COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 19.12.2018
COM(2018) 894 final

2018/0434 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre determinados aspectos de la seguridad aérea tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Esto significa que, si el acuerdo de retirada[1] no es ratificado, todo el Derecho primario y el Derecho derivado de la Unión dejará de aplicarse al Reino Unido a partir del 30 de marzo de 2019 (la «fecha de retirada»). En ese momento, el Reino Unido pasará a ser un tercer país.

La retirada del Reino Unido de la Unión sin un acuerdo afecta en particular a la validez de los certificados y licencias procedentes del Reino Unido expedidos conforme al Reglamento (UE) 2018/1139[2] y de los actos de ejecución y actos delegados aprobados en virtud de dicho Reglamento o del Reglamento (CE) n.º 216/2008[3].

La Comunicación de la Comisión sobre la «Preparación de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea el 30 de marzo de 2019: plan de acción de contingencia»[4] ha establecido las medidas de contingencia que está previsto adoptar en caso de que no entre en vigor en la fecha de retirada ningún acuerdo de retirada. En dicha Comunicación, la Comisión ha subrayado que tales medidas no podrán poner remedio a la falta de medidas de preparación por parte de las partes interesadas, o a los retrasos en su aplicación.

En el ámbito de la seguridad aérea, en la mayoría de los casos el efecto de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea en los certificados y aprobaciones puede ser mitigado por las partes interesadas a través de diversas medidas, incluida una «transferencia» a una autoridad de aviación civil de la EU-27, o la solicitud, ya desde ahora, de un certificado de tercer país expedido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea («la Agencia») con validez a partir de la fecha de retirada («solicitud temprana»).

Sin embargo, a diferencia de lo que sucede en otros ámbitos del Derecho de la Unión, hay algunos casos en los que no es posible para las personas físicas o jurídicas atenuar los efectos que las perturbaciones tendrán en la EU-27. Así pues, la citada Comunicación de la Comisión anunció que la Comisión propondrá medidas que garanticen la continuidad de la validez de los certificados para determinados productos, componentes y equipos y empresas aeronáuticas.

En relación con determinados productos aeronáuticos («certificados de tipo») y empresas aeronáuticas («aprobaciones de organizaciones»), el Reino Unido, para su jurisdicción en la fecha de retirada, vuelve a asumir la función de «Estado de diseño» conforme al Convenio

---

1 https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

2 Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

3 Reglamento (CE) n.° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

4 COM(2018) 880 final de 13.11.2018.

sobre Aviación Civil Internacional. El Reino Unido solo puede expedir certificados en esta nueva función si cumple los requisitos establecidos en virtud del Convenio. Actualmente dichas responsabilidades competen a la Agencia Europea de Seguridad Aérea, en la que participa el Reino Unido en virtud de su pertenencia a la UE.

Es por lo tanto necesario que se garantice un mecanismo de cambio controlado, que permita a los operadores afectados y a la Agencia disponer de tiempo suficiente para expedir los certificados necesarios con arreglo al artículo 68 del Reglamento (UE) 2018/1139, habida cuenta del estatuto del Reino Unido como tercer país.

Dicha validez ampliada deberá limitarse al tiempo estrictamente necesario para hacer frente a la salida del Reino Unido del sistema de seguridad aérea de la UE.

Por otra parte, a diferencia de la mayoría de los demás ámbitos del Derecho de la Unión en materia de mercancías, la invalidez de los certificados no repercute en la puesta en el mercado de los productos, componentes y equipos aeronáuticos en la UE, sino en su utilización efectiva, por ejemplo al instalar componentes y equipos en una aeronave de la EU-27. En efecto, en lo que atañe a los productos, componentes y equipos, el marco de la aviación está regulado de forma diferente al de muchos otros ámbitos del acervo de la Unión, en los que el concepto de la puesta en el mercado es la parte esencial. En el marco de la seguridad de la aviación, la reglamentación determina directamente si un componente, producto o equipo puede ser utilizado, independientemente de que haya sido puesto en el mercado o no. El sistema de seguridad de la aviación de la UE permite que la supervisión de dichos productos, componentes y equipos se realice de forma fiable e inequívoca. Así pues, se considera positivo que se utilice el marco existente también como base para la normativa propuesta para garantizar el cumplimiento de los principios de seguridad de la aviación.

