

AUTORITE AERONAUTIQUE

Le Directeur Général



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

The Director General

Circulaire N° **000015** /C/CCAA/DG du **17 JUL 2026**

**RELATIVE A LA DELIVRANCE DE LA LICENCE
DE TRANSPORTEUR AERIEN**

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	3
1.1. Objet	3
1.2. Champ d'application	3
1.3. Description des changements	3
2. EXIGENCES ET REFERENCES	3
2.1. Exigences.....	3
2.2. Documents de référence	4
3. DÉFINITIONS.....	4
4. CONTEXTE.....	5
5. ÉLÉMENTS RECHERCHES	5
6. DISPOSITIONS PRATIQUES	5
6.1. Conditions juridiques de la délivrance de la LEA	5
6.2. Dossier financier.....	6
6.3. Modalités de l'examen de la demande d'une LEA.....	6
6.4. Délivrance et maintien de la licence d'exploitation aérienne	7
6.5. Conditions de suspension ou de retrait de la licence d'exploitation aérienne ..	8
7. CONTACT.....	9
8. ANNEXE	9

1. INTRODUCTION

Dans le contexte dynamique du secteur aérien au Cameroun, l'obtention du titre de transporteur aérien constitue une étape essentielle pour toute entreprise souhaitant exercer légalement et efficacement ses activités dans ce domaine. Ce document vise à fournir aux acteurs concernés une compréhension claire des démarches, des critères et des exigences réglementaires nécessaires pour obtenir cette certification. En assurant une conformité rigoureuse aux normes en vigueur, cette circulaire contribue à renforcer la sécurité, la fiabilité et la compétitivité du transport aérien au Cameroun, tout en favorisant le développement économique et la connectivité du Cameroun.

1.1. Objet

La présente circulaire fixe les conditions et la procédure pour la délivrance de la licence d'exploitation aérienne aux entreprises de droit camerounais.

1.2. Champ d'application

La présente circulaire s'applique à tout demandeur de la licence d'exploitation aérienne et détermine les critères de délivrance, et de maintien en validité aux transporteurs aériens établis au Cameroun.

En dehors des entreprises étrangères de transport aérien opérant dans le cadre d'accords aériens ou en vertu d'une autorisation particulière, nul ne peut exercer l'activité de transport aérien au Cameroun s'il n'est détenteur d'une licence d'exploitation aérienne et d'un certificat de transporteur aérien (CTA) délivrés respectivement par le directeur général de l'autorité aéronautique du Cameroun dans les conditions fixées par la présente circulaire.

Le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports et le travail aérien ne relèvent pas de la présente circulaire.

1.3. Description des changements

RAS

2. EXIGENCES ET RÉFÉRENCES

2.1. Exigences

- (1) Les règlements communautaires ;
- (2) Le Code OHADA ;
- (3) La Loi n°2017/010 du 12 juillet 2017 portant statut général des établissements publics ;
- (4) La Loi n° 2013 /010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun ;
- (5) Le Décret n° 2003/2031/pm du 04 septembre 2003 et Décret n° 2012/0001/pm du 11 janvier 2012 relatifs à l'exercice de la profession de transporteur aérien ;

- (6) Le Décret n° 2019/74 du 09 avril 2019 portant réorganisation et fonctionnement de l'Autorité Aéronautique du Cameroun ;
- (7) Le Décret n°2021/0342/pm du 18/02/2021 fixant l'assiette, les taux et les modalités de recouvrement des redevances pour services rendus par la CCAA.

2.2. Documents de référence

- (1) La Convention relative à l'aviation civile internationale, ses annexes et manuels, notamment le doc 8335 et le doc 9626 ;
- (2) Doc OACI 9587 – politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international ;

3. DÉFINITIONS

- (1) Les définitions suivantes sont utilisées dans la présente circulaire :

Autorité de l'Aviation Civile : organisme délégataire du service public de l'Etat en matière de réglementation et de supervision des activités de l'aviation civile, en l'occurrence la Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA) ;

Compte d'exploitation : description détaillée des recettes et des dépenses pour la période concernée, comprenant notamment une ventilation entre les activités aériennes et non aériennes ainsi qu'entre les éléments financiers et non financiers ;

Contrôle effectif : relation constituée par des droits, des contrats ou de tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise ;

Entreprise : unité économique juridiquement autonome dont la fonction principale est de produire des biens et/ou des services pour le marché ;

Entreprise de transport aérien : toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien domestique et/ou international ;

Exploitant d'aéronefs : personne ou entreprise qui se livre à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs ;

Licence d'exploitation aérienne (LEA) : autorisation administrative accordée à une entreprise par l'autorité aéronautique pour effectuer, à titre onéreux le transport aérien de passagers, de fret, et/ou de courrier ;

Plan d'entreprise : description détaillée des activités commerciales prévues par l'entreprise durant la période concernée, notamment pour ce qui est de l'évolution du marché et des investissements qu'elle compte effectuer, ainsi que les incidences financières et économiques de ses activités ;

Service aérien tout service de transport par aéronef de passagers courrier et/ou de fret, régulier ou non régulier, internationaux ou domestiques, de travail aérien, d'aviation légère, et tous les services aériens privés ;

Transporteur aérien : entreprise possédant une licence d'exploitation aérienne et un certificat de transporteur aérien (CTA).

