



Bruselas, 16 de marzo de 2020
REV2 – Sustituye a la Comunicación
(REV1) a las partes interesadas de 18 de
enero de 2019

COMUNICACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS

RETIRADA DEL REINO UNIDO Y NORMAS DE LA UE EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Desde el 1 de febrero de 2020, el Reino Unido se ha retirado de la Unión Europea y ha pasado a ser un «tercer país»¹. El Acuerdo de Retirada² prevé un período transitorio que finalizará el 31 de diciembre de 2020³. Hasta esa fecha, el Derecho de la Unión se aplica al y en el Reino Unido en su totalidad⁴.

Durante el período transitorio, la Unión y el Reino Unido negociarán un acuerdo sobre una nueva asociación que contemple, en particular, una zona de libre comercio. Sin embargo, no es seguro que dicho acuerdo llegue a celebrarse y a entrar en vigor al final del período transitorio. En cualquier caso, tal acuerdo crearía una relación en la que las condiciones de acceso al mercado serán muy diferentes de la participación del Reino Unido en el mercado interior⁵, en la unión aduanera de la UE y en el ámbito del IVA y los impuestos especiales.

Por consiguiente, se recuerdan a todas las partes interesadas, y especialmente a los operadores económicos, las consecuencias jurídicas que habrán de considerarse cuando finalice el período transitorio. A partir del final del período transitorio, las normas de la Unión en el ámbito de la seguridad de la aviación civil dejarán de aplicarse al Reino

¹ Por tercer país se entiende todo país que no sea miembro de la UE.

² Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, DO L 29 de 31.1.2020, p. 7 («Acuerdo de Retirada»).

³ El período transitorio podrá, antes del 1 de julio de 2020, prorrogarse una vez hasta un máximo de uno o dos años (artículo 132, apartado 1, del Acuerdo de Retirada). El Gobierno del Reino Unido ha descartado esta prórroga hasta la fecha.

⁴ A reserva de determinadas excepciones previstas en el artículo 127 del Acuerdo de Retirada, ninguna de las cuales es pertinente en el contexto de la presente Comunicación.

⁵ En particular, un acuerdo de libre comercio no contempla los conceptos del mercado interior (en el ámbito de los bienes y servicios), como el reconocimiento mutuo, el «principio del país de origen» y la armonización. Un acuerdo de libre comercio tampoco suprime las formalidades y controles aduaneros, en particular aquellos relativos al origen de las mercancías y sus insumos, así como las prohibiciones y restricciones de las importaciones y las exportaciones.

Unido. Este hecho tiene, en particular, las siguientes consecuencias en los diferentes ámbitos de la seguridad de la aviación civil:

Comunicación a las partes interesadas:

Para hacer frente a las consecuencias que se destacan en la presente Comunicación, se recomienda, en particular, a las partes interesadas que:

- se acojan al «programa de solicitud temprana» de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA, por sus siglas en inglés) para asegurar que cumplen las normativa de la UE;
- adapten sus procesos a la circunstancia de que, a todos los efectos pertinentes, como la capacidad de las empresas en tanto que operadoras aéreas y la certificación y la matriculación de la aeronaves, ha de tenerse en cuenta la condición del Reino Unido como tercer país y la consecuencia de que se le aplicarán las disposiciones pertinentes de la UE correspondientes a situaciones que impliquen a terceros países;
- se aseguren de que el personal de aviación⁶ cumple los requisitos de certificación de la UE una vez finalizado el período transitorio, para lo que transferirán los certificados expedidos por el Reino Unido a una autoridad de la UE.

1. CERTIFICADOS DE TIPO, CERTIFICADOS PARA COMPONENTES Y EQUIPOS Y CERTIFICADOS PARA ORGANIZACIONES DE DISEÑO

Según lo dispuesto en el artículo 77 del Reglamento de base⁷, la EASA desempeña las funciones y tareas del Estado de diseño, en nombre de los Estados miembros, en lo que respecta a los certificados de tipo para los productos⁸, los certificados para componentes y equipos y los certificados para organizaciones de diseño. Así pues, una vez finalizado el período transitorio, estos certificados⁹ expedidos por la EASA a personas y organizaciones ubicadas en el Reino Unido dejarán de ser válidos en la

⁶ Por ejemplo: pilotos, tripulantes de cabina, instructores, evaluadores, examinadores.

⁷ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

Este Reglamento derogó y sustituyó al Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1). Debe entenderse que las referencias al Reglamento de base que figuran en la presente Comunicación engloban este último Reglamento, en la medida en que tenga por objeto períodos anteriores al 11 de septiembre de 2018.

⁸ De conformidad con el artículo 3, punto 3), del Reglamento de base, por «producto» se entiende una aeronave, un motor o una hélice.

⁹ De conformidad con el artículo 3, punto 12), del Reglamento de base, por «certificado» se entiende cualquier certificado, aprobación, licencia, autorización, acreditación u otro documento expedido como consecuencia de una certificación que acredita el cumplimiento de los requisitos aplicables.

