



Συμβούλιο  
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2018  
(OR. en)

15795/18

**Διοργανικός φάκελος:  
2018/0434 (COD)**

**AVIATION 176  
PREP-BXT 66**

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ**

|                          |                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Αποστολέας:              | Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,<br>ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής                                                                                                                                                   |
| Ημερομηνία<br>Παραλαβής: | 20 Δεκεμβρίου 2018                                                                                                                                                                                                                            |
| Αποδέκτης:               | κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου<br>της Ευρωπαϊκής Ένωσης                                                                                                                                                       |
| Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:      | COM(2018) 894 final                                                                                                                                                                                                                           |
| Θέμα:                    | Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ<br>ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με ορισμένες πτυχές ασφάλειας της αεροπορίας<br>όσον αφορά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης<br>Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ένωση |

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2018) 894 final.

σνημμ.: COM(2018) 894 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.12.2018  
COM(2018) 894 final

2018/0434 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με ορισμένες πτυχές ασφάλειας της αεροπορίας όσον αφορά την αποχώρηση του  
Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την  
Ένωση**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### • Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

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. Αυτό σημαίνει ότι, εάν δεν επικυρωθεί η συμφωνία αποχώρησης<sup>1</sup>, το πρωτογενές και το παράγωγο δίκαιο της Ένωσης θα παύσουν να ισχύουν ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο από την 30ή Μαρτίου 2019 (εφεξής: «ημερομηνία αποχώρησης»). Εκείνη τη χρονική στιγμή το Ηνωμένο Βασίλειο θα καταστεί «τρίτη χώρα».

Η αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση χωρίς συμφωνία επηρεάζει ιδίως την εγκυρότητα των πιστοποιητικών και των αδειών που προέρχονται από το Ηνωμένο Βασίλειο και έχουν εκδοθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139<sup>2</sup> και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που έχουν εκδοθεί δυνάμει του εν λόγω κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008<sup>3</sup>.

Στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Προετοιμασία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση στις 30 Μαρτίου 2019: σχέδιο δράσης έκτακτης ανάγκης»<sup>4</sup> καθορίζονται τα μέτρα έκτακτης ανάγκης που σκοπεύει να λάβει σε περίπτωση που δεν θα αρχίσει να ισχύει καμία συμφωνία αποχώρησης κατά την ημερομηνία αποχώρησης. Στην εν λόγω ανακοίνωση, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι δεν θα αποκαταστήσει την έλλειψη μέτρων ετοιμότητας από τα ενδιαφερόμενα μέρη ή καθυστερήσεις στην εφαρμογή τους.

Στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας, στις περισσότερες περιπτώσεις οι επιπτώσεις της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση όσον αφορά πιστοποιητικά και εγκρίσεις είναι δυνατόν να αποκατασταθούν από τα ενδιαφερόμενα μέρη με διάφορα μέτρα, μεταξύ των οποίων η «μετάπτωση» σε μια αρχή πολιτικής αεροπορίας της ΕΕ-27 ή η υποβολή, ήδη από τώρα, αίτησης για πιστοποιητικό τρίτης χώρας που εκδίδεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας («ο Οργανισμός») με ισχύ από την ημερομηνία αποχώρησης («πρώρη αίτηση»).

Ωστόσο, σε αντίθεση με άλλους τομείς του δικαίου της Ένωσης, υπάρχουν ορισμένες περιπτώσεις όπου δεν είναι δυνατόν τα φυσικά και τα νομικά πρόσωπα να περιορίσουν τις διαταραχές στην ΕΕ-27. Ως εκ τούτου, στην προαναφερθείσα ανακοίνωση της Επιτροπής

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</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, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

<sup>3</sup> Κανονισμός (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.

<sup>4</sup> COM(2018) 880 final της 13.11.2018.

