



Brussel, maandag 16 maart 2020
REV2 – vervangt de kennisgeving van
(REV1) van 18 januari 2019

KENNISGEVING AAN BELANGHEBBENDEN

TERUGTREKKING VAN HET VERENIGD KONINKRIJK EN EU-REGELS OP HET GEBIED VAN LUCHTVAARTVEILIGHEID

Het Verenigd Koninkrijk heeft zich op 1 februari 2020 uit de Europese Unie teruggetrokken en is daarmee een “derde land” geworden¹. Het terugtrekkingsakkoord² voorziet in een overgangperiode die op 31 december 2020³ eindigt. Tot die datum is het EU-recht onverminderd van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk⁴.

Tijdens de overgangperiode zullen de EU en het Verenigd Koninkrijk onderhandelen over een akkoord over een nieuw partnerschap, dat met name een vrijhandelsgebied omvat. Het is echter niet zeker of dat akkoord aan het einde van de overgangperiode is gesloten en in werking treedt. Hoe dan ook, dat akkoord zou een relatie tot stand brengen die wat betreft de voorwaarden voor toegang tot de markt heel anders zal zijn dan de huidige deelname van het Verenigd Koninkrijk aan de interne markt⁵, de douane-unie van de EU en het btw- en accijnsgebied.

Alle belanghebbenden, en met name marktdeelnemers, worden daarom gewezen op de juridische gevolgen waarmee zij rekening moeten houden wanneer de overgangperiode eindigt. Na het einde van de overgangperiode zijn de EU-regels op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart niet langer van toepassing op het Verenigd

¹ Een derde land is een land dat geen lid is van de EU.

² Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7) (hierna “het terugtrekkingsakkoord” genoemd).

³ De overgangperiode kan uiterlijk op 1 juli 2020 eenmalig met ten hoogste 1 of 2 jaar worden verlengd (artikel 132, lid 1, van het terugtrekkingsakkoord). De regering van het Verenigd Koninkrijk sluit een dergelijke verlenging vooralsnog uit.

⁴ Behoudens enkele uitzonderingen waarin artikel 127 van het terugtrekkingsakkoord voorziet. Die uitzonderingen zijn echter niet relevant in het kader van deze kennisgeving.

⁵ Een vrijhandelsakkoord kent bijvoorbeeld niet de begrippen die eigen zijn aan de interne markt (op het gebied van goederen en diensten), zoals wederzijdse erkenning, het land-van-oorsprong-beginsel of harmonisatie. Evenmin voorziet een vrijhandelsakkoord in de opheffing van douaneformaliteiten en -controles, waaronder die betreffende de oorsprong van goederen en de grondstoffen ervan, of invoer- en uitvoerverboden en -beperkingen.

Koninkrijk. Dit heeft de onderstaande gevolgen op de verschillende gebieden van de veiligheid van de burgerluchtvaart:

Advies aan belanghebbenden:

Om rekening te kunnen houden met de gevolgen van deze kennisgeving, krijgen belanghebbenden in de luchtvaartsector het advies om:

- gebruik te maken van het “programma voor vroegtijdige toepassing” van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) om de naleving van de EU-regelgeving te waarborgen;
- hun processen aan te passen aan het feit dat voor alle relevante doeleinden, met inbegrip van de hoedanigheid van een onderneming als exploitant van luchtvaartuigen en de certificering en registratie van luchtvaartuigen, rekening moet worden gehouden met de positie van het Verenigd Koninkrijk als derde land, en dat derhalve de desbetreffende EU-regels voor situaties waar derde landen bij betrokken zijn, van toepassing zijn;
- erop toe te zien dat hun luchtvaartpersoneel⁶ na het einde van de overgangperiode voldoet aan de EU-certificeringsvereisten, door certificaten die door het VK zijn afgegeven, over te brengen naar een EU-autoriteit.

1. TYPECERTIFICATEN, CERTIFICATEN VOOR ONDERDELEN EN UITRUSTINGSSTUKKEN, CERTIFICATEN VOOR ONTWERPORGANISATIES

Overeenkomstig artikel 77 van de basisverordening⁷ oefent het EASA namens de lidstaten de functies en taken uit van het land van ontwerp met betrekking tot de typecertificaten voor producten⁸, certificaten voor onderdelen en uitrustingsstukken, en certificaten voor ontwerporganisaties. Dergelijke certificaten⁹ die door het EASA zijn afgegeven aan personen en organisaties die gevestigd zijn in het Verenigd

⁶ Bijv. piloten, cabinepersoneel, instructeurs, beoordelaars, examinatoren.

