



ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ
Γραφείο Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων

Λονδίνο, 27 Σεπτεμβρίου 2018

Δημοσιοποίηση από βρετανική Κυβέρνηση τεχνικής μελέτης επί επιπτώσεων σε τομέα αεροπορικών μεταφορών από ενδεχόμενη μη κατάληξη διαπραγμάτευσης Εξόδου και άτακτη αποχώρηση (No-deal) »

Μετά τον Μάρτιο του 2019, αν δεν υπάρχει συμφωνία

Εάν το Ηνωμένο Βασίλειο εγκαταλείψει την ΕΕ τον Μάρτιο του 2019 χωρίς να έχει συναφθεί συμφωνία, οι αδειοδοτημένες αεροπορικές εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου και της ΕΕ θα χάσουν το αυτόματο δικαίωμα εκμετάλλευσης αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της ΕΕ χωρίς να ζητήσουν εκ των προτέρων άδεια. Αυτό θα σήμαινε ότι οι αεροπορικές εταιρείες που λειτουργούν μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της ΕΕ θα πρέπει να αναζητήσουν ατομικές άδειες λειτουργίας. Οι αερογραμμές με άδεια εκμετάλλευσης της ΕΕ θα χάσουν την ικανότητα να λειτουργούν εξ ολοκλήρου στο Ηνωμένο Βασίλειο (για παράδειγμα από το Heathrow στο Εδιμβούργο) και οι αεροπορικές εταιρείες με άδεια εκμετάλλευσης του Ηνωμένου Βασιλείου θα χάσουν την ικανότητα να εκτελούν αεροπορικές υπηρεσίες εντός της ΕΕ (για παράδειγμα από το Μιλάνο στο Παρίσι).

Πτήσεις προς και από την ΕΕ

Αν δεν υπάρξει συμφωνία με την ΕΕ, οι αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν πτήσεις μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της ΕΕ θα πρέπει να ζητήσουν ατομικές άδειες εκμετάλλευσης από τα αντίστοιχα κράτη (είτε πρόκειται για το Ηνωμένο Βασίλειο είτε για μια χώρα της ΕΕ). Σε αυτό το σενάριο, το Ηνωμένο Βασίλειο θα προέβλεπε τη χορήγηση άδειας στις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ προκειμένου να συνεχίσουν να λειτουργούν. Το ΗΒ θα ανέμενε από τις χώρες της ΕΕ να προβούν στις αντίστοιχες ενέργειες. Δεν θα ήταν προς το συμφέρον οποιασδήποτε χώρας της ΕΕ ή του Ηνωμένου Βασιλείου να περιορίσει την επιλογή των προορισμών που θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν, ωστόσο, εάν δεν χορηγηθούν τέτοιες άδειες, θα μπορούσε να υπάρξει διακοπή σε ορισμένες πτήσεις.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η χορήγηση αδειών και η συνέχιση των πτήσεων, η προτίμηση του Ηνωμένου Βασιλείου θα ήταν να συμφωνηθεί μια βασική ρύθμιση ή μνημόνιο κατανόησης σε πολυμερή βάση μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της ΕΕ. Εναλλακτικά, θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή διμερείς συμφωνίες μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και κάθε κράτους μέλους της ΕΕ, που θα διευκρινίζει τους όρους υπό τους οποίους θα επιτρέπεται η παροχή αεροπορικών υπηρεσιών. Εξ ορισμού, οποιαδήποτε τέτοια συμφωνία θα πρέπει να έχει αμοιβαίο χαρακτήρα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναγνωρίσει ότι θα ήταν επιθυμητή μια συμφωνία που θα προβλέπει τα απολύτως απαραίτητα για τις αεροπορικές υπηρεσίες σε περίπτωση που το Ηνωμένο Βασίλειο θα αποχωρήσει «χωρίς συμφωνία».

