



Bruselas, 28 de noviembre de 2016
(OR. en, de, es)

**Expediente interinstitucional:
2015/0277 (COD)**

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

**AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes (1.ª parte)
N.º doc. prec.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
N.º doc. Ción.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo – Orientación general

Adjunto se remite a las Delegaciones una versión revisada de las declaraciones formuladas por BE, DE, ES, UK y la Comisión durante la reunión del COREPER del 16 de noviembre de 2016, que deberán constar en el acta del COREPER/Consejo.

A. Artículo 123, apartados 2-4: Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 1008/2008

«BE está dispuesta a apoyar el intento de clarificación de la propuesta para el artículo 123 sobre la revisión del Reglamento de base, con objeto de que el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 sea más comprensible en lo que se refiere a la operación de una aeronave registrada en un tercer país. Ahora bien, visto los requisitos tan sumamente estrictos que deben cumplir los solicitantes europeos y la carga de trabajo adicional que supone para las autoridades aeronáuticas nacionales (AAN) de los Estados miembros en el caso de la aprobación, compleja e inviable, del arrendamiento con tripulación de una aeronave de un operador de un tercer país según se establece en las normas de aplicación vigentes del Reglamento (UE) n.º 965/2012, subparte OPS, punto ORO.AOC.110, letra c), punto 2), «Acuerdo de arrendamiento», BE propone que el arrendamiento con tripulación de una aeronave de un país tercero solo sea examinado y valorado por una AAN cuanto se haya celebrado un acuerdo internacional entre la Unión y ese tercer país. **BE toma nota de las explicaciones de la Comisión, según las cuales las medidas previstas en el artículo 57, apartado 1, letra b), podrían incluir la aceptación de certificados y otros documentos pertinentes expedidos por terceros países a efectos de un acuerdo de arrendamiento con tripulación en el que participen operadores aéreos de terceros países.»**

B. Anexo 1: Aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 3, letra d)

BE no está a favor de la siguiente modificación del anexo 1 en concreto: e) 350 kg/500 kg MTOM para los aviones terrestres y f) vinculación de los helicópteros a los autogiros, según contempla el documento del Consejo 13505/16 ADD 2, de 9 de noviembre de 2016 (BE estaba en contra de la inclusión de los autogiros de 560 kg en el anexo 2 del Reglamento (UE) 216/2008).

De hecho, no existe una evaluación de impacto razonada y objetiva en lo que respecta a la seguridad [lo que es contrario a los considerandos (1), (3) y (4)] que apoye esta modificación, que fue propuesta inicialmente por cuatro Estados miembros y que no aporta ningún valor añadido para la seguridad. Además, esta modificación tendrá repercusiones negativas, como son un aumento de la carga de trabajo para las autoridades aeronáuticas nacionales (AAN), un impacto negativo en las condiciones de competencia equitativas en la UE, con la aplicación de 28 reglamentaciones nacionales distintas, y un efecto negativo en la supervivencia de los pasajeros en caso de accidente o aterrizaje forzoso. De conformidad con el principio acordado de «declaración» y con el artículo 2, apartado 4, letra a), el Reglamento de base dispone de una herramienta para que un Estado miembro acepte una declaración o para solicitar a la AESA que certifique una aeronave que supere los 450 kg sobre la base de las normas de aplicación existentes CS-VLA o CS-LSA, y el nuevo artículo 126, apartado 2 *bis* (que BE apoya) prevé una actualización de dichas normas de aplicación por lo que respecta a las aeronaves para usos deportivos y recreativos dos años de después de la entrada en vigor del Reglamento. En cuanto a los helicópteros y autogiros, cabe señalar que cada uno tiene una mecánica de vuelo distinta y, por consiguiente, estos dos tipos de aeronave no pueden asimilarse entre sí en el Reglamento.

BE apoya la versión consolidada del anexo I que figura en el documento del Consejo 13219/16 ADD 1 Rev 1 (Aviation 206, Codec 1435, Relex 835), de fecha 28 de octubre de 2016 (Expediente Interinstitucional 2015/0277 (COD)): «e) 300 kg/450 kg MTOM para aviones terrestres/helicópteros/paracaídas con motor/planeadores con motor; f) autogiros 560 kg.»

* * *

Declaración para el acta de la República Federal de Alemania

con motivo de la sesión del Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) del 1 de diciembre de 2016 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

En principio, el Gobierno Federal acoge con satisfacción el objetivo de la propuesta de Reglamento y los avances en las negociaciones realizados hasta el momento, en lo que se refiere a una mayor idoneidad de las normas, gracias a lo cual mejorará la eficiencia económica de las empresas y compañías y aumentará la seguridad de la aviación en Europa.

