombre Pax	Éclairage	pax ≤ 9 et vol de nuit	a	9 < pax ≤ 19 certif. JAR 23/25	a + b + c	9 < pax ≤ 19 non certif. JAR 23/25	a	pax > 19	a + b + c + d + e	Oui		
Nombre Pax	Éclairage														
pax ≤ 9 et vol de nuit	a														
9 < pax ≤ 19 certif. JAR 23/25	a + b + c														
9 < pax ≤ 19 non certif. JAR 23/25	a														
pax > 19	a + b + c + d + e														
6.17	<b>ELT AUTOMATIQUE fonctionnant à l'impact</b>	1 ELT à l'arrière. Fréquences d'émission selon annexe 10 OACI. NB :apporter une attention particulière à la notion de probabilité de	1												



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

		transmission maximisée/ antenne extérieure...			
6.5.1. a	<b>GILETS SAUVETAGE</b>	<b>DE</b> 1 par siège si survol d'une étendue d'eau à plus de 50 NM de la côte <u>ou</u> si aérodrome où la trajectoire de décollage ou d'approche se situe au dessus de l'eau et probabilité d'amerrissage d'urgence non nulle Muni d'une balise lumineuse de survie Vérifier si gilets adulte compatible enfant plus de 2 ans ou gilets spécifiques. Vérifier gilets Bébé ou équivalent (équivalence à préciser) Coussins non acceptés.	Oui		
6.5.3.1	<b>CANOTS</b>	En nombre suffisant pour transporter l'ensemble des personnes si : D >120 mn de vol ou >400 Nm à N-1 moteurs <u>ou</u> D >30 mn de vol ou >100 Nm à N moteurs Canots munis de balise lumineuse de survie et équipement de survie adapté. 2 ELT(S) dont 1 ELT(AP) éventuellement			
6.6	<b>EQUIPEMENT SURVIE</b>	<b>DE</b> Si l'avion est exploité au dessus de régions où les SAR seraient particulièrement difficile : - 1 équipement de signalisation pour signaux de détresse pyrotechniques - au moins 1 ELT - 1 équipement de survie complémentaire	Oui		
	<b>ISSUES INUTILISABLES</b>	Moyens d'indiquer que l'issue est inutilisable.	Oui		
Toilettes					
6.2.14. 1	<b>ININFLAMMABILITE MATERIAUX TOILETTES</b>	Conforme JAR / FAR 25	Oui		
6.2.14. 5	<b>INTERDICTION FUMER</b>	<b>DE</b> (en français et autre langue OACI) ou pictogramme	1/fac e de porte		

*Signature*

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

	<b>CENDRIER AMOVIBLE</b>	côté cabine			
6.2.14.4	<b>RECIPIENTS</b>	objets ne peuvent pas ressortir			
6.2.14.2	<b>DETECTEUR FUMEE</b>	1 par toilette si pax $\geq$ 30	Oui		
6.2.14.3	<b>EXTINCTEUR AUTOMATIQUE</b>	1 par poubelle si pax $\geq$ 30 pastille test ou manomètre	Oui		
Hydravion / Amphibie					
6.5.1.c	<b>ANCRE</b>		1		
6.5.1.b	<b>SIGNAUX SONORES ANTICOLLISION</b>				



**Bilan – Observations**



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

[Empty rectangular box for content]

**Nom de(s) l'inspecteur(s)**

Name of inspector(s)

Date

Signature(s)

*Signature* 608



## **ANNEXE 11. MODELE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN**

### **1. OBJET**

(a) Cette Annexe définit un modèle de Certificat de Transporteur Aérien décerné à un exploitant aérien répondant aux exigences applicables en vigueur.

### **2. DOMAINE D'APPLICATION**

(a) Cette Annexe s'applique aux exploitants aériens désirant obtenir ou ayant obtenu un Certificat de Transporteur Aérien conformément aux exigences de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006

### **3. GÉNÉRALITÉS**

(a) Le modèle ci-dessous de Certificat de Transporteur Aérien est établi conformément à l'annexe 6 de l'OACI.

### **4. CONTENU DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**

(a) Le CTA et les spécifications d'exploitations qui y sont associées doivent contenir les informations minimales requises à l'annexe 6 de l'OACI, respectivement, sous un format normalisé.

(b) Le Certificat de Transporteur Aérien et les Spécifications d'exploitations qui y sont associées définissent l'exploitation autorisée pour un exploitant.

(c) Le CTA doit être basé sur le modèle suivant :

(d) Il faut inclure, pour chaque modèle d'aéronef de la flotte de l'exploitant, identifié par sa marque, son modèle et son numéro de série, les autorisations, conditions et limitations suivantes : détails relatifs au contact avec le service de délivrance, nom de l'exploitant et numéro du CTA, date de délivrance et signature du représentant de la CCAA, modèle de l'aéronef, types et zones d'exploitation, limitations et autorisations spéciales.

