



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 28. november 2016  
(OR. en, de, es)

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2015/0277 (COD)

---

13505/1/16  
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

AVIATION 215  
CODEC 1490  
RELEX 867

## ARUANNE

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Saatja:           | Nõukogu peasekretariaat                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Saaja:            | Alaliste esindajate komitee (COREPER I)                                                                                                                                                                                                                                  |
| Eelmise dok nr:   | 13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867                                                                                                                                                                                                                       |
| Komisjoni dok nr: | 14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5                                                                                                                                                                                                                    |
| Teema:            | Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008<br>– Üldine lähenemisviis |

Delegatsioonidele esitatakse lisas 16. novembril 2016 COREPERi koosolekul tehtud BE, DE, ES, UK ja komisjoni avalduste muudetud versioonid, mis kantakse COREPERi koosoleku / nõukogu istungi protokollis.

**A. Artikkel 123-2-4: määruse (EÜ) nr 1008/2008 muudatused**

„Belgia võib toetada kavandatud selgitust, mida on ettepanekuga tehtud alusmääruse muutmiseelnõu artiklisse 123, eesmärgiga muuta määrus (EÜ) nr 1008/2008 arusaadavamaks kolmanda riigi registreeritud õhusõiduki käitamise osas. Ent arvestades liiga koormavaid nõudeid Euroopa taotlejatele ja lisatöökoormust liikmesriikide lennuametitele, kui tegemist on märgrendi lepingu keeruka ja raskesti teostatava heakskiitmisega kolmanda riigi käitaja õhusõiduki rentimiseks, nagu on sätestatud kehtivates rakenduseeskirjades IR OPS (EU) 965/2012 ORO.AOC.110 (c) (2) „Rendileping“ (*Leasing agreement*), teeb Belgia ettepaneku, et liikmesriigi lennuamet käsitleks ja hindaks kolmanda riigi õhusõiduki märgrendi lepingut üksnes siis, kui liidu ja asjaomase kolmanda riigi vahel on sõlmitud rahvusvaheline leping. **Belgia võtab teadmiseks komisjoni selgitused, et artikli 57 lõike 1 punkti b alusel kavandatavad meetmed võivad hõlmata kolmanda riigi sertifikaatide ja muude asjakohaste dokumentide aktsepteerimist märgrendi lepingu puhul, milles osaleb kolmanda riigi lennuettevõtja.**“

**B. I lisa: artikli 2 lõike 3 punktis d osutatud õhusõidukid**

Belgia ei toeta järgmist konkreetset I lisa muudatust: e) maalennuki maksimaalne stardimass 350 kg / 500 kg ning f) güro- ja helikopterid, nagu on sätestatud nõukogu 9. novembri 2016. aasta dokumendis 13505/16 ADD 2 (Belgia oli selle vastu, et määruse (EÜ) 216/2008 II lisasse lisatakse güroopterid maksimaalse stardimassiga kuni 560 kg).

Puudub ohutust käsitlev objektiivne argumenteeritud mõjuhindang (vastupidiselt põhjendustele 1, 3, 4), mis toetaks seda nelja liikmesriigi soovitatud muudatust, millel ei ole ohutuse seisukohalt lisaväärtust. Lisaks on sellel muudatusel negatiivne mõju liikmesriikide lennuametite töökoormusele, võrdsetele tingimustele ELis, võttes arvesse 28 erineva riigisisese regulatsiooni rakendamist, ja reisijate ellujäämisvõimalustele õnnetuse või järsu maandumise korral. Kooskõlas vastavalt kokkulepitud deklaratsiooni-põhimõttega ja artikli 2 lõike 4 punktiga a annab alusmäärus liikmesriigile võimaluse aktsepteerida deklaratsiooni või taotleda EASA-lt üle 450 kg õhusõiduki sertifitseerimist kehtiva rakenduseeskirja CS-VLA või CS-LSA põhjal, ning uus artikli 126 lõige 2a (mida Belgia toetab) näeb ette nende rakenduseeskirjade ajakohastamise spordiks ja harrastuseks ettenähtud õhusõidukitega seoses kahe aasta jooksul alates kõnealuse määruse jõustumisest. Heli- ja gürokopteritega seoses tuleb märkida, et nende kahe õhusõidukitüübi lennumehhaanika on erinev, mistõttu ei või neid määruuses omavahel siduda.

Belgia toetab I lisa konsolideeritud versiooni, mis on esitatud nõukogu 28. oktoobri 2016. aasta dokumendis 13219/16 ADD 1 REV 1 (Aviation 206, Codec 1435, Relex 835) (institutsioonidevaheline dokument 2015/0277 (COD)): e) maalennuki / helikopteri / jõuallikaga langevarju / mootorpurilennuki maksimaalne stardimass 300 kg / 450 kg, f) gürokopterid maksimaalse stardimassiga kuni 560 kg.“

\* \* \*

#### **Protokolli kantav Saksamaa Liitvabariigi avaldus,**

mis on tehtud nõukogu 1. detsembri 2016. aasta istungi (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) puhul seoses ettepanekuga Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008

Föderaalvalitsus põhimõtteliselt tervitab määruse ettepaneku eesmärki ja seni läbirääkimistel tehtud edusamme. See puudutab nii sätete suuremat asjakohasust ning seeläbi ettevõtete ja ettevõtjate suuremat majanduslikku tõhusust kui ka lennundusohutuse paranemist Euroopas.

