



Bruxelas, 28 de novembro de 2016
(OR. en, de, es)

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

**13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1**

LIMITE

**AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes (1. ^a Parte)
n.º doc. ant.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
n.º doc. Com.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho – Orientação geral

Envia-se em anexo uma versão revista das declarações apresentadas pelas Delegações BE, DE, ES, UK e pela Comissão na reunião do COREPER de 16 de novembro de 2016, a exarar na ata do COREPER/Conselho.

A. Artigo 123.º, n.ºs 2 e 4: Alterações do Regulamento (CE) n.º 1008/2008

“A Bélgica pode apoiar a intenção, expressa na proposta, de clarificar o artigo 123.º da revisão do regulamento de base que visa tornar o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 mais compreensível no que diz respeito à operação de uma aeronave registada num país terceiro. Atendendo, no entanto, às exigências demasiado pesadas impostas aos requerentes europeus e à sobrecarga de trabalho para as autoridades aeronáuticas nacionais dos Estados-Membros no caso da aprovação, complexa e inexecutável, da tomada em locação com tripulação de uma aeronave de um operador de um país terceiro tal como prevista nas atuais normas de execução IR OPS (EU) 965/2012 ORO.AOC.110 (c) (2) “Contratos de locação”, a Bélgica propõe que a tomada em locação com tripulação de uma aeronave de um país terceiro seja tratada e avaliada por uma autoridade aeronáutica nacional apenas quando tenha sido celebrado um acordo entre a União e esse país terceiro. **A Bélgica toma nota das explicações da Comissão de que as medidas previstas nos termos do artigo 57.º, n.º 1, alínea b), poderão abranger a aceitação dos certificados dos países terceiros e outra documentação pertinente para efeitos de locação de aeronaves com tripulação que envolva transportadoras aéreas de países terceiros.**”

B. Anexo 1 : Aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea d)

A Bélgica não apoia a seguinte alteração específica do anexo 1: e) MTOM de 350 kg/500 kg para aviões terrestres e f) Helicópteros ligados a giroplanos, tal como previsto no doc. do Conselho: 13505/16 ADD 2, de 9 de novembro de 2016 (BE foi contra a introdução de giroplanos de 560 kg no atual anexo 2 do Regulamento (UE) n.º 216/2008).

De facto, não há nenhuma avaliação de impacto devidamente documentada e objetiva no que diz respeito à segurança (isto é contrário aos considerandos 1), 3), 4)) para apoiar esta alteração inicialmente proposta por quatro Estados-Membros sem qualquer valor acrescentado para a segurança. Além disso, esta alteração terá consequências negativas, como uma sobrecarga de trabalho para as autoridades aeronáuticas nacionais, um impacto negativo na igualdade de condições de concorrência na UE devido à implementação de 28 regulamentações nacionais diferentes, e efeitos negativos para a sobrevivência dos passageiros em caso de acidente ou de aterragem dura. Nos termos respetivamente do princípio acordado da “declaração” e do artigo 2.º, n.º 4, alínea a), existe um instrumento no regulamento de base que permite ao Estado-Membro aceitar uma declaração ou solicitar à AESA que certifique uma aeronave acima de 450 kg com base nas normas de execução existentes (IR) CS-VLA ou CS-LSA, e o novo artigo 126.º, n.º 2, alínea a), (apoiado por BE) prevê uma atualização dessas normas de execução no que diz respeito às regras relativas à aviação desportiva e recreativa no prazo de dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento. No que diz respeito aos helicópteros/giroplanos, convém observar que as respetivas mecânicas de voo são diferentes, o que faz com que estes dois tipos de aeronave não possam ser equiparados no regulamento.

BE apoia a versão consolidada do anexo I tal como consta do doc. 13219/16 ADD 1 Rev 1 (Aviation 206, Codec 1435, Relex 835) de 28 de outubro de 2016 (dossiê interinstitucional 2015/0277 (COD)): e) MTOM de 300 kg/450 kg para aviões terrestres/helicópteros/paraquedas motorizados/planadores motorizados, f) Giroplanos 560kg.”

* * *

Declaração da República Federal da Alemanha a exarar em ata

Por ocasião da reunião do Conselho TTE de 1.12.2016 sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

A República Federal Alemã considera, em princípio, que os objetivos da proposta de regulamento e os progressos alcançados no âmbito das negociações são positivos, tanto no que diz respeito à melhor adequação das normas e, por conseguinte, ao aumento da produtividade nas empresas e firmas, como no que diz respeito à segurança da aviação na Europa.

