



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

**Dosar interinstituțional:
2015/0277 (COD)**

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

**AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I)
Nr. doc. ant.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
Nr. doc. Csie:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului – Abordare generală

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor o versiune revizuită a declarațiilor făcute de delegațiile BE, DE, ES, UK și de Comisie în cadrul reuniunii Coreperului din 16 noiembrie 2016, care urmează să fie consemnate în procesul-verbal al Coreperului/Consiliului.

A. Articolul 123 alineatele (2)-(4): Modificări la Regulamentul (CE) nr. 1008/2008

„BE poate susține intenția de clarificare a propunerii de modificare a articolului 123 din revizuirea RB pentru a face (CE) 1008/2008 mai inteligibil în ceea ce privește operarea unei aeronave înmatriculate într-o țară terță. Dar, luând în considerare cerințele prea stricte pentru solicitanții europeni și sarcina suplimentară de lucru pentru autoritățile aeronautice naționale (AAN) ale statelor membre în cazul aprobării complexe și nefezabile a unui contract de închiriere cu echipaj a unei aeronave aparținând unui operator dintr-o țară terță, astfel cum figurează în normele actuale de punere în aplicare IR OPS (EU) 965/2012 ORO.AOC.110 litera (c) punctul (2) „Acord de leasing”, BE propune ca un contract de închiriere cu echipaj a unei aeronave aparținând unei țări terțe să fie abordat și evaluat de o AAN doar atunci când s-a încheiat un acord internațional între Uniune și țara terță respectivă. **BE ia act de explicațiile Comisiei conform cărora măsurile avute în vedere la articolul 57 alineatul (1) litera (b) ar putea acoperi acceptarea certificatelor și a altor documente relevante eliberate de o țară terță în vederea unor contracte de închiriere cu echipaj a unei aeronave care implică operatori aerieni dintr-o țară terță.**”

B. Anexa 1: Aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (d)

BE nu susține următoarea modificare specifică a anexei 1: (e) MTOM 350kg/500kg pentru avion terestru și (f) Elicoptere legate de autogire, astfel cum figurează în documentul de referință al Consiliului 13505/16 ADD 2, 9 noiembrie 2016 [BE s-a împotrivit introducerii autogirelor 560kg în actuala anexă 2 la (UE) 216/2008].

În fapt, nu există o evaluare a impactului argumentată în ceea ce privește siguranța [contrar considerentelor (1)-(3)-(4)] pentru a susține această modificare propusă inițial de patru state membre fără nicio valoare adăugată în ceea ce privește siguranța. În plus, această modificare va avea un impact negativ, precum o creștere a sarcinii de lucru pentru autoritățile aeronautice naționale (AAN), un impact negativ asupra condițiilor echitabile de concurență în UE prin punerea în aplicare a 28 de reglementări naționale diferite și un efect negativ asupra capacității de supraviețuire a pasagerilor în cazul unui accident sau al unei aterizări forțate. În conformitate cu principiul convenit al „declarației” și, respectiv, cu articolul 2-4 litera (a), există în RB un instrument pentru ca un stat membru să accepte o declarație sau să solicite AESA să certifice o aeronavă de peste 450 kg pe baza normelor de punere în aplicare existente (IR) CS-VLA sau CS-LSA, iar noul articol 126 alineatul (2a) (susținut de BE) prevede o actualizare a acestor IR pentru norme sportive și recreaționale în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament. În ceea ce privește elicopterele/autogirele, trebuie remarcat că mecanicile de zbor respective sunt diferite și, prin urmare, aceste două tipuri de aeronavă nu se pot asimila unul cu altul în cadrul regulamentului.

BE susține versiunea consolidată a anexei 1 astfel cum figurează în documentul Consiliului 13219/16 ADD 1 Rev 1 (AVIATION 206, CODEC 1435, RELEX 835) din data de 28 octombrie 2016 [dosar interinstituțional 2015/0277 (COD)]: (e) MTOM 300kg/450kg pentru avion terestru/elicopter/motoparașută/planor motorizat, (f) autogire 560kg."

* * *

Declarația Republicii Federale Germania, de consemnat în procesul-verbal

al Consiliului TTE din 1 decembrie 2016, în legătură cu propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

În principiu, Guvernul Federal salută obiectivul propunerii de regulament și progresele înregistrate până în prezent în cadrul negocierilor. Aceasta se referă la o adecvare îmbunătățită a normelor și, prin aceasta, la îmbunătățirea eficienței economice a întreprinderilor și societăților, precum și la îmbunătățirea siguranței aviației în Europa.

