



Bruxelles, 19.12.2018  
COM(2018) 894 final

2018/0434 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**relativo a determinati aspetti della sicurezza aerea in relazione al recesso del Regno**  
**Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. Se l'accordo di recesso<sup>1</sup> non sarà ratificato, la totalità del diritto primario e derivato dell'Unione cesserà quindi di applicarsi al Regno Unito il 30 marzo 2019 ("data del recesso"). Il Regno Unito diventerà allora un "paese terzo".

Il recesso del Regno Unito dall'Unione senza un accordo incide in particolare sulla validità dei certificati e delle licenze provenienti dal Regno Unito rilasciate ai sensi del regolamento (UE) 2018/1139<sup>2</sup> e sugli atti di esecuzione e delegati adottati in virtù di tale regolamento o del regolamento (CE) n. 216/2008<sup>3</sup>.

La comunicazione della Commissione "Prepararsi al recesso del Regno Unito dall'Unione europea del 30 marzo 2019: un piano d'azione per ogni evenienza"<sup>4</sup> ha stabilito le misure di emergenza che la Commissione prevede di adottare nell'eventualità che, alla data del recesso, non entri in vigore un accordo di recesso. Nella comunicazione, la Commissione ha sottolineato che tali misure non potranno rimediare alla mancanza di preparativi da parte delle parti interessate o a ritardi nella loro attuazione.

Nel settore della sicurezza aerea, nella maggior parte dei casi l'effetto del recesso del Regno Unito dall'Unione europea sui certificati e sulle approvazioni può essere sanato dai portatori di interessi tramite varie misure, tra cui il "passaggio" a un'autorità dell'aviazione civile dell'UE a 27, o la richiesta, fin d'ora, di un certificato di paese terzo rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia"), con effetto a decorrere dalla data del recesso ("applicazione anticipata").

Diversamente da altri ambiti del diritto dell'Unione vi sono tuttavia alcuni casi in cui le persone fisiche e giuridiche non possono mitigare le perturbazioni nell'UE a 27. La citata comunicazione della Commissione ha perciò annunciato che la Commissione avrebbe proposto misure volte ad assicurare la continuità della validità dei certificati per determinati prodotti, parti e pertinenze e società del settore aeronautico.

Per quanto riguarda determinati prodotti ("certificati di omologazione del tipo") e società ("approvazioni di imprese") del settore aeronautico, a partire dalla data del recesso il Regno Unito riprende, per la sua giurisdizione, il ruolo di "Stato di progettazione" nel quadro della Convenzione sull'aviazione civile internazionale. Il Regno Unito può rilasciare certificati in questo nuovo ruolo solo se rispetta le prescrizioni definite nella convenzione. Tali

---

<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> Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE. GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

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

responsabilità sono attualmente espletate dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea cui il Regno Unito partecipa in virtù dell'adesione all'UE.

È pertanto necessario garantire un meccanismo di passaggio controllato, che conceda agli operatori coinvolti e all'Agenzia il tempo sufficiente affinché i necessari certificati possano essere rilasciati a norma dell'articolo 68 del regolamento (UE) 2018/1139, tenendo conto dello status di paese terzo del Regno Unito.

La proroga della validità dovrebbe essere limitata a quanto strettamente necessario per far fronte all'uscita del Regno Unito dal sistema di sicurezza aerea dell'UE.

Inoltre, diversamente dalla maggior parte degli altri ambiti del diritto dell'Unione in materia di merci, l'invalidità dei certificati non incide sull'immissione sul mercato ma sull'uso effettivo di prodotti, parti e pertinenze del settore aeronautico nell'UE, come ad esempio l'installazione di parti e pertinenze su un aeromobile dell'UE a 27. Per quanto riguarda i prodotti, le parti e le pertinenze, il quadro dell'aviazione è infatti disciplinato diversamente rispetto a molti altri settori dell'acquis dell'Unione per i quali la nozione di immissione sul mercato è centrale. Nel quadro della sicurezza aerea la normativa determina direttamente se sia possibile utilizzare una parte, un prodotto o una pertinenza, indipendentemente dalla sua immissione sul mercato. Il sistema di sicurezza aerea dell'UE prevede che la sorveglianza su tali prodotti, parti e pertinenze sia svolta in modo affidabile ed inequivocabile. Al fine di garantire il rispetto dei principi della sicurezza aerea si ritiene pertanto vantaggioso utilizzare il quadro esistente come base anche per il regolamento proposto.