4. CONTEXTE

- (1) La délivrance d'une licence d'exploitation passe par l'analyse des statuts, du business plan et de la capacité financière de l'entreprise postulante. Cette évaluation va aider à juger si le projet proposé est viable au vu des éléments financiers, économiques et juridiques.
- (2) La rentabilité de l'entreprise constitue le facteur critique lorsqu'il s'agit de décider s'il y a lieu ou non de délivrer le titre de transporteur aérien. L'exploitant doit disposer des ressources financières suffisantes pour pouvoir, dans les débuts, assurer totalement le roulement de l'entreprise.
- (3) La délivrance de la licence d'exploitation aérienne est subordonnée à l'accomplissement des exigences prescrites.

5. ÉLÉMENTS RECHERCHES

- (1) Nul ne peut exploiter des services de transport aérien public s'il ne dispose d'une licence d'exploitation aérienne et d'un certificat de transporteur aérien délivrés par la CCAA.
- (2) Tout demandeur de licence d'exploitation aérienne est tenu d'adresser une lettre au Directeur Général de l'Autorité Aéronautique, dans laquelle il mentionne de manière non équivoque son intention d'obtenir une licence de transporteur aérien.

6. DISPOSITIONS PRATIQUES

6.1. Conditions juridiques de la délivrance de la LEA

Le dossier de demande est réputé reçu lorsqu'il comprend de manière définitive les éléments ci-après :

- (1) les statuts notariés de l'entreprise dans lesquels il est déterminé que le capital de l'entreprise est détenu en majorité par des camerounais. au cas contraire, une dérogation est exigée conformément au décret n°2012/0001/pm du 11 janvier 2012 ;
- (2) le procès-verbal de l'assemblée générale constitutive de la société s'il y a lieu ;
- (3) le procès-verbal du premier conseil d'administration de la société s'il y a lieu ;
- (4) le registre de commerce et du crédit mobilier ;
- (5) le plan de localisation du siège social ;
- (6) la photocopie de la pièce nationale d'identité ou du passeport de chaque actionnaire ou associé, leurs adresses et professions ;
- (7) la déclaration notariée de souscription et de versement du capital social libéré dans le compte de l'entreprise, au moins 1/4 dudit capital dans le cas d'une Société Anonyme (SA) et entièrement dans le cas d'une Société à Responsabilité Limitée (SARL).

plus

6.2. Dossier financier

Le business plan doit contenir :

- (1) une description sommaire de l'exploitation envisagée (zones géographiques, routes tenant compte des accords internationaux, aéroports de destination et de dégagement) ;
- (2) une étude du marché envisagé et la stratégie marketing adoptée ;
- (3) une étude économique de lignes proposée en démontrant la rentabilité du projet ou la perspective de celle-ci ;
- (4) un compte d'exploitation prévisionnelle pour les trois premières années ;
- (5) un plan de trésorerie prévisionnel ;
- (6) un compte de résultats et de bilan prévisionnel pour les trois premières années ;
- (7) un tableau prévisionnel de la masse salariale, charges, taxes et impôts ;
- (8) un organigramme et cv des principaux responsables de la société ;
- (9) une liste des avions devant être utilisés ;
- (10) des dispositions prises relatives aux aéronefs et à la maintenance ;
- (11) des dispositions prises relatives aux locaux ;
- (12) des dispositions prises relatives aux assurances ;
- (13) des prévisions de trafic et de recettes ;
- (14) une date à laquelle le postulant souhaite commencer à exploiter ses services ;
- (15) une base des dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, redevances aéroportuaires, assurances.

Toute entreprise demandant une licence d'exploitation aérienne est tenue de démontrer qu'elle est capable :

- (1) de faire face à tout moment, pendant une période de six (06) mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations de transporteur aérien ;
- (2) d'assurer, pendant une période de six mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise.

6.3. Modalités de l'examen de la demande d'une LEA

L'examen de la demande d'obtention de la Licence d'exploitation aérienne s'articule autour d'un parcours de 4 phases menées parallèlement à la demande du Certificat de Transporteur Aérien (CTA).

L'évaluation des éléments du dossier est faite en utilisant la fiche d'évaluation en annexe contenant les exigences prescrites que le postulant doit remplir.

