



Raad van de
Europese Unie

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

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

**Interinstitutioneel dossier:
2015/0277 (COD)**

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers (1e deel)
nr. vorig doc.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
Nr. Comdoc.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Betreft:	Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad – Algemene oriëntatie

Voor de delegaties gaan in de Bijlage een herziene versie van de verklaringen die BE, DE, ES, UK en de Commissie in de vergadering van het Coreper van 16 november 2016 hebben afgelegd voor de notulen van het Coreper en de Raad.

A. Artikel 123-2-4: Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 1008/2008

"BE kan de door het voorstel bedoelde verduidelijking van artikel 123 steunen, die neerkomt op een herziening van de basisverordening om Verordening (EG) 1008/2008 begrijpelijker te maken met betrekking tot de exploitatie van een in een derde land geregistreerd luchtvaartuig. Maar, gelet op de te strenge eisen voor Europese aanvragers en op de bijkomende werklast voor de nationale luchtvaartinstanties van de lidstaat bij complexe en niet-haaltbare goedkeuring van een "wet lease-in" voor een luchtvaartuig van een exploitant uit een derde land volgens de huidige uitvoeringsregels IR OPS (EU) 965/2012 ORO.AOC.110 (c) (2) "Lease-overeenkomst", stelt BE voor dat een "wet-lease-in" van een in een derde land geregistreerd luchtvaartuig slechts door een nationale luchtvaartinstantie wordt behandeld en beoordeeld wanneer tussen de Unie en dat derde land een internationale overeenkomst bestaat. **BE neemt er nota van dat de Commissie heeft toegelicht dat de in artikel 57, lid 1, onder b) voorgenomen maatregelen betrekking zouden kunnen hebben op de aanvaarding van certificaten van derde landen en van andere relevante documentatie met het oog op "wet leasing" door luchtvaartexploitanten uit derde landen.**"

B. Bijlage 1: Luchtvaartuigen bedoeld in artikel 2, lid 3, onder d)

BE steunt de volgende specifieke wijziging van Bijlage 1 niet: e) MTOM 350kg/500kg voor landvliegtuigen en f) het verband tussen helicopters en autogyro's, als vervat in Raadsdocument 13505/16 ADD 2, 9 november 2016 (BE was ertegen dat autogyro's van 560kg werden opgenomen in de huidige bijlage 2 bij (EU) 216/2008).

Er is immers geen objectief onderbouwde effectbeoordeling betreffende veiligheid (dit is in strijd met overwegingen (1)-(3)-(4)) die als ondersteuning kan dienen voor deze oorspronkelijk door vier lidstaten voorgestelde wijziging die op het gebied van veiligheid geen meerwaarde biedt. Voorts zal deze wijziging negatieve gevolgen hebben, zoals een toename van de werklast voor de nationale luchtvaartinstanties, negatieve gevolgen voor het gelijk speelveld in de EU aangezien 28 verschillende nationale regelgevingen zullen worden toegepast, en negatieve gevolgen voor de passagiers en hun kansen op overleven bij een ongeval of een harde landing, ... Volgens het overeengekomen beginsel van "verklaring" en volgens artikel 2-4-a) bevat de basisverordening een instrument dat een lidstaat kan gebruiken om een verklaring te aanvaarden of om het EASA te verzoeken een luchtvaartuig van meer dan 450kg te certificeren op basis van de bestaande uitvoeringsregels (IR) CS-VLA of CS-LSA; het nieuwe artikel 126-2a (dat BE steunt) voorziet in een actualisering van die uitvoeringsregels voor sport- en recreatievoorschriften binnen twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening. Wat betreft de helicopters/autogyro's zij opgemerkt dat deze twee types luchtvaartuigen volgens een uiteenlopende vluchtmechanica werken en dat deze twee types luchtvaartuigen bijgevolg in de verordening niet met elkaar in verband gebracht mogen worden.

BE steunt de geconsolideerde versie van Bijlage 1 als vervat in Raadsdocument 13219/16 ADD 1 Rev 1 (Aviation 206, Codec 1435, Relex 835) van 28 oktober 2016 (interinstitutioneel dossier 2015/0277 (COD)): e) MTOM 300kg/450kg voor landvliegtuig/helicopter/paramoter/gemotoriseerd zweefvliegtuig, f) autogyro's 560kg."

* * *

Verklaring van de Bondsrepubliek Duitsland voor de notulen

Met betrekking tot de zitting van de Raad TTE op 1 december 2016 over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

De Bondsregering staat in principe positief tegenover de doelstelling van het voorstel voor een verordening en tegenover de bij de bespreking geboekte vooruitgang. Het voorstel is gericht op betere geschiktheid van de eisen en derhalve op betere rendabiliteit van de bedrijven en ondernemingen, alsmede op betere luchtvaartveiligheid in Europa.

De Bondsregering is evenwel, net als eerder in verband met andere EU-agentschappen, tegen de in artikel 92, lid 4, voorgestelde mogelijkheid tot verlenging van de ambtstermijn van de uitvoerend directeur met ten hoogste vijf jaar. Gelet op artikel 77 van het statuut van de ambtenaren van de EU impliceert een ambtstermijn van ten minste tien dienstjaren hoge financiële verplichtingen voor het Agentschap, die mede gelet op de hoge pensioenlasten van de EU (64 miljard euro in 2015) moeten worden vermeden. Bijgevolg moet de ambtstermijn van uitvoerend directeur een kortere looptijd hebben.