No obstante, al igual que antes sucedió con otras agencias de la UE, el Gobierno Federal se opone a la posibilidad de prorrogar el mandato del director ejecutivo por un máximo de hasta cinco años, prevista en el artículo 92, apartado 4. La razón es que un mandato de una duración de al menos diez años supondría unas obligaciones financieras considerables para la Agencia, con arreglo al artículo 77 del Estatuto de los Funcionarios de la Unión Europea, algo que convendría evitar, teniendo en cuenta además el importante coste de las pensiones de jubilación que soporta la UE (que en 2015 ascendió a 64 000 millones de euros). Por todo ello, el mandato del director ejecutivo debería ser más breve.

En lo que se refiere al artículo 109, apartado 5, de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, Alemania recuerda la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la programación de los recursos humanos y financieros de las agencias descentralizadas para 2014-2020, en aplicación de una decisión de los Jefes de Estado y de Gobierno de 7 y 8 de febrero de 2013, según la cual no debe distinguirse entre los puestos y actividades financiados a través de las tasas y los financiados con cargo al presupuesto de la UE. Alemania se considera obligada por ella, de modo que su aceptación de la redacción actual no debe entenderse como un precedente de cara a la futura creación de una agencia o a la revisión de los actos fundacionales de las agencias. Alemania pide a la Comisión que tenga esto en cuenta en el futuro cuando vaya a elaborar propuestas similares.

Para Alemania es importante que, en los debates del Consejo sobre el artículo 76, se haya alcanzado el acuerdo de que las actividades de la AESA en el ámbito de la seguridad de la aviación deben restringirse a aquellos aspectos en los que existan relaciones de interdependencia entre la protección y la seguridad de la aviación.

* * *

Declaración del Reino de España en relación con la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre reglas comunes en materia de aviación civil y por el que se establece una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo

«España recuerda que, efectivamente, la legislación europea se aplica al territorio al que se aplican los Tratados, conforme con los art. 52 TUE y 355 TFUE, pero que en el caso del aeropuerto de Gibraltar existe un conflicto sobre la soberanía del territorio en el que se asienta el aeropuerto (el Istmo, territorio no cedido al Reino Unido en el Tratado de Utrecht). La existencia de este conflicto entre dos Estados miembros, reconocido por el propio Tribunal de Justicia de la Unión Europea, impide determinar cuál es la autoridad legítima responsable de la aplicación de dicha legislación al aeropuerto de Gibraltar y obliga a la suspensión de dicha aplicación hasta que no haya un acuerdo al respecto entre los dos Estados miembros.»

* * *

Declaración para el acta de UK

«UK querría dar las gracias a la Presidencia por lo mucho que ha trabajado en este expediente. Esta es una cuestión sobre la aplicación del Derecho de la UE a Gibraltar. El Reino Unido señala que el artículo 353, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea establece que «las disposiciones de los Tratados se aplicarán a los territorios europeos cuyas relaciones exteriores asuma un Estado miembro», y esos territorios incluyen a Gibraltar. Puesto que la legislación de aviación no forma parte de las exclusiones de la aplicación del Derecho de la UE en Gibraltar establecidas en el Acta de Adhesión de Reino Unido de 1972, UK considera que actualmente no existe una base jurídica que permita excluir o suspender la aplicación de la legislación en materia de aviación a Gibraltar.

Esta posición fue reconocida en el acuerdo de Córdoba de 2006 celebrado entre Reino Unido, Gibraltar y España, en el cual España (sin perjuicio de su posición sobre la soberanía de Gibraltar) se comprometió a dejar de intentar conseguir que se suspenda la aplicación de la legislación en materia de aviación de la UE al aeropuerto de Gibraltar. El Reino Unido y Gibraltar continúan respetando este acuerdo.

UK sigue manteniendo un espíritu constructivo pero no estaría dispuesto a aceptar un texto que fuera contrario a los Tratados de la UE y suspender la aplicación a Gibraltar.

El Gobierno de UK no alberga dudas acerca de su soberanía sobre todo Gibraltar.»

* * *

Declaración de la Comisión sobre la aplicabilidad al aeropuerto de Gibraltar de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 216/2008

«Sobre la cuestión de si esta propuesta establece alguna obligación para una autoridad pública que sea responsable de las actividades que se desarrollan en el aeropuerto de Gibraltar o sobre él, la Comisión desea insistir en que el texto actual del Consejo relativo a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo no modificaría el ámbito de aplicación de las normas pertinentes, comparable al caso del Reglamento (CE) n.º 216/2008, en lo que respecta al aeropuerto de Gibraltar. Por consiguiente, no establecería ninguna nueva obligación para una autoridad pública responsable de las actividades que se desarrollen en dicho aeropuerto o sobre él.

La Comisión recuerda asimismo su neutralidad en la controversia entre el Reino Unido y España sobre la cuestión de la soberanía del territorio en el que está situado el aeropuerto de Gibraltar, y lamenta que este asunto retrase el avance del Consejo en diversos expedientes en materia de aviación.»