⁷ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

Die verordening trad in de plaats van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1). Verwijzingen naar de basisverordening in deze kennisgeving moeten ook worden gelezen als verwijzingen naar laatstgenoemde verordening, voor zover het perioden vóór 11 september 2018 betreft.

⁸ Overeenkomstig artikel 3, punt 3, van de basisverordening wordt onder "product" verstaan: een luchtvaartuig, motor of propeller.

⁹ Overeenkomstig artikel 3, punt 12, van de basisverordening wordt onder "certificaat" verstaan: een certificaat, goedkeuring, licentie, vergunning, attest of ander document dat is afgegeven als resultaat van een certificering en waarin de naleving van de toepasselijke eisen wordt erkend.

Koninkrijk, zijn na het einde van de overgangperiode derhalve niet langer geldig in de EU. De betrokken certificaathouders worden ervan in kennis gesteld dat de desbetreffende producten, onderdelen en uitrustingsstukken niet meer worden beschouwd als gecertificeerd in overeenstemming met hoofdstuk III, afdeling I, van de basisverordening.

Wanneer houders van dergelijke certificaten die na het einde van de overgangperiode niet meer geldig zijn hun activiteiten in de EU ook na die datum willen voortzetten, moeten zij ervoor zorgen dat zij vanaf die datum voldoen aan de certificeringseisen volgens de EU-wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart. Al naargelang de certificaten in kwestie, kan dit bijvoorbeeld betekenen dat zij bij het EASA een aanvraag moeten indienen voor een certificaat van een derde land of voor een certificaat na verplaatsing van de persoon of entiteit naar de EU.

2. CERTIFICATEN DIE DOOR DE BEVOEGDE AUTORITEITEN VAN HET VERENIGD KONINKRIJK ZIJN AFGEGEVEN

Houders van certificaten die vóór het einde van de overgangperiode **door de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk** zijn afgegeven op grond van de basisverordening en alle relevante uitvoerings- of gedelegeerde handelingen, worden ervan in kennis gesteld dat deze certificaten na het einde van de overgangperiode niet meer geldig zullen zijn in de EU. Het gaat met name om:

- luchtwaardigheidscertificaten, beperkte luchtwaardigheidscertificaten, vliegvergunningen, goedkeuringen van organisaties die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van producten, onderdelen en uitrustingsstukken, goedkeuringen van organisaties die verantwoordelijk zijn voor de bouw van producten, onderdelen en uitrustingsstukken, goedkeuringen van organisaties voor onderhoudsopleiding en certificaten voor personeel dat verantwoordelijk is voor de vrijgave na onderhoud van een product, onderdeel of uitrustingsstuk, afgegeven op grond van hoofdstuk III, afdeling I, van de basisverordening;
- bewijzen van bevoegdheid als piloot, medische certificaten voor piloten, certificaten voor organisaties voor de opleiding van piloten, certificaten voor luchtvaartgeneeskundige centra, certificaten voor vluchtnabootsingsinstrumenten, certificaten voor personen die verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van vluchtopleidingen of opleiding in vluchtnabootsers, of voor het beoordelen van de vaardigheden van piloten, en certificaten voor luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen, afgegeven overeenkomstig afdeling II van hoofdstuk III van de basisverordening;
- certificaten voor luchtvaartuigexploitanten en attesten voor cabinepersoneel, afgegeven op grond van de artikelen 30 en 22 van de basisverordening;
- certificaten voor luchtvaartterreinen, certificaten voor ATM/ANS-verleners, vergunningen en medische certificaten voor luchtverkeersleiders, certificaten voor organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders, certificaten voor luchtvaartgeneeskundige centra en luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen die verantwoordelijk zijn voor luchtverkeersleiders, certificaten voor personen die verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van praktische opleidingen of voor het beoordelen van de vaardigheden van luchtverkeersleiders, afgegeven op grond van afdelingen IV, V en VI van hoofdstuk III van de basisverordening.

