



Βρυξέλλες, 18 Ιανουαρίου 2019  
REV1 – αντικαθιστά την ανακοίνωση  
προς τους ενδιαφερομένους της 13ης  
Απριλίου 2018

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ

### ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ ΕΕ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Στις 29 Μαρτίου 2017, το Ηνωμένο Βασίλειο γνωστοποίησε την πρόθεσή του να αποχωρήσει από την Ένωση, δυνάμει του άρθρου 50 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι, από την 30ή Μαρτίου 2019, ώρα 00:00 Κεντρικής Ευρώπης (CET) («ημερομηνία αποχώρησης»)<sup>1</sup>, το Ηνωμένο Βασίλειο θα αποτελεί «τρίτη χώρα»<sup>2</sup>.

Η προετοιμασία για την αποχώρηση δεν αποτελεί θέμα μόνο των αρχών της ΕΕ και των εθνικών αρχών, αλλά και των ιδιωτών.

Δεδομένης της αβεβαιότητας που περιβάλλει την κύρωση της συμφωνίας αποχώρησης, υπενθυμίζονται σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, και ειδικότερα στους οικονομικούς φορείς, οι έννομες συνέπειες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όταν το Ηνωμένο Βασίλειο καταστεί τρίτη χώρα.

Με την επιφύλαξη της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο σχέδιο συμφωνίας αποχώρησης<sup>3</sup>, οι κανόνες της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας δεν θα ισχύουν πλέον ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο από την ημερομηνία αποχώρησης. Αυτό έχει, ιδίως, τις ακόλουθες συνέπειες στα διάφορα πεδία της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας:

---

<sup>1</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, σε συμφωνία με το Ηνωμένο Βασίλειο, δύναται να αποφασίσει ομόφωνα ότι οι Συνθήκες θα παύσουν να ισχύουν σε μεταγενέστερη ημερομηνία.

<sup>2</sup> Τρίτη χώρα είναι μια χώρα που δεν είναι μέλος της ΕΕ.

<sup>3</sup> Πρβλ. τέταρτο μέρος του σχεδίου συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας, όπως συμφωνήθηκε σε επίπεδο διαπραγματευτών στις 14 Νοεμβρίου 2018 ([https://ec.europa.eu/commission/publications/draft-agreement-withdrawal-uk-eu-agreed-negotiators-level-14-november-2018-including-text-article-132\\_en](https://ec.europa.eu/commission/publications/draft-agreement-withdrawal-uk-eu-agreed-negotiators-level-14-november-2018-including-text-article-132_en)).

## 1. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ<sup>4</sup> ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΙ Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΕ ΚΑΤΟΧΟΥΣ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΟΥΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Σύμφωνα με το άρθρο 77 του βασικού κανονισμού<sup>5</sup>, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) εκτελεί, εξ ονόματος των κρατών μελών, τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του κράτους σχεδιασμού που αφορούν τα πιστοποιητικά τύπου για προϊόντα<sup>6</sup>, τα πιστοποιητικά για εξαρτήματα και εξοπλισμό, καθώς και τα πιστοποιητικά για φορείς σχεδιασμού. Τα πιστοποιητικά αυτού του είδους που έχει εκδώσει ο EASA για πρόσωπα και φορείς εγκατεστημένα στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν θα ισχύουν επομένως πλέον στην ΕΕ από την ημερομηνία αποχώρησης. Τα σχετικά προϊόντα, εξαρτήματα και εξοπλισμός δεν θα θεωρείται πλέον ότι έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το τμήμα I του κεφαλαίου III του βασικού κανονισμού<sup>7</sup>.

## 2. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΥΝ ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Τα πιστοποιητικά που έχουν εκδώσει πριν από την ημερομηνία αποχώρησης οι **αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου** δυνάμει του βασικού κανονισμού και των τυχόν σχετικών εκτελεστικών ή κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δεν θα ισχύουν πλέον στην ΕΕ από την ημερομηνία αποχώρησης. Συγκεκριμένα, πρόκειται για:

- τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, τα περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, τις πτητικές άδειες, τις εγκρίσεις φορέων που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, τις εγκρίσεις φορέων που είναι υπεύθυνοι για την κατασκευή προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, τις εγκρίσεις εκπαιδευτικών φορέων συντήρησης, καθώς και τα πιστοποιητικά του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για τη θέση προϊόντος, εξαρτήματος ή

---

<sup>4</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 12 του βασικού κανονισμού, ως «πιστοποιητικό» νοείται κάθε πιστοποιητικό, έγκριση, άδεια, εξουσιοδότηση, βεβαίωση ή άλλο έγγραφο που εκδίδεται ως αποτέλεσμα πιστοποίησης και βεβαιώνει τη συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

<sup>5</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, ΕΕ L 212, της 22.8.2018, σ. 1.

