



Bruxelles, 16 martie 2020
REV2 – înlocuiește avizul (REV1) din
data de 18 ianuarie 2019

AVIZ CĂTRE PĂRȚILE INTERESATE

RETRAGEREA REGATULUI UNIT ȘI NORMELE UE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

La 1 februarie 2020, Regatul Unit s-a retras din Uniunea Europeană și a devenit o țară terță¹. Acordul de retragere² prevede o perioadă de tranziție care se încheie la 31 decembrie 2020³. Până la această dată, dreptul UE se va aplica integral Regatului Unit și pe teritoriul acestuia⁴.

În perioada de tranziție, UE și Regatul Unit vor negocia un acord privind un nou parteneriat, care să prevadă în special o zonă de liber schimb. Cu toate acestea, nu este sigur că un astfel de acord va fi încheiat și va intra în vigoare la sfârșitul perioadei de tranziție. În orice caz, un astfel de acord va crea o relație care, în ceea ce privește condițiile de acces pe piață, va fi foarte diferită de participarea Regatului Unit la piața internă⁵, la uniunea vamală a UE, precum și la domeniul TVA și al accizelor.

Prin urmare, li se amintesc tuturor părților interesate, în special operatorilor economici, consecințele juridice care vor trebui avute în vedere la sfârșitul perioadei de tranziție. După încheierea perioadei de tranziție, normele UE în domeniul siguranței aviației civile nu se vor mai aplica Regatului Unit. Acest lucru are, în special, următoarele consecințe în diferitele domenii ale siguranței aviației civile:

¹ O țară terță este o țară care nu este membră a UE.

² Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (JO L 29, 31.1.2020, p. 7) („Acordul de retragere”).

³ Perioada de tranziție poate fi prelungită o singură dată, înainte de 1 iulie 2020, cu până la unul sau doi ani [articolul 132 alineatul (1) din Acordul de retragere]. Până în prezent, guvernul Regatului Unit a exclus o astfel de prelungire.

⁴ Cu anumite excepții prevăzute la articolul 127 din Acordul de retragere, care nu sunt relevante în contextul prezentului aviz.

⁵ În particular, un acord de liber schimb nu include concepte legate de piața internă (în domeniul bunurilor și serviciilor), cum ar fi recunoașterea reciprocă, principiul țării de origine și armonizarea. De asemenea, un acord de liber schimb nu elimină formalitățile și controalele vamale, precum cele privind originea mărfurilor și a materialelor care intră în componența acestora, și nici interdicțiile și restricțiile referitoare la importuri și exporturi.

Recomandare pentru părțile interesate:

Ținând seama de consecințele expuse în prezentul aviz, părților interesate din sectorul aviației li se recomandă, în special:

- să utilizeze „programul pentru cereri anticipate” al Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESAs) pentru a asigura respectarea normelor UE;
- să adapteze procesele la faptul că, pentru toate scopurile relevante, inclusiv pentru calitatea de operator de aeronave a unei întreprinderi și pentru certificarea și înmatricularea aeronavelor, se va ține seama de poziția Regatului Unit ca țară terță și deci se vor aplica normele relevante ale UE pentru situațiile care implică țări terțe;
- să asigure conformitatea personalului aeronautic⁶ cu cerințele de certificare ale UE după încheierea perioadei de tranziție, prin transferarea certificatelor eliberate de Regatul Unit către o autoritate a UE.

1. CERTIFICATE DE TIP, CERTIFICATELE PENTRU PIESE ȘI ECHIPAMENTE, CERTIFICATELE PENTRU ORGANIZAȚIILE DE PROIECTARE

În conformitate cu articolul 77 din Regulamentul de bază⁷, AESA îndeplinește, în numele statelor membre, funcțiile și sarcinile statului de proiectare în ceea ce privește certificatele de tip pentru produse⁸, certificatele pentru piese și echipamente și certificatele pentru organizațiile de proiectare. Prin urmare, aceste certificate⁹ eliberate de AESA persoanelor și organizațiilor situate în Regatul Unit nu vor mai fi valabile în UE după încheierea perioadei de tranziție. Se aduce la cunoștința titularilor de certificate în cauză că produsele, piesele și echipamentele respective nu vor mai fi considerate ca fiind certificate în conformitate cu capitolul III secțiunea I din Regulamentul de bază.

