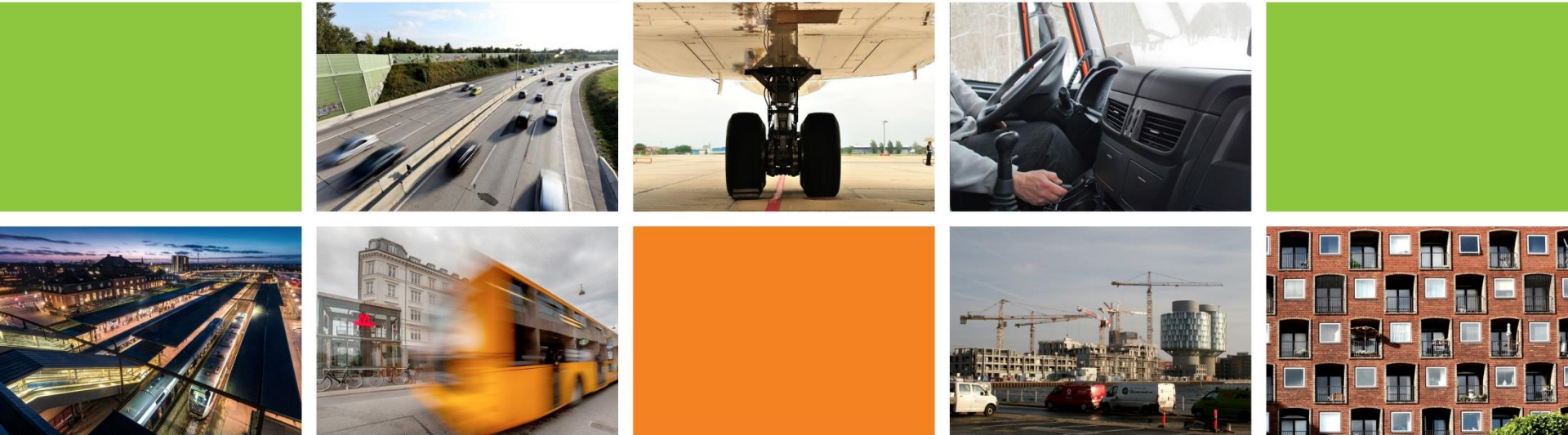


BREXIT

Konsekvenser for luftfart



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Center for marked og kollektiv trafik
Informationsmøde om BREXIT
20. februar 2019

Markedsadgang

– Umiddelbare konsekvenser...

- Pr. 30. marts 2019:
- UK bliver et tredjeland, og UK-selskaber bliver tredjelandsselskaber.
- Hvis ”skilsmisseaftale”:
 - Uændret situation for luftfarten indtil udgangen af 2020 (selv om UK er et tredjeland).
 - I den periode: Forhandling om samlet luftfartsaftale EU/UK, der skal gælde senest fra nytår 2021.
- Hvis ”no deal”/”hård Brexit”:
 - I udgangspunktet kun nationale ordninger.
 - Men politisk enighed i EU27 om at sikre fælles tilgang:
Dec. 2018: Forslag fra KOM til forordning om sikring af basale luftfartsforbindelser. Dette forhandles p.t. med Europa-Parlamentet.

”No deal”-forordning (efter forhandling mellem KOM og MS)

- Gensidighed
- Fastsætter rettigheder for UK-selskaber. UK forventes at ville give tilsvarende (reciproke) rettigheder til EU27-selskaber.
- Trafikrettigheder og kapacitet
- UK-selskaber får (fortsat) fri adgang til flyvning mellem UK og EU27 (dvs. fulde 3./4.-frihedsrettigheder) med fri kapacitet.
- Trafikrettigheder (fortsat)
- UK-selskaber får adgang til at udføre all-cargo flyvning på ruter UK-EU27-tredjeland v.v. (dvs. 5.-frihedsrettigheder) med højst samme antal frekvenser i S/W2019 som i S/W2018.

”No deal”-forordning (efter forhandling mellem KOM og MS)

- Kommercielt samarbejde
- UK-selskaber får mulighed for codesharing med andre selskaber (UK-, EU27- eller tredjelands-) i et vist omfang.
- UK-selskaber får mulighed for fri dry-leasing samt for at wet-lease ind fra andre selskaber (UK-, EU27- eller tredjelands-) i et vist omfang.
- Ejerskab og kontrol
- Selskaber i EU27, der som følge af UK's udtræden ikke længere opfylder kravene til ejerskab og kontrol for fortsat EU27-status, får 7 måneders udsættelse på visse betingelser til at opfylde disse krav.

