

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 18.10.2007
COM(2007) 631 definitief

2005/0228 (COD)

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN HET EUROPEES PARLEMENT**

overeenkomstig artikel 251, lid 2, tweede alinea, van het EG-Verdrag

betreffende het

gemeenschappelijk standpunt door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002 van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN HET EUROPEES PARLEMENT**

overeenkomstig artikel 251, lid 2, tweede alinea, van het EG-Verdrag

betreffende het

gemeenschappelijk standpunt door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002 van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

1- ACHTERGROND

Indiening van het voorstel bij het EP en de Raad (document COM(2005) 579 def. – 2005/0228 (COD)): 18 november 2005

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité: 21 april 2006

Advies van het Europees Parlement, eerste lezing: 14 maart 2007

Vaststelling van het gemeenschappelijk standpunt (met algemene stemmen): 15.10.2007

2- DOEL VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE

Het voorstel van de Commissie beoogt de uitbreiding van de gemeenschappelijke veiligheidsregels tot de luchtvaartactiviteiten, pilotenvergunningen en de veiligheid van de luchtvaartuigen van derde landen. Het beoogt eveneens de versterking van de controles en sancties bij niet-naleving van deze regels en, in het licht van de ervaring, de verbetering van de werking van EASA.

- Luchtvaartactiviteiten: het voorstel voor een verordening breidt de gemeenschappelijke regels tot alle luchtvaartactiviteiten en de certificeringsverplichting tot alle commerciële luchtvaartexploitanten uit. Voor niet-commerciële activiteiten zouden de regels zijn aangepast aan de complexiteit van de gebruikte luchtvaartuigen en geen reden geven tot certificering.

- Pilotenvergunningen: krachtens de voorgestelde verordening moeten de meeste piloten die actief zijn in de Gemeenschap beschikken over een vergunning die is afgegeven op basis van gemeenschappelijke eisen ten aanzien van hun theoretische en praktische kennis en hun fysieke paraatheid. De opleidingsorganisaties voor piloten, de centra en personeelsleden die de fysieke paraatheid van piloten testen en de synthetische vluchttrainingstoestellen moeten eveneens worden gecertificeerd op basis van gemeenschappelijke regels. Terwijl het commerciële vervoer aan de maximumeisen onderworpen zou zijn, zouden voor de andere

luchtvaartsectoren regels gelden die zijn aangepast aan de complexiteit van de toestellen en het luchtruim waarin ze worden gebruikt.

- Luchtvaartuigen van derde landen: het verordeningvoorstel onderwerpt aan de gemeenschappelijke regels de luchtvaartuigen van derde landen die in de Gemeenschap opereren, binnen de door het Verdrag van Chicago toegestane grenzen. Bovendien bepaalt het voorstel dat een buitenlandse exploitant in de Gemeenschap enkel commerciële activiteiten mag uitoefenen als hij over de juiste EASA-vergunning beschikt. Deze vergunning is een bewijs dat de betrokken exploitant in staat is de normen van de ICAO, en wanneer deze op hem van toepassing zijn, de gemeenschappelijke veiligheidsregels, te respecteren.

- Controles en sancties: het voorstel versterkt de verplichtingen van de lidstaten en verleent aan EASA bevoegdheden inzake controle van luchtvaartuigen. Het voorstel voert ook sanctiemechanismen in die door de Gemeenschap of haar lidstaten verplicht moeten worden aangewend bij niet-naleving van de gemeenschappelijke regels.

3- OPMERKINGEN BIJ HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

De Raad heeft in het voorstel van de Commissie wijzigingen met een algemene strekking aangebracht die aanvaardbaar zijn omdat hiermee de gestelde doelen kunnen worden bereikt.

Over het geheel genomen staan de essentiële bepalingen van het Commissievoorstel in de door de lidstaten goedgekeurde tekst. De bepalingen betreffende de sancties bij niet-naleving van de gemeenschappelijke regels zijn tijdens de debatten zelfs versterkt. De vorm van de Commissietekst is wel grondig gewijzigd, aangezien de lidstaten vervoerders uit derde landen in afzonderlijke artikelen behandeld wilden zien. Ten slotte zij onderstreept dat de voorstellen betreffende de verbetering van het beheer van EASA door de Raad grotendeels zijn afgewezen. Voorts heeft de Raad de certificeringsbevoegdheden van het Agentschap tot het strikt noodzakelijke willen beperken. Gelet op de middelengrenzen van het Agentschap heeft de Commissie deze beperking aanvaard.