UE. Se informa a los titulares de estos certificados que los productos, componentes y equipos afectados dejarán de considerarse certificados con arreglo al capítulo III, sección I, del Reglamento de base.

Los titulares de estos certificados, cuya validez expirará cuando finalice el período transitorio, que deseen proseguir sus actividades en la UE a partir de esa fecha habrán de garantizar el cumplimiento, a partir de la misma, de los requisitos de certificación conforme a la legislación de la UE en materia de seguridad aérea. En función de los certificados de que se trate, será preciso, por ejemplo, solicitar a la EASA la expedición de un certificado de tercer país o la expedición de un certificado tras la reubicación de la persona o la entidad a la UE.

2. CERTIFICADOS EXPEDIDOS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES DEL REINO UNIDO

Se informa a los titulares de certificados expedidos antes de que finalice el período transitorio **por las autoridades competentes del Reino Unido** con arreglo al Reglamento de base y a cualesquiera actos de ejecución o delegados pertinentes que esos certificados dejarán de ser válidos en la UE cuando finalice el período transitorio. Esta circunstancia, afecta, en particular, a:

- certificados de aeronavegabilidad, certificados de aeronavegabilidad restringidos, autorizaciones de vuelo, aprobaciones de organizaciones responsables del mantenimiento de los productos, componentes y equipos, aprobaciones de organizaciones encargadas de la fabricación de los productos, componentes y equipos, aprobaciones de organizaciones de formación en materia de mantenimiento y certificados para el personal responsable de dar el visto bueno a productos, componentes o equipos tras una intervención de mantenimiento, expedidos de conformidad con el capítulo III, sección I, del Reglamento de base;
- licencias de piloto, certificados médicos de piloto, certificados para las organizaciones de formación de pilotos, certificados para centros de medicina aeronáutica, certificados para dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento, certificados para personas responsables de impartir formación en vuelo o formación en simuladores de vuelo o de evaluar la aptitud del piloto y certificados para médicos examinadores aéreos, expedidos de conformidad con el capítulo III, sección II, del Reglamento de base;
- certificados para operadores de aeronaves y certificados para tripulantes de cabina de pasajeros, expedidos de conformidad con los artículos 30 y 22 del Reglamento de base;
- certificados para aeródromos, certificados para proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, licencias y certificados médicos para controladores de tránsito aéreo, certificados para organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo, certificados para centros de medicina aeronáutica y médicos examinadores aéreos responsables de controladores de tránsito aéreo y certificados para personas responsables de impartir formación práctica o de evaluar la capacidad de los controladores de tránsito aéreo, expedidos de conformidad con el capítulo III, secciones IV a VI, del Reglamento de base.

Se recuerda a las partes interesadas que la EASA acepta solicitudes de aprobación de determinados terceros países procedentes de titulares de aprobaciones del Reino Unido existentes. Esta situación atañe a los certificados y aprobaciones siguientes¹⁰:

- Aprobación de una organización de producción — POA (formulario EASA 55)**
- Cartas de acuerdo para la producción sin POA (formulario EASA 65)**
- Aprobaciones de organizaciones de mantenimiento — MOA (formulario EASA 3 y formulario 3MF)**
- Aprobaciones de organizaciones de formación de mantenimiento — MTOA (formulario EASA 11)**
- Organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad — Aprobaciones CAMO (formulario EASA 14)**
- Dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento — FSTD (formulario EASA 145)**
- Organizaciones de formación aprobadas — ATO (formulario EASA 143)**
- Centros médicos aeronáuticos — Certificados AeMC (formulario EASA 146)**
- Certificados de proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea («ATM/ANS») (formulario EASA 157)**

3. CERTIFICADOS PARA COMPONENTES Y EQUIPOS EXPEDIDOS POR LAS PERSONAS FÍSICAS Y JURÍDICAS CERTIFICADAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES DEL REINO UNIDO

3.1. Partes y equipos introducidos en el mercado de la UE o en el mercado del Reino Unido antes del final del período transitorio

El artículo 41, apartado 1, del Acuerdo de Retirada dispone que un bien real e individualmente identificable introducido legalmente en el mercado de la Unión o del Reino Unido antes del final del período transitorio podrá seguir comercializándose en el mercado de la Unión o del Reino Unido y circular entre estos dos mercados hasta que llegue al usuario final, o ponerse en servicio en la Unión o el Reino Unido cuando así lo prevean las disposiciones aplicables del Derecho de la Unión. Por consiguiente, los componentes y equipos para los que una persona certificada por las autoridades competentes del Reino Unido haya expedido un certificado de conformidad válido con arreglo a las normas de la UE en el ámbito de la seguridad de la aviación podrán utilizarse en la UE, conforme a las disposiciones aplicables, incluso

¹⁰ <https://www.easa.europa.eu/brexit>.

cuando haya finalizado el período transitorio, siempre que se hayan introducido en el mercado de la UE o del Reino Unido antes del final de dicho período.

