
AUTORITE AERONAUTIQUE

Le Directeur Général



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

The Director General

Circulaire N° 000001 /C/CCAA/DG/DSA/SDON du 06 JAN 2021

relative aux mesures transitoires pour l'acceptation des certificats
à bord et des licences d'équipage de conduite britanniques

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 Références	3
2.1. Exigences	3
2.2. Documents de référence.....	3
3. Définitions et abréviations	3
4. Contexte	3
5.	4
5.1. Validité	4
5.2. Licences de membres d'équipage de conduite.....	4
5.3. Certificats transportés à bord	4
6. Contact	5
APPENDICE : Modèle du certificat de validation	6

Handwritten initials/signatures

1. INTRODUCTION

1.1. Objet

- (1) La présente circulaire a pour objet de fournir des mesures transitoires pour l'acceptation continue des certificats d'aéronefs et des licences d'équipage de conduite délivrés avec des références EASA, à bord des aéronefs immatriculés au Royaume-Uni.
- (2) Elle couvre la délivrance des validations des licences d'équipage de conduite, ainsi que l'acceptation des certificats d'aéronefs à bord et des licences d'équipage de conduite lors des inspections d'aire de trafic.

1.2. Champ d'application

La présente circulaire s'applique aux personnels d'inspection d'aire de trafic, les inspecteurs navigabilité, OPS sol et OPS vol.

1.3. Description des changements

Sans objet.

2. EXIGENCES ET REFERENCES

2.1. Exigences

Sans objet.

2.2. Documents de référence

- (a) Lettre de l'autorité de l'aviation civile britannique relative à l'acceptation des certificats transportés à bord des aéronefs et des licences des membres d'équipage de conduite ayant des références EASA.

3. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

Les abréviations suivantes s'appliquent aux fins de la présente circulaire :

- (a) CCAA : Cameroon Civil Aviation Authority
- (b) EASA : l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
- (c) OPS : Opérations
- (d) UE : l'Union Européenne

4. CONTEXTE

- (1) L'accord temporaire qui existe entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne (UE) prendra fin le 31 décembre 2020. Cela marquera également la fin de l'adhésion du Royaume-Uni à l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA) et à d'autres institutions de l'UE.
- (2) Toutefois, le Royaume-Uni a intégré la législation de l'UE qui est en vigueur à la fin de la période de transition (31 décembre 2020 à 23h00 GMT),

dans la législation britannique, conformément à la loi organisant le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne de 2018.

- (3) Le but de la présente circulaire est de fournir les modalités en vertu de laquelle les certificats d'aéronef et les licences d'équipages de conduite, transportés à bord d'aéronefs immatriculés au Royaume-Uni, devraient être acceptés.

5.

5.1. Validité

La présente circulaire entrera en vigueur du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2022, à moins qu'elle soit suspendue ou révoquée par l'Autorité Aéronautique.

5.2. Licences de membres d'équipage de conduite

- (1) Les licences d'équipage de conduite délivrées par l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni faisant référence à tout règlement de l'UE, transportées à bord d'un aéronef immatriculé au Royaume-Uni, demeurent valides jusqu'à ce que l'autorité britannique les remplace par des références britanniques.
- (2) Un membre d'équipage de conduite à bord d'un aéronef immatriculé au Royaume-Uni (« G-XXXX »), titulaire d'une licence délivrée par un État membre de l'EASA est autorisé à voler conformément à la législation britannique.
- (3) Une telle licence est validée par une validation générale délivrée par l'autorité britannique conformément à la législation britannique et est valide pour une période de deux (02) ans. Elle est donc valide en vertu de l'annexe 1 de la Convention de Chicago pour une utilisation sur un aéronef immatriculé au Royaume-Uni.
- (4) La licence n'est considérée comme valide que si elle est accompagnée d'un certificat de validation délivré par l'autorité britannique. Un modèle dudit certificat est présenté en appendice.

