

P. SITOUOG NGAYAP

CHEF DE BUREAU

TPAC, MINL. DAC.

CODE

DE L'AVIATION CIVILE

CIVIL AVIATION CODE

LIVRE PREMIER
DES AERONEFS

Article premier. — Est qualifié aéronef, pour l'application du présent Code, tout appareil pouvant se soutenir et se mouvoir dans l'atmosphère.

Art. 2. — Les aéronefs utilisés pour des services tels que les services militaires, de douane ou de police, ne sont soumis qu'à application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

Toutefois, les dispositions de l'article 52 ci-après s'imposent aux aéronefs utilisés pour les services militaires, de douane ou de police, lorsqu'elles ne sont pas incompatibles avec la mission de ces aéronefs.

TITRE PREMIER

*De la propriété, de l'hypothèque
et de la saisie des aéronefs.*

CHAPITRE PREMIER

*De l'immatriculation, de la nationalité
et de la propriété des aéronefs.*

Art. 3. — Tout aéronef civil doit être immatriculé sur un registre par les soins du ministre chargé de l'Aviation Civile, dans les conditions fixées par décret. L'inscription au registre identifie l'aéronef. Elle est attestée par un certificat d'immatriculation.

Art. 4. — Tout aéronef immatriculé au registre camerounais a la nationalité camerounaise et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par les textes réglementaires.

SECTION I
AIRCRAFT

Article 1. — For the purposes of this Code, the term aircraft shall mean any vehicle which is capable of supporting itself and moving in the atmosphere.

Article 2. — Aircraft used for services such as military, customs or police duties shall be subject only to those regulations which concern the liability of owners or operating agents.

Nevertheless, the provisions of article 52 below shall apply to aircraft used for military, customs or police duties, when the said provisions are not incompatible with the mission of such aircraft.

PART I

*The Owning, Mortgaging and Attaching
of aircraft.*

CHAPTER 1

*Registration, nationality, and ownership
of aircraft.*

Article 3. — All civil aircraft must be registered with the Ministry in charge of Civil Aviation subject to such conditions as may be laid down by decree. Aircraft shall be identified by registration which shall be evidenced by a certificate of registration.

Article 4. — All aircraft registered in the Cameroon register shall possess Cameroon nationality and must bear the national identification and registration marks provided for by regulations.

Art. 5. — Est immatriculé au registre défini à l'article 3 ci-dessus, l'aéronef appartenant à une ou des personnes physiques ou morales de nationalité camerounaise.

Pour qu'une ou des personnes morales soient considérées au sens de la présente loi comme de nationalité camerounaise, il faut :

— dans les sociétés de personnes, que tous les associés soient de nationalité camerounaise ; dans les sociétés à responsabilité limitée, que les propriétaires de la majorité des parts et les gérants soient de nationalité camerounaise ;

— dans les sociétés par actions, que le président, le directeur général et la majorité des membres du Conseil d'Administration soient de nationalité camerounaise et que la moitié au moins du capital social provienne de nationaux camerounais.

Art. 6. — Sous réserve des dispositions de l'article 7 ci-après, tout aéronef appartenant à un étranger dont le domicile légal est au Cameroun, ou appartenant à une société ou à une association étrangère dont le siège social est au Cameroun, peut être immatriculé au Cameroun.

Il en est de même de l'aéronef dont le propriétaire exerce une activité utile au développement économique ou social du Cameroun.

Cependant, l'inscription d'un aéronef appartenant à un étranger doit faire l'objet d'une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'Aviation Civile. La décision de l'autorisation d'inscription ou de refus est prise par arrêté non motivé.

Art. 7. — Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre camerounais qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Dans le cas où l'une des conditions prévues aux articles 5 et 6 ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef doit en faire la déclaration au fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation, lequel procède à la radiation de l'inscription. A défaut de déclaration du propriétaire, la radiation du registre d'immatriculation sera prononcée par arrêté motivé du ministre chargé de l'Aviation Civile, publié au Journal officiel.

Article 5. — Aircraft belonging to one or individuals or bodies corporate of Cameroon nationality shall be entered in the register defined in article 3 above.

The following requirements shall be fulfilled if a body or bodies corporate are to be considered as being of Cameroon nationality within the meaning of this act :

— in the case of partnerships, all partners must be of Cameroon nationality;

— in the case of private limited liability companies, the holders of the majority of the shares and the managers must be of Cameroon nationality;

— in the case of joint-stock companies, Chairman, Managing Director and majority members of the Board of Directors must be of Cameroon nationality and at least half of share capital must be held by Cameroon nationals.

Article 6. — Subject to the provisions of article 7 below, all aircraft belonging to an individual having their legal permanent residence in Cameroon or belonging to a foreign Company or Association the registered offices of which are in Cameroon, may be registered in Cameroon.

The same shall apply to aircraft owned by persons whose activities are useful to the economic or economic development of Cameroon.

Nevertheless, the registration of aircraft belonging to aliens must be subject of an authorisation issued by the Minister charged of Civil Aviation. The decision to authorise or refuse registration shall be taken by order for which no reason need be assigned.

Article 7. — An aircraft registered abroad may be entered in the Cameroon register only if documentary evidence has been submitted to effect that its entry has been struck off the foreign register.

In the case of failure to fulfil any of the conditions laid down under articles 5 and 6, the owner of the aircraft concerned must make an appropriate declaration to the official responsible for keeping the register, who shall proceed to strike out the entry. Should the owner fail to make this declaration, the striking out of the entry from the register shall be pronounced by a reasoned order issued by the Minister in charge of Civil Aviation and published in the Official Gazette.

Art. 8. — Le Cameroun reconnaît le principe de la compétence de l'Etat d'immatriculation pour connaître des infractions et des actes de nature à compromettre ou compromettant la sécurité des aéronefs ou des personnes ou des biens à bord ou compromettant le bon ordre et la discipline à bord.

Le Cameroun peut retarder le départ d'un aéronef étranger, même si son intervention gêne l'exploitation de cet aéronef en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard des infractions ou des actes visés commis à bord, dans les cas ci-après :

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

— l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe au Cameroun en vertu d'un accord international.

Les tribunaux camerounais compétents seront soit ceux du lieu de l'atterrissage soit ceux du lieu de l'arrestation au cas où l'auteur de l'infraction ou de l'acte serait arrêté dans un autre lieu que celui de l'atterrissage.

En cas d'infraction ou d'acte survenant à bord d'un aéronef camerounais, de nature à compromettre ou compromettant la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ou compromettant le bon ordre et la discipline à bord, le commandant de l'aéronef a le droit de prendre toutes mesures qu'il juge nécessaires. Il peut notamment débarquer toute personne parmi l'équipage et les passagers, user des mesures de contrainte, requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et solliciter ou autoriser celle des passagers. Les droits ainsi conférés au commandant de l'aéronef, aux autres membres de l'équipage et aux passagers peuvent être exercés lorsque l'infraction ou l'acte visé est commis entre le moment où l'embarquement a commencé et celui où le débarquement est terminé.

Pour l'application du présent article et sous réserve des dispositions de l'alinéa précédent,

Article 8. — Cameroon hereby recognises the principle of the jurisdiction of the State of Registry over all offences and acts of such a nature as to prejudice the safety of aircraft or of persons or property on board or prejudicial to good order or discipline aboard.

Cameroon may delay the departure of a foreign aircraft even if in so doing the operation of such aircraft is affected, for the purpose of exercising its penal jurisdiction in respect of the said offences or acts committed on board, in the following cases :

- if the offence or act has been committed in Cameroon territory ;
- if the offence or act committed by or against a Cameroon national or a person ordinarily resident in Cameroon ;
- if the offence or act jeopardises the national security of Cameroon ;
- if the offence or act constitutes an infringement of the rules or regulations concerning the flying or manoeuvring of aircraft in force in Cameroon ;

— if it is necessary to exercise this jurisdiction to ensure compliance with an obligation incumbent upon Cameroon under the terms of an international agreement.

The competent Cameroon courts shall be either those at the place of landing or those of the place of arrest in cases where the author of the offence or act is arrested in a place other than that of landing.

In the event of an offence or act being committed aboard a Cameroon aircraft, of such a nature as to prejudice the safety of the aircraft or of persons or property on board or prejudicial to good order or discipline aboard, the pilot-in-command of the aircraft shall be entitled to take whatever steps he deems necessary. He may disembark any member of the crew or any passenger, use measures of constraint, require, or authorise the assistance of other members of the crew and request or authorise that of passengers. The rights thus conferred upon the pilot-in-command of the aircraft, other members of the crew and passengers may be exercised when the offence or act referred to is committed between the start of embarkation and until disembarkation is completed.

For the purposes of this article and subject to the provisions of the preceding paragraph,

un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

Lorsqu'il s'agit d'un aérostat, l'expression « en vol » s'applique à la période comprise entre le moment où cet aérostat est détaché du sol et celui où il est de nouveau fixé.

Art. 9. — L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme.

Art. 10. — Les aéronefs constituent des biens meubles pour l'application des règles posées par le Code Civil. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif, déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

CHAPITRE II

De l'hypothèque et de la saisie des aéronefs.

Art. 11. — Les aéronefs, tels qu'ils sont définis à l'article premier du présent Code, ne peuvent être hypothéqués que par la Convention des parties.

L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Art. 12. — L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire, à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

Art. 13. — L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Ces pièces de rechanges sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 14. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être rem-

an aircraft shall be considered to be as from the time the engines are used off until that at which landing is comp

In the case of any aircraft lighter than term in flight shall apply to the period the time such aircraft becomes detached ground and that at which it becomes re-

Article 9. — Entry in the register shall sidered as conclusive proof of ownership. The register shall be a public document. Any person may obtain certified true copies

Article 10. — Aircraft shall be considered as movable property for the purposes of the law laid down by the Civil Code. Assignment of ownership must nonetheless be evidenced in writing and shall produce effect in respect of third parties only if entered in the register.

All transmissions of ownership through will and all judgments of transfer or of title created by a court shall be entered in the register at the request of the new owner.

CHAPTER 2

The mortgaging and attaching of aircraft.

Article 11. — Aircraft, as defined in article 1 of this Code, may be mortgaged only by agreement between the parties.

The mortgage shall, insofar as they affect the owner of the aircraft, apply to the aircraft, its engines, propellers, aircraft equipment and parts intended for the continual service of the aircraft, whether they form an integral part of it or are temporarily detached therefrom.

Article 12. — A mortgage may apply to a single deed to all or part of the fleet or to a part belonging to any one owner, provided that the constituent items of the fleet are specified individually in the deed.

Article 13. — Mortgages may be extended subsidiarily to spare parts corresponding to the type of aircraft mortgaged, provided that the parts are specified individually.

These spare parts shall be deposited in a secure place, which shall be publicized as required under article 14 below. When used on an aircraft to which they are allocated, they must

placées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Art. 14. — Les pièces de rechanges visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite, ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé au document inscrit.

Art. 15. — L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre : dans ce cas, l'endos emporte translation du droit hypothécaire.

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

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

Art. 16. — En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

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

Art. 17. — Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

immediately replaced. The creditor shall be notified of such use.

Article 14. — The spare parts referred to in the preceding article shall include all the constituent parts of the aircraft, engines, propellers, radio equipment, instruments, apparatus, fittings, parts of these various items and, in general, all items of whatever nature, held as replacements for the constituent parts of the aircraft, provided that they are specified individually.

Posters shall be affixed at the place in question to duly notify third parties of the nature and extent of the rights over these parts, mentioning the register in which the mortgage is entered and the name and address of the mortgagee.

