

COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 15.06.2016
C(2016) 3704 final

Stimate Doamnă Președinte,

Comisia dorește să mulțumească Senatului pentru opinia sa cu privire la Propunerea de regulament 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 [COM(2015) 613 final].

Această propunere face parte din strategia în domeniul aviației pentru Europa, menită să genereze creștere economică, să stimuleze inovarea și să permită pasagerilor să profite de zboruri mai sigure, mai ecologice și mai ieftine. Strategia contribuie în mod direct la prioritățile Comisiei privind ocuparea forței de muncă și creșterea economică, piața unică digitală, uniunea energetică și rolul UE ca actor mondial.

Propunerea sus-menționată vizează pregătirea cadrului de reglementare al Uniunii în materie de siguranță a aviației pentru a face față provocărilor din următorii zece-cincisprezece ani. În acest scop, propunerea urmărește să simplifice și să raționalizeze sistemul de reglementare, menținând, totodată, un nivel ridicat de siguranță. Aceasta promovează procese de management al siguranței bazate pe cooperare, cu scopul de a îmbunătăți capacitatea de identificare a riscurilor în materie de siguranță, eliminând lacunele din sistemul de reglementare și asigurând o coerență sporită. Propunerea promovează integrarea rapidă a noilor tehnologii și a evoluțiilor pieței în cadrul de reglementare, încurajând astfel inovarea. În fine, dar nu în ultimul rând, aceasta oferă instrumente de eficientizare a sistemului de siguranță a aviației.

Comisia salută sprijinul Senatului pentru obiectivele propunerii și ia act de preocupările specifice exprimate în legătură cu implicarea statelor membre în deciziile referitoare la mecanismele comune de supraveghere, prevăzute în propunere, la finanțarea acestor mecanisme și la implicațiile juridice ale transferului de responsabilități. Comisia ia act, de asemenea, de faptul că Senatul a subliniat necesitatea întocmirii unor analize de impact suplimentare și a includerii unor prevederi care să permită adaptarea la condițiile naționale proprii în etapa de pregătire a programului național de siguranță. Comisia se bucură că are ocazia să ofere, în anexa la prezenta scrisoare, o serie de clarificări în legătură cu propunerea sa inițială.

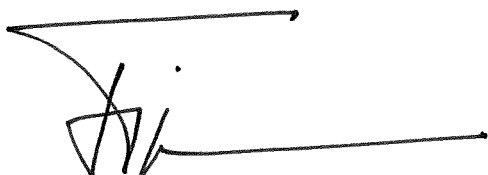
Precizările din acest răspuns se bazează pe propunerea inițială care a fost înaintată de Comisie și care se află în prezent în procesul legislativ în care sunt implicate atât

*Dlul Călin POPESCU TĂRICEANU
Președintele Senatului
Calea 13 Septembrie nr. 1-3, sector 5
RO — 050711 BUCUREȘTI*

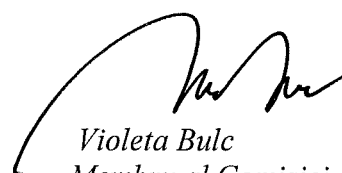
Parlamentul European, cât și Consiliul, în cadrul acestuia din urmă fiind reprezentat și Guvernul României.

Sperăm că aceste clarificări răspund preocupărilor exprimate de Senat și așteptăm cu interes continuarea în viitor a dialogului politic.

Cu deosebită considerație,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'F' and 'T' followed by a long horizontal line.

*Frans Timmermans
Prim-vicepreședinte*

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping arch over the letters 'V' and 'B'.

*Violeta Bulc
Membru al Comisiei*

ANEXĂ

Comisia a analizat cu atenție fiecare dintre problemele ridicate de Senat în opinia sa și are plăcerea de a oferi următoarele clarificări.

Privind articolul 51 alineatul (3):

Trimiterea la termenul „sediul principal” („primary establishment”) ar trebui înțeleasă ca „locul principal de desfășurare a activității” („principal place of business”) în cazul operatorilor comerciali; ar putea fi avută în vedere o adaptare a formulării.

