



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 28 ноември 2016 г.
(OR. en, de, es)

Междуетноститутуционално досие:
2015/0277 (COD)

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители (I част)
№ предх. док.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
№ док. Ком.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция на Европейския съюз за авиационна безопасност, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета – Общ подход

Приложено се изпраща на делегациите преработен вариант на изявленията на BE, DE, ES, UK и Комисията, направени на заседанието на Корепер от 16 ноември 2016 г., които да бъдат вписани в протокола на Корепер/Съвета.

А. Член 123-2-4 : Изменения на Регламент (ЕО) № 1008/2008

„Белгия може да подкрепи залегналото в предложението намерение за изясняване на член 123 от преразглеждането на основния регламент, така че Регламент (ЕО) № 1008/2008 да стане по-разбираем по отношение на експлоатацията на въздухоплавателни средства, регистрирани в трети държави. Но като се имат предвид твърде строгите изисквания към европейските заявители и допълнителното натоварване за националните авиационни органи на държавите членки в случай на сложното и неосъществимо одобряване на мокрия лизинг в рамките на ЕС на въздухоплавателно средство на оператор на трета държава съгласно действащите понастоящем правила за изпълнение IR OPS (EU) 965/2012 ORO.AOC.110 (с) (2) „Споразумение за лизинг“, Белгия предлага мокрият лизинг в рамките на ЕС на въздухоплавателно средство на трета държава да се разглежда и оценява от националния авиационен орган само ако Съюзът и въпросната трета страна са сключили международно споразумение. **Белгия взема под внимание разясненията на Комисията, че предвидените в член 57, параграф 1, буква б) мерки могат да включват приемане на сертификатите на трета държава и друга съотнесима документация за целите на мокрия лизинг, включващ авиационни оператори на трета държава.**“

В. Приложение 1: Въздухоплавателни средства, посочени в член 2, параграф 3, буква г)

Белгия не подкрепя следното конкретно изменение на приложение 1: д) максимална излетна маса (MTOM) 350kg/500kg за излитащи от земята самолети, и е) хеликоптери, свързани с жироплани, както е посочено в док. 13505/16 ADD 2 на Съвета от 9 ноември 2016 г. (Белгия беше против включването на жиропланите с маса 560kg в действащото понастоящем приложение 2 към Регламент (ЕС) № 216/2008).

Наистина няма обективно аргументирана оценка на въздействието по отношение на безопасността (това противоречи на съображения (1)-(3)-(4) в подкрепа на това изменение, първоначално предложено от четири държави членки без никаква добавена стойност за безопасността. Освен това изменението ще има отрицателно въздействие, напр. увеличаване на натоварването на националните авиационни органи, отрицателно въздействие върху равнопоставеността в ЕС с прилагането на 28 различни национални нормативни уредби и отрицателен ефект върху шансовете за оцеляване на пътниците в случай на злополука или твърдо кацане. ... Съгласно договорения принцип за „деклариране“ и съответно член 2-4-(а), в основния регламент е налице инструмент, който позволява на държава членка да приеме декларация или да отправи искане към EASA да сертифицира въздухоплавателно средство над 450kg въз основа на правила за изпълнение (IR) CS-VLA или CS-LSA, а новият член 126-2а (който Белгия подкрепя) предвижда тези правила за изпълнение да бъдат актуализирани за спортните и развлекателните правила в срок от две години след влизането в сила на настоящия регламент. Що се отнася до хеликоптерите/жиропланите, трябва да се отбележи, че съответните механични принципи на летене са различни, поради което тези два вида въздухоплавателни средства не могат да бъдат приравнени в регламента.

Белгия подкрепя консолидираната версия на приложение 1, поместена в док. 13219/16 ADD 1 Rev 1 (Aviation 206, Codec 1435, Relex 835) на Съвета от 28 октомври 2016 г. (междуетноститутуционално досие 2015/0277 (COD): д) MTOM 300kg/450kg за излитащи от земята самолети/хеликоптери/механизирани парашути/мотопланери, е) жироплани 560kg.“

* * *

Изявление за протокола на Федерална република Германия

във връзка със заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика на 1 декември 2016 г. и предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция на Европейския съюз за авиационна безопасност, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета

„Правителството на Федерална република Германия по принцип приветства целта на предложението за регламент и постигнатия до момента напредък в преговорите — както по отношение на по-голямата адекватност на разпоредбите, а оттам и на увеличената икономическа ефективност за стопанските субекти и предприятията, така и по отношение на подобрената сигурност на въздухоплаването в Европа.

