COM(2020) 828 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020/2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 16 décembre 2020

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 16 décembre 2020

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant certains aspects de la sécurité aérienne eu égard à la fin de la période de transition mentionnée dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique

E 15400

Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 10 décembre 2020
(OR. en)

13898/20

Dossier interinstitutionnel:
2020/0364(COD)

UK 100
PREP-BXT 55
AVIATION 236
CODEC 1316

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	10 décembre 2020
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 828 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant certains aspects de la sécurité aérienne eu égard à la fin de la période de transition mentionnée dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 828 final.

p.j.: COM(2020) 828 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 10.12.2020
COM(2020) 828 final

2020/0364 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant certains aspects de la sécurité aérienne eu égard à la fin de la période de transition mentionnée dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

•1.1. Justification et objectifs de la proposition

Depuis le 1er février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. L'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique[1] (ci-après dénommé l'«accord de retrait») a été conclu par l'Union par la décision (UE) 2020/135 du Conseil[2] et est entré en vigueur le 1er février 2020. La période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait, durant laquelle le droit de l'Union continue d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire conformément à l'article 127 dudit accord, se termine le 31 décembre 2020.

Si aucun accord sur les relations futures couvrant la sécurité aérienne n'est conclu d'ici la fin de la période de transition, le retrait du Royaume-Uni de l'Union affectera notamment la validité des certificats et licences délivrés par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») au nom du Royaume-Uni, ou par certains organismes de conception établis au Royaume-Uni, en vertu du règlement (UE) 2018/1139[3] et des actes d'exécution et délégués adoptés en vertu dudit règlement ou du règlement (CE) nº 216/2008[4].

Dans le domaine de la sécurité aérienne, dans la plupart des cas, les effets sur les certificats et agréments de la fin de la période de transition peuvent être corrigés par les parties intéressées grâce à diverses mesures, notamment le «passage» à une autorité de l'aviation civile d'un État membre de l'Union ou la demande de délivrance d'un certificat de pays tiers par l'Agence avec effet à la fin de la période de transition (appelée «application anticipée»). En outre, en vertu de l'article 41 de l'accord de retrait, les pièces et les équipements pour lesquels une personne certifiée par les autorités compétentes du Royaume-Uni a délivré un certificat de conformité en cours de validité en vertu des règles de l'UE en matière de sécurité aérienne peuvent être utilisés dans l'Union, conformément aux dispositions applicables, également après la fin de la période de transition, pour autant qu'ils aient été mis sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni avant la fin de la période de transition.

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 disproportionnées dans l'UE. La Commission devrait donc proposer

---

1 JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

2 Décision (UE) 2020/135 du Conseil du 30 janvier 2020 relative à la conclusion de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 1).

3 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) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil, JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

4 Règlement (UE) nº 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) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

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 fin de la période de transition, 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. Ces responsabilités relèvent actuellement et jusqu'au 31 décembre 2020 de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

Il est donc nécessaire de mettre au point un dispositif pour une transition maîtrisée en vue de garantir que les produits ou les conceptions concernés, qui ont été certifiés par l'Agence ou un organisme de conception agréé par l'Agence avant la fin de la période de transition, peuvent continuer à être utilisés dans des aéronefs de l'Union sans perturbation.

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 de poursuivre leur production et aux opérateurs de continuer d'exploiter ces produits conformément aux exigences juridiques applicables de l'Union. Une interruption de ces activités causerait de graves difficultés économiques et sociales. En veillant au respect du droit de l'Union par les organismes concernés, la proposition assurera également la protection des consommateurs et des citoyens.

Le présent acte fait partie d'un train de mesures que la Commission adopte.

•1.2. Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action

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) nº 216/2008 cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni. Ses dispositions se limitent à ce qui est nécessaire pour assurer un passage contrôlé à un marché aéronautique dont le Royaume-Uni ne fait plus partie. Les dispositions générales des actes susmentionnés continueront de s'appliquer par ailleurs. La présente proposition est donc parfaitement conforme à la législation existante et, notamment, au règlement (UE) nº 2018/1139.

•1.3. Cohérence avec les autres politiques de l'Union

La proposition porte sur la sécurité aérienne et complète le règlement (UE) 2018/1139 afin de faire spécifiquement face à la situation résultant de l'absence d'accord couvrant les questions de sécurité aérienne applicable à la date de la fin de la période de transition fixée dans l'accord de retrait.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

•2.1. Base juridique

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

•2.2. Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Étant donné que la proposition complète le droit existant de l'Union par des dispositions visant à en faciliter l'application ordonnée à compter de la fin de la

période de transition fixée dans l'accord de retrait, son objectif ne peut être atteint que par un acte de l'Union.

•2.3. Proportionnalité

La proposition de règlement est jugée proportionnée dans la mesure où elle est de nature à éviter des perturbations disproportionnées en prévoyant un ensemble limité et nécessaire de règles spéciales garantissant un passage contrôlé à un marché aéronautique ne comprenant pas le Royaume-Uni. 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.