Esto solo afecta a un número muy limitado de certificados, a saber:

- Certificados expedidos por los fabricantes («organizaciones de producción») antes de la fecha de retirada que certifiquen la conformidad de los productos (distintos de las aeronaves), componentes y equipos recién fabricados, autorizando de esta forma la continuación de su uso en la aeronave (punto 21.A.163, letra c), del anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012).
- Certificados expedidos por empresas de mantenimiento («organizaciones de mantenimiento») antes de la fecha de retirada que certifiquen la conformidad de los productos (incluidas las aeronaves), componentes y equipos en los que hayan realizado operaciones de mantenimiento (punto 145.A.75, letra e), del anexo II del Reglamento (UE) n.º 1321/2014).
- *Ídem* para aeronaves que no sean motopropulsadas complejas (punto M.A.615, letra d), del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014).
- *Ídem* para componentes y equipos instalados en aeronaves que no sean motopropulsadas complejas (punto M.A.615, letra d), del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014).
- Certificados expedidos por empresas de mantenimiento («organizaciones de mantenimiento») antes de la fecha de retirada que certifiquen que se ha llevado a cabo una revisión de la aeronavegabilidad en el caso de las aeronaves ligeras de la categoría denominada aeronaves ligeras europeas («ELA 1», por ejemplo determinados planeadores o aeronaves ligeras propulsadas) (punto 145.A.75, letra f), del anexo II del Reglamento (UE) n.º 1321/2014).

- Certificados expedidos por empresas de control de la conformidad de una aeronave («organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad») antes de la fecha de retirada que certifiquen la «aeronavegabilidad» de una aeronave (puntos M.A.711, letra a), punto 4, y M.A.711, letra b), punto 1 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014).

Por último, el contenido y los exámenes de determinadas formaciones abordadas en la propuesta están regulados de forma pormenorizada en el Derecho de la Unión y consisten en módulos estandarizados que normalmente deben realizarse en un Estado miembro, antes de que sea posible su transferencia a la jurisdicción de otro Estado miembro.

Las disposiciones propuestas no bajarán el nivel de las exigencias en materia de seguridad o de comportamiento ambiental de la aviación en la Unión. La propuesta hará posible que los fabricantes de la EU-27 sigan produciendo sus productos y que los operadores sigan explotando dichos productos, de conformidad con los requisitos legales aplicables de la Unión. En caso contrario, una interrupción de dichas actividades provocaría importantes problemas sociales y económicos. Al garantizar la conformidad con la legislación de la Unión por parte de las organizaciones, la propuesta también garantizará la protección de los consumidores y ciudadanos.

El Consejo Europeo (artículo 50) reiteró su llamamiento, el 13 de diciembre de 2018, para que se intensifiquen los trabajos a fin de estar preparados a todos los niveles para las consecuencias de la retirada del Reino Unido, teniendo en cuenta cualquier posible resultado. El presente acto forma parte del paquete de medidas que la Comisión está adoptando en respuesta a ese llamamiento.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta de Reglamento se concibe como una *lex specialis* para hacer frente a algunas de las consecuencias derivadas del hecho de que dejen de aplicarse al Reino Unido el Reglamento (UE) 2018/1139 y los actos de ejecución y actos delegados adoptados en virtud de dicho Reglamento, así como del Reglamento (UE) n.º 216/2008, y se aplicará únicamente en la medida necesaria para garantizar una transición controlada a un mercado de la aviación de la EU-27. Los términos propuestos se limitan a lo estrictamente necesario en este sentido, para evitar perturbaciones desproporcionadas. También están concebidos para aplicarse solamente durante un periodo de tiempo limitado. Por lo demás, seguirán siendo de aplicación las disposiciones generales de dichos actos. Por tanto, la propuesta es plenamente coherente con la legislación en vigor, y más concretamente con el Reglamento (UE) 2018/1139.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta se refiere a la seguridad aérea y complementa el Reglamento (UE) 2018/1139 de la Unión para tratar específicamente la situación de la retirada del Reino Unido de la Unión sin un acuerdo de retirada.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Como la propuesta complementa la legislación vigente de la Unión, con disposiciones que facilitan su aplicación ordenada después de la retirada del Reino Unido de la Unión, su objetivo solo puede alcanzarse a través de un acto a nivel de la Unión.