De Commissie had veertien van de eenendertig door het Europees Parlement in eerste lezing voorgestelde amendementen geheel of gedeeltelijk aanvaard.

Van die 31 amendementen heeft de Raad er 8 letterlijk in zijn gemeenschappelijk standpunt overgenomen.

4- GEDETAILEERDE OPMERKINGEN VAN DE COMMISSIE

4.1 Amendementen die door de Commissie zijn aanvaard en volledig of gedeeltelijk in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen

Onderstaande nummering verwijst naar de overwegingen en de artikelen van het gemeenschappelijk standpunt.

Amendement 10: in artikel 8, lid 4, wordt gepreciseerd dat de leden van het cabinepersoneel die aan commerciële activiteiten deelnemen in het bezit moeten zijn van een certificaat zoals oorspronkelijk beschreven in OPS 1.1005, punt d), opgenomen in de bijlage van Verordening (EG) nr. 1899/2006 van het Europees Parlement en de Raad inzake de harmonisatie van technische regels en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (EU-OPS); dit attest kan, naar keuze van de lidstaat, door erkende exploitanten of opleidingsinstellingen worden afgegeven.

Amendement 14: dit amendement voegt in artikel 11, leden 2 en 3, correctieve en vrijwaringsmaatregelen in die de Commissie moet toepassen bij niet-conformiteit of onwerkzame conformiteit van het conform de verordening afgegeven certificaat.

Amendement 15: onder verwijzing naar artikel 13, naar de criteria waaraan moet worden voldaan door de gekwalificeerde instanties waaraan de certificeringstaken kunnen worden toevertrouwd, beoogt dit amendement een vereenvoudiging van de door de Commissie voorgestelde tekst.

Amendement 19: artikel 32, lid 2, onder b), bepaalt dat de raad van beheer jaarlijks aan de begrotingsautoriteit alle nuttige informatie over de resultaten van de beoordelingsprocedures zendt. Het amendement bepaalt dat dit met name gebeurt voor wat betreft de informatie over de effecten of gevolgen van de wijzigingen van de opdrachten van het Agentschap.

Amendement 22: het idee om een uitvoerend bureau in de raad van bestuur van het Agentschap op te richten wordt niet aangehouden.

Amendement 23: artikel 55 bepaalt dat het jaarlijks werkprogramma van het Agentschap duidelijk moet preciseren welke mandaten en opdrachten van het Agentschap ten opzichte van het voorgaande jaar zijn toegevoegd, gewijzigd of geschrapt.

Amendement 24: artikel 56 bepaalt dat het jaarlijks algemeen verslag van het Agentschap duidelijk moet preciseren wat de effecten of gevolgen zijn van de wijzigingen van de aan het Agentschap toevertrouwde opdrachten.

Amendement 29, gedeeltelijk: dit amendement specificeert dat de uitvoeringregels moeten steunen op een risicobeoordeling en evenredig moeten zijn met het belang en het doel van de exploitatie. Het Parlement had voorgesteld deze bepalingen in bijlage IV in te lassen, terwijl de Raad het, zoals door de Commissie gesuggereerd, opportuener heeft geacht ze centraal in de verordening, in artikel 8, lid 6, in te lassen.

De tekst van het gemeenschappelijk standpunt bevat eveneens de bepaling dat de vergoedingen bestemmingsontvangsten zijn. Deze bepaling is zeer belangrijk om het budget van het Agentschap wat de certificeringsactiviteit betreft min of meer stabiel te kunnen houden. De Raad heeft ook de overwegingen geconsolideerd.

4.2 Door de Commissie aanvaarde amendementen die echter niet in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen

Het gaat om de amendementen 2, 8 en 21 in hun totaliteit en een deel van de amendementen 4, 13 en 16.

Amendement 2 stelde een overweging voor over de noodzaak dat het Agentschap nuttige informatie verstrekt voor de opstelling van de "zwarte lijst" (Verordening (EG) nr. 2111/2005).

Amendement 8 verwees naar de noodzaak ook rekening te houden met de wetenschappelijke en technische vooruitgang bij de uitwerking van de uitvoeringsregels van artikel 7, lid 7 (piloten).

Amendement 21: de tekst van het gemeenschappelijk standpunt heeft noch het Commissievoorstel noch de door het Parlement voorgestelde wijzigingen ten aanzien van het gewicht van de stemmen van de vertegenwoordigers van de Commissie in de raad van bestuur van het Agentschap overgenomen.

Amendement 4: de Raad heeft de voorstellen tot wijziging van de definitie van "gekwalificeerde entiteit" door het Parlement niet overgenomen. Toch verschilt de door het Parlement aangehouden definitie niet enorm.

