



Bruxelles, 28 novembre 2016
(OR. en, de, es)

**Fascicolo interistituzionale:
2015/0277 (COD)**

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

**AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima)
n. doc. prec.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
n. doc. Comm.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio – Orientamento generale

Si allega per le delegazioni una versione modificata delle dichiarazioni formulate dalle delegazioni BE, DE, ES e UK e dalla Commissione in occasione della riunione del Coreper del 16 novembre 2016, da mettere a verbale del Coreper/Consiglio.

A. Articolo 123, paragrafi 2-4: Modifiche del regolamento (CE) n. 1008/2008

"Il Belgio può sostenere l'obiettivo della proposta per l'articolo 123 della revisione del regolamento di base, ossia apportare chiarimenti al fine di rendere il regolamento (CE) n. 1008/2008 più comprensibile riguardo all'esercizio di un aeromobile immatricolato in un paese terzo. Però, alla luce dei requisiti troppo onerosi che graverebbero sui richiedenti europei e del carico di lavoro aggiuntivo per le autorità aeronautiche nazionali degli Stati membri nel caso dell'approvazione, complessa e infattibile, della presa a noleggio con equipaggio di un aeromobile di un operatore di un paese terzo, quale prevista nelle vigenti norme attuative di cui al regolamento (UE) 965/2012, norma ORO.AOC. 110 (c) (2) "Contratti di noleggio", il Belgio propone che la presa a noleggio con equipaggio di un aeromobile di un paese terzo sia trattata e valutata da un'autorità aeronautica nazionale solo quando l'Unione e il paese terzo in questione hanno concluso un accordo internazionale. **Il Belgio prende atto delle spiegazioni fornite dalla Commissione secondo cui le misure previste all'articolo 57, paragrafo 1, lettera b) potrebbero contemplare il riconoscimento dei certificati e di altra documentazione pertinente del paese terzo per i noleggi con equipaggio che riguardano operatori di paesi terzi.**"

B. Allegato I: Aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera d)

Il Belgio non è favorevole alla seguente modifica specifica dell'allegato I: e) MTOM di 350 kg/500 kg per i velivolo terrestri e f) elicotteri collegati agli autogiro, come previsto nel documento del Consiglio 13505/16 ADD 2, del 9 novembre 2016 (il Belgio era contrario all'introduzione degli autogiro di 560 kg nell'attuale allegato II del regolamento (CE) 216/2008).

Di fatto non esiste alcuna valutazione d'impatto oggettivamente motivata in tema di sicurezza (ciò è contrario ai considerando (1)-(3)-(4)) che sostenga questa modifica, inizialmente proposta da quattro Stati membri e priva di qualunque valore aggiunto sul piano della sicurezza. Oltre a ciò, la modifica avrebbe un impatto negativo, ossia un aumento del carico di lavoro per le autorità aeronautiche nazionali, ripercussioni nocive sulle condizioni di parità nell'UE, con l'attuazione di 28 differenti regolamentazioni nazionali, e conseguenze dannose in caso di incidente o di atterraggio duro quanto alla possibilità di sopravvivenza dei passeggeri. A norma del principio convenuto di "dichiarazione" e dell'articolo 2, paragrafo 4, lettera a), in virtù del regolamento di base gli Stati membri dispongono di uno strumento che consente loro di accettare una dichiarazione o di chiedere all'EASA di certificare un aeromobile superiore a 450 kg sulla base delle norme attuative vigenti (CS-VLA o CS-LSA) e il nuovo articolo 126, paragrafo 2 bis (appoggiato dal Belgio) prevede un aggiornamento di tali norme per l'aviazione sportiva e da diporto entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento. Per quanto riguarda gli elicotteri/autogiro, va notato che le rispettive meccaniche di volo sono differenti e che pertanto questi due tipi di aeromobile non possono essere assimilati nel regolamento.

Il Belgio sostiene la versione consolidata dell'allegato I, di cui al documento del Consiglio 13219/16 ADD 1 REV 1 (AVIATION 206, CODEC 1435, RELEX 835) del 28 ottobre 2016 (Fascicolo interistituzionale 2015/0277 (COD)), ossia: e) MTOM di 300 kg/450 kg per velivolo terrestre/elicottero/paracadute a motore/motoalante; f) autogiro fino a 560 kg."

* * *

Dichiarazione della Repubblica federale di Germania da mettere a verbale

del Consiglio TTE del 1° dicembre 2016 e relativa alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

In linea di principio il governo federale accoglie con favore l'obiettivo della proposta di regolamento e i progressi compiuti sinora nei negoziati. In particolare ci si riferisce alla maggiore adeguatezza delle regole e, pertanto, al miglioramento dell'efficacia economica delle imprese e delle società come anche della sicurezza aerea in Europa.

