



Βρυξέλλες, 16 Μαρτίου 2020  
REV2 – αντικαθιστά την ανακοίνωση  
(REV1) της 18ης Ιανουαρίου 2019

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ

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

Την 1η Φεβρουαρίου 2020, το Ηνωμένο Βασίλειο αποχώρησε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και κατέστη «τρίτη χώρα»<sup>1</sup>. Η συμφωνία αποχώρησης<sup>2</sup> προβλέπει μεταβατική περίοδο που λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2020<sup>3</sup>. Μέχρι την ημερομηνία αυτή, το δίκαιο της Ένωσης στο σύνολό του ισχύει ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού<sup>4</sup>.

Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, η ΕΕ και το Ηνωμένο Βασίλειο θα διαπραγματευτούν συμφωνία για νέα εταιρική σχέση, η οποία θα προβλέπει μεταξύ άλλων μια ζώνη ελεύθερων συναλλαγών. Ωστόσο, δεν είναι βέβαιο αν η συμφωνία αυτή θα συναφθεί και θα αρχίσει να ισχύει στο τέλος της μεταβατικής περιόδου. Σε κάθε περίπτωση, μια τέτοια συμφωνία θα δημιουργήσει σχέση η οποία, όσον αφορά τους όρους πρόσβασης στην αγορά, θα είναι πολύ διαφορετική από τη συμμετοχή του Ηνωμένου Βασιλείου στην εσωτερική αγορά,<sup>5</sup> στην τελωνειακή ένωση της ΕΕ και στον χώρο ΦΠΑ και ειδικών φόρων κατανάλωσης.

Ως εκ τούτου, υπενθυμίζονται σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, και ειδικότερα στους οικονομικούς φορείς, οι έννομες συνέπειες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όταν λήξει

<sup>1</sup> Τρίτη χώρα είναι μια χώρα που δεν είναι μέλος της ΕΕ.

<sup>2</sup> Συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας, ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 7 (στο εξής: συμφωνία αποχώρησης)

<sup>3</sup> Η μεταβατική περίοδος μπορεί, πριν από την 1η Ιουλίου 2020, να παραταθεί μία μόνο φορά για 1 ή 2 έτη κατά ανώτατο όριο (άρθρο 132 παράγραφος 1 της συμφωνίας αποχώρησης). Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου έχει μέχρι στιγμής αποκλείσει μια τέτοια παράταση.

<sup>4</sup> Με την επιφύλαξη ορισμένων εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 127 της συμφωνίας αποχώρησης, καμία από τις οποίες δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον στο πλαίσιο της παρούσας ανακοίνωσης.

<sup>5</sup> Ειδικότερα, μια συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών δεν προβλέπει αρχές της εσωτερικής αγοράς (στον τομέα των αγαθών και των υπηρεσιών), όπως η αμοιβαία αναγνώριση, η «αρχή της χώρας καταγωγής» και η εναρμόνιση. Επίσης, η συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών δεν καταργεί τις τελωνειακές διατυπώσεις και τους τελωνειακούς ελέγχους, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την καταγωγή των εμπορευμάτων και τις εισροές τους, ούτε τις απαγορεύσεις και τους περιορισμούς για τις εισαγωγές και τις εξαγωγές.

η μεταβατική περίοδος. Μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, οι κανόνες της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας δεν θα ισχύουν πλέον ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο. Αυτό έχει, ιδίως, τις ακόλουθες συνέπειες στα διάφορα πεδία της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας:

#### **Συμβουλές προς τους ενδιαφερομένους:**

Για να αντιμετωπιστούν οι συνέπειες που περιγράφονται στην παρούσα ανακοίνωση, συνιστάται ιδίως στους ενδιαφερομένους του τομέα της αεροπορίας:

- να κάνουν χρήση του «προγράμματος πρόωρης αίτησης» του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA), προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ·
- να προσαρμόσουν τις διαδικασίες στο γεγονός ότι για όλους τους σχετικούς σκοπούς, συμπεριλαμβανομένης της ιδιότητας μιας επιχείρησης ως φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και της πιστοποίησης και νηολόγησης αεροσκαφών, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η θέση του Ηνωμένου Βασιλείου ως τρίτης χώρας και ότι, ως εκ τούτου, θα εφαρμόζονται οι σχετικοί κανόνες της ΕΕ που αφορούν καταστάσεις στις οποίες εμπλέκονται τρίτες χώρες·
- να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση του προσωπικού της αεροπορίας<sup>6</sup> με τις απαιτήσεις πιστοποίησης της ΕΕ μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, μεταφέροντας τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από το Ηνωμένο Βασίλειο σε αρχή της ΕΕ.