Ent nagu ka varem muude ELi ametite puhul, ei nõustu föderaalvalitsus võimalusega pikendada tegevdirektori ametiaega kuni viieks aasta võrra, nagu on sätestatud artikli 92 lõikes 4. Seda sellepärast, et vähemalt kümneaastane ametiaeg tooks ametile vastavalt Euroopa Liidu ametnike personalieeskirjade artiklile 77 kaasa arvestatavad finantskohustused, mida tuleks vältida, muu hulgas seoses suurte pensionikuludega, mida EL peab kandma (2015. aastal 64 miljardit eurot). Tegevdirektori ametiaeg peaks seetõttu olema lühem.

Seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008) ettepaneku artikli 109 lõikega 5 tuletab Saksamaa meelde komisjoni teatist Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Detsentraliseeritud asutuste inim- ja rahaliste ressursside kavandamine aastatel 2014–2020“, millega rakendatakse riigipeade ja valitsusjuhtide 7.–8. veebruari 2013. aasta otsust, mille kohaselt ei tehta vahet tasudest rahastatavate tegevuste ja ametikohtade ning ELi eelarvest rahastatavate tegevuste ja ametikohtade vahel. Saksamaa peab seda enda jaoks siduvaks, nii et Saksamaa nõusolekut praeguse sõnastusega ei tohiks seega käsitada pretsedendina ametite loomisel tulevikus / kehtivate asutamisaktide muutmisel, ning palub komisjonil seda edaspidi sarnaste ettepanekute koostamisel arvesse võtta.

**Saksamaa jaoks on oluline, et nõukogus artikli 76 üle peetud aruteludes jõuti üksmeelele selles, et EASA tegevus lennundusjulgestuse valdkonnas peaks olema piiratud küsimustega, milles lennundusjulgestus ja lennuohutus kattuvad.**

\* \* \*

**Hispaania avaldus seoses ettepanekuga Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008**

„Hispaania tuletab meelde, et Euroopa õigusakte kohaldatakse tõepoolest territooriumi suhtes, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid vastavalt ELi lepingu artiklile 52 ja ELi toimimise lepingu artiklile 355, kuid et Gibraltari lennujaama puhul esineb konflikt seoses suveräänsete õigustega territooriumi üle, millel lennujaam asub (maakitsus – territoorium, mida ei loovutatud Utrechti lepinguga Ühendkuningriigile). Selle konflikti olemasolu kahe liikmesriigi vahel, mida on tunnistanud ka Euroopa Kohus ise, ei võimalda kindlaks määrata seadusliku võimu kandjat, kes vastutab nimetatud õigusaktide kohaldamise eest Gibraltari lennujaama suhtes, ning kohustab peatama nende kohaldamise seniks, kuni asjaomased kaks liikmesriiki on selles küsimuses kokkuleppele jõudnud.“

\* \* \*

## Protokolli kantav Ühendkuningriigi avaldus

„Ühendkuningriik soovib tänada eesistujariiki kõnealuse ettepanekuga tehtud raske töö eest. Küsimuse all on ELi õiguse kohaldamine Gibraltari suhtes. Ühendkuningriik märgib, et Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 355 lõikes 3 on sätestatud: „Aluslepingute sätteid kohaldatakse Euroopa territooriumide suhtes, mille välissuhete eest vastutab liikmesriik“ ning et sellised territooriumid hõlmavad Gibraltarit. Kuna lennundusvaldkonna õigusaktid ei kuulu ühegi sellise erandi hulka, mis välistavad ELi õiguse kohaldamise Gibraltaril ja mis nähti ette Ühendkuningriigi 1972. aasta ühinemisaktiga, leiab Ühendkuningriik, et praegu puudub õiguslik alus lennundusvaldkonna õigusaktide Gibraltari suhtes kohaldamise välistamiseks või peatamiseks.

Seda seisukohta tunnistati Ühendkuningriigi, Gibraltari ja Hispaania vahel 2006. aastal sõlmitud Córdoba kokkuleppega, milles Hispaania (ilma et see mõjutaks tema seisukohta seoses suveräänsete õigustega Gibraltaril üle) teatas, et ei nõua enam Gibraltaril lennujaama välistamist ELi lennundusvaldkonna õigusaktide kohaldamisest. Ühendkuningriik ja Gibraltar peavad sellest kokkuleppest jätkuvalt kinni.

Ühendkuningriik on endiselt konstruktiivne, kuid ei saaks nõustuda tekstiga, mis läheb vastuollu ELi aluslepingutega ja peatab kohaldamise Gibraltari suhtes.

Ühendkuningriigi valitsus on kindel Ühendkuningriigi suveräänsetes õigustes kogu Gibraltaril üle.“

\* \* \*

**Komisjoni avaldus seoses sellega, kas ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008, on kohaldatav Gibraltari lennujaama suhtes**

„Küsimuses, kas kõnealuse ettepanekuga kehtestatakse kohustus avaliku võimu kandjale, kes vastutab Gibraltari lennujaamas või selle kohal toimuva tegevuse eest, soovib komisjon rõhutada, et määruse (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008) ettepaneku praegune nõukogu tekst ei muudaks asjakohaste normide kohaldamisala võrreldes määruse (EÜ) nr 216/2008 alusel kohaldatuga niivõrd, kuivõrd see puudutab Gibraltari lennujaama. Seega ei kehtestata sellega ühtegi uut kohustust avaliku võimu kandjale, kes vastutab kõnealuses lennujaamas või selle kohal toimuva tegevuse eest.

Komisjon tuletab samuti meelde oma neutraalsust Ühendkuningriigi ja Hispaania vaidluses seoses Gibraltari lennujaama asukohaks oleva territooriumi suveräänsuse küsimusega ning väljendab kahetsust, et see küsimus viivitab nõukogus edusammude tegemist mitme lennundusalase toimikuga.“

---