È interessato solo un numero molto limitato di certificati, ossia:

- i certificati rilasciati da costruttori ("imprese di produzione") prima della data del recesso che attestano la conformità di prodotti (diversi dagli aeromobili), parti e pertinenze di nuova fabbricazione al fine di consentire la continuità del loro uso in e su aeromobili [allegato I, punto 21.A.163(c), del regolamento (UE) n. 748/2012];
- i certificati rilasciati da società di manutenzione ("imprese di manutenzione") prima della data del recesso che attestano la conformità di prodotti (aeromobili compresi), parti e pertinenze da esse sottoposti a manutenzione [allegato II, punto 145.A.75(e), del regolamento (UE) n. 1321/2014];
- idem per gli aeromobili non complessi a motore [allegato I, punto M.A.615(d), del regolamento (UE) n. 1321/2014];
- idem per le parti e pertinenze installate su aeromobili non complessi a motore [allegato I, punto M.A.615(d), del regolamento (UE) n. 1321/2014];
- i certificati rilasciati da società di manutenzione ("imprese di manutenzione") prima della data del recesso che attestano il completamento della revisione dell'aeronavigabilità degli aeromobili leggeri nella categoria dei cosiddetti "aeromobili leggeri europei 1" ("ELA 1", ad esempio determinati alianti o aeromobili leggeri a motore) [allegato II, punto 145.A.75(f), del regolamento (UE) n. 1321/2014];
- i certificati rilasciati da società che controllano la conformità di un aeromobile ("imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità") prima della data del recesso che attestano l'"aeronavigabilità" di un aeromobile [allegato I, punti M.A.711(a).4 e M.A.711(b).1, del regolamento (UE) n. 1321/2014].

Infine, il contenuto e gli esami di determinati corsi di addestramento inclusi nella proposta sono disciplinati in dettaglio nel diritto dell'Unione e consistono in moduli standardizzati che normalmente dovrebbero essere completati in uno Stato membro prima che sia possibile il trasferimento nella giurisdizione di un altro Stato membro.

Le disposizioni proposte non renderanno meno rigorose le prescrizioni relative alla sicurezza o alle prestazioni ambientali dell'aviazione nell'Unione. La proposta consentirà ai costruttori dell'UE a 27 di continuare a fabbricare i rispettivi prodotti e agli operatori di continuare a impiegare tali prodotti, in conformità agli obblighi giuridici dell'Unione applicabili. Un'interruzione di tali attività provocherebbe invece notevoli problemi sociali ed economici. Garantendo la conformità delle imprese al diritto dell'UE, la proposta assicurerà anche la protezione dei consumatori e dei cittadini.

Il 13 dicembre 2018 il Consiglio europeo (articolo 50) ha rinnovato l'invito a intensificare i lavori a tutti i livelli per prepararsi alle conseguenze del recesso del Regno Unito, prendendo in considerazione tutti gli esiti possibili. Il presente atto rientra in un pacchetto di misure che la Commissione sta adottando in risposta a tale invito.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Il regolamento proposto è inteso come *lex specialis* che permetterebbe di far fronte ad alcune delle conseguenze derivanti dal fatto che il regolamento (UE) 2018/1139 nonché gli atti di esecuzione e delegati adottati in virtù dello stesso e a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 non saranno più applicabili nel Regno Unito, e si applica solo nella misura necessaria a garantire una transizione controllata verso un mercato dell'aviazione dell'UE a 27. Le condizioni proposte si limitano a quanto necessario a tale riguardo, al fine di evitare perturbazioni sproporzionate. È inoltre previsto che si applichino solo per un periodo di tempo limitato. Per il resto continueranno ad applicarsi le disposizioni generali di tali atti. La presente proposta è pienamente conforme alla legislazione in vigore e in particolare al regolamento (UE) 2018/1139.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta riguarda la sicurezza aerea dell'Unione e integra il regolamento (UE) 2018/1139 per far fronte, nello specifico, alla situazione in cui il Regno Unito receda dall'Unione senza un accordo di recesso.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

- **Base giuridica**

La base giuridica è l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Poiché la proposta integra il diritto vigente dell'Unione con disposizioni intese ad agevolare la corretta applicazione in seguito al recesso del Regno Unito dall'Unione, il suo obiettivo può essere conseguito solo mediante un'azione a livello dell'Unione.

