



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 10 de diciembre de 2020
(OR. en)

13898/20

**Expediente interinstitucional:
2020/0364(COD)**

**UK 100
PREP-BXT 55
AVIATION 236
CODEC 1316**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	10 de diciembre de 2020
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2020) 828 final
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre determinados aspectos de la seguridad aérea por lo que respecta al final del período transitorio mencionado en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2020) 828 final.

Adj.: COM(2020) 828 final



Bruselas, 10.12.2020
COM(2020) 828 final

2020/0364 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre determinados aspectos de la seguridad aérea por lo que respecta al final del período transitorio mencionado en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

•1.1. Razones y objetivos de la propuesta

A partir del 1 de febrero de 2020, el Reino Unido ya no pertenece a la Unión Europea, con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. El Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica¹ (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo² y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El período transitorio contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, durante el cual el Derecho de la Unión sigue siendo de aplicación al y en el Reino Unido de conformidad con el artículo 127 de dicho Acuerdo, expira el 31 de diciembre de 2020.

Si al final del período transitorio no se hubiera alcanzado un acuerdo sobre la futura relación en el ámbito de la seguridad aérea, la retirada del Reino Unido de la Unión afectará, en particular, a la validez de los certificados y licencias expedidos por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») en nombre del Reino Unido, o por determinadas organizaciones de diseño con sede en el Reino Unido, en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139³ y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento o del Reglamento (CE) n.º 216/2008⁴.

En el ámbito de la seguridad aérea, en la mayoría de los casos el efecto derivado del final del período transitorio sobre los certificados y aprobaciones puede ser subsanado por las partes interesadas a través de diversas medidas, incluido el «cambio» a una autoridad de aviación civil de un Estado miembro de la Unión, o la solicitud de un certificado de un tercer país que debe expedir la Agencia a partir del final del período transitorio (denominada «solicitud anticipada»). Además, con arreglo al artículo 41 del Acuerdo de Retirada, los componentes y equipos para los que una persona certificada por las autoridades competentes del Reino Unido haya expedido un certificado de conformidad válido con arreglo a las normas de la UE en el ámbito de la seguridad de la aviación podrán utilizarse en la UE, conforme a las disposiciones aplicables, incluso cuando haya finalizado el período transitorio, siempre que se hayan introducido en el mercado de la UE o del Reino Unido antes del final de dicho período.

¹ DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

² Decisión (UE) 2020/135 del Consejo, de 30 de enero de 2020, relativa a la celebración del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 1).

³ 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 por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (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 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

⁴ Reglamento (CE) n.º 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.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

Sin embargo, a diferencia de lo que sucede en otros ámbitos del Derecho de la Unión, hay algunos casos en los que las personas físicas o jurídicas no pueden atenuar perturbaciones desproporcionados en la Unión. Por consiguiente, la Comisión debe proponer 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, vuelve a asumir, para su jurisdicción al final de período transitorio, la función de «Estado de diseño» conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Actualmente, y hasta el 31 de diciembre de 2020, dichas responsabilidades competen a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea.

Por consiguiente, es necesario desarrollar un mecanismo de transición controlado que garantice que los productos o diseños afectados, certificados por la Agencia o por una organización de diseño certificada por la Agencia antes del final del período transitorio, puedan seguir utilizándose en aeronaves de la Unión sin perturbaciones.

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 Unión sigan produciendo sus productos y que los operadores sigan explotando dichos productos, de conformidad con los requisitos aplicables del Derecho de la Unión. Una interrupción de dichas actividades generaría importantes retos 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 presente acto forma parte del paquete de medidas que la Comisión está adoptando.

•1.2. 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. Sus disposiciones se limitan a lo necesario para garantizar un desplazamiento controlado hacia un mercado de la aviación que ya no incluye al Reino Unido. Por lo demás, seguirán siendo de aplicación las disposiciones generales de los actos mencionados. Por tanto, la propuesta es plenamente coherente con la legislación en vigor, y más concretamente con el Reglamento (UE) 2018/1139.

•1.3. Coherencia con otras políticas de la Unión

La propuesta se refiere a la seguridad aérea y complementa el Reglamento (CE) n.º 2018/1139 de la Unión, para hacer frente específicamente a la situación derivada del final del período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada en ausencia de un acuerdo que regule cuestiones de seguridad aérea aplicables antes de esa fecha.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

•2.1. Base jurídica

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

•2.2. **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Dado que la propuesta complementa la legislación vigente de la Unión, con disposiciones que facilitan su aplicación ordenada después de la finalización del período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada, su objetivo solo puede alcanzarse a través de un acto a escala de la Unión.

•2.3. **Proporcionalidad**

El Reglamento propuesto se considera proporcionado, ya que podrá evitar perturbaciones desproporcionadas a través de un conjunto limitado y necesario de normas especiales que garanticen un cambio controlado hacia un mercado de la aviación que no incluya al Reino Unido. No va más allá de lo necesario para lograr ese objetivo y evita cualquier cambio más amplio o cualquier medida permanente.