εξαγγέλθηκε ότι η Επιτροπή θα προτείνει μέτρα για να διασφαλιστεί η παράταση της εγκυρότητας των πιστοποιητικών για ορισμένα αεροναυτικά προϊόντα, εξαρτήματα, εξοπλισμό και εταιρείες.

Όσον αφορά ορισμένα αεροναυτικά προϊόντα («πιστοποιητικά τύπου») και εταιρείες («εγκρίσεις φορέων»), το Ηνωμένο Βασίλειο αναλαμβάνει εκ νέου, για την περιοχή δικαιοδοσίας του από την ημερομηνία αποχώρησης, τον ρόλο του «κράτους σχεδιασμού» βάσει της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Το Ηνωμένο Βασίλειο, μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά στο πλαίσιο αυτού του νέου ρόλου μόνο αν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που απορρέουν από τη σύμβαση. Οι εν λόγω αρμοδιότητες ασκούνται επί του παρόντος από την Ευρωπαϊκή Αρχή Ασφάλειας της Αεροπορίας, στην οποία το Ηνωμένο Βασίλειο συμμετέχει δυνάμει της ιδιότητας του μέλους της ΕΕ.

Είναι, επομένως, αναγκαίο να εξασφαλισθεί ένας μηχανισμός ελεγχόμενης αλλαγής, ο οποίος θα δώσει στους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης και στον Οργανισμό επαρκές χρονικό περιθώριο, ώστε να μπορέσουν να εκδοθούν τα απαραίτητα πιστοποιητικά σύμφωνα με το άρθρο 68 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, λαμβανομένου υπόψη του καθεστώτος του Ηνωμένου Βασιλείου ως τρίτης χώρας.

Αυτή η παράταση της διάρκειας ισχύος θα πρέπει να περιοριστεί χρονικά στο απολύτως απαραίτητο διάστημα, για να αντιμετωπιστεί η αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από το σύστημα ασφάλειας της αεροπορίας της ΕΕ.

Εξάλλου, σε αντίθεση με τους περισσότερους άλλους τομείς του δικαίου της Ένωσης περί εμπορευμάτων, η ακυρότητα των πιστοποιητικών έχει επιπτώσεις όχι στη διάθεση στην αγορά, αλλά στην πραγματική χρήση αεροπορικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού στην ΕΕ, για παράδειγμα κατά την εγκατάσταση εξαρτημάτων και εξοπλισμού σε αεροσκάφος της ΕΕ-27. Πράγματι, όσον αφορά τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό, το πλαίσιο της αεροπορίας ρυθμίζεται με διαφορετικό τρόπο από πολλούς άλλους τομείς του κεκτημένου της Ένωσης, όπου η έννοια της διάθεσης στην αγορά έχει καθοριστική σημασία. Στο πλαίσιο ασφάλειας της αεροπορίας ο κανονισμός καθορίζει ευθέως εάν εξάρτημα, προϊόν ή εξοπλισμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί, ανεξάρτητα από το αν έχει διατεθεί στην αγορά. Το σύστημα ασφάλειας της αεροπορίας της ΕΕ δίνει τη δυνατότητα η εποπτεία των εν λόγω προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού να διενεργείται με τρόπο αξιόπιστο και μη διφορούμενο. Ως εκ τούτου, κρίνεται επωφελής η χρήση του υπάρχοντος πλαισίου και ως βάση για τον προτεινόμενο κανονισμό προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις αρχές ασφάλειας της αεροπορίας.