Tuttavia, come precedentemente nel caso di altre agenzie dell'UE, il governo federale respinge l'opzione di prorogare il mandato del direttore esecutivo per un massimo di cinque ulteriori anni, come previsto all'articolo 92, paragrafo 4, perché un mandato di almeno dieci anni ricoperto dalla stessa persona comporterebbe notevoli obbligazioni finanziarie per l'Agenzia ai sensi dell'articolo 77 dello statuto dei funzionari dell'Unione europea, che occorre evitare, anche per quanto riguarda i sostanziali costi pensionistici che l'UE deve sostenere (nel 2015: 64 miliardi di euro). Pertanto il mandato del direttore esecutivo dovrebbe essere più breve.

Per quanto riguarda l'articolo 109, paragrafo 5 della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, la Germania rammenta la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, su una programmazione delle risorse umane e finanziarie per le agenzie decentrate nel periodo 2014-2020, in applicazione di una decisione dei capi di Stato e di governo del 7 e 8 febbraio 2013, ai cui sensi non esiste distinzione tra le attività e i posti finanziati mediante i canoni e quelli finanziati dal bilancio dell'UE. La Germania si considera vincolata da questa disposizione, per cui il suo accordo sull'attuale formulazione non va considerato come un precedente per la creazione/revisione futura degli atti fondatori delle agenzie, e chiede alla Commissione di tenerne conto all'avvenire nel preparare proposte analoghe.

La Germania ritiene importante che, all'atto di discutere l'articolo 76 in sede di Consiglio, si sia raggiunto un consenso sul fatto che le attività dell'EASA nel settore della security dell'aviazione si dovrebbero limitare agli aspetti in cui vi sia interdipendenza tra la security dell'aviazione e la sicurezza dell'aviazione.

* * *

Dichiarazione del Regno di Spagna sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

"La Spagna ricorda che, di fatto, la legislazione europea si applica al territorio cui si applicano i trattati, a norma dell'articolo 52 del TUE e dell'articolo 355 del TFUE; tuttavia, nel caso dell'aeroporto di Gibilterra esiste una controversia riguardante la sovranità del territorio in cui tale aeroporto ha sede (ossia l'istmo, territorio non ceduto al Regno Unito nel trattato di Utrecht). L'esistenza di questa controversia tra due Stati membri, riconosciuta dalla stessa Corte di giustizia dell'Unione europea, impedisce di stabilire quale autorità sia legittimamente responsabile dell'applicazione della suddetta legislazione all'aeroporto di Gibilterra e impone la sospensione di tale applicazione finché al riguardo non vi sia un accordo tra i due Stati membri interessati."

* * *

Dichiarazione del Regno Unito da mettere a verbale

"Il Regno Unito desidera ringraziare la presidenza per la dedizione con cui ha lavorato su questo fascicolo. La materia in questione riguarda l'applicazione della legislazione dell'UE a Gibilterra. Il Regno Unito rileva che l'articolo 355, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea stabilisce che "Le disposizioni dei trattati si applicano ai territori europei di cui uno Stato membro assume la rappresentanza nei rapporti con l'estero" e che tali territori includono Gibilterra. Dal momento che la legislazione sull'aviazione non rientra in alcuna delle esclusioni previste per l'applicazione della legislazione dell'UE a Gibilterra, previste nell'atto di adesione del 1972, il Regno Unito ritiene che non esista al momento alcuna base giuridica che consente l'esclusione o la sospensione dell'applicazione della legislazione sull'aviazione a Gibilterra.

Questa posizione è stata riconosciuta dall'accordo di Cordova del 2006 tra il Regno Unito, Gibilterra e la Spagna, in cui la Spagna (fatta salva la sua posizione sulla sovranità di Gibilterra) si è impegnata a cessare di chiedere la sospensione dell'applicazione della legislazione dell'UE in materia di aviazione all'aeroporto di Gibilterra. Il Regno Unito e Gibilterra continuano a sostenere questo accordo.

Il Regno Unito mantiene un atteggiamento costruttivo, ma non sarebbe in grado di accettare un testo che fosse contrario ai trattati UE sospendendo l'applicazione a Gibilterra.

Il governo del Regno Unito è fiducioso della sovranità del Regno Unito su tutto il territorio di Gibilterra."

* * *

Dichiarazione della Commissione sull'applicabilità all'aeroporto di Gibrilterra della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008

"Riguardo al quesito se la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio imponga un obbligo per l'autorità pubblica responsabile delle attività che avvengono all'interno o al di sopra dell'aeroporto di Gibrilterra, la Commissione desidera sottolineare che l'attuale testo del Consiglio per detta proposta non modificherebbe l'ambito di applicazione delle regole pertinenti, rispetto al regolamento (CE) n. 216/2008, per quanto riguarda l'aeroporto di Gibrilterra. La proposta non imporrebbe dunque alcun nuovo obbligo per l'autorità pubblica responsabile delle attività che avvengono all'interno o al di sopra di detto aeroporto.

La Commissione ricorda inoltre la sua neutralità nella controversia tra il Regno Unito e la Spagna riguardante la questione della sovranità sul territorio in cui è situato l'aeroporto di Gibrilterra e si rammarica che detta questione ostacoli l'avanzamento dei lavori su diversi fascicoli relativi al trasporto aereo in seno al Consiglio."