”No deal”-forordning (efter forhandling mellem KOM og MS)

- Kompetencefordeling, KOM og MS
- Sædvanlig kompetencefordeling med hensyn til forhandling af trafikrettigheder mellem EU-medlemslande og tredjelande påvirkes midlertidigt, ikke generelt:
- Medlemslandene har fortsat på visse betingelser mulighed for at forhandle om bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande.
- KOM skal fortsat have konkret mandat af medlemslandene til at forhandle om samlede luftfartsaftaler mellem EU og tredjelande.

Trafikprogrammer, DK-UK v.v.

- Før Brexit:
- Danske og britiske selskaber skal notificere TBST om beflyvning senest 15 dage inden trafikprogramstart.

- Efter Brexit:
- Danske og britiske selskaber skal have godkendt trafikprogrammer. Ansøgning om godkendelse til TBST: Senest 30 dage inden trafikprogramstart.

- Læs mere på:
- <http://www.trafikstyrelsen.dk/EN/Civil-aviation/Flight-Operations/Scheduled-flights.aspx>

De fremtidige luftfartsrelationer med UK

- Politisk hensigtserklæring: Forhandlinger om en samlet luftfartsaftale EU/UK med virkning fra senest 30. marts 2020.
- DK støtter normalt, at der indgås så åbne og liberale aftaler som muligt f.s.v.a. markedsadgang.
- Dog fortsat stor usikkerhed om udformningen af de fremtidige luftfartsrelationer mellem UK og EU.

Security

Brexit – konsekvenser for security

- Forventning: OSS med UK for såvel passagertransport som fragt og post
- Hvis forventningen ikke holder:
 - Konsekvenser for EU-lufthavne med flyvninger til/fra UK
 - Konsekvenser for luftfartsselskaber, der flyver fra UK til EU
 - Konsekvenser for luftfragt fra UK til EU

Forventning om OSS med UK trods evt. hård Brexit

- EU Kommissionen arbejder på et forslag om OSS med UK
- Forslaget vil blive sendt til afstemning i AVSEC, så det kan træde i kraft i rette tid
- Forslaget vil ifølge EU Kommissionen omfatte passagerer, håndbagage, indskrevet bagage samt fragt og post

Konsekvenser for lufthavne uden OSS regler

- Fly, der ankommer fra UK er en tredjelandssankomst
 - Passagerer og deres håndbagage må ikke blandes sammen med passagerer og håndbagage, der er screenet til EU standard
 - Passagerer og deres håndbagage skal screenes på ny, inden de kan transferere i en EU lufthavn
 - Indskrevet bagage skal screenes på ny, inden den kan transferere i en EU lufthavn

Konsekvenser for luftfartsselskaber uden OSS regler

Fly, der ankommer til EU fra UK er en tredjelandssankomst

- Der skal gennemføres flysikkerhedskontrol inden flyet igen kan afgang
- Der kan kun medbringes fragt, hvis luftfartsselskabet har en ACC3 udpegning for den pågældende UK destination (og benyttede fragtagenter i UK skal være udpeget RA3)

Konsekvenser for fragt fra UK uden OSS regler

- Der kan kun medbringes fragt til EU, hvis luftfartsselskabet har en ACC3 udpegning for den pågældende UK destination
- Ved transferfragt skal fragtagenten undersøge dokumentationen for fragt – og om nødvendigt re-screene

Safety

Generelt om certificering og godkendelser

Tidligere udmeldinger fra UK viser ønske om at fortsætte i EASA...

...men udgangspunktet er fortsat, at UK udtræder af EASA og UK certifikater ophører med at være gyldige i EU

Eksempler på certifikater udstedt af britiske myndigheder

Certificate of Airworthiness	Pilot licenses	providers
Restricted certificate of airworthiness	Pilot medical certificates	License and medical certificates for air traffic controllers
Permits to fly	Certificates for pilot training organisations	Certificates for air traffic controller training organisations
Approvals of organisations responsible for the maintenance of products, parts and appliances	Certificates for aero-medical centres	Certificates for aero medical centres and aeromedical examiners responsible for air traffic controllers
Approvals for organisations responsible for the manufacture of products, parts and appliances	Certificates for flight simulation training devices	Certificates for persons responsible for providing practical training or assessing the skills of air traffic controllers
Approvals for maintenance training organisations	Certificates for persons responsible for providing flight training, flight simulation training or assessing pilots' skill	
Certificates for personnel responsible for the release of a product, part or appliance after maintenance	Certificates for aero medical examiners	
	Certificates for air operators	
	Attestations for cabin crew	
	Certificates for aerodromes	
	Certificates for ATM/ANS	

Certifikater udstedt af UK

Generelt princip: alle aktører, som på egen hånd kan forberede sig på Brexit, bør gøre dette.

