COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 19.12.2018
COM(2018) 894 final

2018/0434 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a certos aspetos da segurança da aviação no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

Em 29 de março de 2017, o Reino Unido comunicou a sua intenção de se retirar da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Significa isto que, caso o acordo de saída[1] não seja ratificado, o direito primário e secundário da União deixará de ser aplicável ao Reino Unido a partir de 30 de março de 2019 («data de saída»). O Reino Unido passará então a ser um país terceiro.

A saída do Reino Unido da União sem acordo afeta nomeadamente a validade de certificados e licenças provenientes do Reino Unido emitidos nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139[2] e os atos de execução e atos delegados adotados por força desse regulamento ou do Regulamento (CE) n.º 216/2008[3].

Na sua comunicação «Preparação para a saída do Reino Unido da União Europeia em 30 de março de 2019: Plano de Ação de Contingência»[4], a Comissão estabeleceu as medidas de contingência que planeia tomar caso não entre em vigor nenhum acordo de saída nessa data. Nessa comunicação, a Comissão sublinhou que tal não permitirá corrigir a falta de medidas de preparação pelas partes interessadas, nem os atrasos na sua aplicação.

No domínio da segurança intrínseca da aviação, na maioria dos casos, o efeito da saída do Reino Unido da União Europeia sobre os certificados e as licenças pode ser remediado pelas partes interessadas através de várias medidas, incluindo a «troca» para uma autoridade da aviação civil da UE-27, ou o pedido, desde já, de um certificado de país terceiro emitido pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação («Agência»), com efeitos a partir da data de saída («pedido precoce»).

No entanto, ao contrário do que acontece noutros domínios do direito da União, existem matérias onde não é possível para as pessoas singulares e coletivas atenuar as perturbações na UE-27. Por conseguinte, a comunicação da Comissão anteriormente referida anunciou que a Comissão proporia medidas destinadas a garantir a continuidade da validade dos certificados para determinados produtos aeronáuticos, peças, equipamentos e empresas.

Relativamente a certos produtos aeronáuticos («certificados de tipo») e para empresas («homologação de organizações»), o Reino Unido retoma, no quadro da sua jurisdição a partir da data de saída, o papel de «Estado de projeto» ao abrigo da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional. O Reino Unido só poderá emitir certificados no quadro deste novo papel se cumprir os requisitos estabelecidos nos termos da convenção. Essas responsabilidades são

---

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

2 Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento do Conselho (CEE) n.º 3922/91 (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

3 Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE. JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

4 COM(2018) 880 final de 13.11.2018.

atualmente asseguradas pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, na qual o Reino Unido participa em virtude da sua condição de membro da UE.

Afigura-se, por conseguinte, necessário assegurar um mecanismo de substituição controlado, que dê aos operadores em causa e à Agência o tempo suficiente para emitir os certificados necessários nos termos do artigo 68.º do Regulamento (UE) 2018/1139, tendo em conta o estatuto do Reino Unido enquanto país terceiro.

Tal prorrogação de validade deve ser limitada ao estritamente necessário para abranger a saída do Reino Unido do sistema de segurança da aviação da UE.

Além disso, ao contrário do que acontece na maior parte dos outros domínios da legislação da União relativa às mercadorias, a invalidade dos certificados condiciona não a colocação no mercado, mas a utilização efetiva dos produtos da aviação, peças e equipamentos na UE, por exemplo quando da instalação de peças e equipamentos em aeronaves da UE-27. De facto, no que respeita aos produtos, peças e equipamentos para a aviação, o quadro é regulado de maneira diferente da de muitos outros domínios do acervo da União, onde o conceito de colocação no mercado é essencial. No quadro da segurança da aviação, o regulamento determina diretamente se uma peça, produto ou equipamento pode ser utilizado, independentemente do facto de ter sido colocado no mercado. O sistema de segurança da aviação da UE permite a fiscalização de tais produtos, peças e equipamentos, a realizar de forma fiável e inequívoca. Assim, considera-se positivo utilizar o quadro em vigor igualmente como base para o regulamento proposto a fim de assegurar o cumprimento dos princípios de segurança da aviação,

o que diz respeito apenas a um número muito limitado de certificados, a saber:

- Certificados emitidos pelos fabricantes («entidades de produção») anteriormente à data de saída a certificar a conformidade de produtos (à exceção de aeronaves), peças e equipamentos recém-fabricados, permitindo, assim, a continuação da sua utilização dentro e fora da aeronave [ponto 21.A.163, alínea c), do anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012]
- Certificados emitidos pelas empresas de manutenção («entidades de manutenção») antes da data de saída a certificar a conformidade dos produtos (incluindo aeronaves), peças e equipamentos que tenham sido objeto de manutenção sob a sua responsabilidade [ponto 145.A.75, alínea e), do anexo II do Regulamento (UE) n.º 1321/2014]
- *Idem* para aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas [ponto M.A.615, alínea d), do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014]
- *Idem* para peças e equipamentos instalados em aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas[ponto M.A.615, alínea d), do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014]
- Certificados emitidos pelas empresas de manutenção («entidades de manutenção») antes da data de saída a certificar a realização da avaliação da aeronavegabilidade das aeronaves ligeiras na categoria designada European Light Aircraft 1 («ELA1», compreendendo, por exemplo, certos planadores ou aeronaves ligeiras a motor) [ponto 145.A.75, alínea f), do anexo II do Regulamento (UE) n.º 1321/2014]

- Certificados emitidos pelas empresas de fiscalização da conformidade de uma aeronave («entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente» antes da data de saída a certificar a aeronavegabilidade de uma aeronave» [pontos M.A.711, alínea a)4 e M.A.711, alínea b)1, do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014]

Por último, o teor e os exames de determinadas ações de formação abordadas no âmbito da proposta são regulados de forma detalhada pelo direito da União e consistem em módulos normalizados, que devem ser normalmente concluídos num Estado-Membro, antes de ser possível a transferência para a jurisdição de outro Estado-Membro.

As disposições propostas não irão reduzir os requisitos relativos à segurança nem ao desempenho ambiental da aviação na União. A proposta permitirá aos fabricantes da UE-27 continuar a produzir os seus produtos e aos operadores continuar a explorá-los, em conformidade com as disposições legais da União aplicáveis. Caso contrário, uma interrupção nestas atividades causaria graves problemas económicos e sociais. Ao assegurar a conformidade destas entidades com o direito da UE, a proposta irá também assegurar a proteção dos consumidores e dos cidadãos.

O Conselho Europeu (artigo 50.º) reiterou o seu apelo, em 13 de dezembro de 2018, para que o trabalho em matéria de preparação a todos os níveis para as consequências da saída do Reino Unido fosse intensificado, tendo em consideração todos os resultados possíveis. O presente ato faz parte de um pacote de medidas que a Comissão está a adotar em resposta a esse apelo.

- **Coerência com as disposições existentes no mesmo domínio de intervenção**

O regulamento proposto funciona como uma *lex specialis* que permitiria solucionar algumas das consequências do facto de o Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos de execução e atos delegados adotados ao abrigo deste último, assim como as regras ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 216/2008 deixarem de se aplicar ao Reino Unido, aplicando-se apenas na medida do necessário para assegurar a passagem controlada para um mercado da aviação da UE-27. Os termos propostos limitam-se ao que é necessário neste contexto, a fim de evitar perturbações desproporcionadas, e destinam-se, além disso, a ser aplicados apenas durante um período limitado. As disposições gerais desses atos continuarão, de outro modo, a aplicar-se. Esta proposta é, por conseguinte, plenamente coerente com a legislação em vigor, nomeadamente o Regulamento (UE) 2018/1139.

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta diz respeito à segurança da aviação e complementa o Regulamento (UE) 2018/1139 da União, abordando especificamente a situação da saída do Reino Unido da União sem acordo de saída.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica é o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Como a proposta complementa a legislação da UE em vigor, com disposições que facilitam a sua aplicação organizada na sequência da saída do Reino Unido da União, o seu objetivo só pode ser alcançado através de um ato a nível da União.

- **Proporcionalidade**

O regulamento proposto é considerado proporcionado pois é capaz de evitar perturbações desproporcionadas ao dispor uma alteração legal limitada e necessária, que abrange a necessidade de uma passagem controlada para um mercado da aviação da UE-27. Não excede o que é necessário para atingir esse objetivo e abstém-se de quaisquer alterações mais vastas ou medidas permanentes.