- **Proporzionalità**

Il regolamento proposto è considerato proporzionato in quanto è in grado di evitare perturbazioni sproporzionate tramite una modifica giuridica limitata e necessaria, che

risponde all'esigenza di una transizione controllata verso un mercato dell'aviazione dell'UE a 27. Esso si limita a quanto necessario per conseguire tale obiettivo e si astiene dall'introdurre cambiamenti più ampi e generali o misure permanenti.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La presente proposta contiene una serie limitata di disposizioni intese a far fronte a una situazione molto specifica e una tantum. Si ritiene pertanto preferibile non modificare il regolamento (UE) 2018/1139 e/o gli atti di esecuzione e delegati adottati a norma dello stesso e a norma del regolamento (CE) n. 216/2008, ma porre in essere un atto autonomo per un periodo di tempo limitato. Le normali disposizioni concernenti i certificati e le licenze pertinenti sono contenute nel regolamento (UE) 2018/1139 e nelle relative norme di attuazione. Alla luce di ciò e dell'urgenza della questione, un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sembra essere l'unica forma adeguata di atto giuridico.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non applicabile a causa della natura eccezionale e una tantum dell'evento che rende necessaria la presente proposta.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le circostanze specifiche relative ai negoziati per il recesso del Regno Unito dall'Unione europea e la situazione in continua evoluzione hanno posto notevoli limitazioni alla possibilità di effettuare consultazioni pubbliche sulla proposta. Le sfide derivanti dal recesso del Regno Unito dall'UE e le possibili soluzioni sono state comunque sollevate da vari portatori di interessi e rappresentanti degli Stati membri del settore dell'aviazione.

Un tema comune nelle opinioni espresse dai vari portatori di interessi è stato quello relativo alla necessità di un intervento normativo in settori specifici in cui i portatori di interessi non sono in grado di adottare autonomamente misure di emergenza per attenuare l'impatto negativo della possibile assenza di un accordo di recesso. In particolare, le società che fabbricano, sottopongono a manutenzione o impiegano aeromobili hanno sottolineato che le loro operazioni nell'UE a 27 potrebbero interrompersi se il Regno Unito lascerà l'Unione senza un regolare accordo. Di fatto il problema principale sembra essere il probabile intervallo di tempo che intercorrerà tra un recesso senza accordo e il normalizzarsi della situazione in base al diritto dell'Unione, ossia tramite la concessione di certificati di paesi terzi alle società del Regno Unito o la delocalizzazione della produzione nelle giurisdizioni dell'UE a 27. Durante questo intervallo di tempo quasi tutti i certificati perderebbero la loro validità. Molti portatori di interessi hanno messo in evidenza il fatto che a livello mondiale è limitato il numero dei costruttori di molti dei componenti utilizzati negli aeromobili (ad esempio pneumatici o motori per grandi aeromobili di linea). Vista la natura "just-in-time" delle operazioni e della fabbricazione moderne, sarà impossibile continuare ad operare se i certificati di sicurezza in questione perdono la loro validità.

- **Assunzione e uso di perizie**

Oltre all'analisi giuridica e tecnica interna, queste informazioni sono state ulteriormente analizzate e verificate con i periti dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) per garantire che la misura proposta raggiunga la finalità prevista limitandosi al tempo stesso a quanto strettamente necessario.

- **Valutazione d'impatto**

Una valutazione d'impatto non è necessaria in ragione del carattere eccezionale della situazione e delle esigenze limitate del periodo durante il quale si effettua il cambiamento di status del Regno Unito. Non sono disponibili opzioni programmatiche sostanzialmente diverse rispetto a quella proposta.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha alcuna incidenza sull'applicazione o sulla protezione dei diritti fondamentali.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Non applicabile.

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non applicabile a causa della durata limitata della misura proposta.

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

### **relativo a determinati aspetti della sicurezza aerea in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>5</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>6</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. I trattati cesseranno di applicarsi al Regno Unito a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo di recesso o, in mancanza di tale accordo, due anni dopo la notifica, vale a dire il 30 marzo 2019, salvo che il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, decida all'unanimità di prorogare tale termine.
- (2) L'obiettivo principale del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>7</sup> è stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza aerea nell'Unione. A tal fine è stato istituito un sistema di certificati per varie attività aeronautiche, allo scopo di conseguire i livelli di sicurezza prescritti e consentire le necessarie verifiche e il riconoscimento reciproco dei certificati rilasciati.
- (3) Nel settore della sicurezza aerea, l'impatto del recesso del Regno Unito dall'Unione europea sui certificati e sulle approvazioni può essere sanato da molti portatori di interessi tramite varie misure. Tra queste, il trasferimento a un'autorità per l'aviazione civile dei 27 Stati membri o la richiesta, prima della data del recesso, di un certificato rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia"), con

---

<sup>5</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>6</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>7</sup> Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

decorrenza solo da tale data e quindi subordinato alla condizione che il Regno Unito sia diventato un paese terzo.