TBST behandler løbende ansøgninger om at overføre personcertifikater til DK efter gældende regler

Særlig udfordring for personer, som på Brexitdatoen er under uddannelse i UK

Certifikater udstedt af EASA

Certifikater udstedt til personer og organisationer i UK ophører med at være gyldige i EU i tilfælde af et "hårdt Brexit"

Hvad gør TBST og EU?

Det politiske spil omkring Brexit gør, at i EU27 har medlemsstaterne meget lidt manøvrerum

EU sætter ind over for konsekvenser, som man ikke umiddelbart kan forberede sig på:

- Forslag om forordning vedr. 'safety'
- Forslag om forordning vedr. 'connectivity'

Begge er endnu kun forslag!

Britiske luftfartsselskaber og luftfartøjer

Fra Brexit-datoen vil :

- britiske luftfartsselskaber anses som tredjelandsoperatører (TCO)
- britiske luftfartøjer anses som hørende hjemme i et tredjeland

Vær opmærksom på reglerne vedr. wet-lease!

Ejerskab og kontrol

	UK ejerskab og kontrol	EU ejerskab og kontrol
UK operatør	Risiko for at miste status som 'community air carrier' i forhold til EU	Krav om UK Operating License og Route License
EU operatør	Risiko for at miste status som 'community air carrier' indenfor EU	Krav om UK TCO-godkendelse

EASA: tidlig ansøgning om tredjelandsgodkendelser

Production Organisation Approval – POA

Letters of agreement for production without a POA

Maintenance Organisation Approvals – MOA

Maintenance Training Organisation Approvals – MTOA

Continuing Airworthiness Maintenance Organisation – CAMO approvals

Flight Simulator Training Devices – FSTD

Approved Training Organisations – ATO

Aero-Medical Centres – AeMC certificates

Third Country Operator - TCO

⇒ easa.europa.eu/brexit

Passagerrettigheder

Passagerrettighedsforordningen

Forordning (EF) 261/2004 gælder for følgende flyvninger:

- Alle flyvninger der afgår fra en lufthavn placeret på en medlemsstats område.
- Alle flyvninger der afgår fra en lufthavn placeret i tredjeland til en medlemsstats område, såfremt flyvningen er sket med et EU-luftfartsselskab.

I

(Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 261/2004
af 11. februar 2004
om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning
og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91
(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —	(4)	Fællesskabet bør derfor forbedre de beskyttelsesstandarder, der blev fastsat i forordningen, så man både styrker passagerernes rettigheder og sikrer, at luftfartsselskaber opererer under harmoniserede betingelser på et liberaliseret marked.
under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,		
under henvisning til forslag fra Kommissionen (1),		
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (2),	(5)	Da der ikke længere skelnes skarpt mellem ruteflyvning og charterflyvning, bør beskyttelsen gælde både for passagerer på ruteflyvning og charterflyvning, herunder flyvning, der indgår i pakkerejser.
efter høring af Regionsudvalget,		
efter proceduren i traktatens artikel 251 (3), på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 1. december 2003, og	(6)	Beskyttelsen for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i en medlemsstat, bør udvides til også at omfatte passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, hvis bestemmelser i lufthavnen er beliggende i en medlemsstat, og det er et EF-luftfartsselskab, der udfører flyvningen.
ud fra følgende betragtninger:		
(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.	(7)	For at sikre en effektiv anvendelse af denne forordning bør de forpligtelser, der herved indføres, påhvile det transporterende luftfartsselskab, der gennemfører eller har til hensigt at gennemføre en flyvning, uanset om det sker med eget luftfartøj, under dry eller wet lease eller i en hvilken som helst anden form.
(2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.		
(3) Selv om Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til rute-flypassagerer, der afvises på grund af overbooking (3), skabte grundlæggende beskyttelse for passagererne, er der stadig for mange passagerer, der afvises mod deres vilje, eller berøres af aflysninger uden forudgående varsel eller lange forsinkelser.	(8)	Denne forordning må ikke begrænse det transporterende luftfartsselskabs ret til at søge kompensation hos enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med gældende lovgivning.
(4) EFT C 103 E af 30.4.2002, s. 225, og EUT C 71 E af 25.3.2003, s. 188.		
(5) EFT C 241 af 7.10.2002, s. 29.		
(6) Europa-Parlamentets udtalelse af 24.10.2002 (EUT C 300 E af 11.12.2003, s. 443); Rådets fælles holdning af 18.3.2003 (EUT C 125 E af 27.5.2003, s. 63) og Europa-Parlamentets holdning af 3.7.2003; Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 18.12.2003 og Rådets afgørelse af 26.1.2004.	(9)	Antallet af passagerer, der afvises mod deres vilje, bør reduceres ved at kræve, dels at luftfartsselskaberne i stedet for at afvise passagerer opfordrer dem til frivilligt at give afkald på deres reservation, mod en form for modydelse, og dels at der ydes fuld kompensation til dem, der i sidste ende afvises.
(7) EFT L 36 af 8.2.1991, s. 5.		