Todavia, tal como sucedeu no caso das outras agências da UE, a República Federal da Alemanha opõe-se à possibilidade prevista no artigo 92.º, n.º4, de prorrogar o mandato do Diretor Executivo por um período não superior a cinco anos. Isto porque uma vez que um funcionário completou um mínimo de dez anos de serviço, por força do artigo 77.º do Estatuto dos funcionários da UE, a agência incorre em obrigações financeiras significativas que importa evitar, até tendo presente o encargo significativo com direitos a pensão da UE (2015: 64 mil milhões de euros). Por conseguinte, o mandato do Diretor Executivo deverá ser mais curto.

No tocante ao artigo 109.º, n.º5, da proposta proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, a Alemanha recorda a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada "Programação de recursos humanos e financeiros das agências descentralizadas 2014-2020", que transpõe uma decisão dos Chefes de Estado e de Governo de 7 e 8 de fevereiro de 2013 e que discrimina entre atividades e postos financiados por taxas e a partir do orçamento da UE. A Alemanha considera-se assim vinculada, pelo que o seu acordo com a formulação atual não deve ser visto como um precedente para a futura base/revisão dos atos que criam uma agência. Por conseguinte, a Alemanha solicita à Comissão que tenha este aspeto em conta aquando da elaboração de proposta similares.

Para a Alemanha é importante sublinhar que o consenso alcançado nas deliberações do Conselho sobre o artigo 76.º, diz respeito ao facto de a atividade da AESA no domínio da segurança aérea se limitar a aspetos de interdependência entre a segurança operacional e a segurança da aviação.

* * *

Declaração do Reino de Espanha sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

“A Espanha recorda que, de facto, a legislação europeia é aplicável ao território a que os Tratados são aplicáveis, nos termos dos artigos 52.º do TUE e 355.º do TFUE, mas no caso do aeroporto de Gibraltar existe um conflito sobre a soberania do território em que o aeroporto está implantado (o Istmo, território não cedido ao Reino Unido no Tratado de Utrecht). A existência deste conflito entre dois Estados-Membros, reconhecido pelo próprio Tribunal de Justiça da União Europeia, impede a determinação de uma autoridade legítima responsável pela aplicação da referida legislação ao aeroporto de Gibraltar e obriga à suspensão dessa aplicação até que haja acordo sobre esta questão entre os dois Estados-Membros.”

* * *

Declaração do Reino Unido para a ata

“O Reino Unido gostaria de agradecer à Presidência todos os esforços desenvolvidos sobre este dossiê. Trata-se aqui da questão da aplicação da legislação da UE a Gibraltar. O Reino Unido recorda que o artigo 355.º, n.º3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia prevê que "As disposições dos Tratados são aplicáveis aos territórios europeus cujas relações externas sejam asseguradas por um Estado-Membro," e que esses territórios incluem Gibraltar. Uma vez que a legislação relativa à aviação não é abrangida por uma das exclusões à aplicação da legislação da UE em Gibraltar previstas no Ato de Adesão do Reino Unido de 1972, o Reino Unido considera que não existe atualmente uma base legal que preveja a exclusão ou a suspensão da aplicação a Gibraltar da legislação relativa à aviação.

Esta posição foi reconhecida no Acordo de Córdova de 2006 entre o Reino Unido, Gibraltar e a Espanha, tendo-se a Espanha (sem prejuízo da sua posição sobre a soberania de Gibraltar) comprometido a deixar de procurar obter a suspensão do aeroporto de Gibraltar da legislação da UE relativa à aviação. O Reino Unido e Gibraltar continuam a respeitar este acordo.

O Reino Unido continua a ser construtivo mas não poderia aceitar um texto que vá contra os Tratados da UE e suspenda a aplicação da legislação da UE a Gibraltar.

O Governo do Reino Unido está segura da soberania britânica sobre todo o território de Gibraltar.”

* * *

Declaração da Comissão sobre a aplicabilidade ao aeroporto de Gibraltar da proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008

“Quanto à questão de saber se a presente proposta cria uma obrigação para uma autoridade pública que é responsável por atividades que têm lugar no aeroporto de Gibraltar ou sobre esse aeroporto, a Comissão gostaria de salientar que o atual texto do Conselho da proposta de regulamento relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho não é suscetível de alterar o âmbito das regras pertinentes, comparado com o que se verificou ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que diz respeito ao aeroporto de Gibraltar. Não criaria, por conseguinte, nenhuma nova obrigação para uma autoridade pública que é responsável por atividades que tenham lugar nesse ou sobre esse aeroporto.

A Comissão recorda igualmente a sua neutralidade no diferendo entre o Reino Unido e a Espanha em torno da questão da soberania sobre o território em que está situado o aeroporto de Gibraltar e lamenta que esta questão retarde os progressos no Conselho em vários dossiês no domínio da aviação.”
