



Parlamentul României  
Senat

---

București, 1 martie 2016

**OPINIE**

**privind *Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului***

**COM (2015) 613**

Senatul României a examinat *Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului – COM (2015) 613 final* conform Protocolului (nr. 2) anexat Tratatului de la Lisabona, de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007.

Având în vedere raportul Comisiei pentru afaceri europene din 16 februarie 2016, **plenul Senatului**, în ședința din data de 29 februarie 2016, a constatat următoarele:

**1. Prezentul regulament nu încalcă principiul subsidiarității și principiul proporționalității.**

**2. În contextul siguranței aviației, se notează:**

- a. Instituirea și menținerea unui nivel ridicat de siguranță a aviației civile în Uniunea Europeană, concomitent cu asigurarea unui nivel ridicat al protecției mediului;
- b. Contribuția la politica mai amplă a Uniunii Europene în domeniul aviației și la îmbunătățirea performanței globale a sectorului aviației civile;
- c. Facilitarea liberei circulații a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și capitalurilor, asigurarea condițiilor de concurență echitabile pentru toți cei care își desfășoară activitatea pe piața internă a aviației și îmbunătățirea competitivității industriei aviatice comunitare;
- d. Promovarea rentabilității și a eficacității în procesele de reglementare și de certificare, precum și utilizarea optimă a resurselor, la nivel național și comunitar;

- e. Promovarea la nivel mondial a punctelor de vedere ale Uniunii Europene, referitoare la standardele și normele din domeniul aviației civile, prin instituirea unei cooperări corespunzătoare cu țările terțe și cu organizațiile internaționale;
- f. Promovarea cercetării și inovării, inclusiv în procesele de reglementare și certificare;
- g. Promovarea interoperabilității tehnice și operaționale;

### **3. Sunt considerate necesare și obligatorii:**

- a. Elaborarea, adoptarea și aplicarea uniformă a tuturor actelor necesare;
- b. Garantarea faptului că declarațiile și certificatele eliberate în conformitate cu prezentul regulament, cu actele sale delegate și de punere în aplicare sunt valabile în întreaga Uniune Europeană, fără cerințe suplimentare;
- c. Înființarea unei Agenții a Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA), care să aibă statut independent;
- d. Punerea uniformă în aplicare a tuturor actelor necesare, de către autoritățile naționale competente și de către Agenție, în cadrul domeniilor lor de competență;
- e. Colectarea, analiza și schimbul de informații pentru alimentarea unui proces decizional fondat pe dovezi;
- f. Inițierea unor inițiative de conștientizare și de promovare, inclusiv de pregătire, comunicare și difuzare a informațiilor relevante în materie de siguranță;
- g. Sprijinirea statelor membre în îndeplinirea obligațiilor ce decurg din prevederile Convenției de la Chicago, asigurând o interpretare comună și o punere uniformă în aplicare a acestora;

### **4. Se consideră insuficient explicate în contextul caracterului permanent al mecanismului:**

Definirea termenului „primary establishment”, din cadrul paragrafului menționat anterior (punctul IV f), cu observația că, în Regulamentul nr. 108/2008 de exemplu, este utilizată noțiunea de „principal place of business”, care este și definită;

### **5. Se atrage atenția și se manifestă rețineri asupra următoarelor probleme:**

- a. Modificarea paragrafului al patrulea al Art. 51 alin. (3), după cum urmează: „În toate celelalte cazuri, autoritatea națională competentă a statului membru în care își are reședința persoana fizică care solicită certificatul sau care face declarația sau, în cazul persoanelor juridice, în care persoana își are sediul principal este responsabilă cu îndeplinirea sarcinilor respective”;
- b. Modificarea Art. 52 alin. (4), astfel: „Costurile asistenței oferite de inspectorii aeronautici europeni desemnați de autoritățile naționale competente sunt acoperite prin taxe aprobate de Consiliul de Administrație EASA”;
- c. Necesitatea cererii unui punct de vedere din partea serviciilor juridice ale Consiliului, prin care să se ateste sau nu dacă un stat membru, prin transferul de competențe și responsabilități către EASA, este degrevat și de responsabilitățile ce îi revin în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago (Art. 53);
- d. Consultarea autorității naționale competente dintr-un stat membru, în vederea aprobării unei eventuale solicitări din partea unei organizații ce își are sediul principal în statul respectiv (Art. 54);
- e. Acceptarea dispozițiilor din cadrul Art. 55, în funcție de punctul de vedere juridic solicitat pentru Art. 53 și în condițiile în care articolul este completat cu dispoziții privind finanțarea activităților EASA, într-un astfel de caz;

**6. Se recomandă:**

- a. Întocmirea unei analize de impact, cu consultarea celorlalte entități naționale competente, privind extinderea competențelor EASA în domeniul securității cibernetice (Art.76 și Anexa VIII);
- b. Întocmirea unei analize de impact, cu consultarea celorlalte entități naționale din domeniu, privind dispozițiile noului Regulament EASA asupra pachetului legislativ SES II+;
- c. Includerea unor prevederi care să permită statelor membre adaptarea Planului European pentru Siguranța Aviației (EPAS) la condițiile naționale proprii, cum ar fi posibilitatea adoptării unor măsuri echivalente în locul acțiunilor prevăzute în cadrul EPAS, în situația în care acele acțiuni nu pot fi aplicate în sistemul aviației civile naționale sau aplicarea acestora ar determina alocarea unor resurse nejustificate din punctul de vedere al raportului cost-beneficiu pentru siguranță.

**p. Președintele Senatului**

**Ioan CHELARU**