•2.4. **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 ni 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. Las disposiciones normales relativas a los certificados y licencias afectados están cubiertas tanto por el Reglamento (UE) 2018/1139 como por normas detalladas que la Comisión deberá adoptar. Teniendo en cuenta lo expuesto y 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

•3.1. **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

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

•3.2. **Consultas con las partes interesadas**

Las circunstancias específicas que rodean las negociaciones para alcanzar un acuerdo sobre la futura relación entre el Reino Unido y la Unión, y la situación en continua evolución han supuesto importantes limitaciones a la hora de realizar una consulta pública sobre la propuesta. Sin embargo, varias partes interesadas de la aviación y representantes de los Estados miembros en el contexto de reuniones transversales y específicas celebradas en Bruselas y en los Estados miembros han abordado diversas cuestiones, a saber: los retos que plantea el hecho de que el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada finalice el 31 de diciembre de 2020, la necesidad de prepararse para los cambios inevitables el 1 de enero de 2021 y las posibles soluciones.

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 con el Reino Unido, que contenga las disposiciones necesarias en materia de seguridad aérea, durante el período siguiente al final del período transitorio. En particular, las empresas que fabrican, mantienen o explotan aeronaves subyaron el hecho de que

sus operaciones en la Unión podrían interrumpirse si no se aplicaran las disposiciones adecuadas a partir del final del período transitorio. El principal problema parece ser la pérdida de validez de muchos certificados expedidos por la Agencia o por organizaciones de diseño aprobadas por la Agencia con arreglo al marco jurídico de la Unión. 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 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.

•3.3. Obtención y uso de asesoramiento especializado

Se ha recopilado el análisis jurídico y técnico realizado internamente, y esa información ha sido analizada y verificada también en colaboración con los expertos técnicos de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») para garantizar que la medida propuesta logra su finalidad prevista, pero al mismo tiempo está limitada a lo estrictamente necesario.

•3.4. Evaluación de impacto

No es necesaria una evaluación de impacto, debido al carácter excepcional de la situación y al limitado número de certificados expedidos originalmente con arreglo al marco jurídico de la Unión al que se proponen aplicar las medidas específicas en cuestión. No se dispone de opciones políticas sustancialmente diferentes de la propuesta.

•3.5. Derechos fundamentales

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

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No procede.

5. OTROS ELEMENTOS

•5.1. Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

No aplicable debido al carácter transitorio de la medida propuesta.

•5.2. Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Artículo 1

Este artículo especifica el ámbito de aplicación del Reglamento, que se limita a los certificados de diseño, para los cuales el Reino Unido asumirá la función de Estado de diseño y para los cuales la Agencia no está en condiciones de expedir inmediatamente certificados de terceros países.

Artículo 2

Dado que el ámbito de aplicación del Reglamento se limita a determinados certificados regulados por el Reglamento (UE) 2018/1139, deben aplicarse las definiciones establecidas en dicho Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo y en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008. El artículo 2 establece disposiciones en consecuencia.

Artículo 3

El artículo 3 establece que los certificados enumerados en el anexo se considerarán expedidos con efecto a partir del primer día siguiente al de expiración del período transitorio. Los certificados en cuestión fueron expedidos originalmente por la Agencia, que desempeñaba las funciones de Estado de diseño, o por una organización de diseño certificada por la Agencia. El Reino Unido los considerará certificados expedidos por el Reino Unido, en su calidad de Estado de diseño, o por una organización de diseño certificada por él, a partir del final del período transitorio. La posición establecida en el artículo 3, a partir del mismo momento, afectará a la Agencia como autoridad que desempeña las funciones de Estado de matrícula.

Artículo 4

Este artículo establece que los certificados y las entidades titulares de estos certificados siguen estando sujetos al Derecho de la Unión, especialmente en lo que se refiere a la posibilidad de que la Agencia los supervise y a las normas aplicables en materia de certificación de productos.

Artículo 5

Habida cuenta del breve plazo disponible para la adopción del presente Reglamento, es importante que este entre en vigor lo antes posible tras su publicación, pero solo debe aplicarse a partir del momento en que finalice el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada y en ausencia de un acuerdo que regule las cuestiones de aviación civil y los certificados específicos a que se refiere el presente Reglamento.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre determinados aspectos de la seguridad aérea por lo que respecta al final del período transitorio mencionado en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica

(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 Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica³ (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo⁴ y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El período transitorio contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, durante el cual el Derecho de la Unión sigue siendo de aplicación al y en el Reino Unido de conformidad con el artículo 127 de dicho Acuerdo, expira el 31 de diciembre de 2020.
- (2) El principal objetivo del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ 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

¹

² DO C [...] de [...], p. [...].

³ DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

⁴ Decisión (UE) 2020/135 del Consejo, de 30 de enero de 2020, relativa a la celebración del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 1).

