



Brüssel, den 28. November 2016
(OR. en, de, es)

**Interinstitutionelles Dossier:
2015/0277 (COD)**

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)
Nr. Vordok.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
Nr. Komm.dok.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates – Allgemeine Ausrichtung

Die Delegationen erhalten in der Anlage eine überarbeitete Fassung der Erklärungen für das AStV-/Ratsprotokoll, die von BE, DE, ES, UK und der Kommission auf der Tagung des AStV am 16. November 2016 abgegeben wurden.

A. Artikel 123 Nummern 2-4: Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008

"BE unterstützt die mit dem Textvorschlag zu Artikel 123 in der Überarbeitung der Grundverordnung verfolgte Absicht, die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 in Bezug auf den Betrieb eines in einem Drittland eingetragenen Luftfahrzeugs verständlicher zu gestalten. Aufgrund der allzu hohen Anforderungen an europäische Antragsteller und des zusätzlichen Arbeitsaufwands für die nationalen Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten im Falle einer komplexen und undurchführbaren Genehmigung des Anmietens eines Luftfahrzeugs mit Besatzung ("Wet-Lease-In") von einem Drittland-Betreiber gemäß den geltenden Durchführungsvorschriften IR OPS (EU) 965/2012 ORO.AOC.110 Buchstabe c Nummer 2 "Mietverträge" schlägt BE vor, dass ein Wet-Lease-In eines Luftfahrzeugs eines Drittland-Betreibers nur dann von einer nationalen Luftfahrtbehörde behandelt und geprüft wird, wenn ein internationales Übereinkommen zwischen der Union und dem betreffenden Drittland geschlossen wurde. **BE nimmt die Erläuterungen der Kommission zur Kenntnis, wonach die beabsichtigten Maßnahmen im Rahmen von Artikel 57 Absatz 1 Buchstabe b die Anerkennung von Zulassungen/Zeugnissen eines Drittlands und anderen einschlägigen Bescheinigungen für die Zwecke von Wet-Lease-Vereinbarungen mit Luftfahrtunternehmen aus einem Drittland umfassen könnten.**"

B. Anhang 1: Luftfahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d

BE lehnt die folgenden Änderungen des Anhangs I ab: e) 350 kg/500 kg MTOM für Landflugzeuge und f) Hubschrauber in Verbindung mit Tragschraubern, gemäß Ratsdokument 13505/16 ADD 2 vom 9. November 2016 (BE war gegen die Aufnahme von 560 kg Tragschraubern in den aktuellen Anhang 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008).

Tatsächlich mangelt es an einer objektiv begründeten Folgenabschätzung zu den Sicherheitsaspekten (entgegen den Erwägungsgründen 1, 3 und 4), auf die sich diese Änderung stützen könnte, die ursprünglich von vier Mitgliedstaaten vorgeschlagen worden war und die keinen zusätzlichen Nutzen für die Sicherheit hat. Zudem ist diese Änderung mit Nachteilen verbunden, beispielsweise ein höherer Arbeitsaufwand für die nationalen Luftfahrtbehörden, eine Abkehr von EU-weit gleichen Ausgangsbedingungen infolge der Umsetzung von 28 unterschiedlichen einzelstaatlichen Regelungen, eine Beeinträchtigung der Überlebenschancen von Fluggästen bei Unfällen oder harten Landungen usw. Gemäß dem vereinbarten Grundsatz der "Erklärung" bzw. gemäß Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe a bietet die Grundverordnung ein Instrument, das ein Mitgliedstaat nutzen kann, um eine Erklärung zu genehmigen oder um die EASA zu ersuchen, ein Luftfahrzeug von mehr als 450 kg auf der Grundlage der geltenden Durchführungsvorschriften CS-VLA oder CS-LSA zu zertifizieren, und der neue Artikel 126 Absatz 2a (von BE befürwortet) sieht vor, dass diese Durchführungsvorschriften, was Sport- und Freizeitluftfahrzeuge anbelangt, spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung angepasst werden. Zu den Hubschraubern/Tragschraubern ist anzumerken, dass sie sich in ihrer Flugmechanik unterscheiden, weshalb diese beiden Luftfahrzeugmuster in der Verordnung nicht gleichgestellt werden dürfen.

BE befürwortet die konsolidierte Fassung des Anhangs 1 gemäß dem Ratsdokument 13219/16 ADD 1 Rev 1 (Aviation 206, Codec 1435, Relex 835) vom 28. Oktober 2016 (Interinstitutionelles Dossier: 2015/0277 (COD)): e) 300kg / 450 kg MTOM für Landflugzeuge/Hubschrauber/Motorgleitschirm/Motorsegler; f) Tragschrauber 560 kg."

* * *

Protokollerklärung der Bundesrepublik Deutschland

Anlässlich des TTE-Rates am 1.12.2016 zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

Die Bundesregierung sieht die Zielrichtung des Verordnungsvorschlags und die erreichten Verhandlungsfortschritte grundsätzlich positiv. Dies betrifft sowohl eine bessere Angemessenheit von Vorschriften und damit eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit in den Betrieben und Unternehmen, wie auch die Verbesserung der Flugsicherheit in Europa

Die Bundesregierung lehnt jedoch, wie zuvor bei den anderen EU-Agenturen, die in Art. 92 Abs. 4 vorgesehene Möglichkeit ab, die Amtszeit des Exekutivdirektors um bis zu fünf Jahre zu verlängern. Denn nach einer Amtszeit von mindestens zehn Dienstjahren sind mit Blick auf Art. 77 des EU-Beamtenstatuts erhebliche finanzielle Verpflichtungen für die Agentur verbunden, die auch im Hinblick auf die erheblichen Pensionslasten der EU (2015: 64 Milliarden Euro) vermieden werden sollten. Die Amtszeit eines Exekutivdirektors sollte deshalb einen kürzeren Zeitraum betragen.