De belanghebbenden worden erop gewezen dat het EASA aanvragen aanvaardt voor bepaalde erkenningen van derde landen die zijn ingediend door houders van goedkeuringen uit het Verenigd Koninkrijk. Het betreft de volgende certificaten en erkenningen¹⁰:

- **Goedkeuring als productieorganisatie - POA (EASA Form 55)**
- **Brieven houdende instemming met productie zonder goedkeuring als productieorganisatie (EASA-formulier 65)**
- **Erkenningen als onderhoudsorganisatie (EASA-formulier 3 en formulier 3MF)**
- **Erkenningen als onderhoudsopleidingsorganisatie (EASA-formulier 11)**
- **Erkenningen als organisatie voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid - CAMO-erkenningen (EASA Form 14)**
- **Vluchtnabootsingsinstrumenten (EASA-formulier 145)**
- **Erkende opleidingsorganisaties (EASA-formulier 143)**
- **Luchtvaartgeneeskundige centra - AeMC-certificaten (EASA-formulier 146)**
- **Certificaten van verleners van ATM/ANS (EASA-formulier 157)**

3. CERTIFICATEN VOOR ONDERDELEN EN UITRUSTINGSTUKKEN DIE ZIJN AFGEGEVEN DOOR NATUURLIJKE OF RECHTSPERSONEN DIE GECERTIFICEERD ZIJN DOOR DE BEVOEGDE AUTORITEITEN VAN HET VERENIGD KONINKRIJK

3.1. Onderdelen en uitrustingsstukken die voor het einde van de overgangperiode in de EU of in het Verenigd Koninkrijk in de handel zijn gebracht

In artikel 41, lid 1, van het terugtrekkingsakkoord is bepaald dat een bestaand en individueel identificeerbaar goed dat voor het einde van de overgangperiode rechtmatig in de EU of het Verenigd Koninkrijk in de handel werd gebracht, verder op de markt van de EU of van het Verenigd Koninkrijk kan worden aangeboden en tussen deze markten kan worden verhandeld tot het de eindgebruiker bereikt, of in de EU of in het Verenigd Koninkrijk in gebruik kan worden genomen in overeenstemming met de toepasselijke bepalingen van het EU-recht. Onderdelen en uitrustingsstukken waarvoor een door de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk gecertificeerde persoon een geldig conformiteitscertificaat heeft afgegeven overeenkomstig de luchtvaartveiligheidsregels van de EU, mogen volgens de toepasselijke bepalingen dus ook na het einde van de overgangperiode in de EU worden gebruikt, op voorwaarde dat ze vóór het einde van de

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

overgangperiode in de EU of het Verenigd Koninkrijk in de handel zijn gebracht.

Het is aan de marktdeelnemer die zich op die bepaling beroept om op basis van eender welk relevant document aan te tonen dat het goed voor het einde van de overgangperiode in de EU of het Verenigd Koninkrijk in de handel werd gebracht¹¹.

Voor de toepassing van die bepaling wordt onder “in de handel brengen” verstaan, de eerste verstrekking van een goed voor distributie, consumptie of gebruik op de markt in het kader van een handelsactiviteit, al dan niet tegen betaling¹². “Verstrekking van een goed voor distributie, consumptie of gebruik” houdt in dat “een bestaand en individueel identificeerbaar goed, nadat de fase van vervaardiging is voltooid, het voorwerp is van een schriftelijke of mondelinge overeenkomst tussen twee of meer rechtspersonen of natuurlijke personen met het oog op de overdracht van de eigendom, enig ander eigendomsrecht of het bezit inzake het betreffende goed, dan wel het voorwerp vormt van een aanbod aan een of meer natuurlijke personen of rechtspersonen tot het sluiten van een dergelijke overeenkomst.”¹³ Onder “ingebruikneming” wordt verstaan, “het eerste gebruik van een goed binnen de Unie of het Verenigd Koninkrijk door de eindgebruiker voor het doel waarvoor het was bestemd [...]”¹⁴

3.2. Onderdelen en uitrustingsstukken die na het einde van de overgangperiode in de EU of het Verenigd Koninkrijk in de handel zijn gebracht

Na het einde van de overgangperiode zijn de EU-regels op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart niet langer van toepassing op het Verenigd Koninkrijk. Door de autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk gecertificeerde rechtspersonen en natuurlijke personen die na het einde van de overgangperiode hun activiteiten in de EU willen voortzetten en certificaten willen afgeven overeenkomstig de EU-wetgeving, moeten ervoor zorgen dat zij vanaf die datum gecertificeerd zijn overeenkomstig de EU-wetgeving inzake luchtvaartveiligheid (zie met name punt 2 van deze kennisgeving).