•2.4. 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) nº 216/2008. Les dispositions normales relatives aux certificats et licences concernés sont couvertes par le règlement (UE) 2018/1139 et par des règles détaillées adoptées par la Commission. 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

•3.1. Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

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

•3.2. Consultation des parties intéressées

Les circonstances particulières qui entourent les négociations relatives à l'accord sur les relations futures avec Royaume-Uni et 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 fait que la période de transition fixée dans l'accord de retrait prend fin le 31 décembre 2020, la nécessité de se préparer aux changements qui surviendront inévitablement le 1er janvier 2021 et les solutions possibles ont toutefois été mentionnés par diverses parties intéressées du secteur aérien et par des représentants des États membres dans le cadre de réunions transversales et spécifiques, qui se sont tenues à Bruxelles et dans les 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'accord avec le Royaume-Uni contenant les dispositions nécessaires en matière de sécurité aérienne, pour la période suivant la fin de la période de transition. En particulier, les entreprises qui construisent, entretiennent ou exploitent des aéronefs ont souligné le fait que leurs opérations dans l'Union pouvaient être mises à l'arrêt si aucune disposition adéquate ne devait s'appliquer à compter de la fin de la période de transition. Le principal problème semble être que de nombreux certificats délivrés par l'Agence ou par des organismes de conception agréés par l'Agence et dans le

cadre juridique de l'Union ne seraient plus valides. 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 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.

•3.3. Obtention et utilisation d'expertise

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

•3.4. Analyse d'impact

Une analyse d'impact n'est pas nécessaire, compte tenu du caractère exceptionnel de la situation et du nombre limité de certificats délivrés initialement en vertu du cadre juridique de l'Union pour lesquels il est proposé d'appliquer les mesures spécifiques en question. Aucune autre option, matériellement différente de celle proposée, n'est disponible.

•3.5. Droits fondamentaux

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

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

•5.1. Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

Sans objet en raison du caractère transitoire de la mesure proposée.

•5.2. Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition

Article premier

Cet article précise le champ d'application du règlement, qui est limité aux certificats de conception pour lesquels le Royaume-Uni reprendra le rôle de l'État de conception et pour lesquels l'Agence n'est pas en mesure de délivrer immédiatement des certificats de pays tiers.

Article 2

Étant donné que le champ d'application du règlement est limité à certains certificats régis par le règlement (UE) 2018/1139, il convient que les définitions établies dans ledit règlement et dans les actes d'exécution et les actes délégués adoptés en vertu de celui-ci et du règlement (CE) nº 216/2008 s'appliquent. L'article 2 dispose en conséquence.

Article 3

L'article 3 dispose que les certificats énumérés à l'annexe sont réputés avoir été délivrés avec effet à compter du premier jour suivant celui de l'expiration de la période de transition. Les certificats en question ont été délivrés initialement par l'Agence exerçant les fonctions d'État de conception ou par un organisme de conception agréé par l'Agence. Le Royaume-Uni les

considérera comme des certificats délivrés par le Royaume-Uni, en sa qualité d'État de conception, ou par un organisme de conception agréé par lui, à compter de la fin de la période de transition. À partir de la même date, la situation créée par l'article 3 concernera l'Agence en tant qu'autorité exerçant les fonctions d'État d'immatriculation.

Article 4

Cet article dispose que les certificats et les entités titulaires de ces certificats restent soumis au droit de l'Union, notamment en ce qui concerne la possibilité pour l'Agence de les superviser et les règles applicables en matière de certification des produits.

Article 5

Compte tenu du délai serré disponible pour l'adoption du présent règlement, il importe qu'il entre en vigueur dès que possible après sa publication, mais il ne devrait s'appliquer qu'à compter de la fin de la période de transition fixée dans l'accord de retrait et seulement en l'absence d'un accord couvrant les questions d'aviation civile et les certificats spécifiques visés par le présent règlement.

2020/0364 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant certains aspects de la sécurité aérienne eu égard à la fin de la période de transition mentionnée dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique

(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[1],

vu l'avis du Comité des régions[2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) L'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique[3] (ci-après dénommé l'«accord de retrait») a été conclu par l'Union par la décision (UE) 2020/135 du Conseil[4] et est entré en vigueur le 1er février 2020. La période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait, durant laquelle le droit de l'Union continue d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire conformément à l'article 127 dudit accord, se termine le 31 décembre 2020.

(2) L'objectif principal du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil[5] 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

---

1

2 JO C du , p .

3 JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

4 Décision (UE) 2020/135 du Conseil du 30 janvier 2020 relative à la conclusion de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 1).

5 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) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 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 de la fin de la période de transition sur les certificats et agréments sans un accord définissant les nouvelles relations entre l'Union et le Royaume-Uni en matière de sécurité aérienne peuvent être surmontées par l'adoption de diverses mesures par les parties intéressées. Parmi celles-ci figurent le transfert à une autorité de l'aviation civile de l'un des États membres et la demande, avant la fin de la période de transition, d'un certificat délivré par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (l'«Agence»), prenant effet le jour suivant la fin de la période de transition.