*Note : Si les autorisations et limitations sont identiques pour deux modèles ou plus, ceux-ci peuvent être groupés en une seule liste.*

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Rev 00 28/04/2020

**CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN (CTA)****AIR OPERATOR CERTIFICATE (AOC)**

	<b>REPUBLIQUE DU CAMEROUN</b> <i>REPUBLIC OF CAMEROON</i>	
	<b>AUTORITE AERONAUTIQUE</b> <i>CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY</i>	
<b>CTA N°:</b> <i>(AOC #):</i>	<b>Nom de l'Opérateur</b> <i>(Operator's Name):</i>	<b>Point(s) de contact opérationnels :</b> <i>Operational Point(s) of Contact:</i>
<b>CMR/AOC-</b>	<b>s/n Nom commercial</b> <i>(Trading name):</i>	<b>Accountable manager</b>
<b>N° Edition:</b> <i>Issue #:</i>	<b>Adresse de l'exploitant</b> <i>(Operator address)</i>	<b>Quality Manager</b>
<b>Date d'expiration:</b> <i>Expiry date</i>	<b>Téléphone:</b> <i>(Telephone)</i> <b>+237</b>	<b>Deputy Chief Operating Officer</b>
	<b>Fax:</b> <i>(Fax)</i> <b>+237</b>	<b>Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation qui figurent dans le Plan d'Urgence</b>
	<b>Courriel:</b> <i>(E - mail)</i>	<i>Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay are listed in Cronos Regional Emergency Response Plan (ERP).</i>

**Le présent certificat atteste que (nom de la compagnie) a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au Manuel d'Exploitation et l'annexe en vigueur de l'arrêté 731/MINT.**

*This certificate certifies that (name of the airline) is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with her operations manual and the annex in force of ministerial order 731/MINT.*



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

**Date de délivrance :**

*(Date of issue)*

**Nom :**

*(Name)*

**Fonction :**

*(Title)*

**Le Directeur Général**

*The Director General*

**Signature :**

*(Signature)*

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

Notes.—

1. À l'usage de l'État de l'exploitant.
2. Remplacer par le nom de l'État de l'exploitant.
3. Remplacer par l'identification du service de délivrance de l'État de l'exploitant.
4. Numéro particulier du CTA tel que délivré par l'État de l'exploitant.
5. Date après laquelle le CTA n'est plus valide (jour-mois-année).
6. Remplacer par le nom déposé de l'exploitant.
7. Nom commercial de l'exploitant, s'il est différent. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.
8. Adresse du bureau principal de l'exploitant.
9. Numéros de téléphone et de télécopieur du bureau principal de l'exploitant, y compris l'indicatif du pays. Courriel à fournir, si cela est disponible.
10. Les détails relatifs au contact comprennent les numéros de téléphone et de télécopieur, y compris l'indicatif du pays, et l'adresse électronique (si elle est disponible) où la Direction de l'exploitation peut être contactée sans retard indu pour ce qui a trait aux opérations de vol, à la navigabilité, à la compétence de l'équipage de conduite et de cabine, aux marchandises dangereuses et autres sujets, selon le cas.
11. Indiquer le document contrôlé, transporté à bord, dans lequel figurent les détails relatifs au contact, avec la référence au paragraphe ou à la page appropriée, par exemple :  

« Les détails relatifs au contact sont donnés dans le Manuel d'exploitation. Gén. / de base, Chapitre 1, 1.1 » ou

« ... sont donnés dans les spécifications d'exploitations, page 1 » ou

« ... sont donnés dans la pièce jointe au présent document ».
12. Nom déposé de l'exploitant.
13. Indiquer la référence à la réglementation appropriée de l'aviation civile.
14. Date de délivrance du CTA (jour, mois, année).
15. Titre, nom et signature du représentant de la CCAA. Un cachet officiel peut en outre être apposé sur le CTA (identification du service de délivrance de l'État de l'exploitant).



## ANNEXE 12. SPECIFICATIONS D'EXPLOITATION

### 1. OBJET

- (a) Cette Annexe définit un modèle de présentation graphique des spécifications d'exploitations décerné à un exploitant aérien répondant aux exigences de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006

### 2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cette Annexe s'applique aux exploitants aériens désirant obtenir ou ayant obtenu un Certificat de Transporteur Aérien conformément aux exigences de l'arrêté n° 606/MINT du 13 septembre 2006.

### 3. GÉNÉRALITÉS

Le modèle ci-dessous de spécifications d'exploitations est établi conformément à l'annexe 6 de l'OACI.

### 4. PRÉSENTATION GRAPHIQUE DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

- (a) La représentation graphique des spécifications d'exploitations pour les avions doit être comme ci-dessous.