⁵ 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 por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (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 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

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 aérea, las consecuencias del final del período transitorio en lo que respecta a los certificados y aprobaciones sin un acuerdo que establezca las nuevas relaciones en materia de seguridad aérea entre la Unión y el Reino Unido pueden ser abordadas por muchas partes interesadas a través de diversas medidas. Entre ellas figura la transferencia a una autoridad de aviación civil de uno de los Estados miembros y la solicitud, antes del final del período transitorio, de un certificado expedido por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), que surtirá efecto el día siguiente al del final del período transitorio.
- (4) No obstante, en lo que respecta a algunos certificados, deben adoptarse medidas específicas para hacer frente a esas consecuencias. Este es el caso, en particular, de los certificados de diseño expedidos antes del final del período transitorio por la Agencia a organizaciones de diseño con sede principal en el Reino Unido o por organizaciones de diseño aprobadas por la Agencia. Hasta esa fecha, la Agencia llevaba a cabo, en nombre del Reino Unido, las funciones y tareas del «Estado de diseño» con arreglo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos, conforme a lo dispuesto en el artículo 77, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139. Una vez finalizado el período transitorio, esas funciones y tareas del «Estado de diseño» en relación con el Reino Unido serán asumidas por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido. Con objeto de hacer frente a ese cambio, el Reino Unido ha promulgado legislación para considerar los certificados de diseño expedidos antes del período transitorio como expedidos con arreglo a la legislación del Reino Unido con efecto a partir del final del período transitorio.
- (5) Son necesarias medidas específicas por parte de la Unión para garantizar que los diseños a que se refieren dichos certificados sigan estando cubiertos por certificados regulados por el Reglamento (UE) 2018/1139, en la medida en que se refieran a las aeronaves matriculadas en la Unión. Las medidas deben permitir a los operadores de aeronaves afectados seguir utilizando los productos en cuestión. Por consiguiente, es necesario establecer que se considere que la Agencia o, en su caso, las organizaciones de diseño aprobadas por ella, han expedido los certificados relativos a dichos dibujos y modelos con efecto a partir del día siguiente al del final del período transitorio. El Reglamento (UE) 2018/1139 y los actos pertinentes de la Comisión contemplan tales certificados, expedidos sobre la base de que la aeronave en cuestión está matriculada en un Estado miembro, aunque un tercer país sea el Estado de diseño.
- (6) Debe aclararse que dichos certificados están sujetos a las normas pertinentes establecidas en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos de ejecución y delegados pertinentes adoptados en virtud del mismo o del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, en particular las aplicables a la certificación de diseño y a la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (7) Dada la urgencia derivada del final del período transitorio, procede establecer una excepción al período de ocho semanas a que hace referencia el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión, anejo al Tratado de

⁶ Reglamento (CE) n.º 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.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

- (8) Las disposiciones del presente Reglamento deben entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse a partir del día siguiente a aquel en que finalice el período transitorio, a menos que para esa fecha haya entrado en vigor un acuerdo entre la Unión Europea y el Reino Unido que regule las cuestiones de seguridad de la aviación civil relacionadas con los certificados de diseño a que se refiere el 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 expiración del período transitorio a que se refiere el artículo 126 del Acuerdo de Retirada para determinados certificados de seguridad aérea expedidos en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 o del Reglamento (UE) 2018/1139, a las personas físicas y jurídicas que tengan su centro de actividad principal en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («el Reino Unido»).
2. El presente Reglamento se aplicará a los certificados enumerados en el anexo que sean válidos el día anterior a la fecha de aplicación del presente Reglamento y que hayan sido expedidos por la Agencia a personas físicas o jurídicas que tengan su centro de actividad principal en el Reino Unido o por una organización de diseño que tenga su centro de actividad principal en el Reino Unido. Solo se aplicará a las aeronaves matriculadas en la Unión.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones 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.

Artículo 3

Validez de los certificados

Los certificados a que se refiere el artículo 1, apartado 2, se considerarán expedidos con efecto a partir de la fecha mencionada en el artículo 5, apartado 2:

1. por la Agencia, en lo que respecta a los certificados a que se refiere el artículo 1, apartado 2, que hayan sido expedidos por la Agencia;
2. por una organización aprobada por la Agencia, en lo que respecta a los certificados a que se refiere el artículo 1, apartado 2, que hayan sido expedidos por una organización de diseño aprobada por la Agencia.

Artículo 4

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

Los certificados regulados por el artículo 3 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, en particular el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión⁷. La Agencia tendrá las competencias establecidas en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos de ejecución y delegados correspondientes aprobados conforme a dicho Reglamento y al Reglamento (CE) n.º 216/2008 en lo que respecta a las entidades que tengan su principal lugar de actividad en un tercer país.

Artículo 5

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. El presente Reglamento se aplicará a partir del día siguiente a la fecha en que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido de conformidad con lo dispuesto en los artículos 126 y 127 del Acuerdo de Retirada.
3. El presente Reglamento no se aplicará si, a más tardar en la fecha contemplada en su artículo 1, apartado 2, ha entrado en vigor un acuerdo entre la Unión Europea y el Reino Unido que regule las cuestiones de seguridad de la aviación civil relacionadas con los certificados a que se refiere el apartado 2 de dicho artículo.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

⁷ Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).