Αυτό αφορά μόνο πολύ περιορισμένο αριθμό πιστοποιητικών, ήτοι:

- πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από κατασκευαστές («φορείς παραγωγής») πριν από την ημερομηνία αποχώρησης και πιστοποιούν τη συμμόρφωση νεοκατασκευασθέντων προϊόντων (πλην αεροσκαφών), εξαρτημάτων και εξοπλισμού, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η συνέχιση της χρήσης τους εντός και επί των αεροσκαφών (σημείο 21.A.163 στοιχείο γ) του παραρτήματος I του κανονισμού 748/2012)
- πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από εταιρείες συντήρησης («φορείς συντήρησης») πριν από την ημερομηνία αποχώρησης και πιστοποιούν τη συμμόρφωση προϊόντων (συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών), εξαρτημάτων και εξοπλισμού που έχουν υποβληθεί σε συντήρηση από αυτούς (σημείο 145.A.75, στοιχείο ε) του παραρτήματος II του κανονισμού 1321/2014)

- το αυτό για αεροσκάφη άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη (σημείο M.A.615 στοιχείο δ) του παραρτήματος I του κανονισμού 1321/2014)
- το αυτό για εξαρτήματα και εξοπλισμό που εγκαθίστανται σε αεροσκάφη άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη (σημείο M.A.615 στοιχείο δ) του παραρτήματος I του κανονισμού 1321/2014)
- πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από εταιρείες συντήρησης («φορείς συντήρησης») πριν από την ημερομηνία αποχώρησης και πιστοποιούν την ολοκλήρωση της επιθεώρησης αξιοπλοΐας για ελαφρά αεροσκάφη της καλούμενης κατηγορίας 1 ευρωπαϊκών ελαφρών αεροσκαφών («ELA 1», για παράδειγμα ορισμένα ανεμόπτερα ή ελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη) (σημείο 145.A.75 στοιχείο στ) του παραρτήματος II του κανονισμού 1321/2014)
- πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από εταιρείες που εποπτεύουν τη συμμόρφωση του αεροσκάφους («φορείς διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας») πριν από την ημερομηνία αποχώρησης και πιστοποιούν την «αξιοπλοΐα» του αεροσκάφους (σημεία M.A.711(α).4 και M.A.711(β).1 του παραρτήματος I του κανονισμού 1321/2014)

Τέλος, το περιεχόμενο και οι εξετάσεις ορισμένων μαθημάτων εκπαίδευσης που καλύπτονται από την πρόταση ρυθμίζονται λεπτομερώς από το δίκαιο της Ένωσης και συνίστανται σε τυποποιημένες ενότητες, οι οποίες θα πρέπει κατά κανόνα να ολοκληρώνονται σε ένα κράτος μέλος, πριν να είναι δυνατή η μεταφορά στη δικαιοδοσία άλλου κράτους μέλους.

Οι προτεινόμενες διατάξεις δεν θα χαλαρώσουν τις απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια ή τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της αεροπορίας στην Ένωση. Η πρόταση θα επιτρέψει στους κατασκευαστές της ΕΕ-27 να συνεχίσουν να παράγουν τα προϊόντα τους και στους φορείς εκμετάλλευσης να συνεχίσουν να εκμεταλλεύονται τα προϊόντα αυτά, σύμφωνα με τις ισχύουσες ενωσιακές νομικές απαιτήσεις. Αντίθετα, η διακοπή των εν λόγω δραστηριοτήτων θα μπορούσε να προκαλέσει σοβαρά κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα. Εξασφαλίζοντας τη συμμόρφωση των φορέων με τη νομοθεσία της ΕΕ, η πρόταση θα διασφαλίσει επίσης την προστασία των καταναλωτών και των πολιτών.

Στις 13 Δεκεμβρίου 2018, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (άρθρο 50) επανέλαβε την έκκλησή του να ενταθούν οι εργασίες για ετοιμότητα, σε όλα τα επίπεδα, για τις συνέπειες της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου, λαμβανομένης υπόψη κάθε πιθανής έκβασης. Η παρούσα πράξη αποτελεί μέρος μιας δέσμης μέτρων που εγκρίνει η Επιτροπή ως απάντηση στην έκκληση αυτή.

