



Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2016
(OR. en, de, es)

Διοργανικός φάκελος:
2015/0277 (COD)

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων(1ο Τμήμα)

αριθ. προηγ. εγγρ.: 13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5

Θέμα: Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
– Γενική προσέγγιση

Διαβιβάζεται συνημμένως για τις αντιπροσωπίες το αναθεωρημένο κείμενο των δηλώσεων στις οποίες προέβησαν το ΒΕ, η ΓΕ, η ΙΣ, το ΗΒ και η Επιτροπή κατά τη συνεδρίαση της EMA της 16ης Νοεμβρίου 2016, προς καταχώριση στα πρακτικά της EMA/του Συμβουλίου.

A. Άρθρο 123, παράγραφος 2, εδάφιο 4: Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008

«Το ΒΕ είναι σε θέση να υποστηρίξει την πρόταση που αποσκοπεί στην αποσαφήνιση του άρθρου 123, στο πλαίσιο της αναθεώρησης του βασικού κανονισμού, που έχει ως στόχο ο κανονισμός (ΕΚ) 1008/2008 να καταστεί πιο κατανοητός σε ό,τι αφορά τη λειτουργία αεροσκαφών που έχουν νηολογηθεί σε τρίτη χώρα. Ωστόσο –λαμβανομένων υπόψη των υπερβολικά υψηλών απαιτήσεων που ισχύουν για τους ευρωπαίους αιτούντες, καθώς και του επιπρόσθετου φόρτου εργασίας που συνεπάγονται για τις εθνικές αρχές αεροπορίας (ΕΑΑ) των κρατών μελών οι περιπτώσεις που η έγκριση της πλήρους μίσθωσης αεροσκάφους από αερομεταφορέα τρίτης χώρας είναι πολύπλοκη ή ανέφικτη σύμφωνα με τους ισχύοντες εκτελεστικούς κανόνες IR OPS του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 παράγραφος ORO.AOC.110 στοιχείο γ) σημείο 2) σχετικά με τις «Συμφωνίες μίσθωσης»– το ΒΕ προτείνει η πλήρης μίσθωση αεροσκάφους τρίτης χώρας να διευθετείται και να αξιολογείται από τις ΕΑΑ μόνο εφόσον έχει συναφθεί διεθνής συμφωνία μεταξύ της Ένωσης και της συγκεκριμένης τρίτης χώρας. **Το ΒΕ λαμβάνει υπό σημείωση τις διευκρινίσεις της Επιτροπής σύμφωνα με τις οποίες τα μέτρα που προβλέπονται βάσει του άρθρου 57 παράγραφος 1 στοιχείο β) θα μπορούσαν να καλύπτουν την αποδοχή πιστοποιητικών και άλλων σχετικών εγγράφων τρίτων χωρών για τον σκοπό της πλήρους μίσθωσης στην οποία συμμετέχουν αερομεταφορείς τρίτων χωρών.»**

B. Παράρτημα 1: Αεροσκάφος αναφερόμενο στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο δ)

Το ΒΕ δεν υποστηρίζει την ακόλουθη ειδική τροποποίηση του Παραρτήματος 1: στο στοιχείο ε): «350 kg/500 kg MTOM» στη στήλη «Αεροπλάνο ξηράς», και στο στοιχείο στ) τη σύνδεση των ελικοπτέρων με τα γυροπλάνα, όπως εμφανίζεται στο έγγραφο του Συμβουλίου με αριθμό 13505/16 ADD 2, της 9ης Νοεμβρίου 2016 [το ΒΕ τάχθηκε κατά της εισαγωγής των γυροπλάνων 560kg στο τρέχον Παράρτημα 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008].

Πράγματι, δεν φαίνεται να υπάρχει αντικειμενική και τεκμηριωμένη εκτίμηση των επιπτώσεων όσον αφορά την ασφάλεια (κάτι που δεν συνάδει με τις αιτιολογικές σκέψεις 1, 3 και 4) η οποία να μπορεί να στηρίζει την τροποποίηση αυτή που προτάθηκε αρχικά από τέσσερα κράτη μέλη και η οποία δεν προσφέρει καμία προτιθέμενη αξία όσον αφορά την ασφάλεια. Επιπλέον, αυτή η τροποποίηση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο, αυξάνοντας λόγω χάρη τον φόρτο εργασίας των εθνικών αρχών αεροπορίας (ΕΑΑ), θα επιδράσει αρνητικά στη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην ΕΕ –δεδομένου ότι θα εφαρμόζονται 28 διαφορετικές εθνικές νομοθεσίες– και θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα επιβίωσης των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος ή ανώμαλης προσγείωσης, ... Σύμφωνα με τη συμπεφωνημένη αρχή της «δήλωσης» και με το άρθρο 2 παράγραφος 4 στοιχείο α), προβλέπεται στον βασικό κανονισμό εργαλείο που επιτρέπει στα κράτη μέλη να αποδέχονται δήλωση ή να ζητούν από τον EASA να πιστοποιήσει αεροσκάφος άνω των 450kg με βάση τους υπάρχοντες εκτελεστικούς κανόνες (IR) CS-VLA ή CS-LSA. Επίσης, η νέα παράγραφος 2α του άρθρου 126 (που υποστηρίζει το BE) προβλέπει την επικαιροποίηση αυτών των εκτελεστικών κανόνων όσον αφορά τους κανόνες για δραστηριότητες αθλητισμού και αναψυχής εντός διετίας από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Σχετικά με τα ελικόπτερα/γυροπλάνα πρέπει να σημειωθεί ότι η μηχανική της πτήσης είναι διαφορετική στους δύο αυτούς τύπους αεροσκάφους και ότι κατά συνέπεια δεν θα πρέπει να εξομοιώνονται μεταξύ τους στον κανονισμό.