*Note : La liste minimale d'équipement (MEL) fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.*

- (b) Les spécifications d'exploitations peuvent inclure d'autres autorisations spécifiques, comme :

- (1) les opérations sur aérodrome spécial (comme décollage et atterrissage courts ou atterrissage et attente à l'écart) ;
- (2) les procédures spéciales d'approche (comme approche en forte pente, approche pour atterrissage de précision aux instruments sur piste surveillée, approche de précision avec aide de direction de type localisateur pour piste surveillée, approche RNP, etc.) ;
- (3) le transport de passagers de nuit par aéronef monomoteur ou dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ;



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

- (4) les opérations qui ont lieu dans des zones à procédures spéciales (comme celles qui ont lieu dans des zones utilisant des unités altimétriques ou des procédures de calage altimétrique différentes).
- (c) La représentation graphique des spécifications d'exploitation pour les hélicoptères doit être comme ci-dessous :

*Note : La liste minimale d'équipement (MEL) fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.*



## CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY

GUIDE TECHNIQUE

CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

## SPECIFICATIONS D'EXPLOITATION

## OPERATIONS SPECIFICATIONS

(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation)  
(subject to the approved conditions in the operations manual)

## COORDONNEES DE L'AUTORITE AERONAUTIQUE

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY CONTACT DETAILS

Téléphone:

+237 222 30 30 90

(Telephone)

Fax:

+237 222 30 33 62

(Fax)

Courriel:

[contact@ccaa.aero](mailto:contact@ccaa.aero)

(E - mail)

CTA N°:

CMR/AOC-

(AOC #):

Nom de l'Opérateur

Operator's Name:

Nom commercial

Trading name:

Types d'aéronefs:

(Aircraft type)

Types d'exploitations:

(Type of Operation)

Transport Aérien Commercial

Commercial Air Transportation

Passagers

Passengers

Fret

Cargo

Autres

Other

Zone(s) d'exploitations:

(Area(s) of Operation)

Restrictions Spéciales

(Special limitations)

AUTORISATIONS SPECIALES SPECIAL AUTHORIZATIONS	OUI YES	NON NO	APPROBATIONS PARTICULIERES SPECIAL APPROVALS	OBSERVATIONS REMARKS
Marchandises dangereuses Dangerous goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité / (Low visibility operations)				
Approche et atterissage / (Approach and landing)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT: RVR: DH:	
Décollage / (Take-off)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR:	
RVSM <input type="checkbox"/> S/O (RVSM) N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY

GUIDE TECHNIQUE

CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

<b>ETOPS</b> (ETOPS) <input type="checkbox"/> S/O N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>Seuil de temps: _____Min</b> Time threshold Min <b>Temps déroutement max: _____Min</b> Maximum diversion time Min	
<b>Spécification de navigation AR pour l'exploitation PBN</b> (AR Navigation specifications for PBN operations)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<b>Maintien de la navigabilité</b> (Continuing airworthiness)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<b>Autres</b> (Others)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Comme annexe au CTA daté du :

As attachment to the AOC dated:

Le Directeur Général,

The Director General

Yaoundé le:

Yaoundé the

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY**

GUIDE TECHNIQUE

**CERTIFICATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

Ref: DSA.AOC.MAN.005

Ed: 01 du 28/04/2020

Rev 00 28/04/2020

**Notes**

1. Détails relatifs au contact avec la CCAA par téléphone et télécopieur, y compris l'indicatif du pays. Courriel à fournir, si cela est disponible.
2. Indiquer le numéro du CTA associé.
3. Indiquer le nom déposé de l'exploitant et son nom commercial s'il est différent. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.
4. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jour, mois, année) et signature du représentant de la CCAA.
5. Indiquer la marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'aéronef d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. : Boeing-737-3K2, Boeing-777-232). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web situé à l'adresse suivante : <http://www.intlaviationstandards.org/>.
6. Autre type d'exploitation à préciser (p. ex. service médical d'urgence).
7. Indiquer les zones géographiques d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales).
8. Indiquer les restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
9. Indiquer dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).
10. Indiquer la catégorie d'approche de précision applicable (CAT I, II, IIIA, IIIB ou IIIC). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On doit utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
11. Indiquer la RVR minimale de décollage approuvée, en mètres. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.
12. Énumérer les possibilités embarquées (c.-à-d. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.
13. On ne peut cocher la case « S/O » (sans objet) que si le plafond théorique de l'aéronef est inférieur au FL 290.
14. Si l'approbation EDTO (vols à temps de déroutement prolongé) ne s'applique pas sur la base des dispositions figurant au Chapitre 4, section 4.7, cocher « S/O ». Dans le cas contraire, il faut spécifier un seuil de temps et un temps de déroutement maximal.
15. Indiquer le seuil de temps et le temps de déroutement maximal peuvent aussi être indiqués en distances (NM), ainsi que le type des moteurs.
16. Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque autorisation relative à une spécification PBN (p. ex. RNAV 10, RNAV 1, RNP 4),



- les restrictions ou conditions applicables figurant dans la colonne « Approbations particulières » et/ou « Observations ».
17. Restrictions, conditions et base réglementaire de l'approbation opérationnelle concernant la spécification PBN (p. ex. GNSS, DME/DME/IRU). On trouvera des renseignements sur la PBN et des éléments indicatifs sur la mise en œuvre et le processus d'approbation opérationnelle dans le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613).
  18. Indiquer le nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement CTA ou une approbation particulière (p. ex. EC2042/2003, Partie M, Section G).
  19. Énumérer les fonctions EFB et toutes les limitations applicables.
  20. On peut indiquer d'autres autorisations ou renseignements dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par autorisation (p.ex. autorisation d'approche spéciale, MNPS, performance de navigation homologuée).