#### • **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρόταση κανονισμού αποτελεί *lex specialis* που θα αντιμετωπίσει ορισμένες από τις συνέπειες που απορρέουν από το γεγονός ότι ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 και οι εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που έχουν εκδοθεί βάσει αυτού, καθώς και βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 216/2008, θα παύσουν να ισχύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο, θα εφαρμόζεται δε μόνο στον βαθμό που είναι αναγκαίος για να εξασφαλιστεί η ελεγχόμενη μετάβαση στην αγορά αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ-27. Οι προτεινόμενοι όροι περιορίζονται σε ό,τι είναι αναγκαίο στο πλαίσιο αυτό, ώστε να αποφευχθούν δυσανάλογες διαταραχές. Επίσης, προορίζονται να εφαρμοστούν μόνο για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Οι γενικές διατάξεις των εν λόγω νομοθετικών πράξεων θα συνεχίσουν κατά τα άλλα να ισχύουν. Επομένως, η παρούσα πρόταση συνάδει πλήρως με την ισχύουσα νομοθεσία και ιδίως με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας και συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 της Ένωσης, πραγματεύεται δε ειδικά την κατάσταση αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση χωρίς συμφωνία αποχώρησης.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

- **Νομική βάση**

Νομική βάση είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Επειδή η πρόταση συμπληρώνει την κείμενη νομοθεσία της Ένωσης, με διατάξεις που διευκολύνουν την ομαλή εφαρμογή της μετά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση, ο στόχος της μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω νομοθετικής πράξης σε επίπεδο Ένωσης.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση κανονισμού είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας διότι είναι ικανή να αποτρέψει δυσανάλογες διαταραχές, προβλέποντας μια περιορισμένη και αναγκαία νομοθετική τροποποίηση, η οποία καλύπτει την ανάγκη για ελεγχόμενη μετάβαση στην αγορά αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ-27. Δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού και απέχει από ευρύτερες αλλαγές ή τυχόν μόνιμα μέτρα.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η παρούσα πρόταση περιλαμβάνει ένα περιορισμένο σύνολο διατάξεων για την αντιμετώπιση μιας πολύ συγκεκριμένης και έκτακτης κατάστασης. Ως εκ τούτου, κρίνεται προτιμότερο να μην τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 και/ή οι εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που έχουν εκδοθεί βάσει αυτού, καθώς και βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, αλλά να θεσπιστεί μια αυτοτελής πράξη για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Οι συνήθεις διατάξεις σχετικά με τα πιστοποιητικά και τις άδειες που επηρεάζονται καλύπτονται τόσο από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 όσο και από τους κανόνες εφαρμογής του. Αν ληφθεί υπόψη τόσο αυτό όσο και το επείγον του ζητήματος, ένας κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου φαίνεται να αποτελεί την μόνη κατάλληλη μορφή νομικής πράξης.

## **3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Άνευ αντικειμένου λόγω της εξαιρετικής και έκτακτης φύσης του γεγονότος που καθιστά αναγκαία την παρούσα πρόταση.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι ειδικές περιστάσεις που περιβάλλουν τις διαπραγματεύσεις για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση και η συνεχώς εξελισσόμενη κατάσταση θέτουν σημαντικούς περιορισμούς όσον αφορά τη δυνατότητα δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με

την πρόταση. Ωστόσο, οι προκλήσεις που απορρέουν από την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ και οι πιθανές λύσεις έχουν επισημανθεί από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη του αεροπορικού κλάδου και από εκπροσώπους των κρατών μελών.

