

Brexit konsekvenser för luftfart

Björn Holm

Sektionschef & DeI-M Koordinator

Sjö- och luftfart

Enheten för operatörer och luftvärdighet

Sektionen för teknisk operation

Innehåll

- Övergångsplan vid ”hård Brexit”
- Konsekvenser vid ”hård Brexit”
- EASA for your info & further distribution
- UK Brexitåtgärder
- Övergångsplan vid ”hård Brexit” för UK flygtrafik

Övergångsplan vid ”hård Brexit”

Kommissionen publicerade i november 2018; ”Preparing for the withdrawal of the United Kingdom from the European Union a Contingency Action Plan” som beskriver planerade tillfälliga åtgärder i händelse av att Storbritannien lämnar EU utan ett utträdesavtal.

Kommissionens liggande förslag på förordning är en uppföljning av denna publikation i form av en övergångsplan av konkreta åtgärder för fortsatt giltigheten av certifikat, licenser och tillstånd som berör Storbritannien.

Förslaget avses gälla en specifik tidsperiod under den juridiska övergången och omställningen till att Storbritannien blir tredje land.

Övergångsplan vid ”hård Brexit”

- **Artikel 1(2)(a)**, tillstånden för certifikat giltiga under listade i bilagan till kommissionens förslag, ska vara giltiga i nio månader efter att förordningen träder i kraft. Dessa tillstånd, utfärdade av EASA, gäller för organisationer inom Del-21 (748/2012).
 - Om mer tid skulle krävas kan kommissionen förlänga giltighetstiden, i konsultation med medlemsstaternas experter, genom en delegerad akt.
- **Artikel 1(2)(b)**, tillstånden för intyg/certifikat under utfärdade av CAA UK kommer fortsatt vara giltiga, så att dessa produkter och delar ska kunna användas i eller till luftfartyg.

Övergångsplan vid ”hård Brexit”

Certifikat giltiga under artikel 1(2)(a)

Dessa tillstånd, utfärdade av EASA, gäller för organisationer inom Del-21 (748/2012).

Avsnitt 1: Certifikat som utfärdats av EASA till fysiska/juridiska personer som har sin huvudsakliga verksamhetsort i UK, och för luftfartyg, som avses i:

- 1.1. Del-21, avsnitt A, kapitel B (Typcertifikat och begränsade typcertifikat)
- 1.2. Del-21, avsnitt A, kapitel D (Godkännande av ändringar i TC och begränsade TC)
- 1.3. Del-21, avsnitt A, kapitel E (Kompletterande typcertifikat)
- 1.4. Del-21, avsnitt A, kapitel M (Godkännande av reparationer)
- 1.5. Del-21, avsnitt A, kapitel O (ETSO-tillstånd)
- 1.6. Del-21, avsnitt A, kapitel J (Godkännande av Design-organisation approval, DOA)

Övergångsplan vid ”hård Brexit”

Intyg/certifikat under artikel 1(2)(b)

Avsnitt 2: Certifikat för produkter, delar och anordningar som utfärdats av fysiska/juridiska personer som certifierats CAA UK, till fysiska/juridiska personer och för luftfartyg, som avses i:

2.1. Del-21, avsnitt A, kapitel G, punkt 21.A.163.c (Tillverkningsintyg för produkter, delar och anordningar)

2.2. Del-145, punkt 145.A.75.e (Underhållsintyg CRS efter slutfört underhåll)

2.3. Del-145, punkt 145.A.75.f (ARC avseende luftvärdighet för ELA 1-luftfartyg)

2.4. Del-M, kapitel F, punkt M.A.615.d (Underhållsintyg CRS efter slutfört underhåll)

2.5. Del-M, avsnitt A, kapitel F, punkt M.A.615.e (ARC för ELA 1-luftfartyg)

2.6. Del-M, kapitel G, punkt M.A.711a.4 eller b.1 (ARC och förlängningar av dem)

2.7. Del-M, kapitel H, punkterna M.A.801 b 2 och 3 och c (Underhållsintyg CRS efter slutfört underhåll).

Konsekvenser vid ”hård Brexit”

CAA UK utfärdade Del-66 certifikat kommer att betraktas som tredjelandscertifikat, det betyder man inte får utföra CRS på luftfartyg som är registrerade i en EASA medlemsstat (ex SE-reg), men!