Titularii acestor certificate care încetează să mai fie valabile după încheierea perioadei de tranziție, care doresc să își desfășoare activitatea în UE după data respectivă, vor trebui să asigure, de la data respectivă, respectarea cerințelor de

⁶ De exemplu, piloți, echipajul de cabină, instructori, evaluatori, examinatori.

⁷ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

Acest regulament a abrogat și înlocuit Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1). Trimiterile din prezentul aviz la Regulamentul de bază trebuie înțelese ca incluzând acest din urmă regulament, în măsura în care se referă la perioade anterioare datei de 11 septembrie 2018.

⁸ În conformitate cu articolul 3 punctul 3 din Regulamentul de bază, „produs” înseamnă o aeronavă, un motor sau o elice.

⁹ În conformitate cu articolul 3 punctul 12 din Regulamentul de bază, „certificat” înseamnă orice certificat, aprobare, licență, autorizație, atestat sau alt document eliberat în urma certificării, care atestă îndeplinirea cerințelor aplicabile.

certificare prevăzute de legislația UE privind siguranța aviației. În funcție de certificatele în cauză, acest lucru poate însemna, de exemplu, depunerea unei cereri către AESA de eliberare a unui certificat pentru țări terțe sau a unei cereri de eliberare a unui certificat după relocarea persoanei sau a entității în UE.

2. CERTIFICATELE ELIBERATE DE AUTORITĂȚILE COMPETENTE DIN REGATUL UNIT

Se aduce la cunoștința titularilor de certificate eliberate înainte de încheierea perioadei de tranziție **de către autoritățile competente din Regatul Unit**, în temeiul Regulamentului de bază și al oricăror acte de punere în aplicare sau delegate relevante, că aceste certificate nu vor mai fi valabile în UE după încheierea perioadei de tranziție. Este vorba, în special, de:

- certificate de navigabilitate, certificate de navigabilitate restrictive, permise de zbor, aprobări pentru organizațiile responsabile cu întreținerea produselor, pieselor și echipamentelor, aprobări pentru organizațiile responsabile cu fabricarea produselor, pieselor și echipamentelor, aprobări pentru organizațiile responsabile cu formarea personalului de întreținere și certificate pentru personalul responsabil cu punerea în serviciu a unui produs, a unei piese sau a unui echipament după întreținere, eliberate în temeiul capitolului III secțiunea I din Regulamentul de bază;
- licențe de pilot, certificate medicale pentru piloți, certificate pentru organizațiile de pregătire a piloților, certificate pentru centrele de medicină aeronautică, certificate pentru echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor, certificate pentru persoanele responsabile cu asigurarea pregătirii pentru zbor, a pregătirii sintetice pentru zbor sau a evaluării competenței piloților și certificate pentru examinatorii aeromedicali, eliberate în temeiul capitolului III secțiunea II din Regulamentul de bază;
- certificate pentru operatorii de aeronave și atestate pentru echipajul de cabină, eliberate în temeiul articolelor 30 și 22 din Regulamentul de bază;
- certificate pentru aerodromuri, certificate pentru furnizorii de ATM/ANS, licențe și certificate medicale pentru controlorii de trafic aerian, certificate pentru organizațiile de pregătire a controlorilor de trafic aerian, certificate pentru centrele de medicină aeronautică și examinatorii aeromedicali ai controlorilor de trafic aerian și certificate pentru persoanele responsabile cu asigurarea pregătirii practice sau cu evaluarea competențelor controlorilor de trafic aerian, eliberate în temeiul capitolului III secțiunile IV-VI din Regulamentul de bază.