Κοινό θέμα στις απόψεις που υποβλήθηκαν από τους διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς ήταν ότι υπάρχει ανάγκη για κανονιστική παρέμβαση σε συγκεκριμένους τομείς, στους οποίους οι ενδιαφερόμενοι φορείς δεν είναι σε θέση να λάβουν δικά τους μέτρα έκτακτης ανάγκης προκειμένου να μετριαστούν οι επιβλαβείς επιπτώσεις της ενδεχόμενης απουσίας συμφωνίας αποχώρησης. Ειδικότερα, οι εταιρείες κατασκευής, συντήρησης ή εκμετάλλευσης αεροσκαφών τόνισαν το γεγονός ότι η δραστηριότητά τους στην ΕΕ-27 θα μπορούσε να ανασταλεί, εάν το Ηνωμένο Βασίλειο αποχωρήσει από την Ένωση χωρίς διακανονισμό. Το βασικό πρόβλημα φαίνεται πράγματι να είναι το πιθανό χρονικό κενό μεταξύ της αποχώρησης χωρίς συμφωνία και της εξομάλυνσης της κατάστασης βάσει του δικαίου της Ένωσης είτε με τη χορήγηση πιστοποιητικών τρίτων χωρών στις εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου ή με την μετεγκατάσταση της παραγωγής σε περιοχές δικαιοδοσίας της ΕΕ-27. Κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού κενού σχεδόν όλα τα πιστοποιητικά θα καταστούν άκυρα. Πολλοί ενδιαφερόμενοι φορείς υπογράμμισαν το γεγονός ότι υπάρχει παγκοσμίως μικρός μόνον αριθμός κατασκευαστών για πολλά από τα κατασκευαστικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται στα αεροσκάφη (π.χ. ελαστικά ή κινητήρες για μεγάλα αεροσκάφη των αερογραμμών). Ο ακριβόχρονος χαρακτήρας των σύγχρονων δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης και κατασκευής σημαίνει ότι θα είναι αδύνατον να συνεχιστούν οι δραστηριότητες εάν τα οικεία πιστοποιητικά ασφάλειας καταστούν άκυρα.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσεως**

Πέραν της εσωτερικής νομικής και τεχνικής ανάλυσης, οι πληροφορίες αυτές έχουν αναλυθεί περαιτέρω και επαληθευθεί με τους τεχνικούς εμπειρογνώμονες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) για να διασφαλιστεί ότι το προτεινόμενο μέτρο επιτυγχάνει τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται, αλλά ταυτόχρονα περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Εκτίμηση επιπτώσεων δεν είναι απαραίτητη, λόγω του εξαιρετικού χαρακτήρα της κατάστασης και των περιορισμένων αναγκών για την περίοδο κατά την οποία υλοποιείται η αλλαγή του καθεστώτος του Ηνωμένου Βασιλείου. Δεν υπάρχουν ουσιαστικά διαφορετικές διαθέσιμες επιλογές πολιτικής εκτός από την προτεινόμενη.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση δεν έχει αντίκτυπο στην εφαρμογή ή την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Άνευ αντικειμένου.

#### **5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Άνευ αντικειμένου λόγω του βραχυχρόνιου χαρακτήρα του προτεινόμενου μέτρου.

## Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με ορισμένες πτυχές ασφάλειας της αεροπορίας όσον αφορά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ένωση**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>5</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>6</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) 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. Οι Συνθήκες θα παύσουν να ισχύουν ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας αποχώρησης ή, ελλείψει συμφωνίας, δύο έτη μετά τη γνωστοποίηση, ήτοι από τις 30 Μαρτίου 2019, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, σε συμφωνία με το Ηνωμένο Βασίλειο, αποφασίσει ομόφωνα να παρατείνει την εν λόγω προθεσμία.
- (2) Ο κύριος στόχος του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>7</sup> είναι η καθιέρωση και η διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της αεροπορίας στην Ένωση. Για τον σκοπό αυτό, έχει θεσπιστεί ένα σύστημα πιστοποιητικών για διάφορες αεροπορικές δραστηριότητες, προκειμένου να επιτευχθούν τα απαιτούμενα επίπεδα ασφάλειας και να καταστούν δυνατές οι αναγκαίες επαληθεύσεις και η αμοιβαία αποδοχή των πιστοποιητικών που εκδίδονται.

<sup>5</sup> EE C [...] της [...], σ. [...].