- **Proporcionalidad**

El Reglamento propuesto se considera proporcionado ya que podrá evitar perturbaciones desproporcionadas al establecer disposiciones que permitan un cambio jurídico limitado y necesario, que cubra la necesidad de una transferencia controlada a un mercado de la aviación de la EU-27. No va más allá de lo necesario para lograr este objetivo y evita cualquier cambio más amplio o cualquier medida permanente.

- **Elección del instrumento**

La presente propuesta incluye una serie limitada de disposiciones para abordar una situación excepcional. Por consiguiente, se considera preferible no modificar el Reglamento (UE) 2018/1139 y/o los actos de ejecución y actos delegados adoptados en virtud de dicho Reglamento, así como del Reglamento (CE) n.º 216/2008, sino crear un acto independiente durante un periodo de tiempo limitado. Las disposiciones normales relativas a los certificados y licencias afectados están cubiertas tanto por el Reglamento (UE) 2018/1139 como por sus disposiciones de aplicación. Teniendo en cuenta lo expuesto, así como la urgencia del asunto, la única forma de acto jurídico adecuada parece ser un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones ex post / controles de calidad de la legislación existente**

No aplicable debido al carácter excepcional y único del hecho que hace necesaria la presente propuesta.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las circunstancias específicas que rodean las negociaciones para la retirada del Reino Unido de la Unión y la continua evolución de la situación han supuesto importantes limitaciones a la hora de realizar una consulta pública sobre la propuesta. Con todo, los retos que plantea la retirada del Reino Unido de la UE y sus posibles soluciones han sido evocados por diversas partes interesadas y representantes de los Estados miembros del sector de la aviación.

Un tema recurrente en las opiniones vertidas por las diversas partes interesadas ha sido la necesidad de una intervención reguladora en ámbitos específicos en los que las partes interesadas no pueden adoptar sus propias medidas de contingencia con el fin de mitigar el impacto negativo de la posible falta de un acuerdo de retirada. En particular, las empresas de producción, mantenimiento o explotación de aeronaves hicieron hincapié en el hecho de que sus operaciones en la EU-27 podrían verse interrumpidas si el Reino Unido abandona la Unión sin haber llegado a ningún acuerdo. El problema principal parece ser, en efecto, el probable periodo de tiempo que transcurriría entre una retirada sin ningún acuerdo y la normalización de la situación con arreglo al Derecho de la Unión, bien mediante la concesión de certificados de tercer país a las empresas del Reino Unido o bien mediante la relocalización de la producción en jurisdicciones de la EU-27. Durante dicho periodo de tiempo casi todos

los certificados perderían su validez. Muchas partes interesadas hicieron hincapié en que a nivel mundial solo hay un número reducido de fabricantes para muchos de los componentes utilizados en las aeronaves (por ejemplo los neumáticos o los motores para las grandes aeronaves que usan las compañías aéreas). El hecho de que las operaciones y la fabricación modernas se realicen sin almacenamiento implica que será imposible seguir operando si los certificados de seguridad afectados pierden su validez.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Además del análisis jurídico y técnico realizado internamente, esta información ha sido analizada y verificada también en colaboración con los expertos técnicos de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA por sus siglas en inglés) para garantizar que la medida propuesta logra su finalidad prevista, pero al mismo tiempo está limitada a lo estrictamente necesario.

- **Evaluación de impacto**

No es necesaria una evaluación de impacto debido al carácter excepcional de la situación y a las necesidades limitadas del periodo durante el cual se aplicará el cambio de estatuto del Reino Unido. No existen opciones disponibles significativamente diferentes de la que se propone.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no incide en la aplicación o protección de derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No procede.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No aplicable debido a la naturaleza a corto plazo de la medida propuesta.

2018/0434 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre determinados aspectos de la seguridad aérea tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[5],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[6],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido presentó la notificación de su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Los Tratados dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo de retirada o, en su defecto, dos años después de dicha notificación, es decir, a partir del 30 de marzo de 2019, a menos que el Consejo Europeo, de acuerdo con el Reino Unido, decida por unanimidad ampliar dicho plazo.

(2) El principal objetivo del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo[7] es establecer y mantener un nivel de seguridad aérea elevado y uniforme en la Unión. Para ello, se ha establecido un sistema de certificados para diversas actividades de la aviación, con el fin de alcanzar los niveles de seguridad requeridos y hacer posibles las verificaciones necesarias y la aceptación mutua de los certificados expedidos.