- **Escolha do instrumento**

A presente proposta inclui um conjunto limitado de disposições a fim de abordar uma situação muito específica e pontual. Por conseguinte, considera-se preferível não alterar o Regulamento (UE) 2018/1139 e/ou os atos delegados e de execução adotados ao abrigo desse regulamento, assim como ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 216/2008, e sim adotar um ato autónomo por um período de tempo limitado. As disposições normais sobre os certificados e licenças afetados são abrangidas tanto pelo Regulamento (UE) 2018/1139 como pelas suas regras de execução. Tendo isto em consideração, assim como a urgência do assunto, um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho parece ser a única forma adequada de ato jurídico.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação em vigor**

Não aplicável devido à natureza pontual e excecional do acontecimento que motiva a presente proposta.

- **Consulta das partes interessadas**

As circunstâncias específicas em torno das negociações que envolvem a saída do Reino Unido da União e a contínua evolução da situação limitaram grandemente a possibilidade de efetuar consultas públicas sobre a proposta. Contudo, os desafios decorrentes da saída do Reino Unido da UE e as soluções possíveis foram aventadas por várias partes interessadas do setor aeronáutico e por representantes dos Estados-Membros.

Um tema comum nos pontos de vista apresentados pelas várias partes interessadas referia a necessidade de uma intervenção regulamentar em domínios específicos onde tais intervenientes não podem tomar as suas próprias medidas de contingência para atenuar o impacto adverso da possível ausência de um acordo de saída. Muito particularmente, as empresas que fabricam, fazem a manutenção ou exploram aeronaves sublinharam o facto de que as suas operações na UE-27 poderiam ser suspensas se o Reino Unido deixar a União sem qualquer acordo em vigor. O principal problema parece ser, de facto, um lapso de tempo muito provável entre a saída que pode ocorrer sem qualquer acordo e a normalização da situação ao abrigo do direito da União, quer pela concessão de certificados de país terceiro às empresas do Reino Unido quer pela deslocalização da produção para jurisdições da UE-27. Durante este lapso de tempo quase todos os certificados perderiam a sua validade. Muitas partes interessadas sublinharam o facto de, no mundo, só existir um número limitado de

fabricantes para muitos dos componentes utilizados nas aeronaves (por exemplo, pneus ou motores para grandes aeronaves de linha). A fabricação e as operações modernas realizadas «na hora» significam que será impossível continuar a funcionar se os certificados de segurança em causa perderem a sua validade.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Além da análise jurídica e técnica a nível interno, esta informação beneficiou também de uma análise e de uma verificação pelos peritos técnicos da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), a fim de garantir que a medida proposta alcança o seu objetivo pretendido, mas sem ir além do estritamente necessário.

- **Avaliação de impacto**

Não é necessária uma avaliação de impacto, devido à natureza excecional da situação e às necessidades limitadas do período durante o qual é aplicada a mudança de estatuto do Reino Unido. Não existem opções políticas materialmente diferentes disponíveis, à exceção da que é proposta.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações na aplicação nem na proteção dos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não aplicável.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Não aplicável devido à natureza de curto prazo da medida proposta.

2018/0434 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a certos aspetos da segurança da aviação no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[5],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[6],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) Em 29 de março de 2017, o Reino Unido comunicou a sua intenção de se retirar da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Os Tratados deixarão de ser aplicáveis ao Reino Unido a partir da data de entrada em vigor de um acordo de saída ou, na falta deste, dois anos após a notificação, ou seja, 30 de março de 2019, a menos que o Conselho Europeu, de comum acordo com o Reino Unido, decida prorrogar esse prazo por unanimidade.

(2) O principal objetivo do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho[7] é estabelecer e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação na União. Para esse fim, foi estabelecido um sistema de certificados para várias atividades da aviação, com o propósito de alcançar os níveis de segurança requeridos e permitir as verificações necessárias e a aceitação mútua dos certificados emitidos.

(3) No domínio da segurança intrínseca da aviação, o efeito da saída do Reino Unido da União sobre os certificados e as licenças pode ser remediado por muitas partes interessadas através de várias medidas, que incluem a transferência para uma autoridade da aviação civil dos 27 Estados-Membros, ou a introdução de um pedido

[5] JO C […] de […], p. […].

[6] JO C […] de […], p. […].