Cu toate acestea, ca și anterior în cazul altor agenții ale UE, Guvernul Federal respinge opțiunea prelungirii mandatului directorului executiv cu până la cinci ani, prevăzută la articolul 92 alineatul (4). Aceasta deoarece un mandat de cel puțin zece ani ar implica obligații considerabile pentru agenție, în conformitate cu articolul 77 din Statutul funcționarilor Uniunii Europene, ceea ce ar trebui evitat, ținând cont și de costurile substanțiale legate de pensii pe care trebuie să le suporte UE (64 de miliarde EUR în 2015). Prin urmare, mandatul unui director executiv ar trebui să fie mai scurt.

În ceea ce privește articolul 109 alineatul (5) din propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, Germania reamintește Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind programarea resurselor umane și financiare pentru agențiile descentralizate în perioada 2014-2020, prin care se pune în aplicare o decizie a șefilor de stat sau de guvern din 7-8 februarie 2013, conform căreia nu se face nicio distincție între activitățile și posturile finanțate din taxe și cele finanțate de la bugetul UE. Germania consideră că are obligații în temeiul acesteia, deci acordul său pentru actuala formulare nu ar trebui să fie văzut drept precedent pentru viitoarea înființare/revizuire a actelor de înființare a agențiilor. Germania cere Comisiei să țină cont de aceasta pe viitor atunci când pregătește propuneri similare.

Pentru Germania este important ca, în discuțiile din cadrul Consiliului privind articolul 76, să se ajungă la un consens pentru ca activitățile AESA în domeniul siguranței aviației să se restrângă la aspecte în care securitatea aviației și siguranța aviației se suprapun.

* * *

Declarația Regatului Spaniei în legătură cu propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

„Spania reamintește că legislația europeană se aplică în fapt teritoriilor pe care se aplică tratatele, în conformitate cu articolul 52 din TUE și cu articolul 355 din TFUE, dar în cazul aeroportului din Gibraltar există un conflict cu privire la suveranitatea teritoriului pe care se situează aeroportul (Istmul, un teritoriu care nu a fost cedat Regatului Unit prin Tratatul de la Utrecht). Existența acestui conflict între două state membre, recunoscut chiar de Curtea de Justiție a Uniunii Europene, face imposibilă stabilirea autorității legitime responsabile pentru aplicarea legislației sus-menționate pentru aeroportul din Gibraltar și obligă la suspendarea aplicării respective până la atingerea la un acord în acest sens între cele două state membre.”

* * *

Declarația Regatului Unit, de consemnat în procesul verbal

„Regatul Unit mulțumește Președinției pentru eforturile sale în acest dosar. Acesta este un aspect al aplicării dreptului UE la Gibraltar. Regatul Unit ia act de faptul că articolul 355 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene prevede că «Dispozițiile tratatelor se aplică teritoriilor europene ale căror relații externe sunt asumate de către un stat membru» și că aceste teritorii includ Gibraltarul. Având în vedere că legislația referitoare la aviație nu se numără printre excluderile de la aplicarea dreptului UE în Gibraltar prevăzute în Actul de aderare a Regatului Unit din 1972, Regatul Unit consideră că nu există în prezent niciun temei juridic pentru a permite excluderea de la aplicare sau suspendarea aplicării legislației referitoare la aviație pentru Gibraltar.

Această poziție a fost recunoscută prin Acordul de la Cordoba din 2006 dintre Regatul Unit, Gibraltar și Spania în care Spania (fără a aduce atingere poziției sale privind suveranitatea Gibraltarului) s-a angajat să înceteze să încerce să obțină suspendarea aeroportului din Gibraltar de la aplicarea legislației UE privind aviația. Regatul Unit și Gibraltar continuă să respecte acest acord.

Regatul Unit continuă să acționeze constructiv, dar nu ar fi în măsură să accepte un text contrar tratatelor UE care ar suspenda aplicarea în Gibraltar.

Regatul Unit este încrezător cu privire la suveranitatea Regatului Unit asupra întregului Gibraltar.”

* * *

Declarația Comisiei privind aplicabilitatea propunerii de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului la aeroportul din Gibraltar

„În legătură cu întrebarea dacă această propunere stabilește o obligație pentru o autoritate publică responsabilă pentru activități care se desfășoară pe aeroportul din Gibraltar sau deasupra acestuia, Comisia dorește să accentueze că textul curent al Consiliului pentru propunerea de regulament privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului nu ar modifica domeniul de aplicare al normelor relevante, în comparație cu cel în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008, în ceea ce privește aeroportul din Gibraltar. Prin urmare, acesta nu ar stabili nicio obligație nouă pentru o autoritate publică responsabilă pentru activități care se desfășoară pe aeroport sau deasupra acestuia.

Comisia reamintește, de asemenea, neutralitatea sa în litigiul dintre Regatul Unit și Spania cu privire la problema suveranității asupra teritoriului pe care este situat aeroportul din Gibraltar și regretă faptul că această chestiune întârzie progresul în ceea ce privește diferite dosare privind aviația în cadrul Consiliului.”