Στο σενάριο όπου συμφωνείται μια προσωρινή συμφωνία για τις αεροπορικές υπηρεσίες, οι αεροπορικές εταιρείες θα εξακολουθήσουν να υποχρεώνονται να υποβάλλουν αίτηση για τα ακόλουθα συναφή δικαιώματα:

Συνδεδεμένες άδειες για τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ

Οι αεροπορικές εταιρείες με άδεια εκμετάλλευσης της ΕΕ θα χρειάζονταν δύο συσχετισμένα δικαιώματα προκειμένου να λειτουργούν στο Ηνωμένο Βασίλειο:

Πρώτον, θα απαιτείται η κατοχή άδειας αλλοδαπού μεταφορέα. Υπάρχει μια μακρά καθιερωμένη διαδικασία για την υποβολή αίτησης για τέτοιες άδειες και οι μεταφορείς μπορούν να μάθουν περισσότερα για την υποβολή αίτησης στην ιστοσελίδα της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (CAA) του Ηνωμένου Βασιλείου. Αυτές οι οδηγίες θα ενημερωθούν σύντομα για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν εγγραφεί στην ΕΕ ή στον ΕΟΧ.

Δεύτερον, θα απαιτείται η κατοχή άδεια ασφαλείας του Ηνωμένου Βασιλείου από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου, με την ονομασία "UK Part-TCO (Third Country Operator - Διαχειριστής τρίτης χώρας)". Η CAA θα εξετάζει κάθε αίτηση για την άδεια αυτή κατά περίπτωση, αλλά, επί της αρχής, μια αεροπορική εταιρεία που κατέχει ισχύον πιστοποιητικό αερομεταφορέα από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Αεροναυτιλιακής Ασφάλειας (EASA) θα θεωρείται ότι πληροί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις έγκρισης.

Το Ηνωμένο Βασίλειο αναμένει ότι η αναγνώριση ισοδύναμων προτύπων ασφαλείας θα είναι αμοιβαία αποδεκτή από την ΕΕ σε ότι αφορά τις δικές της αντίστοιχες άδειες.

Συνδεδεμένα δικαιώματα για τις αεροπορικές εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου

Οι αεροπορικές εταιρείες με άδεια εκμετάλλευσης του Ηνωμένου Βασιλείου θα χρειάζονταν δύο συναφή δικαιώματα προκειμένου να λειτουργούν στην ΕΕ.

Πρώτον, για τις αεροπορικές εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου θα απαιτείται άδεια από τις εθνικές αρχές των κρατών στα οποία λειτουργούν (συντά αναφέρεται ως ξένα άδεια μεταφορέα). Οι διαδικασίες ενδέχεται να διαφέρουν σε διαφορετικές χώρες της ΕΕ, οπότε οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να αρχίσουν διαβουλεύσεις με τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας στις αντίστοιχες χώρες της ΕΕ για λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο χορηγούν άδεια λειτουργίας σε ξένες αεροπορικές εταιρείες.

Δεύτερον, οι αεροπορικές εταιρείες από χώρες εκτός της ΕΕ απαιτούν άδεια ασφαλείας από τον EASA, γνωστή ως "part- TCO". Η EASA δεν έχει ακόμη παράσχει τις λεπτομέρειες για το πώς και πότε θα επεξεργάζεται τις αιτήσεις από αεροπορικές εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου πριν από την έξοδο του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ. Ωστόσο, το Ηνωμένο Βασίλειο αναμένει ότι η αναγνώριση ισοδύναμων προτύπων ασφαλείας θα είναι σε αμοιβαία βάση.

Πτήσεις προς και από τον υπόλοιπο κόσμο

Για τις αεροπορικές εταιρείες με άδεια λειτουργίας εκτός Ηνωμένου Βασιλείου και ΕΕ, η επιλεξιμότητά τους για την εκτέλεση αεροπορικών υπηρεσιών προς το Ηνωμένο Βασίλειο καθορίζεται από την αντίστοιχη Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ του Η.Β. και του κράτους στο οποίο έχουν χορηγηθεί οι άδειες. Για τις αεροπορικές εταιρείες από μία από τις 111 χώρες με τις οποίες το Ηνωμένο Βασίλειο έχει διμερή ΣΑΜ, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, της Ινδίας και της Βραζιλίας, δεν θα υπάρξει καμία αλλαγή.