5.3. Certificats transportés à bord

- (1) Les dispositions de l'annexe 8 de la loi organisant le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne de 2018 stipulent que les références à tout règlement de l'UE par un document (certificats de transporteur aérien, certificats de navigabilité, certificats d'examen de la navigabilité et certificats acoustiques) transportés à bord d'un aéronef immatriculé au Royaume-Uni demeurent valides jusqu'à ce que l'autorité britannique les remplace par un numéro de référence national.
- (2) Par conséquent, les certificats susmentionnés ne devraient être considérés comme valides lors des inspections d'aire de trafic que si le

certificat concerné est toujours valide.

6. CONTACT

(1) Pour de plus amples renseignements, veuillez contacter :

dsa@ccaa.aero

(2) Toute proposition de modification de la présente circulaire est bienvenue et peut être soumise à l'adresse électronique ci-dessus.



CERTIFICATE OF VALIDATION
(Of EU and EEA Part-FCL Licences)



Validation of EASA Part-FCL licences
between
1 January 2021 and 31 December 2022

How will this be applied:

The United Kingdom Civil Aviation Authority renders valid, for the purpose of operating an aircraft on the United Kingdom "G" register outside of United Kingdom airspace, any Part-FCL pilot licence that was issued in accordance with Commission Regulation 1178/2011, and that are in full compliance with Annex 1 of the Chicago Convention. prior to 1 January 2021 by the competent authority of any state listed below, and which continues to be effective on or after 1 January 2021 by virtue of Part 3 of Schedule 8 to the European Union (Withdrawal) Act 2018.

European Union States:

Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain and Sweden

European Economic Area States:

Iceland, Liechtenstein, Norway

There are conditions and limitations applied:

For the Licence:

1. This validation applies to licences that were issued prior to 1 January 2021 including any rating included within that licence that remain valid until 31 December 2022 (to confirmed that the licence is subject to this validation review the date shown at Section II of the EASA Part-FCL licence (EASA Form 141) which is to be prior to 1 January 2021).
2. The Validation may be cancelled, suspended, varied or revoked as if it were a licence granted under the provisions of Part-FCL; Commission Regulation (EU) 1178/2011, as amended by the Aviation Safety (Amendments etc.) (EU Exit) Regulations 2019.
3. The Validation is valid for the holder to fly as a Member of the Flight Crew and as Flight Radiotelephony Operator for all valid privileges issued prior to 1 January 2021, stated on the licence.
4. The holder of the validation must have a valid language proficiency in English of at least level 4 shown on their EASA Part-FCL licence (EASA Form 141).
5. The holder of the validation must have current privileges to operate Radiotelephony equipment as installed in an aircraft and shown on their EASA Part-FCL licence (EASA Form 141).

For the Medical:

1. This validation applies to Medical Certificate issued to the Part-FCL licence holder provided it is valid at time of use.

Validity of this document

Subject to any cancellation, suspension, variation or revocation by the CAA, this Certificate of Validation is **valid until 31 December 2022.**

Date xx January 2021

Signed By
On behalf of the Civil Aviation Authority

Notes:

This Documents must be carried at all time with the Licence and Medical Certificate when operating a 'G' registered aircraft.

Licence

1. The EASA licence document must be maintained as valid, alterations and amendments must be conducted in accordance with the requirements set by the issuing State.
2. The issuing State of the licence document remains responsible for the licence document.

Medical

1. The EU Medical Certificate that forms part of the licence must be maintained as valid in accordance with the EU Aircrew Regulation.
2. The issuing State of the EU licence remains responsible for medical certification. Episodes of unfitness, and the additions of limitations, alterations and amendments must be managed in accordance with the regulations, and procedures set by the issuing EU State's licensing authority.
3. If medical certificate holders suffer any medical fitness issues they must seek advice from their EU-certified Aero Medical Examiner (AME).

Whose responsibility is it to comply with the above:

It is for the licence holder to ensure compliance with the above, failure to comply will result in the validation being revoked.

Operators responsibilities:

There are no direct responsibilities on the operator, however they should be aware that failure of the individual to comply will result in the validation being revoked and the possibility of aircraft being detained until a suitably qualified crew can be allocated to the aircraft.