- (4) Tuttavia, diversamente da altri ambiti del diritto dell'Unione, vi sono alcuni casi specifici in cui non è possibile ottenere un certificato da un altro Stato membro o dall'Agenzia, perché a partire dalla data del recesso il Regno Unito riprende, per la sua giurisdizione, il ruolo di "Stato di progettazione" nel quadro della Convenzione sull'aviazione civile internazionale. Il Regno Unito, a sua volta, può rilasciare certificati in questo nuovo ruolo solo dopo averlo assunto, ossia da quando il diritto dell'Unione avrà cessato di applicarsi al Regno Unito in seguito al suo recesso dall'Unione.
- (5) È pertanto necessario istituire un meccanismo temporaneo per prorogare la validità di determinati certificati di sicurezza aerea, al fine di concedere agli operatori coinvolti e all'Agenzia il tempo sufficiente per rilasciare i certificati necessari a norma dell'articolo 68 del regolamento (UE) 2018/1139, tenendo conto dello status di paese terzo del Regno Unito.
- (6) La durata di tale proroga della validità dei certificati dovrebbe limitarsi a quanto strettamente necessario per far fronte all'uscita del Regno Unito dal sistema di sicurezza aerea dell'Unione.
- (7) Al fine di concedere un periodo di tempo supplementare, se necessario, affinché siano rilasciati agli operatori coinvolti i certificati di cui all'articolo 68 del regolamento (UE) 2018/1139, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo a una proroga ulteriore del periodo di validità dei certificati di cui all'allegato, sezione I, del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio". In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (8) Inoltre, diversamente dalla maggior parte degli altri ambiti del diritto dell'Unione in materia di merci, l'invalidità dei certificati non incide sull'immissione sul mercato ma sull'uso effettivo di prodotti, parti e pertinenze del settore aeronautico nell'Unione, come ad esempio l'installazione di parti e pertinenze su un aeromobile dell'Unione che opera nell'Unione. Tale uso di prodotti aeronautici nell'Unione non dovrebbe subire le conseguenze del recesso del Regno Unito.
- (9) Nel sistema di sicurezza aerea dell'Unione l'addestramento dei piloti e dei meccanici è regolamentato rigidamente e i moduli di formazione sono armonizzati. Chi partecipa a un modulo di addestramento in uno Stato non sempre può spostarsi in un altro Stato membro. Nelle misure di emergenza dell'Unione si dovrebbe tenere conto di tale situazione particolare.
- (10) Le disposizioni di cui al presente regolamento dovrebbero entrare in vigore con urgenza e applicarsi, in linea di principio, a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di applicarsi al Regno Unito e al suo interno, a meno che entro tale data sia entrato in vigore un accordo di recesso concluso con il Regno Unito. Per consentire che le necessarie procedure amministrative siano svolte il prima possibile,

alcune disposizioni dovrebbero tuttavia applicarsi a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### *Articolo 1*

#### **Oggetto e ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento stabilisce disposizioni specifiche, in considerazione del recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ("il Regno Unito") dall'Unione europea, per determinati certificati di sicurezza aerea rilasciati a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup> o del regolamento (UE) 2018/1139 a persone fisiche e giuridiche aventi il luogo principale delle attività nel Regno Unito e per determinate situazioni concernenti l'addestramento nel settore dell'aviazione.
2. Il presente regolamento si applica ai certificati elencati nell'allegato del presente regolamento che sono validi il giorno precedente la data di applicazione del presente regolamento e che sono stati rilasciati da uno dei seguenti soggetti:
  - a) l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia"), a persone fisiche o giuridiche aventi il luogo principale delle attività nel Regno Unito, come indicato nell'allegato, sezione 1;
  - b) persone fisiche o giuridiche certificate dalle autorità competenti del Regno Unito, come indicato nell'allegato, sezione 2.
3. Oltre che ai certificati di cui al paragrafo 2, il presente regolamento si applica ai moduli di formazione teorica di cui all'articolo 5.

### *Articolo 2*

#### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le corrispondenti definizioni del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati in virtù di esso e del regolamento (CE) n. 216/2008.

### *Articolo 3*

#### **Certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a)**

I certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera a), rimangono validi per 9 mesi dalla data di applicazione del presente regolamento.