#### **1. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΤΥΠΟΥ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΓΙΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΓΙΑ ΦΟΡΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

Σύμφωνα με το άρθρο 77 του βασικού κανονισμού<sup>7</sup>, ο EASA εκτελεί, εξ ονόματος των κρατών μελών, τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του κράτους σχεδιασμού που αφορούν τα πιστοποιητικά τύπου για προϊόντα<sup>8</sup>, τα πιστοποιητικά για

<sup>6</sup> Π.χ. χειριστές, πληρώματα θαλάμου επιβατών, εκπαιδευτές, αξιολογητές, εξεταστές.

<sup>7</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 Ασφάλεια της Αεροπορίας, 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>8</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 3 του βασικού κανονισμού, ως «προϊόν» νοείται αεροσκάφος, κινητήρας ή έλικας.

εξαρτήματα και εξοπλισμό, καθώς και τα πιστοποιητικά για φορείς σχεδιασμού. Τα πιστοποιητικά αυτού του είδους<sup>9</sup> που έχει εκδώσει ο EASA για πρόσωπα και φορείς εγκατεστημένα στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν θα ισχύουν επομένως πλέον στην ΕΕ μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου. Οι ενδιαφερόμενοι κάτοχοι πιστοποιητικών ενημερώνονται ότι τα σχετικά προϊόντα, εξαρτήματα και εξοπλισμός δεν θα θεωρείται πλέον ότι έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το τμήμα I του κεφαλαίου III του βασικού κανονισμού.

Κάτοχοι των πιστοποιητικών αυτών που παύουν να ισχύουν μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, οι οποίοι επιθυμούν να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους στην ΕΕ από την εν λόγω ημερομηνία, θα πρέπει να διασφαλίζουν, από την ημερομηνία αυτή, τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πιστοποίησης σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας. Ανάλογα με τα εν λόγω πιστοποιητικά, οι σχετικές ενέργειες μπορεί, για παράδειγμα, να περιλαμβάνουν αίτηση προς τον EASA για πιστοποιητικό τρίτης χώρας ή για έκδοση πιστοποιητικού μετά τη μετεγκατάσταση του προσώπου ή της οντότητας στην ΕΕ.

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

Οι κάτοχοι πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου **από τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου** δυνάμει του βασικού κανονισμού και τυχόν σχετικών εκτελεστικών ή κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ενημερώνονται ότι τα εν λόγω πιστοποιητικά δεν θα ισχύουν πλέον στην ΕΕ μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου. 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 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·

---

<sup>9</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.

- 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 δέχεται αιτήσεις κατόχων υφισταμένων εγκρίσεων του Ηνωμένου Βασιλείου για ορισμένες εγκρίσεις τρίτων χωρών. Πρόκειται για τα ακόλουθα πιστοποιητικά και εγκρίσεις<sup>10</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)
- Αεροϊατρικά κέντρα - (AeMC) (έντυπο 146 του EASA)
- Πιστοποιητικά παρόχων υπηρεσιών ATM/ANS (έντυπο 157 του EASA)

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

#### **3.1. Εξαρτήματα και εξοπλισμός που έχουν διατεθεί στην αγορά της ΕΕ ή του Ηνωμένου Βασιλείου πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου**

Το άρθρο 41 παράγραφος 1 της συμφωνίας αποχώρησης προβλέπει ότι κάθε υφιστάμενο και αυτοτελώς αναγνωρίσιμο εμπόρευμα που έχει διατεθεί νομίμως στην αγορά της ΕΕ ή του Ηνωμένου Βασιλείου πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου μπορεί να καθίσταται περαιτέρω διαθέσιμο στην αγορά της ΕΕ ή του Ηνωμένου Βασιλείου και να κυκλοφορεί μεταξύ των δύο αυτών αγορών έως ότου φτάσει στον τελικό χρήστη του ή να τεθεί σε λειτουργία

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

στην ΕΕ ή στο Ηνωμένο Βασίλειο σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διατάξεις του δικαίου της ΕΕ. Κατά συνέπεια, εξαρτήματα και εξοπλισμός για τα οποία ένα πρόσωπο πιστοποιημένο από τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου εξέδωσε έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας μπορούν να χρησιμοποιούνται στην ΕΕ, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διατάξεις, και μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν διατεθεί στην αγορά της ΕΕ ή του Ηνωμένου Βασιλείου πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου.

Ο οικονομικός φορέας που επικαλείται την εν λόγω διάταξη φέρει το βάρος να αποδείξει, βάσει οποιουδήποτε σχετικού εγγράφου, ότι το εμπόρευμα διατέθηκε στην αγορά της ΕΕ ή του Ηνωμένου Βασιλείου πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου<sup>11</sup>.