(3) En el ámbito de la seguridad de la aviación, el impacto que tendrá la retirada del Reino Unido de la Unión en los certificados y aprobaciones puede ser mitigado por muchas partes interesadas por medio de diversas medidas. Entre dichas medidas figura la transferencia a una autoridad de aviación civil de los 27 Estados miembros o la

[5] DO C […], […], p. […].

[6] DO C […], […], p. […].

[7] Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

solicitud, previa a la fecha de retirada, de un certificado expedido por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), que entre en vigor únicamente en dicha fecha y, por lo tanto, esté supeditado a que el Reino Unido pase a ser un tercer país.

(4) Sin embargo, a diferencia de lo que sucede en otros ámbitos de la legislación de la Unión, existen varios casos específicos en los que no es posible obtener un certificado de otro Estado miembro o de la Agencia ya que, a partir de la fecha de retirada, el Reino Unido, para su jurisdicción, vuelve a asumir la función de «Estado de diseño» conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El Reino Unido, por su parte, puede expedir certificados en virtud de esa nueva función únicamente después de haber asumido dicha función, o lo que es igual, una vez que el Derecho de la Unión deje de ser aplicable al Reino Unido tras su retirada de la Unión.

(5) Es por lo tanto necesario establecer un mecanismo temporal, para ampliar la validez de determinados certificados de seguridad de la aviación, con el fin de permitir a los operadores afectados y a la Agencia disponer de tiempo suficiente para expedir los certificados necesarios con arreglo al artículo 68 del Reglamento (UE) 2018/1139, teniendo en cuenta el estatuto del Reino Unido como tercer país.

(6) La duración de dicha extensión de la validez de los certificados debería limitarse a lo estrictamente necesario para hacer frente a la salida del Reino Unido del sistema de seguridad de la aviación de la Unión.

(7) Con el fin de dejar más tiempo, cuando sea necesario, para expedir los certificados contemplados en virtud del artículo 68 del Reglamento (UE) 2018/1139 a los operadores afectados, procede delegar en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, para ampliar el periodo de validez de los certificados a que se hace referencia en la sección I del anexo del presente Reglamento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(8) Por otra parte, a diferencia de la mayoría de los demás ámbitos del Derecho de la Unión relativos a mercancías, la invalidez de los certificados tiene un impacto, pero no en la puesta en el mercado sino en la utilización efectiva de los productos, componentes y equipos aeronáuticos en la Unión, por ejemplo al instalar componentes y equipos en una aeronave de la Unión que opere en la Unión. Dicha utilización de productos aeronáuticos en la Unión no debería verse afectada por la retirada del Reino Unido.

(9) En el sistema de seguridad de la aviación de la Unión, la formación de pilotos y mecánicos está rigurosamente regulada y los módulos de formación están armonizados. Las personas que participan en un módulo de formación en un Estado no siempre pueden transferirse a otro Estado miembro. Esta situación particular ha de ser tenida en cuenta en las medidas de contingencia de la Unión.

(10) Las disposiciones del presente Reglamento deben entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse en principio a partir del día siguiente a aquel en que los Tratados dejen de aplicarse al y en el Reino Unido, a menos que en esa fecha haya entrado en vigor un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido. Con todo, a fin de permitir que los procedimientos administrativos pertinentes puedan llevarse a cabo lo antes posible, determinadas disposiciones deben aplicarse a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece disposiciones específicas, a la vista de la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («el Reino Unido») de la Unión Europea, relativas a determinados certificados de seguridad de la aviación expedidos con arreglo al Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo[8] o del Reglamento (UE) 2018/1139 a personas físicas y jurídicas que tengan su principal centro de actividad en el Reino Unido y a determinadas situaciones relacionadas con la formación en el ámbito de la aviación.

2. El presente Reglamento será aplicable a los certificados enumerados en el anexo del mismo que sean válidos el día anterior a la fecha de aplicación de este Reglamento y que hayan sido expedidos por cualquiera de las instancias siguientes:

   a) la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), a las personas físicas o jurídicas que tengan su principal centro de actividad en el Reino Unido, conforme a lo dispuesto en la sección 1 del anexo;

   b) las personas físicas o jurídicas certificadas por las autoridades competentes del Reino Unido, conforme a lo dispuesto en la sección 2 del anexo.