Ο κανονισμός αυτός κατήργησε και αντικατέστησε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1). Οι παραπομπές της παρούσας ανακοίνωσης στον βασικό κανονισμό πρέπει να νοούνται ως περιλαμβάνουσες τον τελευταίο αυτό κανονισμό, στο μέτρο που αυτός αφορά τις περιόδους πριν από την 11η Σεπτεμβρίου 2018.

<sup>6</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 3 του βασικού κανονισμού, ως «προϊόν» νοείται αεροσκάφος, κινητήρας ή έλικας.

<sup>7</sup> Οι ενδιαφερόμενοι ενημερώνονται ότι η Επιτροπή πρότεινε, στις 19 Δεκεμβρίου 2018, μια χρονικά περιορισμένη παράταση της ισχύος ορισμένων πιστοποιητικών, προκειμένου να καταστεί δυνατή η χορήγηση πιστοποιητικών από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου, εφόσον το Ηνωμένο Βασίλειο θα έχει καταστεί «κράτος σχεδιασμού» από την ημερομηνία αποχώρησης (βλ., για περισσότερες πληροφορίες, [https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness/legislative-initiatives-and-other-legal-acts\\_en](https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness/legislative-initiatives-and-other-legal-acts_en)).

εξοπλισμού σε υπηρεσία μετά από συντήρηση, που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το τμήμα I του κεφαλαίου III του βασικού κανονισμού·

- τα πτυχία χειριστών, τα ιατρικά πιστοποιητικά χειριστών, τα πιστοποιητικά εκπαιδευτικών φορέων χειριστών, τα πιστοποιητικά αεροϊατρικών κέντρων, τα πιστοποιητικά προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης, τα πιστοποιητικά προσώπων που είναι υπεύθυνα για την παροχή πτητικής εκπαίδευσης, εκπαίδευσης σε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης ή για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των χειριστών, καθώς και τα πιστοποιητικά αεροϊατρικών εξεταστών, που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το τμήμα II του κεφαλαίου III του βασικού κανονισμού·
- τα πιστοποιητικά φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τις βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τα άρθρα 30 και 22 του βασικού κανονισμού·
- τα πιστοποιητικά αεροδρομίου, τα πιστοποιητικά παρόχων υπηρεσιών ATM/ANS, τα πτυχία και τα ιατρικά πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, τα πιστοποιητικά εκπαιδευτικών φορέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, τα πιστοποιητικά αεροϊατρικών κέντρων και αεροϊατρικών εξεταστών υπεύθυνων για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, τα πιστοποιητικά προσώπων που είναι υπεύθυνα για την πρακτική εκπαίδευση ή την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τα τμήματα IV έως VI του κεφαλαίου III του βασικού κανονισμού.

**Υπενθυμίζεται στα ενδιαφερόμενα μέρη ότι ο EASA έχει αρχίσει να εξετάζει αιτήσεις κατόχων υφισταμένων εγκρίσεων του Ηνωμένου Βασιλείου για ορισμένες εγκρίσεις τρίτων χωρών. Πρόκειται για τα ακόλουθα πιστοποιητικά και εγκρίσεις<sup>8</sup>:**

- Έγκριση φορέα παραγωγής - POA (έντυπο 55 του EASA)
- Επιστολές συμφωνίας για παραγωγή χωρίς έγκριση φορέα παραγωγής (POA) (έντυπο 65 του EASA)
- Εγκρίσεις φορέων συντήρησης - MOA (έντυπο 3 του EASA & έντυπο 3MF)
- Εγκρίσεις εκπαιδευτικού φορέα συντήρησης - MTOA (έντυπο 11 του EASA)
- Φορέας διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας - εγκρίσεις CAMO (έντυπο 14 του EASA)
- Προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης - FSTD (έντυπο 145 του EASA)
- Εγκεκριμένοι φορείς εκπαίδευσης - ATO (έντυπο 143 του EASA)

<sup>8</sup> <https://www.easa.europa.eu/brexit>

**Επιπλέον, οι ενδιαφερόμενοι ενημερώνονται ότι ο EASA αρχίζει να εξετάζει αιτήσεις φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών του Ηνωμένου Βασιλείου για την έγκρισή τους ως φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτων χωρών<sup>9</sup>.**

### **3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΥΝ ΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ**

Τα πιστοποιητικά που βεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του βασικού κανονισμού και των τυχόν σχετικών εκτελεστικών ή κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οποία έχουν εκδοθεί πριν από την ημερομηνία αποχώρησης από νομικά και φυσικά πρόσωπα **πιστοποιημένα από τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου** βάσει του βασικού κανονισμού και των εν λόγω πράξεων, δεν θα ισχύουν πλέον από την ημερομηνία αποχώρησης, εκτός εάν το συγκεκριμένο πιστοποιητικό αφορά εξάρτημα ή εξοπλισμό<sup>10</sup> που έχει εγκατασταθεί πριν από την ημερομηνία αποχώρησης και σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανόνες της ΕΕ για τις απαιτήσεις αξιοπλοΐας σε αεροσκάφος που καλύπτεται από έγκυρο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδοθέν πριν από την ημερομηνία αποχώρησης από εθνική αρχή της ΕΕ των 27 βάσει του άρθρου 14 του βασικού κανονισμού<sup>11</sup>.