[7] Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 e Diretivas 2014/30/UE, e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento do Conselho (CEE) n.º 3922/91 (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

antes da data de saída de um certificado emitido pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação («Agência»), que produza efeitos apenas a partir dessa data e, como tal, seja condicionado pelo facto de o Reino Unido se ter tornado um país terceiro.

(4) Todavia, ao contrário do que acontece noutros domínios do direito da União, existem alguns casos específicos onde não é possível obter um certificado de outro Estado-Membro ou da Agência uma vez que, a partir da data de saída, o Reino Unido retoma, na sua jurisdição, o papel de «Estado de projeto» ao abrigo da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional. O Reino Unido, por seu turno, pode emitir certificados nesse novo papel, apenas após tê-lo assumido, ou seja, após que o direito da União deixe de ser aplicável no Reino Unido na sequência da sua saída da União.

(5) Afigura-se, por conseguinte, necessário instituir um mecanismo temporário, para prorrogar a validade de certos certificados de segurança da aviação, que dê aos operadores em causa e à Agência o tempo suficiente para emitir os certificados necessários nos termos do artigo 68.º do Regulamento (UE) 2018/1139, tendo em conta o estatuto do Reino Unido enquanto país terceiro.

(6) A duração de tal prorrogação de validade deve ser limitada ao estritamente necessário para abranger a saída do Reino Unido do sistema de segurança da aviação da UE.

(7) A fim de permitir o tempo extra necessário para que sejam emitidos os certificados nos termos do artigo 68.º do Regulamento (UE) 1139/2018 aos operadores em causa, deve ser delegada na Comissão a competência de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para prorrogar novamente o período de validade dos certificados referidos na secção I do anexo do presente regulamento. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível de peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(8) Além disso, ao contrário do que acontece na maior parte dos outros domínios da legislação da União relativa às mercadorias, a invalidade dos certificados condiciona não a colocação no mercado, mas a utilização efetiva dos produtos da aviação, peças e equipamentos na União, por exemplo quando da instalação de peças e equipamentos numa aeronave da União a operar na União. Tal utilização de produtos da aviação na União não deve ser afetada pela saída do Reino Unido.

(9) No sistema de segurança da aviação da União a formação de pilotos e mecânicos está estritamente regulamentada e os módulos de formação são harmonizados. As pessoas que participam num módulo de formação num Estado nem sempre podem mudar para outro Estado-Membro. Essa situação particular deve ser tida em conta nas medidas de contingência da União.

(10) As disposições do presente regulamento devem entrar em vigor com urgência e ser aplicáveis, em princípio, a partir do dia seguinte àquele em que os Tratados deixam de ser aplicáveis ao e no Reino Unido, exceto se à data tiver entrado em vigor um acordo de saída celebrado com o Reino Unido. Contudo, por forma a permitir que os

procedimentos administrativos necessários possam ser realizados o mais cedo possível, determinadas disposições devem ser aplicadas a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece disposições específicas, face à saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte («Reino Unido») da União Europeia, relativas a certos certificados de segurança da aviação emitidos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho[8] ou do Regulamento (UE) 2018/1139 a pessoas singulares e coletivas com sede no Reino Unido e sobre certas situações relativas à formação no domínio da aviação.

2. O presente regulamento é aplicável aos certificados enumerados no seu anexo, válidos a partir do dia anterior à data de aplicação do presente regulamento e que tenham sido emitidos por qualquer das seguintes entidades:

   (a) Agência Europeia para a Segurança da Aviação («Agência»), a pessoas singulares ou coletivas com sede no Reino Unido, tal como indicado na secção 1 do anexo;

   (b) Pessoas singulares ou coletivas certificadas pelas autoridades competentes do Reino Unido, tal como indicado na secção 2 do anexo.

3. Além dos certificados referidos no n.º 2, o presente regulamento aplica-se aos módulos de formação teórica a que se refere o artigo 5.º

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições correspondentes do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos delegados e de execução adotados por força do mesmo e do Regulamento (UE) n.º 216/2008.

Artigo 3.º

Certificados referidos no artigo 1.º, n.º 2, alínea a)

Os certificados referidos no artigo 1.º, n.º 2, alínea a), permanecem válidos nove meses a partir da data de aplicação do presente regulamento.

