



Bruxelles, den 16. marts 2020
REV2 – erstatter meddelelsen (REV1) af
18. januar 2019

MEDDELELSE TIL INTERESSETER

DET FORENEDE KONGERIGES UDTRÆDEN OG UNIONENS REGLER OM LUFTFARTSSIKKERHED

Den 1. februar 2020 udtrådte Det Forenede Kongerige af Den Europæiske Union og har nu status af "tredjeland"¹. Udtrædelsesaftalen² fastsætter en overgangsperiode, der slutter den 31. december 2020³. Indtil da finder EU-retten fuldt ud anvendelse på og i Det Forenede Kongerige⁴.

I overgangsperioden fører Unionen og Det Forenede Kongerige forhandlinger om et nyt partnerskab, der navnlig skal omfatte et frihandelsområde. Det er dog ikke sikkert, at en sådan aftale vil blive indgået og træde i kraft ved overgangsperiodens udløb. Under alle omstændigheder vil en sådan aftale skabe et indbyrdes forhold, som for så vidt angår vilkårene for markedsadgang vil adskille sig væsentligt fra Det Forenede Kongeriges deltagelse i det indre marked⁵, Unionens toldunion og i moms- og punktafgiftsområdet.

Derfor gøres alle interessenter, navnlig de økonomiske aktører, opmærksom på, at de skal tage højde for en række juridiske konsekvenser, når overgangsperioden udløber. Efter overgangsperiodens udløb finder EU-reglerne om civil luftfartssikkerhed ikke længere anvendelse på Det Forenede Kongerige. Dette har navnlig de nedenfor beskrevne konsekvenser på forskellige områder af den civile luftfartssikkerhed:

¹ Et tredjeland er et land, som ikke er medlem af Unionen.

² Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab ("udtrædelsesaftalen", EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7).

³ Overgangsperioden kan inden den 1. juli 2020 forlænges én gang med op til et eller to år (udtrædelsesaftalens artikel 132, stk. 1). Den britiske regering har hidtil udelukket en sådan forlængelse.

⁴ Jf. dog visse undtagelser i udtrædelsesaftalens artikel 127, hvoraf ingen er relevante i forbindelse med denne meddelelse.

⁵ Navnlig indeholder en frihandelsaftale ikke indre marked-begreber såsom (på området varer og tjenesteydelser) gensidig anerkendelse, "oprindelseslandsprincippet" og harmonisering. En frihandelsaftale fjerner heller ikke toldformaliteter og -kontroller, herunder dem, der vedrører oprindelsen af varer og de råvarer, de er fremstillet af, samt forbud og restriktioner vedrørende import og eksport.

Råd til interessenterne:

For at afbøde de konsekvenser, der beskrives i denne meddelelse, rådes luftfartsinteressenterne navnlig til at:

- gøre brug af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) "program for tidlig ansøgning" for at sikre overholdelse af EU-reglerne
- tilpasse processer til det faktum, at der i enhver henseende, herunder hvad angår et foretagendes kapacitet til at levere luftfartstjenester og certificering og registrering af luftfartstøjer, skal tages hensyn til Det Forenede Kongeriges stilling som tredjeland, og at de relevante EU-regler vedrørende situationer, hvor tredjelande er involveret, finder anvendelse
- sikre, at luftfartspersonalet⁶ efter overgangsperiodens udløb opfylder EU's certificeringskrav ved at overføre certifikater udstedt i Det Forenede Kongerige til en myndighed i EU.

1. TYPECERTIFIKATER, CERTIFIKATER FOR DELE OG APPARATUR OG CERTIFIKATER FOR KONSTRUKTIONSORGANISATIONER

Ifølge artikel 77 i grundforordningen⁷ skal EASA på medlemsstaternes vegne udføre konstruktionsstatens funktioner og opgaver med hensyn til typecertifikater for materiel⁸, certifikater for dele og apparatur og certifikater for konstruktionsorganisationer. Sådanne certifikater⁹ udstedt af EASA til personer og organisationer, som befinder sig i Det Forenede Kongerige, er følgelig ikke længere gyldige i Unionen efter overgangsperiodens udløb. De pågældende certifikatindehavere oplyses om, at det materiel, de dele og det apparatur, der er berørt, ikke længere vil blive anset for at være certificeret, jf. kapitel III, afdeling I, i grundforordningen.

Indehavere af disse certifikater, der ophører med at være gyldige efter overgangsperiodens udløb, som ønsker at fortsætte deres aktiviteter i EU efter denne dato, vil skulle sikre, at de fra og med denne dato opfylder certificeringskravene i Unionens lovgivning om luftfartssikkerhed. Afhængig af, hvilken type certifikat, der

⁶ F.eks. piloter, kabinepersonale, instruktører, bedømmere og eksaminatorer.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

Denne forordning ophæver og erstatter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1). Henvvisninger til denne meddelelse i grundforordningen skal forstås som omfattende sidstnævnte forordning, for så vidt den vedrører perioder før den 11. september 2018.

⁸ Ifølge artikel 3, nr. 3), i grundforordningen forstås der ved "materiel" luftfartstøjer, motorer og propeller.