Qualora fosse necessario ulteriore tempo per il rilascio dei certificati di cui all'articolo 68 del regolamento (UE) 2018/1139 agli operatori interessati, la Commissione può prorogare il periodo di validità di cui al primo paragrafo del presente articolo mediante atti delegati.

---

<sup>8</sup> Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE. GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio".

Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

#### *Articolo 4*

##### **Certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera b)**

I certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera b), concernenti l'utilizzo di prodotti, parti e pertinenze, restano validi al fine di consentirne la continuità d'uso in o come aeromobili.

#### *Articolo 5*

##### **Riporto di moduli di formazione teorica**

In deroga al regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione<sup>9</sup> e al regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione<sup>10</sup>, le autorità competenti degli Stati membri o l'Agenzia, a seconda dei casi, considerano gli esami sostenuti nelle organizzazioni di addestramento soggette alla sorveglianza dell'autorità competente del Regno Unito prima della data di applicazione di cui all'articolo 10, paragrafo 2, secondo comma, del presente regolamento, come se fossero stati sostenuti presso un'organizzazione di addestramento soggetta alla sorveglianza dell'autorità competente di uno Stato membro.

#### *Articolo 6*

##### **Norme e obblighi riguardanti i certificati disciplinati dagli articoli 3 e 4**

1. I certificati disciplinati dagli articoli 3 o 4 del presente regolamento sono soggetti alle norme ad essi applicabili in conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti di esecuzione e delegati adottati in virtù di esso o del regolamento (CE) n. 216/2008. L'Agenzia dispone dei poteri stabiliti nel regolamento (UE) 2018/1139 e negli atti di esecuzione e delegati adottati in virtù di esso e del regolamento (CE) n. 216/2008 in relazione ai soggetti aventi il luogo principale delle attività in un paese terzo.
2. Su richiesta dell'Agenzia, i titolari di certificati di cui agli articoli 3 e 4 trasmettono copia di tutte le relazioni di audit, le risultanze e i piani di azione correttivi pertinenti al certificato che sono stati elaborati nel corso dei tre anni precedenti la richiesta. Se tali documenti non sono forniti entro i termini stabiliti dall'Agenzia nella sua richiesta, l'Agenzia può revocare il beneficio acquisito a norma dell'articolo 3 o 4, a seconda del caso.

---

<sup>9</sup> Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

<sup>10</sup> Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).

3. I titolari di certificati di cui agli articoli 3 o 4 del presente regolamento informano senza indugio l'Agenzia di eventuali azioni intraprese dalle autorità del Regno Unito che possano porsi in conflitto con i loro obblighi derivanti dal presente regolamento o del regolamento (UE) 2018/1139.

#### *Articolo 7*

#### **Autorità competente**

Ai fini del presente regolamento e per la sorveglianza dei titolari di certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2 del presente regolamento, l'Agenzia agisce in qualità di autorità competente per i soggetti di paesi terzi di cui al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti di esecuzione e delegati adottati in virtù di esso o a norma del regolamento (CE) n. 216/2008.

#### *Articolo 8*

#### **Applicazione del regolamento (UE) n. 319/2014 della Commissione**

Il regolamento (UE) n. 319/2014 della Commissione<sup>11</sup>, relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea si applica alle persone fisiche e giuridiche in possesso di certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del presente regolamento alle stesse condizioni previste per i titolari dei corrispondenti certificati rilasciati a persone fisiche o giuridiche di paesi terzi.

#### *Articolo 9*

#### **Mezzi accettabili di conformità e materiale esplicativo**

L'Agenzia può pubblicare metodi accettabili di conformità e materiale esplicativo per l'applicazione del presente regolamento, in conformità all'articolo 76, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139.

#### *Articolo 10*

#### **Entrata in vigore e applicazione**

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di applicarsi al Regno Unito e al suo interno a norma dell'articolo 50, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea.

L'articolo 5 si applica tuttavia a decorrere dalla data dell'entrata in vigore del presente regolamento.

---

<sup>11</sup> Regolamento (UE) n. 319/2014 della Commissione, del 27 marzo 2014, relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga il regolamento (CE) n. 593/2007 (GU L 95 del 28.3.2014, pag. 58).

3. Il presente regolamento non si applica se entro la data di cui al paragrafo 2, primo comma, è entrato in vigore un accordo di recesso concluso con il Regno Unito a norma dell'articolo 50, paragrafo 2, del trattato sull'Unione europea.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*