<sup>6</sup> EE C [...] της [...], σ. [...].

<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 Αεροπορική Ασφάλεια, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.



- (3) Στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας, οι επιπτώσεις της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση σε πιστοποιητικά και εγκρίσεις είναι δυνατόν να αποκατασταθούν από πολλά ενδιαφερόμενα μέρη μέσω διαφόρων μέτρων. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν τη μεταφορά σε αρχή πολιτικής αεροπορίας των 27 κρατών μελών ή την υποβολή, πριν από την ημερομηνία αποχώρησης, αίτησης για πιστοποιητικό που εκδίδεται από τον Οργανισμό Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ο Οργανισμός»), με ισχύ μόνο από την ημερομηνία αυτή και, ως εκ τούτου, υπό τον όρο ότι το Ηνωμένο Βασίλειο θα έχει καταστεί τρίτη χώρα.
- (4) Ωστόσο, σε αντίθεση με άλλους τομείς του δικαίου της Ένωσης, υπάρχουν ορισμένες ειδικές περιπτώσεις στις οποίες δεν είναι δυνατόν να ληφθεί πιστοποιητικό από άλλο κράτος μέλος ή από τον Οργανισμό, καθόσον, από την ημερομηνία αποχώρησης, το Ηνωμένο Βασίλειο αναλαμβάνει εκ νέου, για την περιοχή δικαιοδοσίας του, τον ρόλο του «κράτους σχεδιασμού» σύμφωνα με τη σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Το Ηνωμένο Βασίλειο, με τη σειρά του, μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά στο πλαίσιο αυτού του νέου ρόλου, μόνον αφότου αναλάβει αυτόν τον ρόλο, δηλαδή αφότου το δίκαιο της Ένωσης παύσει να εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο μετά την αποχώρησή του από την Ένωση.
- (5) Είναι, συνεπώς, αναγκαίο, να δημιουργηθεί ένας προσωρινός μηχανισμός με σκοπό να παραταθεί η εγκυρότητα ορισμένων πιστοποιητικών ασφάλειας της αεροπορίας, ώστε να δοθεί στους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης και στον Οργανισμό επαρκές χρονικό περιθώριο για να εκδώσουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά σύμφωνα με το άρθρο 68 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, λαμβάνοντας υπόψη το καθεστώς του Ηνωμένου Βασιλείου ως τρίτης χώρας.
- (6) Η διάρκεια αυτής της παράτασης της εγκυρότητας των πιστοποιητικών θα πρέπει να περιοριστεί σε ό,τι είναι απολύτως αναγκαίο για να αντιμετωπιστεί η αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από το σύστημα ασφάλειας της αεροπορίας της Ένωσης.
- (7) Για να δοθεί περαιτέρω χρόνος, εφόσον απαιτείται, για να χορηγηθούν στους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης τα πιστοποιητικά δυνάμει του άρθρου 68 του κανονισμού (ΕΕ) 1139/2018, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την περαιτέρω παράταση της περιόδου εγκυρότητας των πιστοποιητικών που αναφέρονται στο τμήμα Ι του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι δε διαβουλεύσεις να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (8) Εξάλλου, σε αντίθεση με τους περισσότερους άλλους τομείς του δικαίου της Ένωσης που αφορούν εμπορεύματα, η ακυρότητα των πιστοποιητικών έχει επιπτώσεις όχι στη διάθεση στην αγορά, αλλά στην πραγματική χρήση αεροπορικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού στην Ένωση, για παράδειγμα κατά την εγκατάσταση εξαρτημάτων και εξοπλισμού σε αεροσκάφος της Ένωσης που εκτελεί πτήσεις στην

Ένωση. Η εν λόγω χρήση αεροπορικών προϊόντων στην Ένωση δεν θα πρέπει να επηρεαστεί από την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου.