Για τους σκοπούς της εν λόγω διάταξης, «διάθεση στην αγορά» είναι η πρώτη προσφορά προϊόντος για διανομή, κατανάλωση ή χρήση στην αγορά στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας, είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν<sup>12</sup>. «Προσφορά προϊόντος για διανομή, κατανάλωση ή χρήση» υπάρχει «όταν υφιστάμενο και αυτοτελώς αναγνωρίσιμο προϊόν, μετά το στάδιο της κατασκευής, αποτελεί αντικείμενο γραπτής ή προφορικής συμφωνίας μεταξύ δύο ή περισσότερων νομικών ή φυσικών προσώπων για τη μεταβίβαση της κυριότητας, κάθε άλλου δικαιώματος ιδιοκτησίας ή της κατοχής σε σχέση με το εν λόγω προϊόν, ή όταν αποτελεί αντικείμενο προσφοράς σε νομικό ή φυσικό πρόσωπο ή πρόσωπα για τη σύναψη τέτοιας συμφωνίας».<sup>13</sup> «Θέση σε λειτουργία» είναι «η πρώτη χρήση ενός προϊόντος εντός της Ένωσης ή εντός του Ηνωμένου Βασιλείου από τον τελικό χρήστη για τους σκοπούς για τους οποίους προορίζεται [...]»<sup>14</sup>

### **3.2. Εξαρτήματα και εξοπλισμός που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ ή του Ηνωμένου Βασιλείου μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου**

Μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, οι κανόνες της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας δεν θα ισχύουν πλέον ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο. Νομικά και φυσικά πρόσωπα πιστοποιημένα από τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου τα οποία επιθυμούν να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους στην ΕΕ και να εκδίδουν πιστοποιητικά σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ, μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, θα πρέπει να διασφαλίζουν, από την ημερομηνία αυτή, ότι πιστοποιούνται σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας (βλ. ιδίως σημείο 2 της παρούσας ανακοίνωσης).

---

<sup>11</sup> Άρθρο 42 της συμφωνίας αποχώρησης.

<sup>12</sup> Άρθρο 40 στοιχείο β) της συμφωνίας αποχώρησης.

<sup>13</sup> Άρθρο 40 στοιχείο α) της συμφωνίας αποχώρησης.

<sup>14</sup> Άρθρο 40 στοιχείο δ) της συμφωνίας αποχώρησης.

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

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού, ο βασικός κανονισμός εφαρμόζεται στην εκμετάλλευση αεροσκαφών προς, από ή εντός του εδάφους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτης χώρας. Μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του Ηνωμένου Βασιλείου θα θεωρούνται ως «φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτης χώρας» κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης και της λοιπής νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας. Αυτό σημαίνει ότι θα απαιτείται έγκριση ασφαλείας από τον EASA σύμφωνα με το άρθρο 60 και το άρθρο 82 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

**Οι ενδιαφερόμενοι ενημερώνονται ότι ο EASA δέχεται αιτήσεις φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών του Ηνωμένου Βασιλείου για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτων χωρών<sup>15</sup>.**

#### 5. ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού, ο βασικός κανονισμός εφαρμόζεται στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία αεροσκαφών, καθώς και των κινητήρων, ελίκων, εξαρτημάτων, μη εγκατεστημένου εξοπλισμού και εξοπλισμού για τον εξ αποστάσεως έλεγχο αεροσκαφών, εφόσον τα αεροσκάφη είναι ή θα είναι νηολογημένα σε τρίτη χώρα και τα εκμεταλλεύεται φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχει την έδρα του, την κατοικία του ή την κύρια εγκατάστασή του στο έδαφος στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες. Μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στο Ηνωμένο Βασίλειο θα θεωρούνται ως νηολογημένα σε τρίτη χώρα κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης και της λοιπής νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας.

Αυτό σημαίνει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών 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. Θα πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 σχετικά με την εκμετάλλευση αεροπορικών γραμμών<sup>16</sup> όσον αφορά τη χρήση αεροσκαφών νηολογημένων σε «τρίτη χώρα»<sup>17</sup>. Ειδικότερα, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών της ΕΕ 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

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

<sup>16</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>17</sup> Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τον κανονισμό 1008/2008, τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα της Ένωσης αλλά χωρίς μίσθωση υπό όρους ή χωρίς πλήρη μίσθωση από τον εν λόγω αερομεταφορέα, πρέπει να είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος.

ασφάλεια, θα πρέπει επομένως να αποδεικνύουν ότι τηρούνται πρότυπα ασφαλείας ισοδύναμα με εκείνα που επιβάλλει η νομοθεσία της ΕΕ ή εθνική νομοθεσία.

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.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή  
Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών