



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 21 décembre 2018  
(OR. en)

15795/18

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2018/0434 (COD)**

---

---

**AVIATION 176  
PREP-BXT 66**

**PROPOSITION**

|                    |                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Origine:           | Pour le secrétaire général de la Commission européenne,<br>Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur                                                                                                          |
| Date de réception: | 20 décembre 2018                                                                                                                                                                                             |
| Destinataire:      | Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil<br>de l'Union européenne                                                                                                                    |
| N° doc. Cion:      | COM(2018) 894 final                                                                                                                                                                                          |
| Objet:             | Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant<br>certains aspects de la sécurité aérienne eu égard au retrait<br>du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union |

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 894 final.

---

p.j.: COM(2018) 894 final

Bruxelles, le 19.12.2018  
COM(2018) 894 final

2018/0434 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**concernant certains aspects de la sécurité aérienne eu égard au retrait du Royaume-Uni  
de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Justification et objectifs de la proposition**

Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Cela signifie que, si l'accord de retrait<sup>1</sup> n'est pas ratifié, le droit primaire et le droit dérivé de l'Union cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni dès le 30 mars 2019 (ci-après «la date du retrait»). Le Royaume-Uni deviendra alors un pays tiers.

Le retrait du Royaume-Uni de l'Union sans un accord affecte notamment la validité des certificats et licences délivrés au Royaume-Uni au titre du règlement (UE) 2018/1139<sup>2</sup> et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu dudit règlement ou du règlement (CE) n° 2016/2008<sup>3</sup>.

Dans sa communication intitulée «Préparatifs en vue du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne le 30 mars 2019: plan d'action d'urgence»<sup>4</sup>, la Commission a présenté les mesures d'urgence qu'elle envisage d'adopter au cas où aucun accord de retrait n'entrerait en vigueur à la date du retrait. Dans cette communication, la Commission a souligné qu'elle ne permettra pas de remédier à l'absence de mesures préparatoires par les parties intéressées ou aux retards dans leur mise en œuvre.

Dans le domaine de la sécurité aérienne, dans la plupart des cas, les effets sur les certificats et les agréments du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne peuvent être corrigés par les parties intéressées grâce à diverses mesures, notamment le «passage» à une autorité de l'aviation civile de l'UE-27 post-Brexit ou l'application, dès à présent, d'un certificat de pays tiers délivré par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») avec effet à la date du retrait («demande anticipée»).

Toutefois, à la différence d'autres domaines du droit de l'Union, il existe quelques cas dans lesquels les personnes physiques et morales ne peuvent pas atténuer les perturbations dans l'UE-27 post-Brexit. Dans la communication susvisée, la Commission a donc annoncé qu'elle allait proposer des mesures visant à garantir que les certificats de certains produits, pièces, équipements et sociétés aéronautiques resteront valides.

En ce qui concerne certains produits aéronautiques (les «certificats de type») et certaines entreprises (les «agréments d'organisme»), à compter de la date du retrait, le Royaume-Uni reprend, pour le territoire relevant de sa compétence, le rôle d'«État de conception» au sens de

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

<sup>3</sup> Règlement (UE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

<sup>4</sup> COM(2018)880 final du 13.11.2018.

la Convention relative à l'aviation civile internationale. Le Royaume-Uni ne peut délivrer des certificats en cette nouvelle qualité que s'il se conforme aux prescriptions énoncées par la Convention. Ces responsabilités relèvent actuellement de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, dont le Royaume-Uni fait partie du fait de son adhésion à l'UE.

Il y a donc lieu d'instaurer un mécanisme de changement contrôlé, donnant aux opérateurs concernés et à l'Agence suffisamment de temps pour que les certificats nécessaires puissent être délivrés conformément à l'article 68 du règlement (UE) 2018/1139, eu égard au statut de pays tiers du Royaume-Uni.

Cette extension de validité devrait être limitée dans le temps à ce qui est strictement nécessaire pour faire face à la sortie du Royaume-Uni du système de sécurité aérienne de l'UE.

En outre, à la différence de la plupart des autres domaines du droit de l'Union concernant les marchandises, la perte de validité des certificats n'affecte pas la mise sur le marché, mais bien l'utilisation effective des produits, pièces et équipements aéronautiques dans l'UE, par exemple lors de leur installation sur un aéronef de l'UE-27 post-Brexit. En effet, pour les produits, pièces et équipements, le cadre réglementaire en matière d'aviation est régi différemment de nombreux autres domaines de l'acquis de l'Union dans lesquels la notion de mise sur le marché revêt une importance capitale. Dans le contexte de la sécurité aérienne, la réglementation détermine directement si une pièce, un produit ou un équipement peut être utilisé, indépendamment du fait qu'il a été mis sur le marché. Le système de sécurité aérienne de l'UE permet de contrôler ces produits, pièces et équipements de manière fiable et sans équivoque. Par conséquent, il est jugé souhaitable d'utiliser le cadre existant comme base pour la proposition de règlement afin d'assurer le respect des principes de la sécurité aérienne.

Cela ne concerne qu'un nombre très limité de certificats, à savoir:

- les certificats délivrés par les fabricants («organismes de production») avant la date du retrait attestant la conformité des produits, pièces et équipements neufs (autres que des aéronefs), permettant ainsi la poursuite de leur utilisation dans des aéronefs (point 21.A.163, c), de l'annexe I du règlement (UE) n° 748/2012);
- les certificats délivrés par des sociétés d'entretien («organismes d'entretien») avant la date du retrait attestant la conformité des produits (y compris les aéronefs), pièces et équipements dont elles ont assuré l'entretien (point 145.A.75, e), de l'annexe II du règlement (UE) n° 1321/2014);
- *idem* pour les aéronefs autres que les aéronefs à motorisation complexe (point M.A.615, d), de l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014);
- *idem* pour les pièces et équipements installés sur des aéronefs autres que les aéronefs à motorisation complexe (point M.A.615, d), de l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014);
- les certificats délivrés par les sociétés d'entretien («organismes d'entretien») avant la date du retrait attestant la réalisation du contrôle de navigabilité des aéronefs légers relevant de la catégorie dite des aéronefs légers européens 1 («ELA 1», par exemple certains planeurs ou aéronefs légers motorisés) (point 145.A.75, f), de l'annexe II du règlement (UE) n° 1321/2014);

- les certificats délivrés par les entreprises de contrôle de la conformité d'un aéronef («organismes de gestion du maintien de la navigabilité») avant la date du retrait attestant de la «navigabilité» d'un aéronef (points M.A.711, a), 4), et M.A.711, b), 1, de l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014.

Enfin, le contenu et les examens de certaines formations visées par la proposition sont réglementés de manière détaillée dans le droit de l'Union et se composent de modules normalisés, qui doivent normalement être suivis dans un État membre avant qu'un transfert vers la juridiction d'un autre État membre soit possible.

Les dispositions proposées ne réduiront pas les exigences en matière de sécurité ou de performance environnementale du secteur aéronautique dans l'Union. La proposition permettra aux fabricants de l'UE-27 post-Brexit de poursuivre leur production et aux opérateurs de continuer d'exploiter ces produits conformément aux exigences juridiques applicables de l'Union. Dans le cas contraire, une interruption de ces activités provoquerait de graves problèmes économiques et sociaux. Afin de garantir le respect du droit de l'Union par les organismes précités, la proposition assurera également la protection des consommateurs et des citoyens.

Le 13 décembre 2018, le Conseil européen (article 50) a réitéré son appel à intensifier le travail à tous les niveaux pour se préparer aux conséquences du retrait du Royaume-Uni, en tenant compte de tous les effets possibles. Le présent acte fait partie d'un train de mesures que la Commission adopte en réponse à cet appel.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine politique**

La présente proposition de règlement a vocation à être une *lex specialis* permettant de faire face à certaines des conséquences découlant du fait que les dispositions du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci et du règlement (UE) n° 2016/2008 cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni, et du fait qu'elle ne s'appliquera que dans la mesure nécessaire pour assurer le passage contrôlé à un marché aéronautique de l'UE-27 post-Brexit. Les conditions proposées sont limitées à ce qui est nécessaire à cet effet afin d'éviter toute perturbation disproportionnée. Elles ont également vocation à ne s'appliquer que pendant une période limitée. Les dispositions générales de ces actes continueront de s'appliquer par ailleurs. La présente proposition est donc parfaitement conforme à la législation existante et, notamment, au règlement (UE) n° 2018/1139.

- **Cohérence avec d'autres politiques de l'Union**

La proposition porte sur la sécurité aérienne et complète le règlement (UE) 2018/1139 afin de faire spécifiquement face au cas où le Royaume-Uni se retirerait de l'Union sans un accord de retrait.

## 2. **BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

- **Base juridique**

La proposition se fonde sur l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

- **Subsidiarité (pour la compétence non exclusive)**

Étant donné que la proposition complète le droit de l'Union existant par des dispositions visant à faciliter leur application ordonnée après le retrait du Royaume-Uni de l'Union, son objectif ne peut être atteint que par un acte de l'Union.

- **Proportionnalité**

La proposition de règlement est jugée proportionnée dans la mesure où elle est de nature à éviter des perturbations disproportionnées en assurant un changement juridique limité et nécessaire, qui couvre la nécessité de contrôler le passage au marché aéronautique de l'UE-27 post-Brexit. Elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif et s'abstient de tout changement plus vaste ou de toute mesure permanente.

- **Choix de l'instrument**

La présente proposition contient un ensemble restreint de dispositions visant à répondre à une situation très spécifique et ponctuelle. Il est dès lors jugé préférable de ne pas modifier le règlement (UE) 2018/1139 et/ou les actes délégués et d'exécution adoptés en vertu dudit règlement et du règlement (CE) n° 216/2008, mais de mettre en place un acte autonome pour une durée limitée. Les dispositions normales relatives aux certificats et licences concernés sont couvertes par le règlement (UE) 2018/1139 et ses modalités d'exécution. Compte tenu de ces éléments et de l'urgence, un règlement du Parlement européen et du Conseil semble être la seule forme d'acte juridique adéquate.

### **3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

- **Évaluations ex post/contrôles d'adéquation de la législation existante**

Sans objet compte tenu du caractère exceptionnel et ponctuel de l'événement à l'origine de la présente proposition.

- **Consultations des parties intéressées**

Les circonstances particulières qui entourent les négociations sur le retrait du Royaume-Uni de l'Union et l'évolution constante de la situation ont imposé des limitations majeures à la possibilité de procéder à une consultation publique sur la proposition. Les défis découlant du retrait du Royaume-Uni de l'UE et des solutions possibles ont toutefois été mentionnés par diverses parties intéressées du secteur aérien et par des représentants des États membres.

Un thème commun dans les avis exprimés par les différentes parties intéressées était la nécessité d'une intervention réglementaire dans des domaines particuliers dans lesquels les parties intéressées ne sont pas en mesure d'adopter leurs propres mesures d'urgence afin d'atténuer les conséquences négatives de l'absence éventuelle d'un accord de retrait. En particulier, les entreprises qui construisent, entretiennent ou exploitent des aéronefs ont souligné le fait que leurs opérations dans l'UE-27 post-Brexit pourraient être mises à l'arrêt si le Royaume-Uni quitte l'Union sans que des dispositions soient en place. Le principal problème semble être un décalage probable entre le moment du retrait sans accord et la normalisation de la situation dans le droit de l'Union soit en octroyant des certificats de pays tiers aux entreprises britanniques, soit en relocalisant la production sur le territoire de l'UE-27 post-Brexit. Dans l'intervalle, la quasi-totalité des certificats ne seraient plus valables. De

nombreuses parties intéressées ont insisté sur le fait qu'il n'existe dans le monde qu'un nombre restreint de fabricants pour un grand nombre de composants utilisés dans les aéronefs (par exemple les pneumatiques ou les moteurs des gros porteurs). Le système moderne de production et d'opérations à flux tendus signifie qu'il sera impossible de poursuivre les activités si les certificats de sécurité concernés ne sont plus valables.

- **Collecte et utilisation de l'expertise**

Outre l'analyse technique et juridique interne, ces informations ont été analysées et contrôlées par les experts techniques de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) afin de faire en sorte que la mesure proposée atteigne son objectif, mais soit également limitée à ce qui est strictement nécessaire.

- **Analyse d'impact**

Une analyse d'impact n'est pas nécessaire, compte tenu du caractère exceptionnel de la situation et des besoins limités de la période durant laquelle le changement de statut du Royaume-Uni sera mis en œuvre. Il n'existe pas d'options stratégiques fondamentalement différentes en dehors de celle proposée.

- **Droits fondamentaux**

Cette proposition est sans effet sur l'application ou la protection des droits fondamentaux.

#### **4. CONSÉQUENCES BUDGÉTAIRES**

Sans objet.

#### **5. AUTRES ÉLÉMENTS**

- **Plans de mise en œuvre et mécanismes de contrôle, d'évaluation et de rapport**

Sans objet en raison du caractère à court terme de la mesure proposée.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**concernant certains aspects de la sécurité aérienne eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>5</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>6</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Les traités cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni à compter de la date d'entrée en vigueur d'un accord de retrait ou à défaut, deux ans après ladite notification, à savoir le 30 mars 2019, à moins que le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, ne décide à l'unanimité de prolonger ce délai.
- (2) L'objectif principal du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup> est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union. À cet effet, un système de certificats a été mis en place pour diverses activités aéronautiques afin d'atteindre les niveaux de sécurité requis et

---

<sup>5</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>6</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>7</sup> Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

de permettre les vérifications nécessaires et l'acceptation réciproque des certificats délivrés.

- (3) Dans le domaine de la sécurité aérienne, les conséquences du retrait du Royaume-Uni de l'Union sur les certificats et les agréments peuvent être palliées par l'adoption de diverses mesures par les parties intéressées. Parmi celles-ci figurent le transfert à une autorité de l'aviation civile des 27 États membres ou la demande, avant la date du retrait, d'un certificat délivré par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne («l'Agence»), prenant effet à cette date seulement et, partant, subordonné au fait que le Royaume-Uni devienne un pays tiers.
- (4) Toutefois, à la différence d'autres domaines du droit de l'Union, il existe certains cas spécifiques dans lesquels il n'est pas possible d'obtenir un certificat auprès d'un autre État membre ou de l'Agence étant donné qu'à compter de la date du retrait, le Royaume-Uni reprend, pour le territoire relevant de sa compétence, le rôle d'«État de conception» au sens de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Le Royaume-Uni peut, à son tour, délivrer des certificats dans le cadre de ce nouveau rôle, mais uniquement lorsqu'il l'aura assumé, c'est-à-dire dès que le droit de l'Union cessera de s'appliquer au Royaume-Uni après son retrait de l'Union.
- (5) Il convient donc de mettre en place un mécanisme temporaire en vue de prolonger la validité de certains certificats de sécurité aérienne afin de donner suffisamment de temps aux opérateurs concernés et à l'Agence pour délivrer les certificats requis par l'article 68 du règlement (UE) 2018/1139, en tenant compte du statut de pays tiers du Royaume-Uni.
- (6) La durée de cette extension de la validité des certificats doit être limitée à ce qui est strictement nécessaire pour faire face à la sortie du Royaume-Uni du système de sécurité aérienne de l'Union.
- (7) Afin d'accorder un délai supplémentaire, le cas échéant, pour la délivrance des certificats visés à l'article 68 du règlement (UE) 2018/1139 aux opérateurs concernés, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de prolonger la durée de validité des certificats visés à la section 1 de l'annexe du présent règlement. Il importe, en particulier, que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (8) En outre, à la différence de la plupart des autres domaines du droit de l'Union concernant les marchandises, la perte de validité des certificats n'affecte pas la mise sur le marché, mais l'utilisation effective des produits, pièces et équipements aéronautiques dans l'Union, par exemple lors de leur installation sur un aéronef de l'Union opérant dans celle-ci. Cette utilisation de produits aéronautiques dans l'Union ne devrait pas être affectée par le retrait du Royaume-Uni.

- (9) Dans le cadre du système de sécurité aérienne de l'Union, la formation des pilotes et des mécaniciens est strictement réglementée et les modules de formation sont harmonisés. Les personnes participant à un module de formation dans un État ne sont pas toujours en mesure de passer à un autre État membre. Cette situation particulière doit être prise en compte dans les mesures d'urgence de l'Union.
- (10) Les dispositions du présent règlement doivent entrer en vigueur de toute urgence et être applicables, en principe, à compter du jour suivant celui auquel les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni et sur le territoire de celui-ci, à moins qu'un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur à cette date. Toutefois, afin que les procédures administratives nécessaires puissent se dérouler dans les meilleurs délais, il importe que certaines dispositions soient applicables dès l'entrée en vigueur du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

**Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement établit des dispositions particulières, eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord («le Royaume-Uni») de l'Union européenne, pour certains certificats de sécurité aérienne délivrés conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup> ou au règlement (UE) 2018/1139 à des personnes physiques et morales ayant leur établissement principal au Royaume-Uni et pour certains cas de formation dans le domaine de l'aviation.
2. Le présent règlement s'applique aux certificats énumérés à l'annexe du présent règlement qui sont en cours de validité le jour précédant celui de l'application du présent règlement et qui ont été délivrés par l'une des entités suivantes:
  - (a) l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (l'«Agence»), à des personnes physiques ou morales ayant leur établissement principal au Royaume-Uni, comme indiqué à la section 1 de l'annexe;
  - (b) les personnes physiques ou morales certifiées par les autorités compétentes du Royaume-Uni mentionnées à la section 2 de l'annexe.
3. Outre les certificats énumérés au paragraphe 2, le présent règlement s'applique aux modules de formation théorique visés à l'article 5.