An inventory specifying the nature and number of said parts shall be appended to the document registered.

Article 15. — The mortgage shall, under pain of nullity, be drawn up in writing. The mortgage document may take the form of a deed or of a private instrument. It must mention each of the items to which the mortgage applies. It may be transferable, in which case the mortgage rights shall be transferred by endorsement.

Unless stipulated otherwise, any indication in the deed of sale to the effect that all or part of the price is still outstanding to the seller, shall cause a mortgage to be issued to the latter as security for payment of the sum indicated as still outstanding, provided that the seller applies for this mortgage to be entered as provided by decree.

Aircraft still under construction may be mortgaged only if they have previously been declared to be department responsible for keeping the register. This declaration shall indicate the main characteristics of the aircraft under construction and a receipt shall be issued therefor.

Article 16. — In the case of loss of or damage to an aircraft, the mortgagee shall, unless agreed otherwise, be subrogated in the rights of the insured to compensation from the insurer to the extent of any amounts owing to him.

Prior to any payment being made, the insurer must call for a statement of the entries relating to the mortgage. No payment shall be considered legal if made without due regard for the rights of creditors mentioned in the said statement.

Article 17. — All mortgages must be entered in the register. They shall affect third parties only after the time of registration.

La radiation, ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement, doit également faire l'objet d'une mention au même registre.

Art. 18. — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

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

Art. 19. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Art. 20. — L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Art. 21. — Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Art. 22. — Sauf en cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions définies par décret, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit.

Art. 23. — Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 24 et 27 ci-après :

Art. 24. — Sont seules privilégiées sur les aéronefs par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers.

2° Les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef.

3° Les frais indispensables engagés pour sa conservation.

4° Les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord, mais en ce qui concerne les gages, pour une durée de six mois au plus.

5° Les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage.

Any cancellation of or amendments mortgage either by agreement between parties or by legal decision must also be mentioned in the said register.

Article 18. — If two or more mortgages to the same aircraft, they shall rank in the order of the dates of entry.

Notwithstanding any difference in the order of entry, mortgages entered on the same day shall rank *pari passu*.

Article 19. — Registration shall secure the mortgage for a period of ten years as from the date thereof. It shall lapse unless renewed before the period expires.

Article 20. — Registration of the mortgage shall guarantee three years' interest over and above the current year, which interest shall rank equally with the principal.

Article 21. — Such registration shall be cancelled upon production of an instrument indicating to the agreement of the parties or in the absence of a legal decision having the force of *judicata*.

Article 22. — Except in cases of compulsory sale effected in accordance with the provisions laid down by decree, aircraft may not be removed from the register unless the right entered thereon has first been cancelled.

Article 23. — Creditors holding a mortgage registered in respect of aircraft may follow the aircraft in the hands of any person whatsoever for the purpose of marshalling and obtaining payment according to the order of their registration and after any preferential creditors, subject to the provisions of articles 24 and 27 below.

Article 24. — The following amounts shall alone be privileged in respect of aircraft with preference over mortgages :

1. Legal fees incurred in selling aircraft and in distributing the proceeds in the common interest of creditors ;

2. Remuneration due for salvaging the aircraft ;

3. Essential expenditure incurred in respect of maintenance ;

4. Claims arising from the contract of engagement of operational crew-members and of persons employed in service on board, but in the case of wages, for a period of not more than six months ;

5. Charges arising in respect of the use of landing and navigational aids and devices.

Art. 25. — Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 16. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

Ils s'éteignent encore, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

1° Par la vente en justice de l'aéronef faite dans les formes prévues par décret.

2° Au cas de cession volontaire régulièrement inscrit au registre d'immatriculation, au plus tard un mois après publication de la cession dans un journal d'annonces légales du domicile du vendeur, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

Art. 26. — Les créances visées à l'article 24 sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

Toutefois, les créances visées à l'article 24, 2° et 3° sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Art. 27. — Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 24 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges. Toutefois, en cas de vente au Cameroun d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article premier de ladite Convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article VII de ladite Convention.

Art. 28. — Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par décret, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat, sans mainlevée préalable des droits ou sans consentement des titulaires.

Article 25. — The liens mentioned in the preceding article shall apply to the aircraft or insurance compensation mentioned in article 16. They shall follow the aircraft in the hands of any person whatsoever.

They shall be extinguished three months after the occurrence from which they arise, unless the creditor has previously caused his claim to be entered in the aircraft register after having obtained voluntary agreement on the amount involved, or in default, after instituting legal proceedings in respect thereof.

Apart for the normal modes of expiry of liens, they shall also be extinguished :

1. By judicial sale of the aircraft in the manner provided by decree ;

2. In the case of voluntary assignment properly entered in the register, not later than one month after publication of the assignment in a journal carrying legal announcements published in the place of residence of the seller, unless the creditor, prior to the expiry of that period, notifies the purchaser of his claim at the address for service specified in the announcement.

Article 26. — The claims referred to in article 24 shall rank in the order in which they are listed in the said article.

Claims of equal rank shall rank *pari passu* and shall be met on a prorata basis in cases where the funds available are inadequate.

Nevertheless, the claims referred to in article 24, 2) and 3), shall be met in inverse order to the occurrences from which they have arisen.

Article 27. — Liens other than those listed under article 24 shall rank after those mortgages that have been registered before such liens accrued. Nonetheless, in the event of the sale to Cameroon of an aircraft mortgaged in a State party to the Convention relating to the international recognition of rights affecting aircraft, signed in Geneva on 19th of June, 1948, the rights provided under article 1 of the said Convention and affecting the aircraft may be exercised solely subject to the recognised rights of victims of damage caused on the ground under article 7 of the said Convention.

Article 28. — Except in cases of compulsory sale in the manner provided by decree, registration of an aircraft may not be transferred to another State unless the rights registered have first been waived or the consent of the holders obtained.

Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

Art. 29. — Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef, immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève le 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'il ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

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

Art. 30. — Les aéronefs camerounais et sous réserve de réciprocité les aéronefs étrangers sont exempts de saisie conservatoire dans les conditions fixées par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs, signée à Rome le 29 mai 1933, ou de toute Convention la modifiant et applicable au Cameroun.

Art. 31. — En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire de l'aéronef étranger ou son représentant, peut obtenir main-levée de la saisie moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible par le président du tribunal de première instance du lieu de la saisie.

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

Art. 32. — Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié au Cameroun, ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du président du tribunal de première instance du lieu où l'appareil a atterri.

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

Until such time as this condition has been met, the official responsible for keeping the register must refuse to strike out any entries.

Article 29. — In the event of the attachment of an aircraft registered in a State party to the Convention relating to the international recognition of rights affecting aircraft, signed in Geneva on 19th of June, 1948, no compulsory sale may be effected if the rights having priority over those of the attaching creditor cannot be extinguished by the proceeds of the sale or if such rights are not taken over by the purchaser.

Nevertheless, should a mortgaged aircraft cause damage to third parties on the ground in Cameroon, the provisions of the preceding paragraph shall not be opposable to the victims or their rightful claimants attaching the aircraft which caused the damage or any other aircraft belonging to the same owner.

Article 30. — Cameroon aircraft and, subject to reciprocity, foreign aircraft, shall be exempt from distraint under the conditions laid down in the Convention on unifying certain rules relating to the distraint of aircraft, signed in Rome on 29th May, 1933, or as amended by any other Convention applicable to Cameroon.

Article 31. — In cases of attachment for infringement of a patent, design or model, the owner of the foreign aircraft or his representative may obtain replevin of the attachment by putting up a deposit, the amount of which, if no amicable agreement is reached, shall be determined within the minimum delay by the President of the Court of First Instance of the place of attachment.

Aircraft in service on public transport routes and spare parts and accessories essential to their use shall be exempt from attachment provided, in the case of foreign aircraft, that they have lawfully entered the territory of Cameroon and that reciprocity is provided.

Article 32. — If the owner of the aircraft is not legally resident in Cameroon or if the aircraft is of foreign nationality, any creditor shall be entitled to levy distraint with the authority of the President of the Court of First Instance of the place at which the aircraft landed.

The judge having cognizance of the case must grant replevin of the attachment if the owner tenders a deposit equal to the amount claimed and may order such replevin by establishing the amount of the deposit in the case of a dispute as to the amount of the debt.

Art. 33. — En cas de dommages causés à la surface par la chute d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, comme aussi en cas d'infraction au présent Code par un étranger, tous les agents chargés par l'article 82 de l'exécution des articles 1^{er} à 85, 118 à 129 du présent Code, et spécialement le préfet ou son représentant du lieu d'atterrissage peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit heures afin de permettre au procureur de la République ou à son substitut de fixer un cautionnement, représentant le montant des amendes encourues, des frais et des réparations. Ce cautionnement sera versé par le propriétaire de l'aéronef ou son représentant, sauf si le magistrat accepte la caution personnelle qui pourrait être offerte.

Art. 34. — Les personnes visées aux articles 82 et 83 ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef camerounais ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent livre pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction.

TITRE II

De la circulation des aéronefs.

CHAPITRE PREMIER

Du droit de circulation.

Art. 35. — Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire camerounais sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aérienne. Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire camerounais que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou diplomatique ou s'ils reçoivent à cet effet une autorisation qui doit être spéciale et temporaire.

Art. 36. — L'utilisation des aéronefs sur les aires de manœuvre des aérodromes et en vol se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne.

La réglementation de la circulation aérienne ainsi que les attributions et le rôle des services civils de la circulation sont fixés par décrets.

La réglementation de la circulation aérienne est applicable dans l'espace aérien placé sous le contrôle du ou des organismes des services de la circulation aérienne située sur le territoire de la République fédérale du Cameroun.

Article 33. — In cases of damage caused on the ground by the crash of a foreign aircraft or an aircraft whose owner is legally resident abroad, and, in cases of offences against this Code by an alien, all the officials charged under article 82 with implementing articles 1 to 85 and 118 to 129 of this Code, and particularly the Prefect or his representative of the place of landing, may call upon the police force to detain the aircraft for forty-eight hours to enable the Public Prosecutor or his Deputy to establish a security representing the amount of the fines incurred, expenses and repairs. This security shall be paid by the owner of the aircraft or his representative, unless the legal Officer agrees to accept any personal security which may be offered.

Article 34. — The persons referred to under articles 82 and 83 shall be entitled to levy distraint upon any Cameroon or foreign aircraft which fails to satisfy the conditions provided under this Section for engaging in air traffic or of which the pilot has committed an offence.

PART II

Air Traffic.

CHAPTER I

Traffic Rights.

Article 35. — Aircraft may travel freely over the territory of Cameroon subject to observance of the regulations relating to air traffic and navigation. Aircraft of foreign nationality may nonetheless travel over the territory of Cameroon only if this right has been granted to them by an international or diplomatic convention or if they have been granted special temporary authorisation to do so.

Article 36. — Aircraft shall be bound to comply with air traffic regulations when using the manoeuvring areas of aerodromes and in flight.

Air traffic regulations and the powers and role of the civil air traffic services shall be established by decree.

Air traffic regulations shall be applicable in the air-space placed under the control of the air traffic service body or bodies situated in the territory of the Federal Republic of Cameroon.

En dehors de l'espace aérien défini ci-dessus, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité camerounaise dans la mesure où elle est compatible avec les règles édictées par l'Etat ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent les aéronefs.

Art. 37. — Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Art. 38. — Le survol de certaines zones ou dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire camerounais, peut être interdit par décret pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués dans le décret.

Tout aéronef en infraction doit, à la première sommation, atterrir dans les conditions fixées par décret.