Hård Brexit: Flyvning fra DK til UK



Passagerers rettigheder vil være uændret, uanset udfaldet af Brexit, på flyvninger fra Danmark til UK.

Hård Brexit: Flyvning fra UK til DK



Flyvninger fra UK med EU-luftfartsselskab:

Passagerernes rettigheder vil være uændret (forordn. 261/2004), men passageren skal rette sin klage til DK og ikke UK.

Flyvninger fra UK med ikke EU-luftfartsselskab:

Passagerernes rettigheder vil ikke længere følge forordn. 261/2004, men UK's eventuelle nationale regler.

Opsummerende retsstilling ved hård Brexit

Fra	Til	Frem til Brexit	Efter Brexit
UK lufthavn	UK lufthavn	261/2004	National lovgivning
UK lufthavn	EU lufthavn med EU-luftfartsselskab	261/2004	261/2004
UK lufthavn	EU lufthavn med ikke EU-selskab	261/2004	National lovgivning
UK lufthavn	Ikke EU-lufthavn	261/2004	National lovgivning
Ikke EU-lufthavn	UK lufthavn	261/2004	National lovgivning

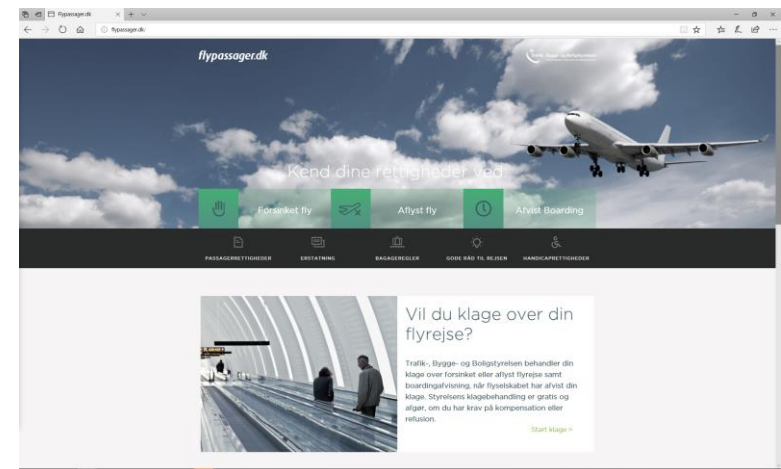
TBST's håndtering af klager over rejser fra UK

EU-luftfartsselskaber skal sørge for at **informere** deres passagerer om, at de i tilfælde af en forsinkelse, aflysning eller boardingafvisning, der er forekommet i UK, skal rette henvendelse til den danske håndhævelsesmyndighed – dvs. TBST, hvis de vil klage over manglende kompensation eller refusion.

For yderligere info, tjek:

flypassager.dk

eller tbst.dk



Facilitation

Facilitation

Facilitation er en samlebetegnelse for regler og anbefalinger i ECAC og ICAO, som vedrører forhold, der smidiggør den civile luftfart, og vedrører andre luftfartsforhold end safety, air traffic control, økonomiske forhold, miljøforhold etc.

Der er ikke fælles EU-regler angående facilitation; men flere af områderne, som immigration, grænsekontrol, told, handicaptransport etc. er hver især EU-reguleret.

Facilitation vedrører:

- **Handicap/ PRM luftfart**



TBST har ressortansvaret

- Sundhedsforhold

- Fødevarerforhold

- Immigration

- Grænsekontrol

- Gods og told

Forordningens anvendelsesområde

Forordning (EF) 1107/2006 gælder for følgende flyvninger:

- Alle flyvninger med afrejse fra, transit gennem eller ankomst til en lufthavn placeret på en medlemsstats område.
- Alle flyvninger der afgår fra en lufthavn placeret i tredjeland til en medlemsstats område, såfremt flyvningen er sket med et EU-luftfartsselskab.

PRM – Forordning 1107/2006

Udgangspunktet: UK vil efter Brexit være et tredjeland

Passagerernes rettigheder efter forordning 1107/2006 vil ikke gælde på flyvninger fra UK med et ikke EU-luftfartsselskab.

I **praksis** tyder intet dog på, at PRM'ere vil opleve et lavere beskyttelsesniveau efter Brexit, da UK gennem FN-standarder er forpligtet til ikke at diskriminere personer med handicap.

Tak for i dag

- PowerPoints uploades på hjemmesiden
- Følg gerne løbende med på hjemmesiden www.tbst.dk
- Styrelsen står til rådighed for jeres spørgsmål
- Kontakt os gennem vores brexit-funktionspostkasse brexit@tbst.dk