Privind articolul 52 alineatul (4):

Senatul propune ca taxele percepute pentru furnizarea de asistență de către inspectorii aeronautici europeni să fie aprobate de Consiliul de administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA). Comisia subliniază faptul că, pentru a facilita recurgerea la asistența oferită de aceștia, propunerea prevede împuternicirea Comisiei pentru a adopta acte delegate care să specifice detaliile juridice și financiare relevante, inclusiv în ceea ce privește determinarea și colectarea taxelor menționate la articolul 52 alineatul (4).

Privind articolul 53:

Mecanismul propus de Comisie în temeiul articolului 53 are un caracter voluntar. În conformitate cu articolul 53 alineatul (6) al propunerii, transferul de responsabilități în temeiul legislației UE nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor care le revin statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago, însă AESA sau celălalt stat membru în cauză ar acționa în calitate de reprezentant autorizat al statelor membre în sensul Convenției de la Chicago. O dispoziție similară este deja inclusă în Regulamentul 216/2008, aplicabil în prezent.

Privind articolul 54:

În conformitate cu articolul 54, o organizație sau un grup de organizații ar putea solicita AESA să acționeze în calitate de autoritate competentă. Comisia este de părere că, pentru întreprinderile care au o structură multinațională, această posibilitate ar putea duce la o creștere a eficienței și, eventual, a siguranței, prin asigurarea unei supravegheri coordonate central de către AESA. Această dispoziție nu include necesitatea obținerii unei aprobări prealabile din partea statului membru în cauză, deoarece Comisia a considerat că o organizație este, de asemenea, liberă să își aleagă locul principal de desfășurare a activității pe teritoriul UE. Cu toate acestea, aspectul consultării statelor membre este, în prezent, în discuție în cadrul Grupului de lucru pentru aviație al Consiliului.

Privind articolul 55:

În ceea ce privește finanțarea mecanismului de supraveghere de urgență, se aplică aceleași reguli ca și în cazul transferului de competențe ale unui stat membru către AESA în temeiul articolului 53; Acest lucru ar însemna că AESA își finanțează activitățile prin intermediul taxelor percepute de la entitățile reglementate.

Privind articolul 76:

Propunerea include un articol privind securitatea aviației pentru a ține seama de interdependențele dintre siguranța și securitatea aviației și pentru a oferi Comisiei posibilitatea de a recurge la expertiza AESA, dacă este cazul. Aceste aspecte, inclusiv cele privind securitatea cibernetică, au fost abordate în cadrul analizei de impact¹ efectuate de Comisie în momentul elaborării propunerii.

Privind pachetul legislativ „Cerule unic european II +” (SES II+):

În momentul elaborării propunerii în chestiune [COM(2015) 613 final], Comisia a luat în considerare propunerea sa anterioară de regulament de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008² în domeniul aerodromurilor, al managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, prezentată la 11 iunie 2013, precum și discuțiile pe marginea propunerii purtate deja cu Parlamentul European și Consiliul. Pentru a evita discutarea în paralel a două propuneri legislative referitoare la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și având în vedere faptul că propunerea în chestiune [COM(2015) 613 final] este cea mai cuprinzătoare, propunerile de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 prezentate în cadrul inițiativei SES II+ au fost incluse în această nouă propunere, fiind, totodată, adaptate la noua structură și la stilul de redactare ale acesteia. În consecință, discuțiile suplimentare privind propunerea sus-menționată nu mai sunt justificate.

Privind Planul European pentru Siguranță în Aviația Civilă (EPAS):

În acest domeniu, propunerea Comisiei prevede deja o anumită marjă de flexibilitate pentru statele membre, care le permite să țină seama de condițiile naționale. La articolul 8 alineatul (2) se precizează că numai acele riscuri și acțiuni identificate în EPAS „care sunt relevante pentru statul membru în cauză” sunt incluse în Planul național pentru siguranța aviației. În astfel de cazuri, statul membru este invitat să informeze AESA cu privire la motivele pentru care anumite riscuri și acțiuni nu au fost incluse în plan. Aceste motive pot fi legate de anumite aspecte menționate în Opinia Senatului, referitoare la particularitățile sistemului aviației naționale.

¹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/cia_2015_en.htm#move

² COM(2013) 409 final.