Art. 39. — Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens à la surface.

La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation prévue à cet effet.

Art. 40. — Les manifestations aériennes constituant des obstacles publics doivent être autorisées par l'inspecteur fédéral après avis de l'autorité aéronautique compétente.

Si ces manifestations débordent du cadre de la région administrative soumise à l'autorité de l'inspecteur fédéral, l'autorisation est donnée par le ministre chargé de l'administration territoriale après avis du ministre chargé de l'Aviation Civile.

CHAPITRE II

De l'atterrissage.

Art. 41. — Hors le cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Un décret fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.

Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Outside the air space defined above, they shall apply to aircraft bearing marks of Cameroonian nationality in so far as they are compatible with the rules laid down by the State or international body having authority over the air space in which the aircraft are for the time being situated.

Article 37. — The right of aircraft to fly over private property may not be exercised in such a way as to interfere with the exercise of the rights of the owner of such property.

Article 38. — Flights over certain areas or, in exceptional circumstances, over the entire territory of Cameroon, may be prohibited by decree for military or public security reasons. The location and extent of the prohibited areas must be specifically indicated in the decree.

All offending aircraft must, on the first summons, land in the manner laid down by decree.

Article 39. — No aircraft may be handled in a negligent or careless manner calculated to jeopardize the safety of persons or property on the ground.

Stunts and aerobatics performed by civil aircraft must be executed in accordance with the relevant regulations.

Article 40. — Air displays given as public exhibitions shall be subject to prior authorisation by the Federal Inspector, after consultation with the competent aeronautical authority.

If such displays extend to administrative areas not subject to the authority of the Federal Inspector, they shall be subject to prior authorisation by the Minister responsible for Territorial Administration after consultation with the Minister in charge of Civil Aviation.

CHAPTER 2

Landing.

Article 41. — Except in cases of force majeure and in those cases provided in the following paragraph, aircraft may land at and take off only from regularly established aerodromes.

A decree shall lay down the conditions under which certain types of aircraft may land at or take off from places other than an aerodrome, with the agreement of the person in possession of the land or stretch of water used.

Nevertheless, such agreement shall not be required in cases of assistance or rescue operations in which aircraft are used.

Art. 42. — Au cas d'atterrissage ou d'amérissage sur une propriété privée, la personne ayant la jouissance du terrain ou du plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, sauf le cas prévu à l'article 33.

Art. 43. — Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur les aéroports douaniers.

Ils peuvent être tenus de suivre une route aérienne pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative délivrée sur demande adressée au ministre chargé de l'Aviation Civile d'atterrir aux aéroports douaniers; l'autorisation fixe, dans ce cas, l'aérodrome d'arrivée et de départ et éventuellement la route aérienne à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière ou de la limite des eaux territoriales.

CHAPITRE III

De la police de circulation des aéronefs.

Art. 44. — Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue d'une ou des licences d'aptitude, en état de validité correspondant à ses fonctions, délivrées dans les conditions qui sont fixées par décret.

Art. 45. — Un aéronef ne peut effectuer de vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité ou d'un laissez-passer exceptionnel délivré après visite de l'appareil dans les conditions qui sont déterminées par décret.

Des décrets déterminent, en outre, les marques qui doivent être inscrites sur l'aéronef et les règles opérationnelles, notamment, les documents qui doivent être emportés à bord et les conditions techniques d'emploi des aéronefs.

Des décrets déterminent également les règles opérationnelles qui sont applicables aux aéronefs étrangers.

Les frais du contrôle exigé par les règlements pour la délivrance ou le maintien du certificat de navigabilité des aéronefs sont à la charge des propriétaires des appareils contrôlés dans des conditions fixées par décret.

Ce décret fixe, notamment, les tarifs des frais à rembourser au Trésor lorsque le contrôle est effectué par des agents de l'Etat.

Article 42. — In cases of landing or alighting on private property, the person in possession of the land or stretch of water may not object to the departure or removal of aircraft not subject to a distraint order, except in the case provided under article 33.

Article 43. — Aircraft on international flights may land only at customs airports.

They may be compelled to follow specified air routes to cross the frontier or the limits of territorial waters.

Nevertheless, certain classes of aircraft may, by reason of the nature of their operation, be exempt from landing at customs airports by administrative authorisation issued upon application to the Minister in charge of Civil Aviation. In such cases, the authorisation shall specify the aerodrome of arrival and departure and, where applicable, the air route to be followed and signals to be given on crossing the frontier or the limits of territorial waters.

CHAPTER 3

Air Traffic Policing.

Article 44. — Any person being a member of the crew responsible for the operation of an aircraft must hold such valid licence or licences of competency as corresponds to his functions. The issue of such licence shall be subject to such conditions as may be laid down by decree.

Article 45. — No aircraft may effect any flight unless it has been granted a certificate of airworthiness or special pass issued after inspection of the aircraft under conditions laid down by decree.

In addition, decrees shall determine the marks to be affixed to aircraft and the operational rules, including such documents as must be carried on board and such technical conditions as govern the use of aircraft.

Decrees shall also lay down the operational rules applicable to foreign aircraft.

Any expenses incurred in connection with the inspection required by regulations for the issue or renewal of aircraft airworthiness certificates shall be borne by the owner of the aircraft inspected under conditions to be laid down by decree.

Such decree shall determine, *inter alia*, the scale of such expenses as shall be reimbursed to the Treasury, where such inspection is carried out by State officials.

Art. 46. — Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronefs des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal.

Le transport et l'usage des appareils photographiques peuvent être interdits par décret.

Les conditions de transport des matières dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux, font l'objet d'un décret.

Art. 47. — Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale; il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis des appareils de radiocommunication nécessaires à la sécurité des vols dans les conditions qui sont réglementées.

Dans tous les cas, les membres de l'équipage ayant à utiliser les appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie doivent être munis d'une licence de radionavigant ou d'une qualification de radiotéléphoniste; l'utilisation de ces appareils doit être conforme à la réglementation.

Art. 48. — Tout aéronef atterrissant sur un aéroport ou sur une propriété privée, est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives.

Art. 49. — Tout aéronef en circulation en quelque lieu qu'il se trouve doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police et de douane, sous quelque forme que cette injonction lui soit donnée.

Art. 50. — Les aéronefs évoluant exclusivement sur les aéroports et dans les zones agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience, ne sont pas soumis aux dispositions des articles 44 à 51, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils ne peuvent, toutefois, transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.

Art. 51. — Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef pos-

Article 46. — Unless specially authorized transport by aircraft of explosives, arms and ammunitions, carrier-pigeons and mail coming within the Post-Office monopoly, shall be prohibited.

The transport and use of photographic equipment be prohibited by decree.

A decree shall fix the conditions subject to which the transport of dangerous substances, microbial cultures and infected or dangerous small animals shall be allowed.

Article 47. — No radiotelegraphic or radiotelephonic equipment intended for the aeronautical mobile service communications may be installed and used on board an aircraft without special authorization. The like provisions shall apply to radio navigation or electromagnetic detection equipment.

Aircraft engaged in the public transport of passengers must be fitted with such radiocommunication equipment as may be necessary to ensure the safety of flight under the prescribed conditions.

In all cases, those members of the crew responsible for using the radiotelegraphic or radiotelephonic equipment shall hold either the radionavigation certificate or a radiotelephonic qualification. The use of such equipment shall be subject to the relevant regulations.

Article 48. — Any aircraft landing at any port or on any private property shall be subject to the control and supervision of the administrative authorities.

Article 49. — When travelling, all aircraft shall at all times comply with all orders of police, customs posts and aircraft whatever the form such orders may take.

Article 50. — Aircraft operating exclusively at airports and over zones approved by the administrative authorities as experimental fields shall not be subject to the provisions of articles 44 to 51, provided that such operation does not amount to a public display. Nevertheless, such aircraft may carry passengers only if they have been granted a certificate of airworthiness.

Article 51. — Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or made enforceable by the State of which the

sède la nationalité, sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire camerounais si l'équivalence a été admise par convention internationale ou par décret.

TITRE III

Des dommages, de la responsabilité et de la perte des aéronefs.

Art. 52. — Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer à la réglementation prévue au titre II du présent livre et de prendre toutes précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Art. 53. — Au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code Civil.

Art. 54. — L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou objets qui en tomberaient.

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

Art. 55. — Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques à l'exception du lest réglementaire.

Au cas de jet par suite de force majeure, de jet de lest réglementaire ou de jet spécialement autorisé ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité sera réglée conformément aux dispositions de l'article précédent.

Art. 56. — Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

Art. 57. — L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

craft has the nationality, shall be recognized or valid for flying over Cameroon territory if equivalence has been agreed upon by international convention or granted by decree.

PART III

Damage, Liability and Loss of Aircraft.

Article 52. — When engaged in air traffic, pilots shall be bound to comply with the regulations set forth in Part II of this Section and shall take all such precautions as may be necessary to avoid damage.

Article 53. — In the case of an aircraft in movement causing damage to another aircraft in movement, the liability of the pilot and of the operating agent of the aircraft shall be governed by the provisions of the Civil Code.

Article 54. — The operating agent of an aircraft shall be automatically liable for any damage caused to third parties on the ground by the movements of the aircraft or by any persons or objects falling therefrom.

Such liability shall be reduced or multiplied only upon proof that the victim was at fault.

Article 55. — Unless specially authorized and save in cases of « force majeure », it shall be prohibited to throw from any aircraft in movement any goods or objects whatever, with the exception of such ballast as regulations may authorize.

Should any damage be caused to persons or property on the ground by goods jettisoned in cases of « force majeure », by ballast jettisoned in accordance with regulations or by any other specifically authorized jettisoning, liability shall be governed by the provisions of the last preceding article.

Article 56. — In the case of hire of an aircraft, the owner and operating agent shall be jointly liable for any damage caused to any third party.

Nevertheless, where the contract of hire was entered in the Register, the owner shall be liable only if such third party can establish that the owner was at fault.

Article 57. — Actions for damages shall be at the choice of the plaintiff before the court of the place where the damage was caused or before the court of the permanent residence of the defendant.

S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal compétent est celui du lieu où la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie.

Art. 58. — Les dispositions prévues au Code de la Marine Marchande sur l'assistance et le sauvetage maritime sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

Art. 59. — Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche dans les quarante-huit heures de la découverte.

Toutefois, les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent seules aux épaves d'aéronefs trouvées en mer ou sur le littoral maritime.

Art. 60. — Au cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date d'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement conformément aux dispositions du Code Civil.

Il appartient au ministre chargé de l'Aviation Civile de déclarer le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au tribunal compétent les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Les intéressés peuvent également se pourvoir, conformément aux dispositions du Code Civil, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête est, dans ce cas, communiquée par le ministère public au ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 61. — Les modalités d'exécution des articles précédents sont fixées par décret.

TITRE IV

Des accidents.

Art. 62. — Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit heures suivant tout accident ou incident pouvant avoir des conséquences graves survenant soit au sol, soit en vol, ou toute infraction aux règlements de la circulation aérienne.

In the case of damage caused to an aircraft in motion, the court of competent jurisdiction shall be that of the place where the aircraft forced to land after being damaged.

Article 58. — The provisions of the Merchant Shipping Code relating to assistance and maritime salvage shall apply to aircraft in peril at sea and to pilots of such aircraft as may come to the assistance of persons in peril.

Article 59. — Any person who discovers a wreck of an aircraft shall report the fact to the nearest administrative authorities within forty-eight hours of such discovery.

However, the rules relating to maritime wrecks shall apply exclusively to aircraft wrecks found at sea or on the sea coast.