Για αεροπορικές εταιρείες από μία από τις 17 χώρες που δεν ανήκουν στην ΕΕ, με τις οποίες προβλέπονται επί του παρόντος αεροπορικές υπηρεσίες προς το Ηνωμένο Βασίλειο λόγω

της ιδιότητάς του ως κράτους μέλους της ΕΕ, θα υπάρξουν ρυθμίσεις αντικατάστασης πριν από την ημέρα εξόδου. Το Ηνωμένο Βασίλειο συνεργάζεται στενά με αυτές τις χώρες για να συμφωνήσει στην αντικατάσταση, μέσω διμερών συμφωνιών που θα τεθούν σε ισχύ μόλις οι συμφωνίες που έχουν συναφθεί με την ΕΕ παύσουν να ισχύουν για το Ηνωμένο Βασίλειο. Το Ηνωμένο Βασίλειο έχει ήδη ολοκληρώσει ορισμένες από αυτές τις συμφωνίες και είναι πεπεισμένο ότι οι υπόλοιπες θα συμφωνηθούν πολύ πριν από την Έξοδο.

Οι αλλοδαπές (τρίτων χωρών) αεροπορικές εταιρείες θα εξακολουθήσουν να πρέπει να υποβάλουν αίτηση στην αρμόδια αρχή του Ηνωμένου Βασιλείου (UK CAA) για τη χορήγηση άδειας αλλοδαπού μεταφορέως με τον συνήθη τρόπο και, βραχυπρόθεσμα, οι υφιστάμενες άδειες ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί από την EASA θα αντιμετωπίζονται σαν να είχαν εκδοθεί από την αρμόδια αρχή του Ηνωμένου Βασιλείου.

Άδειες λειτουργίας και διαδρομής

Απαιτείται άδεια εκμετάλλευσης προτού η αεροπορική εταιρεία μπορεί να αναλάβει την παροχή εμπορικών υπηρεσιών. Η άδεια αυτή παρέχει τα μέσα μέσω των οποίων η CAA διασφαλίζει ότι οι αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν κυρίως στο Ηνωμένο Βασίλειο διοικούνται σωστά και συμμορφώνονται με βασικές απαιτήσεις όσον αφορά την κυριότητα και τον έλεγχο, την ασφάλεια, τη χρηματοδότηση και την ασφάλιση.

Προκειμένου να λειτουργούν διεθνώς, όλες οι αεροπορικές εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου θα πρέπει να κατέχουν άδεια διαδρομής από την CAA σύμφωνα με την πάγια εθνική νομοθεσία. Οι άδειες διαδρομής που έχουν ήδη εκδοθεί στις αεροπορικές εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου θα παραμείνουν εν ισχύ μετά την Έξοδο.

Οι αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ πρέπει να ανήκουν κατά πλειοψηφία και να ελέγχονται αποτελεσματικά από υπηκόους της ΕΕ ώστε να δικαιούνται άδεια εκμετάλλευσης. Οι αεροπορικές εταιρείες που έχουν λάβει άδεια από την ΕΕ θα πρέπει να εξετάσουν τον τρόπο με τον οποίο θα εξακολουθήσουν να πληρούν την απαίτηση αυτή, για παράδειγμα, εάν είχαν σημαντικές επενδύσεις ή κατοχή από υπηκόους του Ηνωμένου Βασιλείου. Οι αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ που έχουν λάβει σημαντικές επενδύσεις από βρετανούς υπηκόους πρέπει να ελέγξουν τις συνέπειες για την εγκυρότητα της άδειας λειτουργίας τους στις αρμόδιες εθνικές αρχές.

Οι άδειες εκμετάλλευσης του Ηνωμένου Βασιλείου που εκδόθηκαν πριν από την έξοδο θα παραμείνουν σε ισχύ ως αποτέλεσμα του νόμου περί Απόσυρσης από την ΕΕ (EU Withdrawal Act). Μετά την έξοδο από την ΕΕ, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν θα επιβάλλει περιορισμούς της εθνικότητας όσον αφορά τους όρους για απόκτηση άδειας εκμετάλλευσης. Ωστόσο, οι αεροπορικές εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου θα πρέπει επίσης να εξετάσουν κατά πόσον καλύπτεται η ιθαγένεια και το επίπεδο επένδυσης των μετόχων τους από τους όρους των ΣΑΜ βάσει των οποίων εκτελούν τις υπηρεσίες τους. Αυτό περιλαμβάνει κάθε ρύθμιση που συνήφθη μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της ΕΕ ή των κρατών μελών της.