Το BE υποστηρίζει την ενοποιημένη απόδοση του Παραρτήματος 1, ως έχει στο έγγραφο του Συμβουλίου 13219/16 ADD 1 Rev 1 (Aviation 206, Codec 1435, Relex 835) με ημερομηνία 28 Οκτωβρίου 2016 [Διοργανικός φάκελος 2015/0277(COD)]: στο στοιχείο ε): «300 kg/450 kg MTOM» στη στήλη «Αεροπλάνο ξηράς/ελικόπτερο/μηχανοκίνητο αλεξίπτωτο/ μηχανοκίνητα ανεμόπτερα», και στο στοιχείο στ): γυροπλάνα έως 560kg.»

* * *

Δήλωση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας προς καταχώριση στα πρακτικά

με αφορμή τη σύνοδο του Συμβουλίου «Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια» της 1ης Δεκεμβρίου 2016 σχετικά με πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση χαιρετίζει καταρχήν τον στόχο της πρότασης κανονισμού, καθώς και την πρόοδο που έχει σημειωθεί έως τώρα στις διαπραγματεύσεις. Συγκεκριμένα χαιρετίζει την ενισχυμένη καταλληλότητα των κανόνων και κατά συνέπεια τη βελτίωση της οικονομικής αποδοτικότητας σε επιχειρήσεις και εταιρείες, καθώς και τη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών στην Ευρώπη.

Ωστόσο, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση αντιτάσσεται, όπως έχει πράξει και παλαιότερα στις περιπτώσεις των λοιπών οργανισμών της ΕΕ, στη δυνατότητα παράτασης της θητείας του εκτελεστικού διευθυντή για μέγιστο διάστημα πέντε ετών, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 92 παράγραφος 4. Ο λόγος είναι ότι μια τουλάχιστον δεκαετής θητεία ενέχει σημαντικές οικονομικές υποχρεώσεις για τον Οργανισμό, σύμφωνα με το άρθρο 77 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων της ΕΕ, οι οποίες είναι καλό να αποφευχθούν, μεταξύ άλλων και λόγω των σημαντικών συνταξιοδοτικών δαπανών που επιβαρύνουν την ΕΕ (το 2015: 64 δισ. ευρώ). Ως εκ τούτου, θα πρέπει η θητεία του εκτελεστικού διευθυντή να είναι πιο σύντομη.

Σχετικά με το άρθρο 109 παράγραφος 5 της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, η Γερμανία υπενθυμίζει την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με θέμα τον προγραμματισμό των ανθρώπινων και χρηματοδοτικών πόρων για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς την περίοδο 2014-2020, με την οποία εφαρμόστηκε απόφαση των αρχηγών κρατών και κυβερνήσεων της 7ης και 8ης Φεβρουαρίου 2013, και σύμφωνα με την οποία δεν διαχωρίζονται οι δραστηριότητες και οι θέσεις που χρηματοδοτούνται μέσω τελών από εκείνες που χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό της ΕΕ. Η Γερμανία θεωρεί ότι δεσμεύεται από την παραπάνω ανακοίνωση, και, ως εκ τούτου, η συμφωνία της όσον αφορά την τρέχουσα διατύπωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί προηγούμενο για μελλοντική σύσταση/αναθεώρηση ιδρυτικών πράξεων οργανισμών. Η Γερμανία ζητεί από την Επιτροπή να λαμβάνει υπόψη το παραπάνω κατά την μελλοντική εκπόνηση συγκρίσιμων προτάσεων.

Για τη Γερμανία έχει σημασία το γεγονός ότι επιτεύχθηκε συναίνεση στις συζητήσεις του Συμβουλίου που αφορούσαν το άρθρο 76, σύμφωνα με την οποία οι δραστηριότητες του EASA στον τομέα της προστασίας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες περιορίζονται μόνο στις πτυχές όπου η προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και η αεροπορική ασφάλεια επικαλύπτονται.