Met betrekking tot artikel 109, lid 5, van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, wijst Duitsland op de Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad "Programmering 2014-2020 van de personeels- en financiële middelen voor de gedecentraliseerde agentschappen", waarmee een besluit van de staatshoofden en regeringsleiders van 7 en 8 februari 2013 werd omgezet, en waarin staat dat geen onderscheid mag worden gemaakt tussen functies en posten die uit vergoedingen en heffingen worden gefinancierd en functies en posten die uit de EU-begroting worden gefinancierd. Duitsland acht zich daardoor gebonden, en derhalve mag zijn instemming voor de huidige formulering niet als precedent voor toekomstige beginselen/wijziging betreffende de oprichtingshandelingen van agentschappen worden beschouwd. Duitsland verzoekt de Commissie in de toekomst hiermee rekening te willen houden bij het opstellen van vergelijkbare voorstellen.

Voor Duitsland is het belangrijk dat bij de bespreking in de Raad over artikel 76 een consensus werd bereikt over het beperken van de functie van het EASA inzake luchtvaartbeveiliging tot uitsluitend de samenvallende aspecten van luchtvaartbeveiliging en luchtvaartveiligheid.

* * *

Verklaring van het Koninkrijk Spanje over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

"Spanje merkt op dat de Uniewetgeving inderdaad van toepassing is op het grondgebied waarop de Verdragen van toepassing zijn, overeenkomstig artikel 52 VEU en artikel 355 VWEU, maar dat in het geval van de luchthaven van Gibraltar een conflict bestaat over de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is (el Istmo, grondgebied dat bij het Verdrag van Utrecht niet werd afgestaan aan het Verenigd Koninkrijk). Vanwege het bestaan tussen twee lidstaten van een conflict dat door het Hof van Justitie van de Europese Unie zelf wordt erkend, is het niet mogelijk te bepalen welke instantie de legitieme verantwoordelijkheid heeft voor de toepassing van de bedoelde wetgeving op de luchthaven van Gibraltar, en ontstaat de verplichting tot opschorting van de bedoelde toepassing totdat de twee lidstaten in dit verband een overeenkomst hebben bereikt."

* * *

Verklaring van het Verenigd Koninkrijk voor de notulen

"Het Verenigd Koninkrijk dankt het voorzitterschap voor het vele werk aan dit dossier. Deze kwestie heeft betrekking op de toepassing van het Unierecht op Gibraltar. Het Verenigd Koninkrijk wijst erop dat in artikel 355, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie het volgende is bepaald: "De bepalingen van de Verdragen zijn van toepassing op de Europese grondgebieden welke buitenlandse betrekkingen door een lidstaat worden behartigd" en dat deze grondgebieden ook Gibraltar omvatten. Aangezien luchtvaartwetgeving niet een van de aangelegenheden is waarvoor de toepassing van het Unierecht op Gibraltar is uitgesloten overeenkomstig het bepaalde in de Toetredingsakte van het VK van 1972, is het Verenigd Koninkrijk van oordeel dat er momenteel geen juridische grondslag bestaat op grond waarvan de uitsluiting of opschorting van de toepassing van luchtvaartwetgeving op Gibraltar toegestaan is.

Dit standpunt werd erkend in de overeenkomst van Córdoba van 2006 tussen het VK, Gibraltar en Spanje waarin Spanje (onverminderd zijn standpunt betreffende de soevereiniteit van Gibraltar) heeft toegezegd niet langer opschorting van de luchtvaartwetgeving van de EU voor de luchthaven van Gibraltar na te streven. Het Verenigd Koninkrijk en Gibraltar blijven deze overeenkomst handhaven.

Het Verenigd Koninkrijk blijft constructief maar kan geen tekst aanvaarden die indruist tegen de EU-Verdragen en die opschorting van de toepassing op Gibraltar inhoudt.

De regering van het Verenigd Koninkrijk heeft vertrouwen in de soevereiniteit van het Verenigd Koninkrijk soevereiniteit over geheel Gibraltar."

* * *

Verklaring van de Commissie over de toepasselijkheid op de luchthaven van Gibraltar van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

"Wat betreft de vraag of dit voorstel een verplichting inhoudt voor een overheidsinstantie die verantwoordelijk is voor activiteiten in of boven de luchthaven van Gibraltar, wenst de Commissie te benadrukken dat de huidige tekst van de Raad voor een voorstel voor een verordening inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad het toepassingsgebied van de desbetreffende regels niet zou wijzigen ten opzichte van de situatie volgens Verordening (EG) nr. 216/2008, wat de luchthaven van Gibraltar betreft. Er worden bijgevolg geen nieuwe verplichtingen gecreëerd voor een overheidsinstantie die verantwoordelijk is voor activiteiten die plaatsvinden op of boven die luchthaven.

De Commissie memoreert tevens haar neutraliteit in het geschil tussen het Verenigd Koninkrijk en Spanje over de kwestie van de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven van Gibraltar is gelegen, en betreurt dat dit probleem de voortgang bij diverse luchtvaartdossiers in de Raad vertraagt."