### **4. ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ**

Από την ημερομηνία αποχώρησης, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του Ηνωμένου Βασιλείου θα θεωρούνται ως «φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτης χώρας» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού και της λοιπής νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας. Αυτό σημαίνει ότι θα απαιτείται έγκριση ασφαλείας από τον EASA σύμφωνα με τα άρθρα 60 και 82 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

**Οι ενδιαφερόμενοι ενημερώνονται ότι ο EASA αρχίζει να εξετάζει αιτήσεις για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτων χωρών<sup>12</sup>.**

<sup>9</sup> <https://www.easa.europa.eu/brexit>

<sup>10</sup> Αυτό δεν αφορά τα προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 3 του βασικού κανονισμού (βλ. ανωτέρω, υποσημείωση 6).

<sup>11</sup> Οι ενδιαφερόμενοι ενημερώνονται ότι η Επιτροπή πρότεινε, στις 19 Δεκεμβρίου 2018, ένα μέτρο που επιτρέπει τη συνέχιση της χρήσης των προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού που έχουν πιστοποιηθεί, πριν από την ημερομηνία αποχώρησης, από φυσικά και νομικά πρόσωπα που έχουν λάβει πιστοποίηση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου (βλ., για περισσότερες πληροφορίες, [https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness/legislative-initiatives-and-other-legal-acts\\_en](https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness/legislative-initiatives-and-other-legal-acts_en)).

<sup>12</sup> <https://www.easa.europa.eu/brexit>

## 5. ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Από την ημερομηνία αποχώρησης, τα αεροσκάφη που έχουν νηολογηθεί στο Ηνωμένο Βασίλειο θα θεωρούνται ως αεροσκάφη νηολογημένα σε «τρίτη χώρα» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού και της λοιπής νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας.

Αυτό σημαίνει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης της ΕΕ που χρησιμοποιούν τέτοια αεροσκάφη θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του βασικού κανονισμού και των τυχόν σχετικών εκτελεστικών ή κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, καθώς και με τις σχετικές διατάξεις που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 σχετικά με την εκμετάλλευση αεροπορικών γραμμών<sup>13</sup> όσον αφορά τη χρήση αεροσκαφών νηολογημένων σε «τρίτη χώρα». Ειδικότερα, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών της ΕΕ των 27 που προτίθενται να προβούν σε πλήρη μίσθωση αεροσκαφών νηολογημένων στο Ηνωμένο Βασίλειο θα δεσμεύονται από τις αντίστοιχες διατάξεις που αφορούν τα αεροσκάφη αυτά. Όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων, θα πρέπει επομένως να αποδεικνύουν ότι τηρούνται πρότυπα ασφαλείας ισοδύναμα με εκείνα που επιβάλλει η νομοθεσία της ΕΕ ή εθνική νομοθεσία.

\* \* \*

Όσον αφορά πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της αεροπορίας<sup>14</sup>, καθώς και φορείς εγκατεστημένους στο Ηνωμένο Βασίλειο, που είναι κάτοχοι πιστοποιητικών αναφερόμενων στα σημεία 1, 2 ή 3 ανωτέρω, τα οποία θα παύσουν να ισχύουν από την ημερομηνία αποχώρησης, εάν αυτά θελήσουν να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους στην ΕΕ από την εν λόγω ημερομηνία, θα πρέπει να διασφαλίσουν, από την ημερομηνία αυτή, τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις πιστοποίησης σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας.

Όσον αφορά τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό που έχουν πιστοποιηθεί πριν από την ημερομηνία αποχώρησης και τεθεί σε χρήση στην ΕΕ πριν από την ημερομηνία αποχώρησης και/ή σχετικούς φορείς ή πρόσωπα που χρειάζονται πιστοποίηση, η Επιτροπή εξετάζει εάν χρειάζονται μέτρα για να διευκολυνθεί η συνεχιζόμενη συμμόρφωσή τους με τη νομοθεσία της ΕΕ, μεταξύ άλλων με περαιτέρω καθοδήγηση.

Στους δικτυακούς τόπους της Επιτροπής ([https://ec.europa.eu/transport/modes/air\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en)) καθώς και του EASA (<https://www.easa.europa.eu/>) παρέχονται γενικές πληροφορίες σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές, περιλαμβανομένης της ασφαλείας της αεροπορίας. Οι σελίδες αυτές θα επικαιροποιούνται με περαιτέρω πληροφορίες, εφόσον είναι αναγκαίο.

---

<sup>13</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα, ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

<sup>14</sup> Π.χ. χειριστές, πληρώματα θαλάμου επιβατών, εκπαιδευτές, αξιολογητές, εξεταστές.