*** * ***

Δήλωση του Βασιλείου της Ισπανίας σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

«Η Ισπανία υπενθυμίζει ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία, πράγματι, εφαρμόζεται στο έδαφος όπου εφαρμόζονται οι Συνθήκες, σύμφωνα με τα άρθρα 52 ΣΕΕ και 355 ΣΛΕΕ. Ωστόσο, στην περίπτωση του αερολιμένα του Γιβραλτάρ υπάρχει διαμάχη σχετικά με την κυριαρχία επί του εδάφους στο οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας (περιοχή του Ισθμού, που δεν παραχωρήθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο με τη Συνθήκη της Ουτρέχτης). Λόγω αυτής της διαμάχης μεταξύ δύο κρατών μελών, η οποία έχει αναγνωριστεί και από το ίδιο το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, είναι αδύνατο να οριστεί ποια είναι η νόμιμη αρμόδια αρχή για την εφαρμογή της εν λόγω νομοθεσίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ και επιβάλλεται η αναστολή της προαναφερθείσας εφαρμογής έως ότου υπάρξει σχετική συμφωνία μεταξύ των δύο κρατών μελών.»

*** * ***

Δήλωση του HB προς καταχώριση στα πρακτικά

«Το HB θα ήθελε να ευχαριστήσει την Προεδρία για το σημαντικό έργο που έχει επιτελέσει όσον αφορά τον εν λόγω φάκελο. Το ζήτημα αφορά την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ στο Γιβραλτάρ. Το Ηνωμένο Βασίλειο επισημαίνει ότι το άρθρο 355 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ορίζει ότι «Οι διατάξεις των Συνθηκών εφαρμόζονται στα ευρωπαϊκά εδάφη, για τις εξωτερικές σχέσεις των οποίων υπεύθυνο είναι ένα κράτος μέλος», καθώς και ότι το Γιβραλτάρ περιλαμβάνεται σε αυτά τα εδάφη. Δεδομένου ότι η νομοθεσία για τις αερομεταφορές δεν υπάγεται σε κάποια από τις εξαιρέσεις από την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ στο Γιβραλτάρ που προβλέπονται στην πράξη προσχώρησης του HB του 1972, το HB θεωρεί ότι δεν υπάρχει επί του παρόντος νομική βάση που να προβλέπει την εξαίρεση ή την αναστολή της εφαρμογής της νομοθεσίας για τις αερομεταφορές στο Γιβραλτάρ.

Η θέση αυτή αναγνωρίστηκε από τη συμφωνία της Κόρδοβα, του 2006, μεταξύ HB, Γιβραλτάρ και Ισπανίας, στην οποία η Ισπανία (με την επιφύλαξη της θέσης της όσον αφορά την κυριαρχία επί του Γιβραλτάρ) δεσμεύτηκε να σταματήσει να ζητεί την αναστολή της εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ για τις αερομεταφορές στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ. Το Ηνωμένο Βασίλειο και το Γιβραλτάρ εξακολουθούν να τηρούν τη συμφωνία αυτή.

Το HB εξακολουθεί να διατηρεί εποικοδομητική προσέγγιση, ωστόσο, δεν θα μπορούσε να αποδεχθεί ένα κείμενο που αντίκειται στις Συνθήκες της ΕΕ και αναστέλλει την εφαρμογή τους στο Γιβραλτάρ.

Η κυβέρνηση του HB παραμένει πεπεισμένη όσον αφορά τη βρετανική κυριαρχία σε ολόκληρο το Γιβραλτάρ.»

* * *

Δήλωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμοσιμότητα στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

«Όσον αφορά το ερώτημα εάν η εν λόγω πρόταση δημιουργεί υποχρέωση σε δημόσια αρχή αρμόδια για δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός του αερολιμένα του Γιβραλτάρ ή πάνω από αυτόν, η Επιτροπή θα θέλει να υπογραμμίσει ότι το τρέχον κείμενο του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση κανονισμού για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου δεν αλλάζει το πεδίο εφαρμογής των σχετικών κανόνων, σε σύγκριση με ό,τι ίσχυε στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ. Κατά συνέπεια δεν δημιουργείται καμία νέα υποχρέωση για δημόσια αρχή αρμόδια για τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός του εν λόγω αερολιμένα ή πάνω από αυτόν.

Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης την ουδετερότητά της ως προς τη διαφορά μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Ισπανίας σχετικά με το θέμα της κυριαρχίας επί του εδάφους στο οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας του Γιβραλτάρ και εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι το ζήτημα αυτό καθυστερεί την πρόοδο στο Συμβούλιο, όσον αφορά διάφορους φακέλους που αφορούν τις αερομεταφορές.»