- (1) **Phase 1 : La pré- candidature (L'approche initiale).** Le processus débute par le dépôt de la Déclaration d'Intention du Postulant (DIP) auprès de la CCAA. Le postulant est invité ensuite à une réunion de pré-candidature convoquée par la CCAA pour analyser la faisabilité globale du projet. Le formulaire de précandidature est donné séance tenante au postulant pour renseignement **(DTA.FOM.003 C1)**. Au terme de la réunion, si l'objet est effectivement le transport aérien, la DTA informe le Directeur Général conjointement avec la DSA et cette dernière procède à la désignation de l'équipe de Certification.
- (2) **Phase 2 : La Demande Formelle (dépôt du dossier).** Cette étape consiste en la transmission officielle du postulant de sa demande de la LEA par une lettre adressée au Directeur Général de la CCAA. Elle s'accompagne du formulaire de demande formelle dûment complété **(DTA.FORM.004 C1)**, ainsi que du dépôt du dossier complet contenant les trois grands volets : juridique, économique et financier.
- (3) **Phase 3 : L'Évaluation Documentaire.** Dès le début de cette phase, la CCAA envoie à la DGSN les statuts de l'entreprise ainsi que les noms des principaux actionnaires pour une enquête de moralité. Seule la réponse positive de la DGSN permet de continuer l'évaluation. Par la suite, la Division du Transport Aérien (DTA) procède à une revue minutieuse de la conformité légale des statuts, du capital social et de l'origine des fonds, et effectue une analyse critique du Business Plan sur 3 ans minimum. S'il y a des anomalies, le postulant est invité à les corriger ou intégrer les amendements demandés par la DTA.
- (4) **Phase 4 : Inspection et Démonstrations.** Cette phase vise à s'assurer que l'ensemble des éléments décrits dans le business plan est effectivement palpable. Elle valide l'existence réelle des structures économiques, le siège social et la capacité financière de l'entreprise. Elle se traduit par l'accueil de l'équipe de certification de la DTA au siège de la compagnie pour vérifier les locaux, les contrats, ainsi que la mise à disposition de conditions de travail optimales pour l'ensemble du personnel (ordinateurs, imprimantes, coffre-fort et tout autre équipement nécessaire au bon fonctionnement de la compagnie).

En cas d'analyse non concluante, la CCAA adresse au demandeur un avis motivé.

6.4. Délivrance et maintien de la licence d'exploitation aérienne

- (1) Lorsque l'entreprise qui sollicite la LEA remplit toutes les conditions, elle doit s'acquitter des frais relatifs à la délivrance d'une LEA qui s'élèvent à un million cinq cent mille (1 500 000) francs CFA conformément aux dispositions du Décret n° 2021/0342/pm du 18 février 2021. Un projet de licence d'exploitation aérienne est alors préparé et envoyé au Directeur Général pour appréciation et signature. Après obtention de la licence, le postulant doit remplir les conditions pour l'obtention du certificat de transporteur aérien (CTA) qui lui donne le titre de transporteur aérien au Cameroun.

- (2) La licence d'exploitation est délivrée par décision du directeur général de la CCAA, quatre-vingt-dix jours au plus tard, à compter de la date de réception de la demande.
- (3) l'entreprise qui obtient la LEA est responsable du maintien en cours de validité de cette LEA. À cet effet :
- la LEA n'est ni cessible, ni transférable et ne vaut pas autorisation d'exercer le transport aérien public, laquelle est subordonnée à l'obtention d'un certificat de transporteur aérien ;
 - la licence est exploitée conformément aux concessions des droits de trafic et aux autorisations d'exploitations des vols commerciaux délivrées par la CCAA ;
 - la licence d'exploitation demeure valable aussi longtemps que le transporteur aérien remplit les obligations prévues par la réglementation en vigueur ;
 - l'État du Cameroun n'assume aucune responsabilité du fait d'accidents et incidents ainsi que des dommages quelconques pouvant survenir à la propriété (matériel volant, installations sur le terrain etc.) et au personnel de l'entreprise ;
 - à chaque exercice financier et sans retard indu, le transporteur aérien doit fournir à l'Autorité Aéronautique, les informations statistiques et financières de son exploitation dans les formes prescrites par la réglementation.

6.5. Conditions de suspension ou de retrait de la licence d'exploitation aérienne

L'Autorité Aéronautique se réserve le droit de suspendre ou de retirer à tout moment la LEA si :

- (1) l'exploitation des services aériens agréés ne se conforme pas aux lois et règlements en vigueur au Cameroun ;
- (2) le transporteur aérien ne s'acquitte pas à terme échu des redevances aéronautiques instituées par la réglementation en vigueur ;
- (3) six mois après sa délivrance, l'exploitation des services sollicités n'a pas démarré ou si cette exploitation a connu une interruption de six (06) mois ;
- (4) le transporteur aérien a demandé lui-même le retrait de son CTA ;
- (5) l'Autorité Aéronautique a suspendu son CTA et si six mois après, le transporteur aérien n'a pris aucune mesure corrective ;
- (6) suite aux non conformités de niveau 1, la CCAA a retiré le CTA ;
- (7) le transporteur aérien n'a pas fourni à l'Autorité Aéronautique les données administratives, économiques, statistiques et toutes les autres informations liées à son exploitation dans les formes prescrites par la réglementation nationale en vigueur.

7. CONTACT

7.1. Pour de plus amples renseignements, veuillez contacter :

contact@ccaa.aero

team.dta@ccaa.aero

7.2. Toute proposition d'amendement de la présente circulaire est bienvenue et peut être soumise à l'adresse électronique ci-dessus.

8. ANNEXE

Check List évaluation des statuts, du business plan et des garanties financières pour la délivrance de la Licence d'Exploitation Aérienne.



Paule ASSOUMOU KOKI