Părților interesate li se amintește că AESA primește cereri pentru anumite aprobări privind țările terțe de la actualii titulari de aprobări din Regatul Unit. Este vorba de următoarele certificate și aprobări¹⁰:

- **Aprobarea organizației de producție – POA (Formularul 55 al AESA)**
- **Scrisori de aprobare pentru producția fără POA (formularul 65 al AESA)**

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

- **Aprobări pentru organizațiile de întreținere – MOA (formularele 3 și 3MF ale AESA)**
- **Aprobări pentru organizațiile responsabile cu formarea personalului de întreținere – MTOA (formularul 11 al AESA)**
- **Aprobări pentru organizația de management al menținerii navigabilității – CAMO (formularul 14 al AESA)**
- **Echipamente de pregătire sintetică pentru zbor – FSTD (formularul 145 al AESA)**
- **Organizații de formare aprobate – ATO (formularul 143 al AESA)**
- **CertIFICATE pentru centrele de medicină aeronautică - AeMC (formularul 146 al AESA)**
- **Certificate pentru furnizorii de ATM/ANS (formularul 157 al AESA)**

3. CERTIFICATE PENTRU PIESE ȘI ECHIPAMENTE, ELIBERATE DE PERSOANELE JURIDICE ȘI FIZICE CERTIFICATE DE AUTORITĂȚILE COMPETENTE DIN REGATUL UNIT

3.1. Piese și echipamente introduse pe piața UE sau a Regatului Unit înainte de încheierea perioadei de tranziție

Articolul 41 alineatul (1) din Acordul de retragere prevede că o marfă existentă și identificabilă în mod individual, care a fost introdusă legal pe piață în UE sau în Regatul Unit înainte de încheierea perioadei de tranziție, poate fi pusă la dispoziție în continuare pe piața UE sau a Regatului Unit și poate circula între aceste două piețe până când ajunge la utilizatorul său final sau poate fi pusă în funcțiune în UE sau în Regatul Unit în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale dreptului UE. În consecință, piesele și echipamentele pentru care o persoană certificată de autoritățile competente din Regatul Unit a eliberat un certificat de conformitate valabil în temeiul normelor UE privind siguranța aviației pot fi utilizate în UE, în conformitate cu dispozițiile aplicabile, și după încheierea perioadei de tranziție, cu condiția ca acestea să fi fost introduse pe piața UE sau a Regatului Unit înainte de încheierea perioadei de tranziție.

Operatorului economic care invocă această dispoziție îi revine sarcina de a demonstra, pe baza unor documente relevante, că marfa a fost introdusă pe piață în UE sau în Regatul Unit înainte de încheierea perioadei de tranziție¹¹.

În sensul acestei dispoziții, „introducere pe piață” înseamnă prima furnizare a unei mărfi pentru distribuție, consum sau utilizare pe piață în cursul unei activități comerciale, fie în schimbul unei plăți, fie gratuit¹². „Furnizarea unei

¹¹ Articolul 42 din Acordul de retragere.

¹² Articolul 40 litera (b) din Acordul de retragere.

mărfi pentru distribuție, consum sau utilizare” înseamnă că „o marfă existentă și identificabilă în mod individual, după etapa de fabricație, face obiectul unui acord scris sau verbal încheiat între două sau mai multe persoane juridice sau fizice pentru transferul dreptului de proprietate, al oricărui alt drept real sau al posesiei cu privire la marfa în cauză sau aceasta face obiectul unei oferte adresate unei/unor persoane juridice sau fizice pentru încheierea unui astfel de acord.”¹³. „Punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare a unei mărfi în Uniune sau în Regatul Unit de către utilizatorul final în scopul pentru care a fost destinată [...].”¹⁴.