CAA UK utfärdade certifikat kan dock användas i en UK Del-145 som har ett tredjelands godkännande utfärdat av EASA, en sådan sk EASA Del-145 kan underhålla luftfartyg som är registrerade i EASA medlemsstat.

EASA for your info & further distribution

It has come to the attention of the Agency that some UK industry approached Part-145 approved maintenance organisations in order to request confirmation of how they intent to the release maintenance to UK registered aircraft in a no deal Brexit scenario. One of the offered options is that the organisation would release the maintenance using the EASA Part-145 approval number.

Please note that, after the Brexit, a UK registered aircraft is to be considered a third country aircraft. As already clarified in our policy issued in March 2013 (attached) all Member States (MSs) are reminded that a release certificate referring to 145.A.50 issued by a Part-145 approved maintenance organisation to a third country registered aircraft is outside the privileges granted by the Part-145 and is not a legally valid release. As some Part-145 approved maintenance organisations may intent to use this practice, the Agency requests the Member States to anticipate this risk by disseminating this information and the attached policy.

Please be aware that the attached policy also includes accepted practices on how a maintenance organisation can provide support to clients outside the EU perimeter.

For Standardisation purposes, the Agency recommends to use the EASA guidance to foreign maintenance organisations ref UG CAO 00134 which offers two acceptable solutions to practice 3.

https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/UG.CAO_.00134-004%20Aircraft%20Maintenance.pdf

UK Brexitåtgärder

Omkring 500 Brittiska organisationer beräknas ansöka om tredjelandsgodkännande hos EASA, t ex Del-145, Del-147, CAMO, POA, DOA, FSTD och AeMC.

Brittiska organisationer har för närvarande cirka 4500 produktcertifikat som typcertifikat, kompletterande typcertifikat, europeiska tekniska standardorder och stora och mindre förändringar godkännanden.

- De önskar förmodligen att få dessa godkända enligt EASA-systemet.

Övergångsplan vid ”hård Brexit” för UK flygtrafik

Det viktigt att flygtrafiken upprätthålls efter UK utträde ur EU med få störningar eller avbrott i luftfartsaktiviteter tills dess ett nytt avtal är på plats.

I förordningen om grundläggande konnektivitet säkerställs att flygtrafik får bedrivas mellan EU och Storbritannien i enlighet med de fem första friheterna för flyget.

EASA accepterar tidiga ansökningar från brittiska AOC-innehavare för TCO-godkännanden, trots att UK ännu inte är tredjeland.

Brexit har blivit uppskjutet till 12 april men om utträdesavtal blir godkänt i det brittiska parlamentet så kommer Brexit att skjutas fram till den 22 maj.

Detta gäller i denna stund!

Läs mer på

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

Freedom of The Air / Freedom Right 1-5 (6-9)

- ***First Freedom of the Air*** - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State or States to fly across its territory without landing
- ***Second Freedom of the Air*** - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State or States to land in its territory for non-traffic purposes
- ***Third Freedom of The Air*** - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State to put down, in the territory of the first State, traffic coming from the home State of the carrier
- ***Fourth Freedom of The Air*** - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State to take on, in the territory of the first State, traffic destined for the home State of the carrier
- ***Fifth Freedom of The Air*** - the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State to put down and to take on, in the territory of the first State, traffic coming from or destined to a third State

ICAO characterizes all "freedoms" beyond the Fifth as "so-called" because only the first five "freedoms" have been officially recognized as such by international treaty.

Source: *Manual on the Regulation of International Air Transport* (Doc 9626, Part 4)