Article 60. — In the case of no message being received from a missing aircraft, the latter shall be deemed to have been lost three months after the date on which the last message was sent.

The death of persons on board the aircraft at the time may, on expiry of this time-limit, be declared by a court judgment in accordance with the provisions of the Civil Code.

It shall be for the Minister in charge of Civil Aviation to declare, where necessary, the presumption of disappearance and to make the necessary application to the competent courts for the judicial recording of the death of the persons missing.

Any interested party may also bring proceedings in accordance with the provisions of the Civil Code for judicial declaration of death. The application in this case shall be communicated to the Minister in charge of Civil Aviation by the State Prosecutor.

Article 61. — The manner in which the foregoing articles shall be implemented shall be laid down by decree.

PART IV

Accidents.

Article 62. — The pilot-in-command shall be bound to make a detailed report within forty-eight hours of any accident or incident which may have serious consequences occurring either on the ground or in flight or of any offence against air traffic regulations.

Art. 63. — Le ministre chargé de l'Aviation Civile fait procéder à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents.

Il peut instituer une commission d'enquête dont la composition, le fonctionnement et les compétences sont réglementées.

Art. 64. — Quand la commission d'enquête prévue à l'article précédent conclut à une faute professionnelle, un double du dossier est adressé directement au conseil de discipline de l'Aéronautique Civile prévu à l'article 150 ci-après.

TITRE V

Dispositions pénales.

Art. 65. — Sera puni d'une amende de 60.000 à 1.200.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un mois, ou l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura :

1° Mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;

2° Mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 4 ;

3° Fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou le laissez-passer exceptionnel a cessé d'être valable ;

4° Fait ou laissé circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;

5° Fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions contraires aux prescriptions des articles 35 et 47 du présent Code.

Art. 66. — Sera puni d'une amende de 60.000 à 1.200.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois ou de l'une de ces deux peines, seulement quiconque aura :

1° Conduit ou participé à la conduite d'un aéronef sans les titres exigés par la réglementation en vigueur et en état de validité ;

2° Détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un de ces documents, des indications inexactes ;

Article 63. — The Minister in charge of Civil Aviation shall cause all appropriate investigations and inquiries to be made with a view to seeking out and ascertaining the causes of any such accident or incident.

He may set up a commission of inquiry, the composition, procedure and terms of reference of which shall be regulated.

Article 64. — Where the commission of enquiry provided in the last preceding article finds that a *prima facie* case of professional default exists, it shall send a copy of the case file directly to the Civil Aviation Disciplinary Board specified in article 150 below.

PART V

Penal Provisions.

Article 65. — A fine of not less than 60,000 nor more than 1,200,000 francs and/or a term of imprisonment of not less than six days nor more than one month may be passed upon any person found guilty of having :

(1) put into or allowed to remain in service any aircraft which has not been granted a certificate of registration, certificate of airworthiness or special pass ;

(2) put into or allowed to remain in service any aircraft without the identification marks specified in article 4 ;

(3) caused or allowed any aircraft to fly, the certificate of airworthiness or special pass of which has ceased to be valid ;

(4) caused or allowed any aircraft to fly otherwise than in the conditions set forth in the certificate of airworthiness and associated documents or special pass ;

(5) caused or allowed any aircraft to fly under conditions contrary to the requirements of articles 35 and 47 of this Code.

Article 66. — A fine of not less than 60,000 nor more than 1,200,000 francs and/or a term of imprisonment of not less than six days nor more than six months shall be passed upon any person found guilty of having :

(1) operated or assisted in the operation of an aircraft without the valid documents required by existing regulations ;

(2) destroyed or taken away any aircraft log book or other aircraft document required by air regulations or made inaccurate entries in such log book or in any such document ;

3° Conduit un aéronef ou participé à sa conduite dans les conditions prévues à l'article 65;

4° Contrevenu à l'article 41.

Art. 67. — Sera puni d'une amende de 200.000 à 2.000.000 de francs et d'un emprisonnement de deux mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura détruit ou détourné, ou tenté de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange au préjudice d'un créancier hypothécaire, privilégié ou saisissant :

L'amende pourra toutefois être portée au quart des restitutions et des dommages intérêts, s'il est supérieur au maximum prévu à l'alinéa précédent.

Celui qui aura sciemment recélé les objets détournés, ou qui aura aidé sciemment à leur destruction, sera puni des mêmes peines.

Art. 68. — Les peines prévues à l'article 65 et à l'article 66 seront portées au double si les infractions prévues sous les paragraphes 1°, 3° et 4° de l'article 65 et paragraphe 1° de l'article 66 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés des membres de l'équipage par les règlements en vigueur.

Art. 69. — Sera puni d'une amende de 12.000 à 200.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

1° Quiconque sera trouvé à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord;

2° Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées.

Art. 70. — Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 38 sera puni d'une amende de 60.000 à 1.200.000 francs et d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 71. — Quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les

(3) operated an aircraft or assisted in operation under the conditions specified in article 41.

(4) offended against the provisions of article 41.

Article 67. — A fine of not less than nor more than 2,000,000 francs and/or of imprisonment of not less than two months nor more than two years shall be passed upon any person found guilty of having destroyed or appropriated or of having attempted to or misappropriate any aircraft or spare thereof, to the detriment of a creditor mortgage, lien or attachment claims the

Nevertheless, the fine may be increased to one quarter of the restitution and damages if where it exceeds the maximum specified in the foregoing paragraph.

The like penalties shall apply to any person found guilty of knowingly receiving or knowingly assisting in the destruction of

Article 68. — The penalties provided in articles 65 and 66 above shall be doubled if where the offences specified in sub-paragraphs 3 and 4 of article 65 and sub-paragraph 1 of article 66 have been committed after the issue of registration, the certificate of airworthiness or special pass, or the qualifications requirements of members of the crew under existing regulations have been either withheld or withdrawn.

Article 69. — A fine of not less than nor more than 200,000 francs and/or a term of imprisonment of not less than six days nor more than one month shall be passed upon any person :

(1) who being found on board an aircraft shall be unable to justify his presence by proper travel documents or by the consent of the operating agent or pilot-in-command

(2) who fails or has refused to comply with the instructions of the pilot-in-command for the safety of the aircraft or of the persons on board

Article 70. — Any pilot who fails to comply with the requirements of article 38 shall be punished by a fine of not less than 60,000 nor more than 1,200,000 francs and/or to a term of imprisonment of not less than fifteen days nor more than three months.

Article 71. — Any person found guilty of having affixed or caused to be affixed to an aircraft registration marks not complying with those specified in the registration certificate and

marques exactement apposées, sera puni d'une amende de 120.000 à 2.400.000 francs et d'un emprisonnement de six mois à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 72. — La violation par quiconque des dispositions de l'article 46 sera punie des peines prévues à l'article 65.

Seront punis des peines prévues à l'article 69 :

1° Ceux qui auront fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ;

2° Ceux qui, sans autorisation spéciale, auront fait usage des appareils photographiques ou cinématographiques au-dessus des zones interdites.

Art. 73. — Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents, commettra une nouvelle infraction prévue par le présent Code, dans un délai de cinq ans à compter du jour où la première condamnation aura acquis force de chose jugée, sera condamné au maximum des peines encourues et ces peines pourront être portées au double.

Art. 74. — Seront punis d'une amende de 12.000 à 60.000 francs et pourront l'être en outre d'un emprisonnement de six jours à un mois :

1° Le commandant de bord qui n'aura pas tenu ou fait tenir un quelconque des documents de bord prévus à l'article 45, 2° alinéa, ainsi que les membres de l'équipage spécialement chargés de cette tenue ;

2° Le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui aura omis de conserver un quelconque document de bord pendant trois ans à partir de la dernière inscription,

3° Ceux qui auront contrevenu à l'article 39 ;

4° Ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs, pris en application de l'article 45.

En cas de récidive, une peine d'emprisonnement sera toujours prononcée. Par dérogation aux dispositions de l'article 73, le délai de récidive, pour l'application du présent article, est fixé à un an.

Art. 75. — Seront punis d'une amende de 30.000 à 200.000 francs et pourront l'être en outre d'un emprisonnement de six jours à un

person found guilty of having deleted or caused to be deleted, rendered or caused to be rendered illegible the marks properly affixed shall be liable to a fine of not less than 120,000 nor more than 2,400,000 francs and/or to a term of imprisonment of not less than six months nor more than three years.

Article 72. — Any person offending against any of the provisions of article 46 shall be liable to the penalties specified in article 65.

The penalties specified in article 69 shall apply to :

(1) any person guilty of having used on board any objects or equipment the transport of which is prohibited ;

(2) any person guilty of having used without special authorization photographic or cinematographic equipment over prohibited areas.

Article 73. — Any person who having been sentenced for any of the offences specified in the last preceding articles commits a further offence against the provisions of this Code within a period of five years from the date on which the original conviction became *res judicata* shall be liable to the maximum penalties specified, which penalties may in such cases be doubled.

Article 74. — The following shall be liable to a fine of not less than 12,000 nor more than 60,000 francs and may in addition be sentenced to imprisonment for not less than six days nor more than one month :

(1) any pilot-in-command who fails to keep or to cause to be kept any of the aircraft documents specified in paragraph 2 of article 45 as well as the members of the crew specially responsible for the keeping thereof ;

(2) the owner or hirer entered in the register who fails to retain any of the aircraft documents for a period of three years from the date of the last registration ;

(3) any person offending against the provisions of article 39 ;

(4) any person violating the regulations made under article 45 laying down the technical conditions governing the operation of aircraft.

A second or subsequent offence shall in all cases be punished by a term of imprisonment. Notwithstanding the provisions of article 73, the time-limit for repeated offences shall be one year for the purposes of this article.

Article 75. — Any person offending against the provisions of article 40 and any decrees made thereunder shall be liable to a fine of not less

mois, ceux qui auront contrevenu à l'article 40 ainsi qu'aux décrets édictés pour son exécution.

Art. 76. — L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef sera obligatoirement prononcée par le jugement ou l'arrêt, pour une durée de trois mois à trois ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 68, 70 et 71.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 73, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double. Les brevets, et licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants resteront déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets et licences et certificats soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, ils seront punis de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 6.000 à 12.000 francs sans préjudice des peines portées à l'article 66 au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne pourront se confondre.

Art. 77. — Conformément à l'article 55 du présent Code, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution sera puni d'une amende de 60.000 à 360.000 francs et d'une peine de six jours à deux mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces objets n'ont causé aucun dommage, et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas d'autres infractions.

Art. 78. — Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'aura pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il peut entrer en communication et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir encourue, sera puni des peines relatives au délit de fuite prévues par la loi.

than 30,000 nor more than 200,000 francs. person may in addition be sentenced to a of imprisonment of not less than six days more than one month.

Article 76. — The judgment or decision convicting a member of the crew under the provisions of articles 68, 70 and 71 shall in all prohibit such convicted person from operating or assisting in the operation of any aircraft a period of not less than three months nor more than three years.

In the case of such member of the crew convicted a second time for any of these offences within the time-limits specified in article 73 shall be prohibited from operating or assisting in the operation of an aircraft. The duration of such ban shall be the maximum prescribed and may even be doubled. Any certificates, licences and ratings held by the offender shall throughout the duration of the ban remain lodged in the registry of the court by which the ban was pronounced.