3.2. Piese și echipamente introduse pe piața UE sau a Regatului Unit după încheierea perioadei de tranziție

După încheierea perioadei de tranziție, normele UE în domeniul siguranței aviației civile nu se vor mai aplica Regatului Unit. Persoanele juridice și fizice certificate de autoritățile din Regatul Unit, care doresc să își desfășoare activitățile în UE și să elibereze certificate în conformitate cu legislația UE după încheierea perioadei de tranziție, ar trebui să se asigure, de la data respectivă, că sunt certificate în conformitate cu legislația UE privind siguranța aviației (a se vedea, în special, secțiunea 2 din prezentul aviz).

4. OPERATORII DE AERONAVE DIN REGATUL UNIT

În conformitate cu articolul 2 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul de bază, Regulamentul de bază se aplică operării aeronavelor pe teritoriul pe care se aplică tratatele, ori înspre sau dinspre acesta, de către un operator de aeronave dintr-o țară terță. După încheierea perioadei de tranziție, operatorii de aeronave din Regatul Unit vor fi considerați „operatori de aeronave din țări terțe” în sensul acestei dispoziții și al altor acte legislative ale UE privind siguranța aviației. Acest lucru înseamnă că va fi necesară o autorizație de siguranță din partea AESA, în conformitate cu articolul 60 și cu articolul 82 alineatul (1) din Regulamentul de bază.

Se aduce la cunoștința părților interesate că AESA primește de la operatorii de aeronave din Regatul Unit cereri de autorizare ca operatori de aeronave din țări terțe¹⁵.

5. AERONAVELE ÎNMATRICULATE ÎN REGATUL UNIT

În conformitate cu articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctul (ii) din Regulamentul de bază, Regulamentul de bază se aplică proiectării, producției, întreținerii și operării aeronavelor, precum și a motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor neinstalate ale acestora și echipamentelor pentru controlul de la distanță al aeronavelor, în cazul în care aeronava este sau va fi înmatriculată într-o țară terță și operată de un operator de aeronave care este stabilit sau își are reședința ori sediul principal pe teritoriul pe

¹³ Articolul 40 litera (a) din Acordul de retragere.

¹⁴ Articolul 40 litera (d) din Acordul de retragere.

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

care se aplică tratatele. După încheierea perioadei de tranziție, aeronavele înmatriculate în Regatul Unit vor fi considerate ca fiind înmatriculate într-o țară terță, în sensul acestei dispoziții și al altor acte legislative ale UE privind siguranța aviației.

Aceasta înseamnă că operatorii de aeronave din UE care utilizează astfel de aeronave vor trebui să respecte dispozițiile Regulamentului de bază și ale oricăror acte de punere în aplicare și delegate relevante. Aceștia vor trebui, de asemenea, să respecte dispozițiile relevante care decurg din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 privind serviciile aeriene¹⁶ în legătură cu utilizarea aeronavelor înmatriculate în „țări terțe”¹⁷. În special, transportatorii aerieni din UE care intenționează să închirieze aeronave înmatriculate în Regatul Unit cu echipaj vor trebui să respecte dispozițiile corespunzătoare privind astfel de aeronave. În ceea ce privește siguranța, aceștia vor trebui, prin urmare, să demonstreze că sunt îndeplinite standarde de siguranță echivalente cu cele impuse de legislația Uniunii sau de legislația națională.

Pe site-ul web al Comisiei privind transportul aerian, inclusiv siguranța aviației (https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en) și pe site-ul web al EASA (<https://www.easa.europa.eu/>) sunt disponibile informații generale. Aceste pagini vor fi actualizate cu noi informații, dacă va fi necesar.

Comisia Europeană
Direcția Generală Mobilitate și Transporturi

¹⁶ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

¹⁷ Este de reținut că, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, aeronavele utilizate de un transportator aerian din Uniune, dar care nu sunt închiriate de transportatorul respectiv nici fără echipaj, nici cu echipaj trebuie să fie înmatriculate într-un stat membru.