(4) Toutefois, pour certains certificats, des mesures particulières doivent être mises en place pour faire face à ces conséquences. C'est le cas notamment des certificats de conception délivrés avant la fin de la période de transition par l'Agence aux organismes de conception ayant leur établissement principal au Royaume-Uni ou par de tels organismes de conception agréés par l'Agence. Jusqu'à cette date, l'Agence exécute, pour le compte du Royaume-Uni, les fonctions et les tâches qui sont celles de l'«État de conception» en vertu de la convention relative à l'aviation civile internationale et de ses annexes, conformément à l'article 77, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139. Une fois la période de transition terminée, ces fonctions et ces tâches de l'«État de conception» concernant le Royaume-Uni seront assumées par l'autorité britannique de l'aviation civile. Afin de faire face à ce changement, le Royaume-Uni a adopté une législation visant à considérer les certificats de conception délivrés avant la période de transition comme ayant été délivrés en vertu des lois du Royaume-Uni avec effet à compter de la fin de la période de transition.

(5) Des mesures spécifiques de la part de l'Union sont nécessaires pour garantir que les conceptions sur lesquelles portent ces certificats continuent d'être couvertes par des certificats régis par le règlement (UE) 2018/1139 en ce qui concerne les aéronefs immatriculés dans l'Union. Les mesures devraient permettre aux exploitants d'aéronefs concernés de continuer à utiliser les produits en question. Il est donc nécessaire de prévoir que l'Agence ou, le cas échéant, les organismes de conception qu'elle a agréés, est réputée avoir délivré les certificats couvrant ces conceptions avec effet à compter du jour suivant la fin de la période de transition. Le règlement (UE) 2018/1139 et les actes pertinents de la Commission tolèrent de tels certificats, délivrés sur le fondement de l'immatriculation de l'aéronef en question dans un État membre, même si un pays tiers est l'État de conception.

(6) Il convient de préciser que ces certificats sont soumis aux règles applicables énoncées dans le règlement (UE) 2018/1139 et dans les actes d'exécution et les actes délégués pertinents adoptés en vertu de celui-ci ou du règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil[6], en particulier celles applicables à la certification de la conception et aux informations obligatoires en matière de maintien de la navigabilité.

(7) Compte tenu de l'urgence résultant de la fin de la période de transition, il convient de prévoir une exception au délai de huit semaines visé à l'article 4 du protocole nº 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur

[6] Règlement (CE) nº 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) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1).

l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.

(8) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et être applicables à compter du jour suivant celui de la fin de la période de transition, à moins qu'un accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni régissant les questions relatives à la sécurité de l'aviation civile liées aux certificats de conception visés dans le présent règlement ne soit entré en vigueur à cette date,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des dispositions particulières, eu égard à la fin de la période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait pour certains certificats de sécurité aérienne délivrés conformément au règlement (CE) nº 216/2008 ou au règlement (UE) 2018/1139à des personnes physiques et morales ayant leur établissement principal au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (le «Royaume-Uni»).

2. Le présent règlement s'applique aux certificats énumérés à l'annexe qui sont en cours de validité le jour précédant celui de l'application du présent règlement et qui ont été délivrés par l'Agence à des personnes physiques ou morales ayant leur établissement principal au Royaume-Uni ou par un organisme de conception ayant son établissement principal au Royaume-Uni. Il ne s'applique qu'aux aéronefs immatriculés dans l'Union.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci et du règlement (CE) nº 216/2008 s'appliquent.

Article 3

Validité des certificats

Les certificats visés à l'article 1er, paragraphe 2, sont réputés avoir été délivrés avec effet à compter de la date visée à l'article 5, paragraphe 2:

1. par l'Agence, en ce qui concerne les certificats visés à l'article 1er, paragraphe 2, qui avaient été délivrés par l'Agence;

2. par un organisme agréé par l'Agence, en ce qui concerne les certificats visés à l'article 1er, paragraphe 2, qui avaient été délivrés par un organisme de conception agréé par l'Agence.

Article 4

Règles et obligations concernant les certificats régis par l'article 3

Les certificats régis par l'article 3 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 pertinents adoptés en vertu de celui-ci ou du règlement (CE) nº 216/2008, notamment du règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission[7]. L'Agence dispose des compétences que lui confèrent le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution pertinents adoptés en vertu de celui-ci et du règlement (CE) nº 216/2008 en ce qui concerne les entités dont l'établissement principal se situe dans un pays tiers.

Article 5

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. Le présent règlement s'applique à compter du jour suivant celui où le droit de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni conformément aux articles 126 et 127 de l'accord de retrait.
3. Le présent règlement ne s'applique pas si un accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni régissant les questions de sécurité de l'aviation civile relatives aux certificats visés à l'article 1er, paragraphe 2, du présent règlement est entré en vigueur à la date visée au paragraphe 2 du présent article.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*

[7] Règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission du 3 août2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).