⁹ Ifølge artikel 3, nr. 12), i grundforordningen forstås der ved "certifikat" alle certifikater, godkendelser, licenser, bemyndigelser, attester eller andre dokumenter udstedt på grundlag af en certificering som bevis for, at de gældende krav er opfyldt.

er tale om, kan dette f.eks. indebære ansøgning hos EASA om et tredjelandscertifikat eller udstedelse af et certifikat til en person eller enhed, der er flyttet til EU.

2. CERTIFIKATER UDSTEDT AF KOMPETENTE MYNDIGHEDER I DET FORENEDE KONGERIGE

Indehavere af certifikater, der er udstedt før overgangsperiodens udløb **af den kompetente myndighed i Det Forenede Kongerige** på grundlag af grundforordningen og andre relevante gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter, oplyses om, at disse certifikater ikke længere er gyldige i EU efter overgangsperiodens udløb. Dette vedrører navnlig:

- luftdygtighedsbeviser, begrænsede luftdygtighedsbeviser, flyvetilladelser, godkendelser af organisationer, der er ansvarlige for vedligeholdelse af materiel, dele og apparatur, godkendelser af organisationer, der er ansvarlige for konstruktion og fremstilling af materiel, dele og apparatur, godkendelser af vedligeholdelsesuddannelsesorganisationer samt certifikater til det personale, der har ansvaret for godkendelse af materiel, dele eller apparatur til brug efter vedligeholdelse, udstedt i henhold til kapitel III, afdeling I, i grundforordningen
- pilotcertifikater, helbredsbeviser til piloter, certifikater for organisationer, der uddanner piloter, certifikater for flyvemedicinske centre, certifikater for flyvesimulatortræningsanordninger, certifikater for personer med ansvar for flyvetræning eller flyvesimulatortræning eller for bedømmelse af piloters færdigheder samt certifikater for flyvelæger, udstedt i henhold til artikel kapitel III, afdeling II, i grundforordningen
- certifikater for luftfartøjsoperatører og beviser for kabinepersonale, udstedt i henhold til artikel 30 og 22 i grundforordningen
- certifikater for flyvepladser, certifikater for leverandører af ATM/ANS, certifikater og helbredsbeviser for flyveledere, certifikater for organisationer, der træner flyveledere, certifikater for flyvemedicinske centre og flyvelæger, der er ansvarlige for flyveledere, samt certifikater for personer med ansvar for praktisk træning eller bedømmelse af flyvelederes færdigheder, udstedt i henhold til kapitel III, afdeling IV-VI, i grundforordningen.

Interessenter mindes om, at EASA modtager ansøgninger fra operatører i Det Forenede Kongerige, der allerede er indehavere af en godkendelse, om at blive godkendt som tredjelandsluftfartsoperatør. Dette gælder følgende certifikater og godkendelser¹⁰:

- **produktionsorganisationsgodkendelse (EASA-formular 55)**
- **godkendelsesbrev for produktion uden produktionsorganisationsgodkendelse (EASA-formular 65)**

¹⁰ <https://www.easa.europa.eu/brexit>

- **godkendelsesbevis for vedligeholdelsesorganisationer (EASA-formular 3 og formular 3MF)**
- **godkendelse af vedligeholdelsesuddannelsesorganisationer (EASA-formular 11)**
- **organisation til sikring af fortsat luftdygtighed (EASA-formular 14)**
- **apparater til flyvesimulatortræning (EASA-formular 145)**
- **godkendte uddannelsesorganisationer EASA-formular 143)**
- **certifikater for flyvemedicinske centre (EASA-formular 146)**
- **certifikater for leverandører af ATM/ANS (EASA-formular 157)**

3. CERTIFIKATER VEDRØRENDE DELE OG APPARATUR UDSTEDT AF JURIDISKE OG FYSISKE PERSONER, DER ER CERTIFICERET AF DET FORENEDE KONGERIGES KOMPETENTE MYNDIGHEDER

3.1. Dele og apparatur, der bringes i omsætning i EU eller Det Forenede Kongerige før overgangsperiodens udløb

I henhold til udtrædelsesaftalens artikel 41, stk. 1, kan enhver eksisterende og individuelt identificerbar vare, som lovligt er bragt i omsætning i Unionen eller Det Forenede Kongerige inden overgangsperiodens udløb, gøres yderligere tilgængelig på Unionens eller Det Forenede Kongeriges marked og omsættes mellem disse to markeder, indtil den når slutbrugeren, eller tages i brug i Unionen eller Det Forenede Kongerige i overensstemmelse med EU-rettens relevante bestemmelser. Som følge heraf kan dele og apparatur, for hvilke en person certificeret af Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder har fået udstedt et certifikat for overensstemmelse i henhold til EU's regler om luftfartssikkerhed, anvendes i EU i overensstemmelse med gældende bestemmelser, også efter overgangsperiodens udløb, forudsat at de er blevet bragt i omsætning i Unionen eller Det Forenede Kongerige inden overgangsperiodens udløb.