The person convicted shall lodge such certificates, licences and ratings either with such registry or with the registry of his permanent residence within five (5) days following the date which the conviction became final, in default of which he shall be sentenced to a term of imprisonment of not less than six days nor more than one year and to a fine of not less than 60,000 francs nor more than 360,000 francs without prejudice to the penalties specified in article 66 in the case of his operating or assisting in the operation of an aircraft throughout the period of the ban. Both penalties to be served separately.

Article 77. — In pursuance of the provisions of article 55 hereof, any person convicted of throwing without authority any object from an aircraft in movement shall be sentenced to a fine of not less than 60,000 nor more than 360,000 francs and/or to a term of imprisonment of not less than six days and not more than two months without proof of damage and without prejudice to such heavier penalties as may be imposed in respect of other offences.

Article 78. — Any pilot-in-command of an aircraft who, knowing that his aircraft has caused or occasioned an accident on the ground, fails to report the fact forthwith to the authorities of the nearest airport with which he may communicate, in an attempt to evade such penalties, shall be sentenced to such penalties as are provided by law in the case of a « failure to stop » offence.

Art. 79. — Les dispositions des lois en vigueur sur l'atténuation et l'aggravation des peines sont applicables à toutes les infractions prévues par le présent Code sous réserve des dispositions qui précèdent sur la récidive ainsi qu'en ce qui concerne les infractions prévues aux articles 80 et 81.

Art. 80. — Toutes les dispositions de lois relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

Tous débarquements et jets de marchandises non autorisés, autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef seront sanctionnés par les peines édictées par les lois de douane sur la contrebande.

En cas d'infraction, l'aéronef pourra seulement faire l'objet pour sûreté du paiement de l'amende encourue, de saisie conservatoire dont la mainlevée devra être donnée, s'il est fourni une caution ou versé une consignation jusqu'à concurrence de ladite amende.

Art. 81. — Pour les marchandises exportées en décharge de comptes d'admission temporaire ou d'entrepôt ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifiant de leur passage à l'étranger par la production, dans les délais fixés, d'un certificat valable des douanes de destination à peine du paiement du quadruple de la valeur de la marchandise.

Art. 82. — Indépendamment des officiers de police judiciaire sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et des règlements pris pour son application, les fonctionnaires des corps techniques de l'Aviation Civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes.

Art. 83. — Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires des corps techniques de l'Aviation Civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes, auront le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les appareils de photographie, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation préalable prévue par les articles 46 et 47.

Article 79. — The existing legal provisions governing the reduction and aggravation of penalties shall apply to all offences committed under this Code, subject to the provisions regarding further offences and the offences specified under articles 80 and 81.

Article 80. — All legal provisions relating to the punishment of offences against customs regulations shall apply to goods imported or exported by aircraft under any customs rules whatsoever.

Any person convicted of unloading or jettisoning goods from an aircraft without authority shall, save in cases where such unloading or jettisoning is indispensable to the safety of the aircraft, be sentenced to the penalties provided by customs laws on smuggling.

In the event of an offence being committed, the aircraft may be provisionally distrained upon only as security for payment of the fine incurred. The aircraft shall be released if security is provided or a sum in an amount equal to the fine is deposited.

Article 81. — In the case of goods exported in settlement of temporary import, bondage accounts or liable for domestic taxes, the forwarders shall produce evidence of their consignment abroad by producing within the prescribed time-limits a valid certificate from the customs authorities of the place of destination. Failure to comply with these provisions shall render the person in default liable to payment of four times the value of the goods.

Article 82. — Apart from judicial police officers, offences against the provisions of this section and of regulations made hereunder shall be recorded by officials of the Civil Aviation Technical Departments, army or navy personnel and officials of the civil or military authorities specially commissioned therefor, gendarmes and customs officials.

Article 83. — The Attorney General, Examining Magistrate, Judicial Police Officers, Officers of the Civil Aviation Technical Departments, military or navy personnel and officers of the civil or military authorities specially commissioned therefor, gendarmes and customs officers, shall be entitled to seize any explosives, arms and war ammunitions, carrier-pigeons, photographic equipment and negatives and mail, as well as radiotelegraphic and radiotelephonic equipment found to be on board without the special authorization provided by articles 46 and 47.

Les mêmes autorités pourront saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouveront à bord d'aéronefs autorisés à transporter des objets dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis sera prononcée par le tribunal.

Art. 84. — L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne pourront être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation pourra être retenu à la charge du propriétaire ou au cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation à la charge du locataire par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent Code, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Art. 85. — Le procès-verbal constatant les infractions au présent Code et aux décrets qu'il prévoit est transmis sans délai au procureur de la République.

The same authorities may seize any pigeons, photographic equipment and negatives found on board any aircraft authorized to transport such objects in cases where aircraft have flown over the prohibited zones.

The confiscation of objects and equipment regularly seized shall be pronounced by the courts.

Article 84. — Where the certificate of airworthiness and registration certificate of aircraft cannot be produced or where the registration marks do not comply with the marks specified in the registration certificate, the aircraft may be detained at the expense of the owner in the case of hire of the aircraft duly entered in the Register, at the expense of the hirer, by the authorities responsible for the implementation of this Code until the identity of the owner has been established.

Article 85. — Reports on offences against the Code and any decrees made hereunder shall be transmitted forthwith to the Attorney General.

LIVRE II DES AERODROMES

TITRE PREMIER *Du régime des aérodromes.*

CHAPITRE PREMIER *De la création et de l'exploitation.*

Art. 86. — Est considéré comme aérodrome, tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs.

Art. 87. — Est dit « ouvert à la circulation aérienne publique » l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage, sous réserve des dispositions de l'article 90.

Art. 88. — Un décret fixe les conditions de création, d'établissement et d'utilisation des aérodromes ouverts ou non à la circulation aérienne publique.

Art. 89. — L'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est prononcée, après enquête technique, par arrêté du ministre chargé de l'Aviation Civile.

~~La fermeture d'un aérodrome à la circulation~~
aérienne publique intervient dans les mêmes formes.

Art. 90. — L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou si des raisons d'ordre public le justifient. Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

SECTION II AERODROMES

PART I *Regulations governing Aerodromes.*

CHAPTER I *Establishment and operation.*

Article 86. — An aerodrome shall mean any land or stretch of water specially fitted for the landing, taking off and manœuvring of aircraft, including all associated installations for the purposes of aircraft traffic and servicing.

Article 87. — An aerodrome shall be said to be « open to public air traffic » when it is open for use by all aircraft having suitable technical characteristics, subject to the provisions of article 90.

Article 88. — A decree shall lay down the conditions under which aerodromes whether open to public air traffic or not, may be set up, established or used.

Article 89. — The Minister in charge of Civil Aviation shall, after appropriate technical inquiries, ~~declare by order an aerodrome open to~~
public air traffic.

The like procedure shall be followed for closing an aerodrome to public air traffic.

Article 90. — The use of an aerodrome open to public air traffic may at any time be subject to certain restrictions or temporarily prohibited if air traffic conditions over the aerodrome or neighbouring air space or reasons of public policy so warrant. These measures shall be notified to air navigators.

Art. 91. — Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par un décret.

Art. 92. — Tous les aérodromes peuvent être soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat.

Art. 93. — Les concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes qui lui appartiennent sont soumises aux conditions ci-après :

— les cahiers des charges types de concessions sont approuvés par décret ;

— les concessions qui ne portent pas dérogation au cahier des charges types sont accordées par arrêté interministériel.

Art. 94. — La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'Aviation Civile et la personne physique ou la personne morale de droit public ou droit privé qui crée l'aérodrome ; cette convention doit être approuvée par le ministre assurant la tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé. Elle sera également soumise à l'accord du ministre des Finances si elle implique des obligations financières à la charge de l'Etat.

Art. 95. — Pour des raisons de défense nationale, un décret peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome.

CHAPITRE II

De la classification.

Art. 96. — Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

Cette classification peut être étendue aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique lorsque les conditions d'utilisation de ces aérodromes le justifient.

Art. 97. — Les conditions techniques et administratives de la classification prévue à l'article précédent, les catégories dans lesquelles sont classés les aérodromes, la procédure précédant

Article 91. — Aerodromes intended for air traffic may be established by the State, authorities or public establishments as well as by any private law persons, individual or corporate, satisfying the conditions laid down by decree.

Article 92. — All aerodromes may be subject to technical and administrative control by the State.

Article 93. — Concessions granted by the State for the construction, maintenance and exploitation of such aerodromes as are its property shall be subject to the following conditions :

— The standard clauses and conditions shall be approved by decree ;

— Such concessions as do not depart from the standard clauses and conditions shall be granted by interministerial order.

Article 94. — The establishment of an aerodrome intended for public air traffic not belonging to the State shall be subject to the conclusion of an agreement between the Minister in charge of Civil Aviation and the individual or corporate body whether governed by public or private law, setting up the aerodrome. Such agreement shall be approved by the Minister responsible for the public authorities or establishment concerned and shall also be subject to the agreement of the Minister of Finance if it entails financial commitments for the State.

Article 95. — A decree may prescribe that, for reasons of national defence, the State shall temporarily or definitively substitute itself for the operator of an aerodrome.

CHAPTER 2

Classification.

Article 96. — Aerodromes intended for public air traffic shall be subject to classification established with regard to the nature and extent of the traffic handled.

Such classification may be extended to aerodromes not intended for public air traffic whenever the conditions governing the use of such aerodromes so warrant.

Article 97. — Decrees shall determine the technical and administrative conditions of the classification referred to in the last preceding article, the categories into which aerodromes

le classement et les effets du classement sont déterminés par décret.

Art. 98. — Le classement des aérodromes est effectué par décret.

CHAPITRE III

Des redevances.

Art. 99. — Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération sous forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- Atterrissage des aéronefs ;
- Usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;
- Usage des réseaux de télécommunications aéronautiques ;
- Stationnement et abri des aéronefs ;
- Usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- Occupation de terrains et d'immeubles ;
- Usage d'installations et d'outillages divers.

Art. 100. — Les taux et les modalités de perception de ces redevances sont fixés par une réglementation particulière.

Art. 101. — Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent et doivent être appropriées aux services rendus.

En cas de non paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, l'exploitant de l'aérodrome est admis à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome, que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

TITRE II

Des servitudes aéronautiques.

Art. 102. — Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué des servitudes spéciales dites « servitudes aéronautiques ».

Ces servitudes comprennent :

- 1° Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer et l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de

shall be classified, the procedure leading up to classification and the effects of classification.

Article 98. — Classification of aerodromes shall be effected by decree.

CHAPTER 3

Charges.

Article 99. — Services provided to users and to the public at any aerodromes open to public air traffic shall give rise to the payment of a remuneration which shall take the form of charges collected for the benefit of the person providing the service, particularly for the following operations :

- Landing of aircraft ;
- Use of air navigation aids ;
- Use of aeronautical telecommunications networks ;
- Parking and sheltering of aircraft ;
- Use of installation fitted for receiving passengers and goods ;
- Occupation of lands and buildings ;
- Use of miscellaneous plant and equipment.

Article 100. — The scales of such charges and the manner in which they shall be collected shall be established by special regulations.

Article 101. — Charges shall be due for the mere fact of using the works, installations, buildings and equipment for which they are payable and shall be appropriate to the services provided.

In the event of the operating agent of an aircraft failing to pay the charges due, the operator of the aerodrome shall be entitled to require of the air traffic authorities responsible for the aerodrome that the aircraft be detained until a deposit in the amount of the sums in dispute is made.

PART II

Aeronautical Restrictions.

Article 102. — With a view to ensuring the safety of air traffic there shall be set up special restrictions to be known as « Aeronautical restrictions ».