---

<sup>8</sup> Règlement (UE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

## *Article 2*

### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions correspondantes du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci et du règlement (UE) n° 216/2008 s'appliquent.

## *Article 3*

### **Certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, point a)**

Les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, point a), demeurent valables pendant neuf mois à compter de la date d'application du présent règlement.

Lorsqu'un délai supplémentaire est nécessaire pour délivrer les certificats visés à l'article 68 du règlement (UE) 2018/1139 aux opérateurs concernés, la Commission peut prolonger la durée de validité visée au paragraphe 1 du présent article par voie d'actes délégués.

Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.

Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

## *Article 4*

### **Certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, point b)**

Les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, point b), concernant l'utilisation des produits, pièces et équipements demeurent valables afin de permettre la poursuite de leur utilisation dans des aéronefs ou comme aéronefs.

## *Article 5*

### **Report de modules de formation théorique**

Par dérogation au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission<sup>9</sup> et au règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission<sup>10</sup>, les autorités compétentes des États membres ou l'Agence,

---

<sup>9</sup> Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, JO L 311 du 25.11.2011, p. 1.

selon le cas, prennent en compte les examens passés auprès d'organismes de formation soumis au contrôle de l'autorité compétente du Royaume-Uni avant la date d'application visée à l'article 10, paragraphe 2, deuxième alinéa, du présent règlement, comme s'ils avaient été passés auprès d'un organisme de formation soumis au contrôle de l'autorité compétente d'un État membre.

## *Article 6*

### **Règles et obligations concernant les certificats régis par les articles 3 et 4**

1. Les certificats régis par les articles 3 ou 4 du présent règlement sont soumis aux règles qui leur sont applicables en vertu du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci ou du règlement (CE) n° 216/2008. L'Agence dispose des compétences que lui confèrent le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci et du règlement (CE) n° 216/2008 en ce qui concerne les entités dont l'établissement principal se situe dans un pays tiers.
2. Sur demande de l'Agence, les titulaires des certificats visés aux articles 3 et 4 fournissent des copies de tous les rapports d'audit, conclusions et plans de mesures correctrices en rapport avec le certificat qui ont été établis au cours des trois années précédant la demande. Lorsque ces documents n'ont pas été fournis dans les délais fixés par l'Agence dans sa demande, l'Agence peut retirer l'avantage acquis conformément à l'article 3 ou 4, selon le cas.
3. Les titulaires des certificats visés aux articles 3 ou 4 du présent règlement informent sans délai l'Agence de toute mesure prise par les autorités du Royaume-Uni susceptible d'entrer en conflit avec leurs obligations au titre du présent règlement ou du règlement (UE) 2018/1139.

## *Article 7*

### **Autorité compétente**

Aux fins du présent règlement et du contrôle des titulaires des certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, dudit règlement, l'Agence agit en tant qu'autorité compétente pour les entités des pays tiers au titre du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci ou du règlement (CE) n° 216/2008.

---

<sup>10</sup> Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à des organismes et des personnels participant à ces tâches, JO L 362 du 17.12.2014, p. 1.

## Article 8

### **Application du règlement (UE) n° 319/2012 de la Commission**

Le règlement (UE) n° 319/2014<sup>11</sup> de la Commission relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne s'applique aux personnes physiques et morales titulaires des certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, du présent règlement dans les mêmes conditions qu'aux titulaires des certificats correspondants délivrés à des personnes physiques ou morales de pays tiers.

## Article 9

### **Moyens acceptables de conformité et documents d'orientation**

L'Agence peut publier les moyens acceptables de conformité et des documents d'orientation aux fins de l'application du présent règlement, conformément à l'article 76, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/1139.

## Article 10

### **Entrée en vigueur et application**

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir du jour suivant celui auquel les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni et sur le territoire de celui-ci en vertu de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.  
  
Cependant, l'article 5 est applicable à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. Le présent règlement n'est pas applicable au cas où un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne est entré en vigueur à la date visée au paragraphe 2, premier alinéa.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

---

<sup>11</sup> Règlement (UE) n° 319/2014 de la Commission du 27 mars 2014 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et abrogeant le règlement (CE) n° 593/2007. JO L 95 du 28.3.2014, p. 58.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*