In Bezug auf Artikel 109 Abs. 5 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, erinnert Deutschland an die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zur Finanz- und Personalplanung für die dezentralen Agenturen im Zeitraum 2014-2020, mit der eine Entscheidung der Staats- und Regierungschefs vom 7. und 8. Februar 2013 umgesetzt wurde, und nach der nicht zwischen gebührenfinanzierten Tätigkeiten und Stellen und solchen, die aus dem EU-Haushalt finanziert werden, unterschieden wird. Deutschland betrachtet sich als dadurch gebunden, daher sollte seine Zustimmung zur aktuellen Formulierung nicht als Präzedenzfall für die zukünftige Grundlage /Überarbeitung von Gründungsakten der Agenturen angesehen werden. Deutschland bittet die Kommission darum, dies zukünftig bei der Ausarbeitung vergleichbarer Vorschläge in Betracht zu ziehen.

Für Deutschland ist es wichtig, dass bei den Beratungen im Rat zu Art. 76 Konsens erzielt wurde, dass die Tätigkeit der EASA im Bereich Luftsicherheit nur auf die Aspekte der Überlagerung von Luftsicherheit und Flugsicherheit beschränkt ist.

* * *

Erklärung Spaniens zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

"Spanien weist darauf hin, dass die EU-Rechtsvorschriften tatsächlich auf die Gebiete Anwendung finden, in denen die Verträge gemäß Artikel 52 EUV und Artikel 355 AEUV gelten, dass jedoch im Falle des Flughafens von Gibraltar ein Konflikt über die Hoheit über das Gebiet besteht, in dem sich der Flughafen befindet (nämlich auf der Landenge, die nicht Bestandteil des nach dem Vertrag von Utrecht auf das Vereinigte Königreich übertragenen Gebiets ist). Dieser Konflikt zwischen zwei Mitgliedstaaten, dessen Existenz vom Gerichtshof der Europäischen Union anerkannt wird, macht es unmöglich, die rechtmäßige Behörde zu bestimmen, die für die Anwendung dieser Rechtsvorschriften auf den Flughafen von Gibraltar zuständig ist, und er macht es unabdingbar, diese Anwendung so lange auszusetzen, bis die beiden Mitgliedstaaten eine Einigung in dieser Sache erzielen."

* * *

Protokollerklärung des Vereinigten Königreichs

"Das Vereinigte Königreich dankt dem Vorsitz für seinen großen Einsatz im Zusammenhang mit diesem Dossier. Es geht um die Anwendung von EU-Recht auf Gibraltar. Das Vereinigte Königreich stellt fest, dass in Artikel 355 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union festgelegt ist, dass "die Verträge (...) auf die europäischen Hoheitsgebiete Anwendung (finden), deren auswärtige Beziehungen ein Mitgliedstaat wahrnimmt", und dass Gibraltar zu diesen Hoheitsgebieten gehört. Da die Rechtsvorschriften für die Luftfahrt nicht unter eine der Ausnahmen von der Anwendung des EU-Rechts in Gibraltar fallen, die in der Beitrittsakte des Vereinigten Königreichs aus dem Jahr 1972 festgelegt sind, vertritt das Vereinigte Königreich den Standpunkt, dass es gegenwärtig keine Rechtsgrundlage für die Ausnahme oder Aussetzung der Anwendung der Rechtsvorschriften für die Luftfahrt in Bezug auf Gibraltar gibt.

Bestätigt wurde dieser Standpunkt in der Übereinkunft von Cordoba von 2006 zwischen dem Vereinigten Königreich, Gibraltar und Spanien, in der sich Spanien (unbeschadet seines die Hoheit über Gibraltar betreffenden Standpunkts) verpflichtet hat, nicht länger anzustreben, dass der Flughafen von Gibraltar von den EU-Rechtsvorschriften für die Luftfahrt ausgenommen wird. Das Vereinigte Königreich und Gibraltar halten sich nach wie vor an diese Übereinkunft.

Das Vereinigte Königreich verhält sich weiterhin konstruktiv, kann aber keinen Text akzeptieren, der den EU-Verträgen zuwiderlaufen und die Anwendung auf Gibraltar aussetzen würde.

Die Regierung des Vereinigten Königreichs ist überzeugt davon, dass ganz Gibraltar der Hoheit des Vereinigten Königreichs unterliegt."

* * *

Erklärung der Kommission zur Anwendbarkeit des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 auf den Flughafen von Gibraltar

"In Bezug auf die Frage, ob dieser Vorschlag eine Verpflichtung für eine öffentliche Behörde begründet, die für Tätigkeiten auf oder im Luftraum über dem Flughafen von Gibraltar zuständig ist, möchte die Kommission hervorheben, dass die aktuelle Fassung des Ratstextes zum Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates im Vergleich zu den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 2016/2008 den Geltungsbereich der einschlägigen Vorschriften, was den Flughafen von Gibraltar betrifft, nicht verändert. Es würde somit keine neue Verpflichtung für eine öffentliche Behörde begründet, die für Tätigkeiten auf oder im Luftraum über dem Flughafen von Gibraltar zuständig ist.

Die Kommission erinnert außerdem an ihre Neutralität in der Streitigkeit zwischen dem Vereinigten Königreich und Spanien hinsichtlich der Frage der Hoheit über das Gebiet, in dem sich der Flughafen von Gibraltar befindet, und bedauert, dass diese Frage Fortschritte im Rat bei verschiedenen Luftverkehrsdossiers verzögert."