Such restrictions shall consist of :

1. Aeronautical clearance restrictions involving the prohibition to set up and the obligations to remove any obstacles likely to constitute a danger to air traffic or prejudicial to the function-

sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

2°. Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques, destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Art. 103. — Les dispositifs de la présente loi sont applicables :

a) Aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;

b) Dans des conditions qui seront fixées par décret, à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'Etat ;

c) Aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions du code des postes et télécommunications relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;

d) A certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

Art. 104. — Les servitudes prévues à l'article 102 assureront à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944 ou aux conventions internationales civiles et militaires dont le Cameroun est partie, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Art. 105. — Afin d'assurer les conditions de sécurité prévues à l'article 104, il est établi, pour chaque aérodrome et installation visés à l'article 103, un plan des servitudes aéronautiques de dégagement.

Ce plan fait l'objet d'une requête publique poursuivie dans les formes prévues par le décret du 10 juillet 1922 réglementant la procédure d'exportation pour cause d'utilité publique applicable aux immeubles immatriculés ou par le décret n° 59-182 du 7 octobre 1959, applicable aux immeubles relevant des droits coutumiers. Il est soumis à une commission centrale constituée pour donner son avis sur les servitudes aéronautiques. Il est approuvé et rendu exécutoire

ing of the safety devices established in interests of air navigation.

2. Aeronautical marking restrictions in the obligation to provide certain obstacles at certain sites for visual or radioelectric indication intended to indicate position to air navigation to permit the identification thereof or installation of such devices.

Article 103. — The provisions of this law apply to :

a) Aerodromes intended for public aviation or established by the State.

b) Under conditions to be laid down by decree, certain aerodromes not intended for public air traffic and established by any person, individual or corporate, other than the State.

c) Navigational aid installations, aeronautical telecommunications and meteorological installations related to the safety of air navigation without prejudice to the provisions of the Protocol on Telecommunications Code governing the installations set up in the interest of radioelectric communication and reception.

d) Certain sites corresponding to preferential passage points for air traffic.

Article 104. — The restrictions specified in article 102 shall provide for air traffic, in pursuance of Appendix 14 of the Convention on International Aviation of the 7th of December, 1944, or of the Civil and Military International Conventions to which Cameroun is a party, safety conditions at least equivalent to those deriving from the standards and recommendations of the International Civil Aviation Organisation.

Article 105. — With a view to providing the safety conditions specified in article 104, shall be established in respect of each aerodrome and installations specified in article 103, a plan of aeronautical clearance restrictions.

This schedule shall be the subject of a public inquiry carried out in accordance with the procedure provided for by the decree of the 10th July, 1922, regulating the expropriation of grounds of public policy of registered immovable property or by decree No. 59-182 of the 7th October, 1959, applicable to immovable property governed by customary laws. It shall be referred to a central commission appointed to advise on aeronautical restrictions. It shall be approved and made enforceable by presidential decree unless the findings of the inquiry require otherwise.

par décret présidentiel à moins que les conclusions du rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés ne soient favorables, auquel cas il est statué par arrêté du ministre chargé de l'Aviation Civile, en accord, s'il y a lieu, avec le ministre des Armées.

Les servitudes définies au plan grèvent les fonds intéressés à dater du jour de la publication du décret ou de l'arrêté.

Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement est modifié selon la même procédure, toutefois l'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la notification a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues au plan.

La déclaration d'utilité publique de tout ou partie des opérations nécessaires à la mise en œuvre du plan des servitudes peut être contenue dans le décret ou l'arrêté rendant celui-ci exécutoire si l'autorité qui statue a, elle-même, compétence pour prononcer cette déclaration.

Art. 106. — En cas d'urgence, des mesures provisoires de sauvegarde peuvent être prises par arrêté ministériel après enquête publique et avis de la commission mentionnée à l'article précédent. Ces mesures provisoires cessent d'être applicables si, dans un délai de deux ans à compter de cet arrêté, elles n'ont pas été prises dans un plan de dégagement régulièrement approuvé.

Art. 107. — Sont applicables aux servitudes aéronautiques de dégagement les dispositions des lois du 9 juin 1949 et des décrets du 17 juillet 1951 relatifs à l'établissement de servitudes dans l'intérêt des transmissions et des réceptions radioélectriques, l'expropriation prévue à l'article 108 de la loi du 9 juin 1949 établissant des servitudes dans l'intérêt des transmissions radioélectriques ayant lieu conformément aux dispositions du décret du 10 juillet 1922 ou du décret n° 59-182 du 7 octobre 1959.

Les frais et indemnités qui résultent de l'application de ces dispositions incombent à l'Etat, sous réserve des dispositions particulières concernant les aérodromes visés à l'alinéa b) de l'article 103 précédent.

Art. 108. — Le ministre chargé de l'Aviation Civile, ou pour les aérodromes et itinéraires qui le concernent, le ministre des Armées, peut prescrire le balisage de jour et de nuit ou le balisage

or the opinion of the public department and authorities concerned are unfavourable thereto, in which case the matter shall be decided by order of the Minister in charge of Civil Aviation with the concurrence where necessary of the Minister of the Armed Forces.

The restrictions specified in the schedule shall apply to the property affected with effect from the date of publication of the decree of order, as the case may be.

The aeronautical clearance restrictions schedule shall be amended in accordance with the same procedure. Nevertheless, no public inquiry shall be necessary where the object of the amendment is to abolish or relax the restrictions specified in the schedule.

The declaration that the measures necessary for implementing the restrictions schedule are, in part or in whole, in the public interest may be contained in the decree or order, making such schedule enforceable if the authorities making the decision are themselves authorised to make such a declaration.

Article 106. — In case of emergency, provisional safeguards may be taken by ministerial order following a public enquiry and in consultation with the Commission referred to in the preceding article. Such provisional safeguards shall cease to apply if, within a period of two years from the date of the order, they have not been incorporated in a duly approved clearance plan.

Article 107. — The following shall apply to aeronautical clearance restrictions : the provisions of the acts of the 9th of June, 1949, and of the decree of the 17th of July, 1951, concerning the establishment of restrictions in the interests of radio-electric transmissions and receptions, the expropriation provided for in article 108 of the act of the 9th of June, 1949, establishing restrictions in the interest of radio-electric transmissions in conformity with the provisions of the decree of the 10th of July, 1922, or of decree No. 59-182 of the 7th of October, 1959.

Expenditure and indemnities arising out of the application of such provisions shall be borne by the State, subject to the special provisions concerning aerodromes in article 103, paragraph b), above.

Article 108. — The Minister in charge of Civil Aviation or, in the case of aerodromes and itineraries concerning him, the Minister of the Armed Forces, may order the marking by day and/or

de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne.

De même, il peut prescrire l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne.

Il peut également prescrire la suppression ou la modification de tout dispositif visuel, autre qu'un dispositif de balisage maritime ou de signalisation ferroviaire ou routière de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Art. 109. — Sous réserve des dispositions particulières concernant les aérodromes mentionnés à l'alinéa b) de l'article 103 précédent, les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des balisages aéronautiques sont à la charge de l'Etat, sauf lorsque le balisage s'applique aux lignes de transport d'énergie d'une tension déterminée, dont la valeur sera fixée par arrêté du ministre chargé de l'Aviation Civile, ou aux installations mentionnées au premier alinéa de l'article 111 ci-après, auquel cas les frais sont à la charge de l'exploitant des lignes ou du propriétaire des installations.

Art. 110. — Pour la réalisation des balisages visés à l'article 108, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage, ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Ces droits pourront être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

Art. 111. — A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application de la présente loi, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé des Armées.

Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation.

L'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

Lorsque les installations en cause ainsi que les installations visées par le décret du 24 septembre 1931 sur la réglementation de la distribution de l'énergie électrique qui existent au moment de la publication de la présente loi constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par

by night of any obstruction he may consider dangerous to air navigation.

Similarly, he may order the installation of visual devices or radio-electric aids to air navigation.

He may likewise order the suppression or modification of any visual device, other than a maritime buoyage device or railway or signal, which might be confused with visual aids to air navigation.

Article 109. — Subject to the special provisions regarding aerodromes referred to in article 103, paragraph b), above, the cost of installation, maintenance and operation of aeronautical markers shall be borne by the State, except where such marking applies to power-lines of given tension, the degree of which shall be determined by an order emanating from the Minister in charge of Civil Aviation, or to the installations referred to in article 111, paragraph 1, in which case the costs shall be borne by the person exploiting the lines or by the owner of the installations.

Article 110. — In order to place the markings referred to in article 108 above, the authorities shall have right of way and passage, and shall be entitled to fell timber and cut away branches and to install devices on outside walls and roofs.

Private individuals who may be entrusted with marking shall be entitled to exercise the same rights.

Article 111. — Outside the areas affected by clearance restrictions under this act, the establishment of certain installations which, by reason of their height, might constitute obstructions to aerial navigation, shall be subject to a special authorization of the Minister in charge of Civil Aviation or, insofar as he may be concerned, the Minister of the Armed Forces.

Installations subject to such authorization shall be determined by ministerial orders. Such authorization may be conditional upon the observance of special conditions regarding implantation, height or marking, according to the requirements of aerial navigation in the area concerned.

When the installations in question, together with the installations covered by the decree of the 24th of September, 1931, on the regulation of the distribution of electric power supply, existing at the time of publication of this act, still constitute an obstruction to aerial navigation, suppression or modification of such installations may be ordered by decree after consultation

décret pris après avis de la commission visée à l'article 105.

Les dispositions de l'article 107 ci-dessus sont, dans ce cas, applicables.

Art. 112. — Lorsque, pour les raisons du trafic aérien, l'autorité compétente décide l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette destination par un projet d'aménagement communal ou intercommunal pris en considération ou approuvé, peuvent être déclarés réservés par décret après enquête publique dans les formes fixées par le décret du 10 juillet 1922 ou le décret n° 59-182 du 7 octobre 1959.

La réserve des terrains peut être complétée par l'institution des servitudes aéronautiques conformément à un plan de dégagement établi comme il est dit à l'article 105 ci-dessus.

TITRE III

Dispositions pénales.

Art. 113. — Quiconque séjournera ou pénétrera dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public, ou y laissera séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture sera passible des peines prévues en la matière au Code Pénal et pourra être en outre déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

Les dispositions des articles 82 et 85 sont applicables au présent article.

Art. 114. — Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de 25.000 à 1.000.000 de francs.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'une amende de 50.000 à 2.000.000 de francs et d'un emprisonnement de dix jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 115. — Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent à ces dispositions, sous peine d'une astreinte de 500 à 5.000 francs par jour de retard, un détail pour relever ou modifier

with the Commission mentioned in article 105 above.

In that case, the provisions of article 107 above shall apply.

Article 112. — When the requirements of air traffic lead the competent authority to decide upon the extension or construction of aerodromes or installations for the safeguarding of air navigation, the necessary land, if not already set aside for the purpose by a communal or intercommunal land distribution project which has been duly considered or approved, may be stated by decree to be reserved, following a public enquiry in accordance with the procedure laid down in the decree of the 10th of July, 1922, or in decree No. 59-182 of the 7th of October, 1959.

Such reservation of land may be further completed by the institution of aeronautical restrictions in conformity with a clearance plan drawn up in the manner stipulated in article 105 above.

PART III

Penal Provisions.

Article 113. — Any person sojourning in or entering an area prohibited by the regulations and general rules concerning aerodromes used in the public service, or any person permitting livestock or draught animals, beasts of burden or mounts to sojourn therein, shall be liable to the appropriate penalties provided in the penal code, and may furthermore be deprived of any right to claim damages in the event of accident.