4. LUCHTVAARTUIGEXPLOITANTEN UIT HET VERENIGD KONINKRIJK

Volgens artikel 2, lid 1, onder c), van de basisverordening is de basisverordening van toepassing op de uitvoering van vluchten naar, binnen of vanuit het grondgebied waarop de Verdragen van toepassing zijn door een luchtvaartuigexploitant uit een derde land. Na het einde van de overgangperiode worden luchtvaartuigexploitanten uit het Verenigd Koninkrijk beschouwd als “luchtvaartuigexploitanten uit een derde

¹¹ Artikel 42 van het terugtrekkingsakkoord.

¹² Artikel 40, onder b), van het terugtrekkingsakkoord.

¹³ Artikel 40, onder a), van het terugtrekkingsakkoord.

¹⁴ Artikel 40, onder d), van het terugtrekkingsakkoord.

land” in de zin van deze bepaling en andere EU-wetgeving inzake luchtvaartveiligheid. Dit betekent dat een veiligheidsvergunning van het EASA vereist is, overeenkomstig artikel 60 en artikel 82, lid 1, van de basisverordening.

Belanghebbenden worden erop gewezen dat het EASA aanvragen aanvaardt van luchtvaartuigexploitanten uit het VK om te worden erkend als luchtvaartuigexploitant uit een derde land¹⁵.

5. IN HET VERENIGD KONINKRIJK GEREGISTREERDE LUCHTVAARTUIGEN

Volgens artikel 2, lid 1, onder b), punt ii), van de basisverordening is de basisverordening van toepassing op het ontwerp, de productie, het onderhoud en de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen, en hun motoren, propellers, onderdelen, niet-geïnstalleerde apparatuur en apparatuur om een luchtvaartuig op afstand te bedienen, voor zover het luchtvaartuig geregistreerd is of zal worden in een derde land en vluchten met het luchtvaartuig worden uitgevoerd door een luchtvaartuigexploitant die is gevestigd, verblijft of een hoofdkantoor heeft op het grondgebied waarop de Verdragen van toepassing zijn. Na het einde van de overgangperiode worden in het Verenigd Koninkrijk geregistreerde luchtvaartuigen beschouwd als luchtvaartuigen die in een derde land zijn geregistreerd, in de zin van deze bepaling en andere EU-wetgeving inzake luchtvaartveiligheid.

Dit betekent dat EU-luchtvaartuigexploitanten die dergelijke luchtvaartuigen gebruiken, moeten voldoen aan de bepalingen van de basisverordening en alle relevante uitvoerings- en gedelegeerde handelingen. Ze moeten ook voldoen aan de relevante bepalingen inzake het gebruik van in derde landen geregistreerde luchtvaartuigen¹⁶ die voortvloeien uit Verordening (EG) nr. 1008/2008 inzake luchtdiensten¹⁷. Met name luchtvaartuigexploitanten uit de EU die voornemens zijn om in het Verenigd Koninkrijk geregistreerde luchtvaartuigen te wetleasen, zijn gehouden aan de overeenkomstige bepalingen met betrekking tot dergelijke luchtvaartuigen. Wat de veiligheid betreft, moeten zij aantonen dat zij voldoen aan veiligheidsnormen die gelijkwaardig zijn aan die welke door de Unie of de nationale wetgeving worden opgelegd.

Algemene informatie vindt u op de websites van de Commissie over luchtvervoer, met inbegrip van luchtvaartveiligheid (https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en) en op de website van het EASA (<https://www.easa.europa.eu/>). Die webpagina's zullen zo nodig worden geactualiseerd.

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

¹⁶ Er zij op gewezen dat, volgens Verordening 1008/2008, luchtvaartuigen die door een luchtvaartmaatschappij uit de Unie worden gebruikt, maar niet op basis van dry- of wetleasing, in een lidstaat moeten zijn geregistreerd.

¹⁷ Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3).