- (9) Στο ενωσιακό σύστημα ασφάλειας της αεροπορίας, η εκπαίδευση χειριστών και μηχανικών ρυθμίζεται αυστηρά και οι ενότητες εκπαίδευσης έχουν εναρμονιστεί. Τα πρόσωπα που συμμετέχουν σε μια ενότητα εκπαίδευσης σε ένα κράτος δεν επιτρέπεται πάντοτε να μεταπηδούν σε άλλο κράτος μέλος. Αυτή η ιδιαίτερη κατάσταση θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στα μέτρα έκτακτης ανάγκης της Ένωσης.
- (10) Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να αρχίσουν να ισχύουν επειγόντως και να εφαρμόζονται, κατ' αρχήν, από την επομένη της ημερομηνίας κατά την οποία οι Συνθήκες θα παύσουν να ισχύουν ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και στην επικράτειά του, εκτός εάν μέχρι εκείνη την ημερομηνία έχει αρχίσει να ισχύει συναφθείσα με το Ηνωμένο Βασίλειο συμφωνία αποχώρησης. Ωστόσο, για να δοθεί η δυνατότητα να διεξαχθούν οι αναγκαίες διοικητικές διαδικασίες το συντομότερο δυνατόν, ορισμένες διατάξεις θα πρέπει να εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### *Άρθρο 1*

#### **Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει ειδικές διατάξεις, εν όψει της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας («Ηνωμένο Βασίλειο») από την Ευρωπαϊκή Ένωση, για ορισμένα πιστοποιητικά ασφάλειας της αεροπορίας που έχουν χορηγηθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>8</sup> ή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 σε φυσικά και νομικά πρόσωπα που έχουν την κύρια εγκατάστασή τους στο Ηνωμένο Βασίλειο και για ορισμένες καταστάσεις που αφορούν την αεροπορική εκπαίδευση.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πιστοποιητικά που απαριθμούνται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, τα οποία ισχύουν την προηγούμενη της ημερομηνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και τα οποία έχουν εκδοθεί από οποιονδήποτε από τους εξής:
  - α) τον Οργανισμό Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης («Ο Οργανισμός»), για φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την κύρια εγκατάστασή τους στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπως ορίζεται στο τμήμα 1 του παραρτήματος·
  - β) φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, όπως ορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος.

<sup>8</sup> Κανονισμός (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.

3. Εκτός από τα πιστοποιητικά που απαριθμούνται στην παράγραφο 2, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις θεωρητικές εκπαιδευτικές ενότητες που αναφέρονται στο άρθρο 5.

## *Άρθρο 2*

### **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι αντίστοιχοι ορισμοί του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που έχουν εκδοθεί δυνάμει αυτού και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

## *Άρθρο 3*

### **Πιστοποιητικά που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο α)**

Τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο α) παραμένουν σε ισχύ, επί 9 μήνες από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Εάν απαιτείται περαιτέρω χρόνος για να χορηγηθούν στους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης τα πιστοποιητικά δυνάμει του άρθρου 68 του κανονισμού (ΕΕ) 1139/2018, η Επιτροπή μπορεί να παρατείνει την περίοδο εγκυρότητας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο του παρόντος άρθρου, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες που ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016.

Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

## *Άρθρο 4*

### **Πιστοποιητικά που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο β)**

Τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο β), σχετικά με τη χρήση προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού παραμένουν σε ισχύ, ώστε να είναι δυνατή η εξακολούθηση της χρήσης τους εντός ή επί αεροσκαφών.

## *Άρθρο 5*

### **Μεταφορά θεωρητικών εκπαιδευτικών ενοτήτων**

Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής<sup>9</sup> και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής<sup>10</sup>, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών

<sup>9</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1.