The provisions of articles 82 and 85 shall apply to this article.

Article 114. — Offences against the regulations concerning aeronautical restrictions in respect of clearance and marking established in the interests of air traffic shall carry a fine of not less than 25,000 nor more than 1,000,000 francs.

Repetition of the offence shall carry a fine of not less than 50,000 nor more than 2,000,000 frs and/or a penalty of not less than ten days nor more than three months imprisonment.

Article 115. — Upon the requisition of the State Prosecutor acting at the request of the Minister concerned, the Court having cognizance of the action shall assign to the person contravening these provisions a time-limit in which to remove or modify the installations coming under these restrictions, or to provide them with markers, on pain of a fine of not less than

les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

Dans le cas où ce délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration dudit délai jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée.

Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, le tribunal peut, sur réquisition du ministère public agissant dans les mêmes conditions, relever à une ou plusieurs reprises le montant de l'astreinte, même au-delà du maximum prévu ci-dessus.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation aura été régularisée et que le redevable établira qu'il a été empêché d'observer, par une circonstance indépendante de sa volonté, le délai qui lui avait été imparti. En outre, si à l'expiration du délai fixé par le jugement, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exercer les travaux d'office aux frais et risques des personnes responsables.

Les astreintes sont recouvrées par les comptables directs du Trésor, sur réquisition du ministre intéressé ou de son délégué.

Art. 116. — Les infractions mentionnées à l'article 114 peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers de police judiciaire, les gendarmes et les fonctionnaires de l'administration intéressés commissionnés à cet effet et assermentés.

Ces procès-verbaux font foi, jusqu'à preuve du contraire.

500 francs nor more than 5,000 francs for day exceeding the prescribed time-limit.

In the event of failure to comply with prescribed time-limit, the daily penalty shall from the expiry of the time-limit to the day which the situation has in fact been remedied.

Upon the requisition of the State Prosecutor acting in the same conditions, if the situation has not been remedied within one year of the expiry of the time-limit, the Court may increase the amount of the daily penalty on one or more occasions, even exceeding the maximum prescribed above.

In cases where the situation has been remedied and the person fined is able to show that owing to circumstances beyond his control he was prevented from observing the time-limit assigned to him, the Court may authorize remission of part of the daily fine. Furthermore, if on the expiry of the time-limit set by the Court the situation has not been remedied, the authorities may *ipso facto* arrange for the work to be undertaken at the expense and risk of the person liable.

Daily fines for delay shall be recovered by the direct accountants of the Treasury, upon the requisition of the competent Minister or his representative.

Article 116. — The offences referred to in article 114 above may be recorded by means of a report drawn up by a judicial police officer, a gendarme, or official of the public service concerned who has been commissioned to do so and sworn in.

Unless proved otherwise, such reports shall be considered authentic.

LIVRE III
DU TRANSPORT AERIEN

Art. 117. — Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef, d'un point à un autre, des passagers, de la poste et des marchandises.

TITRE PREMIER
Du contrat de transport.

CHAPITRE PREMIER
Des transports de marchandises.

Art. 118. — Les règles du Code de Commerce relatives aux transports par terre et par eau sont applicables au transport par air sous réserve des dispositions suivantes :

Art. 119. — Le contrat de transport de marchandises par air est régi par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute convention ou protocole le modifiant, et applicables au Cameroun même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.

Art. 120. — La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie, au cas de transport par air, par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 dans les conditions prévues à l'article 119 ci-dessus.

Art. 121. — La fraude prévue à l'article 26, alinéa 4 de ladite Convention est celle par laquelle le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou a, par tout autre moyen, empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis. La victime est pareillement

SECTION III
AIR TRANSPORT

Article 117. — Air transport shall consist of the conveying by aircraft from point to point of passengers, mail and goods.

PART I
Transport Contract.

CHAPTER I
Goods Transport.

Article 118. — The Trade Code regulations concerning land and water transport shall apply to air transport, subject to the following provisions.

Article 119. — Contract to transport goods by air shall be governed by the provisions of the Warsaw Convention of the 12th of October, 1929, or of any convention or protocol modifying that Convention and shall be applicable to Cameroon even if the transport is not international within the meaning of the Convention.

Article 120. — The liability of the person transporting the goods or baggage shall be governed in the case of air transport by the provisions of the Warsaw Convention of the 12th of October, 1929, in the conditions laid down in article 119 above.

Article 121. — The fraud referred to in article 26, paragraph 4, of the said Convention, is that whereby the carrier has concealed or attempted to conceal damage, loss or delay, or has by any other means prevented or attempted to prevent the consignee from lodging a protest within the prescribed time-limit. The victim shall

relevée de la forclusion prévue par ce texte si elle a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure.

Art. 122. — L'action en responsabilité devra être portée au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

Art. 123. — Le transporteur dresse un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 124. — Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire, à raison de cette perte de marchandises.

CHAPITRE II

Des transports de personnes.

Art. 125. — Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet.

Le transporteur est tenu de remettre aux autorités compétentes un formulaire de trafic ou, à défaut, un manifeste de passagers.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome du départ.

Art. 126. — Pour les transports internationaux, les exploitants prendront les précautions nécessaires afin que les passagers soient en possession de tous documents exigés par les Etats aux fins de contrôle.

Art. 127. — La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, comme prévu aux articles 120, 121 et 122 ci-dessus. Toutefois, sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur effectuant un transport gratuit ne sera engagée, dans la limite prévue par ladite Convention que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés.

likewise be freed from the bar stipulated in the document if he has been prevented from making a protest by a case of « force majeure ».

Article 122. — Action for damages shall be brought at the choice of the plaintiff, either before the Court of the place of permanent residence of the carrier or the Head Office of his business, or the place where he owns an establishment through which the contract was made, or the Court of the place of destination.

The action for damages shall be statutory unless brought within two years from the day on which the aircraft reached or should have reached its destination.

Article 123. — The carrier shall draw up a manifest describing the goods carried in the conditions prescribed by regulation.

Article 124. — The carrier shall not be responsible to the consignor or consignee for the loss of goods which have been jettisoned as an indispensable measure for the safety of the aircraft.

CHAPTER 2

Passenger Transport.

Article 125. — The contract to carry passengers shall be evidenced by the issue of a ticket.

The carrier shall be required to remit to the competent authorities a traffic form or, in the absence of this, a passenger manifest.

This provision shall nevertheless not apply to non-stop flights returning to the aerodrome of departure.

Article 126. — For international transport the operating agent shall take the necessary measures to ensure that passengers are in possession of all documents required by States for inspection purposes.

Article 127. — Liability in respect of passenger transport shall come under the provisions of the Warsaw Convention of the 12th of October 1929, as stipulated in articles 120, 121 and 122 above. Nevertheless, in the absence of any special agreement to the contrary, the liability of the carrier transporting free of charge shall not be engaged, within the limit stipulated by the Convention, unless it has been established that the damage is due to a fault assignable to the carrier or his agent.

La responsabilité du transporteur par air ne peut être recherchée que dans les conditions et limites prévues ci-dessus, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir.

CHAPITRE III

Affrètement et location.

Art. 128. — Au cas d'affrètement d'un aéronef pour une durée déterminée, les membres de l'équipage tel qu'il est défini par la réglementation en vigueur, restent, sauf convention contraire, les préposés du propriétaire de l'appareil.

Art. 129. — Le propriétaire de l'aéronef loué à un tiers reste tenu aux obligations légales et est solidairement responsable avec le locataire de leur violation.

Toutefois, si le contrat de location est inscrit au registre d'immatriculation et si le locataire remplit les conditions requises pour la propriété d'un aéronef camerounais, ce locataire est seul tenu en qualité d'exploitant des obligations légales et seul responsable en cas de violation de ces obligations.

TITRE II

Des transporteurs.

CHAPITRE PREMIER

Des transports camerounais.

Art. 130. — Nul ne peut exercer une activité de transport aérien, à titre professionnel et contre rémunération, s'il n'a été autorisé par le ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 131. — Les entreprises autorisées au titre de l'article 130 ci-dessus, doivent soumettre à l'approbation préalable du ministre chargé de l'Aviation Civile :

1° Leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant ;

2° Leurs programmes d'exploitation comportant en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés sur chacun des services de passagers prévus dans ces programmes.

Les tarifs sont soumis à l'homologation du ministre chargé de l'Aviation Civile.

The liability of the air carrier shall not be committed, save in the conditions and limits stipulated above, whosoever may raise the issue and whatever may be the authority on which he purports to act.

CHAPTER 3

Charter and Hire.

Article 128. — In the event of the chartering of an aircraft for a given period failing any agreement to the contrary, the members of the crew as defined in the regulations in force shall continue to be the agents of the owner of the aircraft.

Article 129. — The owner of an aircraft hired to a third party shall continue to be bound by his legal obligations and shall be jointly liable with the hirer if they are violated.

Nonetheless, if the contract to hire is recorded on the register and if the hirer fulfils the requisite conditions for ownership of a Cameroon aircraft, the hirer alone in his capacity of exploiting agent shall be bound by the legal obligations and shall alone be liable in the event of the violation of such obligations.

PART II

Carriers.

CHAPTER 1

Cameroon Carriers.

Article 130. — No person shall undertake air carrier activities on a professional basis and against remuneration unless authorized to do so by the Minister in charge of Civil Aviation.

Article 131. — Concours authorized under article 130 above shall submit the following papers to the Minister in charge of Civil Aviation, for prior approval :

1. General programmes for the purchase and hire of aircraft ;

2. Operational schedules, indicating in particular the type of aircraft normally used on each of the passenger services listed on the schedule.

Scales of charges shall be submitted to the Minister in charge of Civil Aviation for approval.

Ne sont pas soumis aux obligations du présent article les transports de six passagers au plus effectués à l'aide d'aéronefs dont le poids est inférieur à un maximum fixé par le ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 132. — La coordination entre les transports aériens et les transports terrestres ou maritimes est assurée par les ministres intéressés, après avis des organismes consultatifs compétents.

Art. 133. — Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que le ministre chargé de l'Aviation Civile exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

Les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge des entreprises.

Art. 134. — Le contrôle de l'Etat sur les entreprises de navigation aérienne est exercé, en ce qui concerne l'exploitation technique, les conditions de travail du personnel, l'exploitation commerciale et la réglementation administrative, par le ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 135. — Le ministre chargé de l'Aviation Civile peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique habilité à cet effet.

Art. 136. — Les entreprises autorisées doivent, sur la demande des fonctionnaires chargés du contrôle, communiquer à ceux-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Art. 137. — Les conditions d'application des articles 131 et 133 sont fixées par décrets.

Transport of not more than six passengers by means of aircraft weighing less than a fixed by the Minister in charge of Civil Aviation shall not be subject to the restrictions in this article.

Article 132. — Coordination between transport and land or sea transport is ensured by the competent Ministers after consultation with the advisory bodies concerned.

Article 133. — Air transport concerns subject to the technical supervision of the Minister in charge of Civil Aviation in view of ensuring air safety.

The cost of such supervision shall be borne by the concerns in question.

Article 134. — State supervision of air transport concerns shall be exercised by the Minister in charge of Civil Aviation with respect to technical operation, working conditions, personnel, commercial operation and administrative regulations.

Article 135. — The Minister in charge of Civil Aviation may delegate some of his powers to a duly authorized technical body.

Article 136. — At the request of the authorities entrusted with supervision, authorized persons shall communicate to them any documents required for the performance of their duties.

Article 137. — The conditions governing the application of articles 131 and 133 shall be determined by decree.