3. Además de los certificados enumerados en el apartado 2, el presente Reglamento se aplicará a los módulos de formación teórica contemplados en el artículo 5.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos de ejecución y delegados aprobados en virtud de dicho Reglamento y del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

[8] Reglamento (CE) n.° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

Artículo 3

Certificados mencionados en el artículo 1, apartado 2, letra a)

Los certificados a que se refiere el artículo 1, apartado 2, letra a), seguirán siendo válidos durante nueve meses a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento.

Cuando sea necesario más tiempo para expedir los certificados contemplados en virtud del artículo 68 del Reglamento (UE) 2018/1139 a los operadores afectados, la Comisión ampliará el periodo de validez a que se hace referencia en el párrafo primero del presente artículo mediante actos delegados.

Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

Artículo 4

Certificados mencionados en el artículo 1, apartado 2, letra b)

Los certificados mencionados en el artículo 1, apartado 2, letra b), relativos al uso de productos, componentes y equipos seguirán siendo válidos a fin de permitir que se sigan utilizando en o como aeronaves.

Artículo 5

Prórroga de los módulos de formación teórica

No obstante lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión[9] y en el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión[10], las autoridades competentes de los Estados miembros o la Agencia, según el caso, tendrán en cuenta los exámenes hechos en las organizaciones de formación sujetas a supervisión por parte de la autoridad competente del Reino Unido con anterioridad a la fecha de solicitud mencionada en el párrafo segundo del artículo 10, apartado 2, del presente Reglamento, como si se hubieran hecho con una organización de formación sujeta a supervisión de la autoridad competente de un Estado miembro.

[9] Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

[10] Reglamento (UE) n.° 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

Artículo 6

Normas y obligaciones relativas a los certificados regulados por los artículos 3 y 4

1. Los certificados regulados por los artículos 3 o 4 del presente Reglamento estarán sujetos a las normas que les son aplicables conforme al Reglamento (UE) 2018/1139 y los actos de ejecución y delegados aprobados en virtud de dicho Reglamento o del Reglamento (CE) n.º 216/2008. La Agencia tendrá las competencias establecidas en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos de ejecución y delegados aprobados en virtud de dicho Reglamento y del Reglamento (CE) n.º 216/2008 en lo que respecta a las entidades que tengan su principal lugar de actividad en un tercer país.
2. A petición de la Agencia, los titulares de los certificados a que se hace referencia en los artículos 3 y 4 presentarán copias de todos los informes de auditoría, conclusiones y planes de medidas correctoras pertinentes para dicho certificado, que hayan sido publicados durante los tres años anteriores a la solicitud. Cuando dichos documentos no sean entregados dentro de los plazos estipulados por la Agencia en su solicitud, aquella podrá retirar el beneficio obtenido de conformidad con los artículos 3 o 4, según convenga.
3. Los titulares de los certificados mencionados en los artículos 3 o 4 del presente Reglamento informarán sin demora a la Agencia de cualquier acción de las autoridades del Reino Unido que pueda entrar en conflicto con sus obligaciones en virtud del presente Reglamento o del Reglamento (UE) 2018/1139.

Artículo 7

Autoridad competente

A los efectos del presente Reglamento y para la supervisión de los titulares de los certificados a que se refiere el artículo 1, apartado 2, del presente Reglamento, la Agencia actuará como la autoridad competente establecida para las entidades de terceros países en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos de ejecución y actos delegados aprobados en virtud de dicho Reglamento o del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

Artículo 8

Aplicación del Reglamento (UE) n.º 319/2014 de la Comisión

El Reglamento (UE) n.º 319/2014 de la Comisión, relativo a las tasas y derechos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea[11], se aplicará a las personas físicas y jurídicas titulares de certificados contemplados en el artículo 1, apartado 2, del presente Reglamento en las mismas condiciones que a los titulares de los certificados correspondientes expedidos a las personas físicas o jurídicas de un tercer país.

[11] Reglamento (UE) n.º 319/2014 de la Comisión, de 27 de marzo de 2014, relativo a las tasas y derechos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 593/2007 de la Comisión (DO L 93 de 28.3.2014, p. 58).

Artículo 9

Medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa

La Agencia podrá establecer medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para la aplicación del presente Reglamento, de conformidad con el artículo 76, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139.

Artículo 10

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. Será aplicable a partir del día siguiente a la fecha en que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido y en el Reino Unido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea.

   No obstante, el artículo 5 se aplicará a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

3. El presente Reglamento no se aplicará si a más tardar en la fecha contemplada en el párrafo primero del apartado 2 ha entrado en vigor un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*