<sup>10</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση

ή ο Οργανισμός, ανάλογα με την περίπτωση, λαμβάνουν υπόψη τις εξετάσεις που διοργανώθηκαν από φορείς εκπαίδευσης που υπόκεινται στην εποπτεία της αρμόδιας αρχής του Ηνωμένου Βασιλείου πριν από την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του παρόντος κανονισμού, ως εάν είχαν διοργανωθεί από φορέα εκπαίδευσης που υπόκειται στην εποπτεία της αρμόδιας αρχής ενός κράτους μέλους.

#### *Άρθρο 6*

#### **Κανόνες και υποχρεώσεις σχετικά με τα πιστοποιητικά που διέπονται από τα άρθρα 3 και 4**

1. Τα πιστοποιητικά που διέπονται από τα άρθρα 3 ή 4 του παρόντος κανονισμού υπόκεινται στους κανόνες που εφαρμόζονται σε αυτά σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που έχουν εκδοθεί δυνάμει αυτού ή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Ο Οργανισμός διαθέτει τις εξουσίες που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και στις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που έχουν εκδοθεί δυνάμει αυτού και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τις οντότητες που έχουν την κύρια εγκατάστασή τους σε τρίτη χώρα.
2. Κατόπιν αιτήσεως του Οργανισμού, οι κάτοχοι των πιστοποιητικών που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4, διαβιβάζουν αντίγραφα όλων των σχετικών με το πιστοποιητικό εκθέσεων ελέγχου, πορισμάτων και σχεδίων διορθωτικών μέτρων, που έχουν εκδοθεί κατά τη διάρκεια των τριών ετών πριν από την αίτηση. Εάν τα εν λόγω έγγραφα δεν έχουν διαβιβαστεί εντός των προθεσμιών που ορίζονται από τον Οργανισμό στην αίτησή του, ο Οργανισμός μπορεί να ανακαλέσει το ευεργέτημα που έχει αποκτηθεί δυνάμει των άρθρων 3 ή 4, ανάλογα με την περίπτωση.
3. Οι κάτοχοι των πιστοποιητικών που αναφέρονται στα άρθρα 3 ή 4 του παρόντος κανονισμού ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση τον Οργανισμό για τυχόν ενέργειες των αρχών του Ηνωμένου Βασιλείου, οι οποίες ενδέχεται να έρχονται σε σύγκρουση με τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

#### *Άρθρο 7*

#### **Αρμόδια αρχή**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και για την εποπτεία των κατόχων των πιστοποιητικών που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, ο Οργανισμός ενεργεί ως η αρμόδια αρχή που προβλέπεται για οντότητες τρίτων χωρών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που έχουν εκδοθεί δυνάμει αυτού ή βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

---

των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα. ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1.

## *Άρθρο 8*

### **Εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 319/2012 της Επιτροπής**

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 319/2014 της Επιτροπής<sup>11</sup> σχετικά με τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας εφαρμόζεται στα νομικά και φυσικά πρόσωπα τα οποία κατέχουν πιστοποιητικά που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, υπό τους ίδιους όρους που ισχύουν για τους κατόχους αντίστοιχων πιστοποιητικών που έχουν χορηγηθεί σε νομικά ή φυσικά πρόσωπα τρίτης χώρας.

## *Άρθρο 9*

### **Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και καθοδηγητικό υλικό**

Ο Οργανισμός μπορεί να εκδώσει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και καθοδηγητικό υλικό για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

## *Άρθρο 10*

### **Έναρξη ισχύος και εφαρμογή**

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Εφαρμόζεται από την επομένη της ημερομηνίας κατά την οποία οι Συνθήκες παύουν να ισχύουν ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και στην επικράτειά του, σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ωστόσο, το άρθρο 5 εφαρμόζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται εάν, μέχρι την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο, έχει αρχίσει να ισχύει συμφωνία αποχώρησης συναφθείσα με το Ηνωμένο Βασίλειο σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 2 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

---

<sup>11</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 319/2014 της Επιτροπής, της 27ης Μαρτίου 2014, σχετικά με τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 593/2007. OJ L 95 της 28.3.2014, σ. 58