CHAPITRE II

De la Société Air Afrique.

Art. 138. — La Société Air Afrique créée par le Traité de Yaoundé signé le 28 mars 1961 est réputée posséder la nationalité camerounaise.

CHAPITRE III

Des transporteurs étrangers.

Art. 139. — La création et l'exploitation par des compagnies étrangères de lignes internationales régulières de transport aérien en provenance ou à destination du Cameroun sont subordonnées à l'autorisation préalable du Gouvernement.

CHAPTER 2

« Air Afrique » Company.

Article 138. — The « Air Afrique » Company established under the Treaty of Yaoundé of March 28th, 1961, shall be deemed to possess Cameroonian nationality.

CHAPTER 3

Foreign Carriers.

Article 139. — The establishment and operation by foreign companies of regular international air transport lines to or from Cameroonian territory shall be conditional upon the prior authorization of the Government.

40. — Les programmes, horaires, tarifs techniques de l'exploitation des entreprises étrangères de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination du Cameroun seront être soumis aux autorités aéronautiques compétentes dans les conditions fixées par les règlements.

41. — Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés au Cameroun est réservé aux transporteurs nationaux sous réserve de dérogations spéciales temporaires.

CHAPITRE IV Sanctions.

42. — Au cas où une entreprise de transport aérien contreviendrait aux dispositions des articles 131, 133, 140 et 141, le ministre chargé de l'Aviation Civile pourra prononcer, pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments ou autorisations.

43. — Toute entreprise de transport aérien camerounaise ou étrangère qui, sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites, exerce au Cameroun une activité de transport est passible d'une amende.

L'amende sera infligée par les commandants d'aérodromes et sera payable comptant aux autorités qualifiées, notamment aux régisseurs des aéroports attachés aux aérodromes.

L'amende est proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de 25.000 F par tonne et par transport.

Le tonnage pris en compte est le poids maximum au décollage correspondant au certificat de validité de l'aéronef.

Une fraction de tonne est comptée pour une

Article 140. — Schedules, time-limit, scales of charges and technical data concerning the operation of foreign air transport companies maintaining services to or from Cameroon shall be submitted to the competent aeronautical authorities in the conditions laid down by such authorities.

Article 141. — Commercial transport of persons and goods between two points located in Cameroon shall be reserved for Cameroon carriers, save in the case of special temporary exceptions.

CHAPTER 4 Sanctions.

Article 142. — If an air transport concern contravenes the provisions of articles 131, 133, 140 or 141 above, the Minister in charge of Civil Aviation may order the suspension or withdrawal of the approvals or authorizations granted, in respect of all or part of the activities exercised.

Article 143. — Any Cameroon or foreign air transport concern exercising an air transport activity in Cameroon without authorization, or in contravention of the conditions stipulated by such authorizations as may have been issued to it, shall be liable to a fine.

Such fine shall be imposed by aerodrome commanders and shall be payable in cash to the competent authorities, including in particular revenue officers attached to aerodromes.

Such fine shall be in proportion to the tonnage of the aircraft and shall be on the basis of 25,000 francs per ton and per transport.

The tonnage taken into consideration shall be the maximum weight on take-off corresponding to the certificate of airworthiness of the aircraft.

Any fraction of a ton shall count as one ton.

In the event of refusal to pay the fine, or in the event of a repetition of the offence, the aircraft may be sequestered at the request of the competent aeronautical authorities.

LIVRE IV
DU PERSONNEL NAVIGANT

TITRE PREMIER

Des brevets, licences et qualifications.

Art. 144. — Les titres désignés sous le nom de « brevets » sanctionnent un ensemble de connaissances générales, théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.

Les titres désignés sous le nom de « licences » sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserves des qualifications prévues à l'article suivant. Les licences ne sont valables que pour une période limitée; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

La liste des brevets et licences, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption pour l'obtention des brevets de certaines épreuves théoriques en faveur des candidats possesseurs de certains titres camerounais ou étrangers sanctionnent des connaissances au moins égales à celles qui seront exigées pour ces épreuves, sont fixés par textes réglementaires.

En aucun cas, les bénéficiaires des exemptions ci-dessus ne peuvent être exemptés de l'examen pratique.

Art. 145. — L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonné à la possession, par le titulaire, de qualifications professionnelles spéciales, eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vols considérés.

SECTION IV
FLIGHT PERSONNEL

PART I

Certificates, Licences and Ratings.

Article 144. — Qualifications listed under the designation of « certificates » shall attest to a body of theoretical and practical general knowledge. They shall be issued after examination and shall become the absolute property of the holder.

Qualifications listed under the designation of « licences » shall attest to the ability and right of the licence-holder to perform the corresponding functions, subject to the ratings provided for in the following article. Licences shall be valid for a limited period only; they shall be renewable for the purpose of periodical checking of the various abilities required.

The list of certificates and licences, the conditions in which they may be obtained, the system, programmes and regulations concerning the appropriate examinations, together with the terms and conditions of exemption for obtaining certificates in respect of certain theoretical tests on behalf of candidates in possession of certain Cameroon or foreign qualifications attesting to knowledge at least equal to that required for such tests, shall be fixed by regulations.

In no case shall a person benefiting by the above mentioned exemptions be exonerated from the practical examination.

Article 145. — Exercise of the functions corresponding to the various licences shall be conditional upon the possession by the holder of special professional ratings pertaining to the aircraft, equipment, or flight conditions under consideration.

La définition des qualifications professionnelles spéciales, leurs conditions d'obtention et le renouvellement, les programmes et règlements des examens correspondants sont fixés par textes réglementaires.

TITRE II

Du commandant de bord et de l'équipage.

Art. 146. — L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

Les membres de l'équipage sont désignés par l'exploitant et portés sur une liste conformément aux règlements en vigueur.

Art. 147. — Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote.

Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré, de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage, suivant l'ordre fixé par cette liste.

Art. 148. — Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission et a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, jeter tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

Art. 149. — Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial :

- a) D'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- b) De faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- c) De prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;

The definition of special professional qualifications, the conditions in which they are obtained and renewed, the programmes and regulations concerning the corresponding examinations are fixed by regulations.

PART II

The Pilot-in-command and

Article 146. — The crew shall be constituted by the persons embarked in service of the aircraft. The crew shall be under orders of command.

Crew members shall be appointed by the operating agent and shall figure on a list in accordance with the regulations.

Article 147. — The duties of the pilot-in-command shall be performed by a pilot.

The pilot-in-command shall figure first on the list of crew members.

In the event of the decease or incapacitation of the pilot-in-command, the command of the aircraft shall be ensured, as of right, until the place of landing, in the order determined by this list.

Article 148. — The pilot-in-command is responsible for the performance of the mission and shall have authority over all persons on board the aircraft. He shall have the power to disembark any member of the crew or any portion of the load which may present a danger to safety, health or order on board the aircraft. Should he deem it necessary, he may drop all or part of the cargo or fuel while in flight, on condition of reporting the same to the operating agent. If there is no other choice, he shall drop goods of little value.

Article 149. — The pilot-in-command is the consignee of the aircraft and is responsible for loading. Should he encounter difficulties in performing his duty, he shall request instructions from the operating agent. If he is unable to receive specific instructions, he has the right, without special authority, to :

- a) to incur the expenditure necessary to complete the mission undertaken ;
- b) to cause the necessary repairs to be made in order to enable the aircraft to continue its flight with the utmost despatch ;
- c) to take whatever steps and incur whatever expenditure may be necessary to ensure the safety of the persons on board or the freight ;

d) D'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier.

TITRE III De la discipline.

Art. 150. — Un conseil de discipline des personnels navigants de l'Aviation Civile est chargé de proposer au ministre compétent l'application des sanctions prévues à l'article 152 à l'égard des membres du personnel navigant de l'Aviation Civile reconnus coupables d'infractions à la présente loi, aux textes subséquents et aux règlements d'application pris en la matière.

Art. 151. — Le conseil de discipline de l'Aviation Civile est divisé en deux sections :

- Personnel navigant professionnel ;
- Personnel navigant privé.

Il est présidé par un représentant du ministre chargé de l'Aviation Civile.

La composition, le fonctionnement et la compétence du conseil de discipline, sont fixés par décret.

Art. 152. — Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont :

- Le retrait temporaire avec ou sans sursis d'une ou plusieurs licences ;
- Le retrait définitif d'une ou plusieurs licences.

Art. 153. — En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le ministre compétent peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excédera deux mois.

L'intéressé, s'il est membre du personnel navigant professionnel, bénéficie pendant la durée de la suspension de son salaire minimum garanti.

Art. 154. — L'intéressé peut récuser les membres du conseil dans les conditions prévues pour les juges par le Code de Procédure civile.

TITRE IV Dispositions pénales.

Art. 155. — Sera punie d'une amende de 40.000 à 240.000 francs et d'un emprisonnement de dix jours à un mois ou de l'une de ces deux

d) to engage additional personnel for the completion of the mission, and to dismiss such personnel.

PART III

Discipline.

Article 150. — A Civil Aviation disciplinary board for flight personnel shall be responsible for proposing to the competent Minister the application of sanctions as provided in article 152 below in respect of members of civil aviation flight personnel found guilty of offences against this act, subsequent enactments or statutory regulations issued hereunder.

Article 151. — The Civil Aviation disciplinary board shall be divided into two sections :

- professional flight personnel,
- private flight personnel.

It shall be presided over by a representative of the Minister in charge of Civil Aviation.

The composition, operation and powers of the disciplinary board shall be determined by decree.

Article 152. — The disciplinary sanctions coming within the province of the disciplinary board shall be as follows :

- provisional withdrawal of one or more licences, with or without stay ;
- permanent withdrawal of one or more licences.

Article 153. — In the event of grave presumption concerning the responsibility of the pilot-in-command or a member of the crew, and pending the findings of the disciplinary board, the competent Minister may suspend the person concerned from the exercise of his duties for a term which shall in no case exceed two months.

The person concerned, if a member of the professional flight personnel, shall receive his minimum guaranteed remuneration during the period of suspension.

Article 154. — The person concerned may challenge members of the board in the conditions laid down in the Code of Civil Procedure in respect of judges.

PART IV

Penal Provisions.

Article 155. — Any person who shall have performed a function corresponding to the certificates, licences and ratings of professional civil

peines seulement toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'Aviation Civile en infraction aux dispositions du présent livre.

Sera puni de la même peine le responsable de toute entreprise qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par le présent livre.

DISPOSITIONS FINALES

Art. 156. — Des textes réglementaires préciseront les modalités d'application du présent Code.

Art. 157. — Toute disposition contraire au présent Code est abrogée.

Art. 158. — Le présent Code de l'Aviation Civile, qui sera publié en français et en anglais au *Journal officiel* de la République fédérale du Cameroun, sera exécuté comme loi de la République fédérale du Cameroun.

Yaoundé, le 5 novembre 1963.

AHMADOU AHIDJO.

aviation flight personnel in contravention of the provisions of this Section shall be fined not less than 40,000 francs and/or to a term of not less than ten days nor more than one month.

Any person responsible for entrusting a function to a person not fulfilling the conditions required under this Section shall be liable to the same penalty.

FINAL PROVISIONS

Article 156. — Measures for the application of this Code shall be determined by regulations.

Article 157. — Any provision repugnant to the present Code is hereby repealed.

Article 158. — This Civil Aviation Code shall be published in French and in English in the *Official Gazette* of the Federal Republic of Cameroon and shall be enforced as a law of the Federal Republic of Cameroon.

Yaoundé, the 5th of November 1963.

AHMADOU AHIDJO.