



Council of the  
European Union

095740/EU XXV.GP  
Eingelangt am 04/03/16

Brussels, 3 March 2016  
(OR. en, ro)

6771/16

---

---

**Interinstitutional File:**  
2015/0277 (COD)

---

---

TRANS 65  
CODEC 243  
INST 84  
PARLNAT 45

#### COVER NOTE

---

From: Parliament of Romania  
date of receipt: 1 March 2016  
To: General Secretariat of the Council

---

Subject: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

**[doc. 14991/15 - COM (2015) 613 final]**  
- Reasoned opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

---

Delegations will find attached document a copy of the above-mentioned opinion.



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**





Romanian Parliament  
Senate

---

Bucharest, March 1, 2016

**OPINION**

**Regarding the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council**

**COM (2015) 613 final**

**The Romanian Senate** examined the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council **COM (2015) 613 final** – according to the provisions of the Treaty of Lisbon (Protocol no. 2).

Taking into account the report of February 16, 2016 of our permanent Committee on European Affairs, **the Plenum of the Senate**, during its session of February 29, 2016, decided as follows:

- 1. This Regulation does not violate principles of subsidiarity and proportionality.**
  - 2. Within aviation safety, the following are noted:**
    - a. Establishing and maintaining a high level of civil aviation safety in the European Union, while ensuring a high level of environmental protection;
    - b. The contribution to broader policy of the European Union in aviation and improve the overall performance of the civil aviation sector;
    - c. Facilitating free movement of goods, persons, services and capital, ensuring a level playing field for all who work on the internal aviation market and improving the competitiveness of European Union aviation industry;
    - d. Promoting profitability and efficiency in the regulatory and certification processes and use of resources at national and European Union level;
    - e. Promoting global views of the European Union regarding the standards and rules of civil aviation by establishing appropriate cooperation with third countries and international organizations;
-

- f. Promoting research and innovation, including the regulatory and certification processes;
- g. Promote technical and operational interoperability;

**3. The following are considered necessary and mandatory:**

- a. The drafting, adoption and uniform application of all necessary acts;
- b. Ensure that statements and certificates issued under this Regulation, its delegated acts and implementing valid throughout the European Union without additional requirements;
- c. Establishment of an Agency of the European Union Aviation Safety Agency which have independent status;
- d. Putting uniform application of all necessary acts by the national competent authorities and the Agency within their respective areas of competence;
- e. Collecting, analyzing and sharing information to power decision-making based on evidence;
- f. Initiate awareness and promotion initiatives, including training, communication and dissemination of relevant safety information;
- g. Support Member States in meeting obligations arising from the provisions of the Chicago Convention, providing a common interpretation and uniform application thereof;

**4. The following are considered insufficiently explained within the permanent feature of the crisis relocation mechanism:**

The definition of “primary establishment” in the paragraph mentioned above; noting that, in Regulation No. 108/2008 for example, uses the term “principal place of business”, which is defined;

**5. Reluctance is expressed as regards the following aspects:**

- a. Change the fourth paragraph of Art. 51 (3) as follows: “In all other cases, the competent national authority of the Member State in which he resides individual requesting the certificate or making the statement or legal persons, where the person has his main office is responsible performance of those tasks”;
- b. Changing Art. 52 (4) as follows: “The costs of support provided by European aviation inspectors appointed by the competent national authorities are covered by the fees approved by the Board of Directors EASA”;
- c. The need to request an opinion from the Legal Services of the Council by attesting or if a Member State by transferring powers and responsibilities to EASA is relieved and responsibilities placed in accordance with the Convention Chicago (Art. 53);
- d. Consultation national competent authority of a Member State for approval of any requests from an organization that has its headquarters in that state (Art. 54);
- e. Accept the provisions of Art. 55, according to the legal views requested for Art. 53 and while the article is supplemented with provisions on the financing of EASA, in such a case;

**6. It is strongly recommended to pursue:**

- a. Preparation of an impact assessment, in consultation with other relevant national entities, on extension of EASA cyber security (Art.76 and Annex VIII);
- b. Preparation of an impact assessment, in consultation with other national entities in the field, the provisions of the new EASA regulation on SES II package +;

- c. Inclusion of provisions enabling Member States to adapt to the European Plan for Aviation Safety (EPAS) to national conditions own, such as the possibility of adopting equivalent measures in place actions established in EPAS, where these actions can not be applied the national civil aviation system or their application should determine the allocation of resources in terms of unjustified cost-benefit for safety.

**p. Speaker of the Senate**

**Ioan CHELARU**