Както и в миналото с другите агенции на ЕС обаче, правителството на Федерална република Германия отхвърля варианта на удължаване на мандата на изпълнителния директор с максимум 5 години, както е предвидено в член 92, параграф 4. Това се дължи на факта, че изпълняването на мандат от най-малко десет години би довело до значителни финансови задължения за агенцията в съответствие с член 77 от Правилника за длъжностните лица на Европейския съюз, които следва да бъдат избегнати, също така предвид значителните разходи за пенсии, които ЕС трябва да поеме (64 млрд. евро през 2015 г.). Ето защо мандатът на изпълнителния директор следва да бъде по-кратък.

Що се отнася до член 109, параграф 5 от предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция на Европейския съюз за авиационна безопасност, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, Германия припомня съобщението на Комисията до Европейския парламент и Съвета „Програмиране на човешките и финансовите ресурси за децентрализираните агенции за периода 2014—2020 г.“, с което се изпълнява решение на държавните и правителствени ръководители от 7 и 8 февруари 2013 г. и според което не се прави разлика между дейностите и длъжностите, финансирани от такси, и тези, финансирани от бюджета на ЕС. Германия се счита за обвързана от това решение, така че съгласието ѝ с формулировката в сегашния ѝ вид не следва да се разглежда като прецедент за бъдещото изготвяне/преразглеждане на актовете за учредяване на агенции. Германия отправя към Комисията искане да взема това предвид в бъдеще, когато подготвя подобни предложения.

За Германия е важно, че по време на обсъжданията на член 76 в рамките на Съвета беше постигнат консенсус, че дейностите на EASA в областта на сигурността на въздухоплаването следва да бъдат ограничени до въпросите, свързани с припокриването между сигурността на въздухоплаването и безопасността на полетите.

*** * ***

Изявление на Кралство Испания във връзка с предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция на Европейския съюз за авиационна безопасност, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета

„Испания припомня, че европейското законодателство действително се прилага към територията, към която се прилагат Договорите, в съответствие с член 52 от ДЕС и член 355 от ДФЕС, но че в случая с летището на Гибралтар е налице конфликт във връзка със суверенитета на територията, на която то е разположено (провлака, който не е преотстъпен на Обединеното кралство с Договора от Утрехт). Наличието на този конфликт между две държави членки, признат от самия Съд на Европейския съюз, не позволява да се определи кой е легитимният орган, отговарящ за прилагането на посоченото законодателство към летището на Гибралтар, и налага това прилагане да бъде спряно, докато между двете държави членки не бъде постигнато споразумение по въпроса.“

*** * ***

Изявление за протокола на Обединеното кралство

„Обединеното кралство би искало да благодари на председателството за усилената му работа по настоящото досие. Става въпрос за прилагането на правото на ЕС към Гибралтар.

Обединеното кралство отбелязва, че в член 355, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз се постановява, че „Разпоредбите на Договорите се прилагат към европейските територии, за чиито външни отношения отговаря държава членка“ и че тези територии включват Гибралтар. Тъй като законодателството относно въздухоплаването не попада в рамките на изключванията от прилагането на правото на ЕС в Гибралтар, предвидени в Акта за присъединяване на Обединеното кралство от 1972 г., Обединеното кралство смята, че понастоящем не съществува правно основание, позволяващо изключване или спиране на прилагането на законодателството относно въздухоплаването към Гибралтар.

Тази позиция беше призната от Споразумението от Кордоба от 2006 г. между Обединеното кралство, Гибралтар и Испания, с което Испания (без да се засяга позицията ѝ относно суверенитета на Гибралтар) се ангажира да престане да изисква летището на Гибралтар да бъде изключено от законодателството на ЕС относно въздухоплаването. Обединеното кралство и Гибралтар все още подкрепят това споразумение.

Обединеното кралство продължава да работи конструктивно, но не би могло да приеме текст, който би бил в разрез с Договорите за ЕС и би спрял прилагането към Гибралтар.

Правителството на Обединеното кралство е уверено в суверенитета на Обединеното кралство върху цялата територия на Гибралтар.“

* * *

Изявление на Комисията относно приложимостта към летището на Гибралтар на предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция на Европейския съюз за авиационна безопасност, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета

„Във връзка с въпроса дали настоящото предложение създава задължение за публичен орган, отговарящ за дейностите, извършвани на летището на Гибралтар или над него, Комисията желае да наблегне на факта, че в настоящия си вид текстът на Съвета за предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция на Европейския съюз за авиационна безопасност, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета не би довел до промяна в обхвата на имащите отношение правила в сравнение с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 216/2008, що се отнася до летището на Гибралтар. Следователно това няма да породи ново задължение за публичен орган, отговарящ за дейностите, които се извършват на това летище или над него.

Комисията припомня също неутралната си позиция по отношение на спора между Обединеното кралство и Испания по въпроса за суверенитета на територията, на която е разположено летището на Гибралтар, и изразява съжаление, че този въпрос забавя напредъка в Съвета по различни досиета, свързани с въздухоплаването“.