En økonomisk aktør, der påberåber sig denne bestemmelse, bærer bevisbyrden for på grundlag af ethvert relevant dokument at påvise, at varen blev bragt i omsætning i Unionen eller Det Forenede Kongerige inden overgangsperiodens udløb¹¹.

I nævnte bestemmelse forstås ved "bringe i omsætning" den første levering af en vare med henblik på distribution, forbrug eller anvendelse på markedet som led i kommerciel aktivitet mod eller uden vederlag¹². Ved "levering af en vare med henblik på distribution, forbrug eller anvendelse" forstås, at "en eksisterende og individuelt identificerbar vare efter produktionsfasen er

¹¹ Udtrædelsesaftalens artikel 42.

¹² Udtrædelsesaftalens artikel 40, litra b).

genstand for en skriftlig eller mundtlig aftale mellem to eller flere juridiske eller fysiske personer om overdragelse af ejendomsretten, en anden ejendomsrettighed eller besiddelse vedrørende den pågældende vare, eller er genstand for et tilbud til en eller flere juridiske eller fysiske personer om at indgå en sådan aftale."¹³Ved "ibrugtagning" forstås "slutbrugerens første anvendelse af en vare i Unionen eller Det Forenede Kongerige til de formål, den er beregnet til [...]."¹⁴

3.2. Dele og apparatur, der bringes i omsætning i EU eller Det Forenede Kongerige efter overgangsperiodens udløb

Efter overgangsperiodens udløb finder EU-reglerne om civil luftfartssikkerhed ikke længere anvendelse på Det Forenede Kongerige. Juridiske og fysiske personer, der er certificeret af Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder, og som ønsker at fortsætte deres aktiviteter i EU og udstede certifikater i overensstemmelse med EU-retten, skal efter overgangsperiodens udløb sikre, at de efter denne dato er certificeret i henhold til EU's lovgivning om luftfartssikkerhed (jf. navnlig afsnit 2 i nærværende meddelelse).

4. LUFTFARTØJSOPERATØRER FRA DET FORENEDE KONGERIGE

Ifølge artikel 2, stk. 1, litra c), i grundforordningen finder grundforordningen anvendelse på tredjelandsluftfartsoperatørens operation af luftfartøjer til, i eller fra det område, som traktaterne finder anvendelse på. Efter overgangsperiodens udløb vil luftfartøjsoperatører fra Det Forenede Kongerige blive betragtet som "tredjelandsluftfartsoperatører", jf. nævnte artikel og anden EU-lovgivning om luftfartssikkerhed. Det betyder, at de skal have en sikkerhedsgodkendelse fra EASA, jf. artikel 60 og artikel 82, stk. 1, i grundforordningen.

Interessenter informeres om, at EASA modtager ansøgninger fra luftfartsoperatører i Det Forenede Kongerige om at blive tredjelandsluftfartsoperatør¹⁵.

5. LUFTFARTØJER REGISTRERET I DET FORENEDE KONGERIGE

Ifølge artikel 2, stk. 1, litra b), nr. ii), i grundforordningen finder grundforordningen anvendelse på konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af luftfartøjer samt deres motorer, propeller, dele, ikkefastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af luftfartøjer, når luftfartøjet er eller vil være registreret i et tredjeland, og luftfartøjet ikke opereres af en luftfartøjsoperatør fra et tredjeland, der er etableret eller har hjemsted eller hovedforretningssted i det område, som traktaterne finder anvendelse på. Efter overgangsperiodens udløb vil luftfartøjer registreret i

¹³ Udtrædelsesaftalens artikel 40, litra a).

¹⁴ Udtrædelsesaftalens artikel 40, litra d).

¹⁵ <https://www.easa.europa.eu/brexit>

Det Forenede Kongerige blive betragtet som værende registreret i et tredjeland, jf. nævnte artikel og anden EU-lovgivning om luftfartssikkerhed.

Det betyder, at EU-luftfartøjsoperatører, som anvender sådanne luftfartøjer, vil skulle overholde bestemmelserne i grundforordningen og andre relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter. De vil også skulle overholde relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 1008/2008 om lufttrafiktjenester¹⁶ for så vidt angår luftfartøjer, som er registreret i et tredjeland¹⁷. Navnlig vil luftfartøjsoperatører fra EU, som wet-leaser luftfartøjer registreret i Det Forenede Kongerige, være bundet af de bestemmelser, der gælder for sådanne luftfartøjer. Med hensyn til sikkerhed vil de således skulle dokumentere, at de overholder sikkerhedsstandarder svarende til dem, der er fastsat i EU-retten eller national lovgivning.

På Kommissionens websted om lufttransport (https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en) og EASA's websted (<https://www.easa.europa.eu/>) findes der generelle oplysninger. Disse sider opdateres om nødvendigt med yderligere oplysninger.

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet, EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.

¹⁷ Det bemærkes, at et luftfartøj, der anvendes af et EU-luftfartsselskab, men som hverken dry- eller wetleases af dette luftfartsselskab, skal være registreret i en medlemsstat, jf. forordning (EU) nr. 1008/2008.