Κατανομή χρονοθυρίδων

Οι ισχύοντες κανόνες για την κατανομή των χρονοθυρίδων στους αερολιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου θα παραμείνουν αμετάβλητοι σε περίπτωση που δεν υπάρξει συμφωνία. Ο κανονισμός της ΕΕ για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης θα διατηρηθεί με τον νόμο περί Απόσυρσης από την ΕΕ, ο οποίος απαιτεί τη διάθεση αυτών στις αεροπορικές εταιρείες κατά τρόπο διαφανή και χωρίς διακρίσεις.

Η διαδικασία κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης στα αεροδρόμια της ΕΕ θα παραμείνει η ίδια.

Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας

Δεν θα υπάρξει διακοπή της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο Ηνωμένο Βασίλειο ως αποτέλεσμα της αποχώρησης από την ΕΕ χωρίς συμφωνία. Οι χώρες της ΕΕ και το Ηνωμένο Βασίλειο, από κοινού με όλα τα άλλα κράτη, έχουν διεθνείς υποχρεώσεις παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές που ορίζει ο ICAO σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.

Το Ηνωμένο Βασίλειο θα παραμείνει επίσης πλήρες μέλος του EUROCONTROL και θα συνεισφέρει στις λειτουργίες και τις υπηρεσίες του, καθώς η συμμετοχή του ΗΒ σε αυτό είναι ανεξάρτητη από την ένταξή στην ΕΕ.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας του Ηνωμένου Βασιλείου (NATS) θα εξακολουθήσει να παρέχει υπηρεσίες σε αεροσκάφη που λειτουργούν στον εναέριο χώρο στον οποίο έχει άδεια εκμετάλλευσης. Το NATS θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τους γειτονικούς παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας για να διασφαλίσει ότι η υπηρεσία είναι ασφαλής και αποτελεσματική, κυρίως μέσω της συμμετοχής του Ηνωμένου Βασιλείου στο EUROCONTROL. Το Ηνωμένο Βασίλειο θα εξακολουθήσει να διαθέτει σύστημα ρυθμίσεων οικονομικής και ρυθμιστικής φύσεως για το NATS, αλλά αυτό θα καλύπτεται από το πλαίσιο του νόμου περί μεταφορών του 2000 και όχι από το σύστημα απόδοσης και χρέωσης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SES).

Το Ηνωμένο Βασίλειο δεν θα είναι πλέον σε θέση να συμμετέχει άμεσα στην πρωτοβουλία SES της ΕΕ, η οποία σχεδιάστηκε για να αυξήσει την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε ολόκληρη την ΕΕ. Το Ηνωμένο Βασίλειο θα συνεχίσει να εργάζεται μέσω του EUROCONTROL για να διασφαλίσει την ασφαλή και αποτελεσματική διαχείριση του εναέριου χώρου στα 41 μέλη του. Το Ηνωμένο Βασίλειο θα συνεχίσει να πρωτοστατεί στην παροχή ασφαλών και αποτελεσματικών υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Επιπλέον, ο νόμος περί Απόσυρσης θα διατηρήσει στο εσωτερικό δίκαιο τους υφιστάμενους κανονισμούς της ΕΕ για την ασφάλεια, τον εναέριο χώρο και τη διαλειτουργικότητα.

Δικαιώματα επιβατών

Για τους επιβάτες αεροπορικών πτήσεων που αναχωρούν από το Ηνωμένο Βασίλειο, τα ίδια δικαιώματα επιβατών που ισχύουν σήμερα θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται μετά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ. Η νομοθεσία της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών θα διατηρηθεί στο εσωτερικό δίκαιο με το νόμο περί Απόσυρσης.

Πηγές:

<https://www.gov.uk/government/publications/flights-to-and-from-the-uk-if-theres-no-brex-it-deal/flights-to-and-from-the-uk-if-theres-no-brex-it-deal>

<https://www.gov.uk/government/publications/aviation-safety-if-theres-no-brex-it-deal/aviation-safety-if-theres-no-brex-it-deal>

<https://www.gov.uk/government/publications/aviation-security-if-theres-no-brex-it-deal/aviation-security-if-theres-no-brex-it-deal>

Γραφείο ΟΕΥ Λονδίνου