Al operador económico que invoque dicha disposición le corresponderá la carga de la prueba, por medio de cualquier documento pertinente, de que el bien ha sido introducido en el mercado de la Unión o del Reino Unido antes del final del período transitorio¹¹.

A los efectos de dicha disposición, se entenderá por «introducción en el mercado» el primer suministro, remunerado o gratuito, de un bien para su distribución, consumo o utilización en el mercado en el transcurso de una actividad comercial¹². El «suministro de un bien para su distribución, consumo o utilización» significa que, «una vez terminada la fase de fabricación, un bien real e individualmente identificable es objeto de un acuerdo escrito o verbal entre dos o más personas físicas o jurídicas para la transmisión de la propiedad, cualquier otro derecho real o la posesión del bien en cuestión, o es objeto de una oferta a una persona física o jurídica o a varias para celebrar dicho acuerdo»¹³. «Puesta en servicio» significa «la primera utilización de un bien en la Unión o el Reino Unido por parte del usuario final para los fines pretendidos [...]»¹⁴.

3.2. Componentes y equipos introducidos en el mercado de la UE o en el mercado del Reino Unido una vez finalizado el período transitorio

Una vez finalizado el período transitorio, las normas de la UE en el ámbito de la seguridad de la aviación civil dejarán de aplicarse al Reino Unido. Las personas físicas y jurídicas certificadas por las autoridades competentes del Reino Unido que deseen proseguir sus actividades en la UE y expedir certificados con arreglo al Derecho de la UE una vez finalizado el período transitorio habrán de garantizar, a partir de dicha fecha, que están certificadas de conformidad con la legislación de la UE en materia de seguridad aérea (véase, en particular, la sección 2 de la presente Comunicación).

4. OPERADORES DE AERONAVES DEL REINO UNIDO

De conformidad con el artículo 2, apartado 1, letra c), del Reglamento de base, este es aplicable a la operación de aeronaves con entrada o salida o dentro del territorio al que se aplican los Tratados por un operador de aeronaves de un tercer país. Una vez finalizado el período transitorio, los operadores de aeronaves del Reino Unido serán considerados «operadores de aeronaves de un tercer país» con arreglo a la citada disposición y al resto de la legislación de la UE en materia de seguridad aérea. Esto significa que será obligatoria una autorización de seguridad de la EASA

¹¹ Artículo 42 del Acuerdo de Retirada.

¹² Artículo 40, letra b), del Acuerdo de Retirada.

¹³ Artículo 40, letra a), del Acuerdo de Retirada.

¹⁴ Artículo 40, letra d), del Acuerdo de Retirada.

de conformidad con el artículo 60 y el artículo 82, apartado 1, del Reglamento de base.

Se informa a las partes interesadas de que la EASA acepta solicitudes de operadores del Reino Unido para operadores de aeronaves de terceros países¹⁵.

5. AERONAVES MATRICULADAS EN EL REINO UNIDO

De conformidad con el artículo 2, apartado 1, letra b), inciso ii), del Reglamento de base, este es aplicable al diseño, producción, mantenimiento y operación de aeronaves, así como sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos asociados para controlar aeronaves a distancia, cuando la aeronave esté o vaya a estar matriculada en un tercer país y explotada por un operador de aeronaves establecido, residente o con un centro de actividad principal en el territorio al que se aplican los Tratados. Una vez haya finalizado el período transitorio, las aeronaves matriculadas en el Reino Unido se considerarán matriculadas en un tercer país con arreglo a la citada disposición y al resto de la legislación de la UE en materia de seguridad aérea.

Esto significa que los operadores de aeronaves de la UE que utilicen dichas aeronaves tendrán que ajustarse a lo dispuesto en el Reglamento de base y en cualesquiera actos de ejecución o delegados pertinentes. Habrán también de cumplir las disposiciones pertinentes derivadas del Reglamento (CE) n.º 1008/2008¹⁶ sobre la explotación de servicios aéreos en lo que respecta al uso de aeronaves matriculadas en terceros países¹⁷. En particular, las compañías aéreas de la UE que pretendan arrendar con tripulación aeronaves matriculadas en el Reino Unido quedarán vinculadas por las disposiciones correspondientes relativas a dichas aeronaves. De tal forma, por lo que respecta a la seguridad, tendrán que demostrar que las normas son equivalentes a las que impone la legislación de la Unión o nacional.

Los sitios web de la Comisión sobre el transporte aéreo, incluida la seguridad aérea (https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en), y de la EASA (<https://www.easa.europa.eu/>) ofrecen información general. Estas páginas se actualizarán con información adicional en caso necesario.

Comisión Europea
Dirección General de Movilidad y Transportes

¹⁵ <https://www.easa.europa.eu/brexit>.

¹⁶ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

¹⁷ Se observa que, conforme al Reglamento n.º 1008/2008, las aeronaves utilizadas por una compañía aérea de la Unión pero que no estén ni arrendadas sin tripulación ni arrendadas con tripulación deben estar matriculadas en un Estado miembro.