Na eventualidade de ser necessário tempo extra para que sejam emitidos os certificados nos termos do artigo 68.º do Regulamento (UE) 1139/2018 aos operadores em causa, a Comissão pode prorrogar o prazo de validade referido no n.º 1 através de atos delegados.

[8] Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE. JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro, de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» de 13 de abril de 2016.

Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Artigo 4.º

Certificados referidos no artigo 1.º, n.º 2, alínea b)

Os certificados referidos no artigo 1.º, n.º 2, alínea b), relativos à utilização de produtos, peças e equipamentos permanecem válidos, de forma a permitir a continuação da sua utilização na ou enquanto aeronave.

Artigo 5.º

Transição dos módulos de formação teórica

Em derrogação do disposto no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão[9] e no Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão[10], as autoridades competentes dos Estados-Membros ou a Agência, consoante o caso, têm em consideração os exames efetuados em organizações de formação sujeitas a supervisão pela autoridade competente do Reino Unido antes da data de aplicação a que se refere o segundo parágrafo do artigo 10.º, n.º 2, do presente regulamento, como se tivessem sido realizados numa organização de formação sujeita a supervisão pela autoridade competente de um Estado-Membro.

Artigo 6.º

Regras e obrigações relativas aos certificados regidos pelos artigos 3.º e 4.º

1. Os certificados regidos pelos artigos 3.º ou 4.º do presente regulamento estão sujeitos às regras que lhes são aplicáveis nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos de execução e atos delegados adotados por força do mesmo ou do Regulamento (CE) n.º 216/2008. A Agência dispõe das competências estabelecidas nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 e nos atos de execução e atos delegados adotados por força do mesmo e no Regulamento (CE) n.º 216/2008 relativamente às entidades sedeadas num país terceiro.

2. A pedido da Agência, os titulares dos certificados referidos nos artigos 3.º e 4.º devem apresentar cópias de todos os relatórios de auditoria, constatações e planos de medidas corretivas pertinentes relevantes para a obtenção do certificado, que tenham sido emitidos durante os três anos anteriores ao pedido. Sempre que tais documentos não tiverem sido entregues dentro dos prazos estipulados pela Agência no seu pedido, esta pode retirar o benefício obtido ao abrigo dos artigos 3.º ou 4.º, consoante o caso.

[9] Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho. JO L 311 de 25.11.2011, p. 1.

[10] Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas, JO L 362 de 17.12.2014, p. 1.

3. Os titulares dos certificados referidos nos artigos 3.º ou 4.º do presente regulamento informam sem demora a Agência de quaisquer medidas adotadas pelas autoridades do Reino Unido que possam entrar em conflito com as suas obrigações nos termos do presente regulamento ou do Regulamento (UE) 2018/1139.

Artigo 7.º

Autoridade competente

Para efeitos do presente regulamento e para a supervisão dos titulares dos certificados referidos no artigo 1.º, n.º 2, do presente regulamento, a Agência deve atuar como autoridade competente para as entidades de países terceiros ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos de execução e atos delegados adotados por força do mesmo, ou nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Artigo 8.º

Aplicação do Regulamento (UE) n.º 319/2014 da Comissão

O Regulamento (UE) n.º 319/2014 da Comissão relativo às taxas e honorários cobrados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação[11] aplica-se às pessoas singulares ou coletivas titulares de certificados referidas no artigo 1.º, n.º 2, do presente regulamento, nas mesmas condições que aos titulares dos certificados correspondentes emitidos às pessoas singulares ou coletivas de países terceiros.

Artigo 9.º

Meios aceitáveis de conformidade material e documentos de orientação

A Agência pode emitir meios aceitáveis de conformidade material e documentos de orientação para a aplicação do presente regulamento, em conformidade com o artigo 76.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139.

Artigo 10.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. É aplicável a partir da data em que os Tratados deixam de ser aplicáveis ao e no Reino Unido, em conformidade com o artigo 50.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia.

   Todavia, o artigo 5.º é aplicável a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

[11] Regulamento (UE) n.º 319/2014 da Comissão, de 27 de março de 2014, relativo às taxas e honorários cobrados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 593/2007. JO L95 de 28.3.2014, p.58.

3. O presente regulamento não se aplica se tiver entrado em vigor até à data referida no primeiro parágrafo do n.º 2 um acordo de saída celebrado com o Reino Unido, nos termos do artigo 50.º, n.º 2, do Tratado da União Europeia.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*