De Raad heeft gemeend dat de bepalingen om de lidstaten te stimuleren alle informatie betreffende de slechte toepassing van de verordening te verspreiden al op verschillende plaatsen van de tekst van het gemeenschappelijk standpunt aanwezig zijn en heeft amendement 13 dus niet aanvaard.

Amendement 16, dat voorziet in bepalingen die de informatiebronnen kunnen beschermen, is in de tekst van het gemeenschappelijk standpunt opgenomen; het enige verschil is het gebruik van "loi pénale" in plaats van het door het Parlement voorgestelde "loi criminelle".

Samengevat, met uitzondering van amendement 21 zorgen de andere bovengenoemde amendementen niet voor echte problemen bij de lidstaten; het gaat enkel om kleine formele, geen inhoudelijke wijzigingen.

4.3 Door de Commissie verworpen amendementen die niet in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen

Het gaat om de amendementen 1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 17, 18, 20, 25, 26, 27, 28, 30 en een mondeling amendement.

- Amendement 1 stel voor het werkgebied van EASA uit te breiden tot de luchtvaartbeveiliging. De Commissie meent dat dit niet tot de bevoegdheid kan behoren van het Agentschap, waarvan de technische bevoegdheden strikt verband houden met de veiligheidsaspecten.
- De amendementen 5, 6, 7, 30 en het mondeling amendement beogen het uitsluiten – om commerciële redenen– van bepaalde vliegtuig- en helikoptermodellen. De Commissie meent dat dit ten koste zou gaan van een adequaat niveau van veiligheidscontrole en heeft dus de voorstellen van het EP niet overgenomen.
- De amendementen 9 en 11 zijn door de Commissie verworpen omdat daardoor zou worden belet dat certificeringsprocedures worden opgelegd aan niet-commerciële exploitanten die complexe en krachtige vliegtuigen inzetten.

- Amendement 12 tot invoering van de wederzijdse erkenning voor cabinepersoneel is verworpen omdat het een doublure is van artikel 11 (wederzijdse erkenning).
- Amendement 17 beoogt een voorziening die het Agentschap in staat stelt geldelijke sancties op te leggen bij kleine overtredingen waarvoor intrekking van een certificaat buiten verhouding is. Het amendement kan zoals het nu is niet worden aanvaard omdat het juridische, institutionele en praktische vragen doet rijzen die een grondig onderzoek vereisen.
- Amendement 18 druist niet alleen in tegen de regeling die van toepassing is op de andere personeelsleden van de Europese Gemeenschappen, maar ook tegen het huidige beleid van de Gemeenschap inzake talenkennis van het personeel.
- De Commissie meent dat amendement 20 niet kan worden aanvaard omdat de benoeming van de leden van de raad van bestuur van het Agentschap veeleer onder de bevoegdheid van de lidstaten dan die van het Europees Parlement moet vallen omdat het Agentschap taken moet uitvoeren voor rekening van de lidstaten.
- Met zijn amendement 25 wil het Europees Parlement de onafhankelijkheid van het Agentschap ten opzichte van elke vorm van inmenging door privé-instellingen verzekeren. De Commissie en de Raad onderschrijven deze doelstelling, maar zijn ervan overtuigd dat de huidige tekst geen mogelijkheid daartoe biedt omdat hij dit uitdrukkelijk verbiedt.
- De amendementen 3, 26, 27 et 28 hebben betrekking op de kwestie van de vergoedingen van het Agentschap voor zijn certificeringsactiviteiten.
 - Het EP vraagt om twee afzonderlijke beslissingen: de eerste betreffende het budget voor de certificeringsvergoedingen en de tweede betreffende de andere middelen. Het EP vraagt ook om een deel van de Europese subsidie te kunnen toewijzen aan de certificeringsactiviteit.
 - De Commissie aanvaardt deze amendementen niet omdat het eerste afbreuk doet aan het beginsel van eenheid van de begroting en het tweede tot gevolg zou hebben dat het Agentschap ongeveer 40% van de financiële middelen voor de ontwikkeling van de regelgeving inzake veiligheid, conformiteitscontrole van de lidstaten en ongevallenanalyse verliest. Dit zou ten koste gaan van bepaalde industriële groepen die niet meer zouden dienen te betalen voor bepaalde activiteiten welke bedoeld zijn om ervoor te zorgen dat hun producten op het vereiste veiligheidsniveau blijven.

5- CONCLUSIE

De Commissie meent dat het gemeenschappelijk standpunt noch de essentiële doelstellingen noch de geest van haar voorstel uitholt en kan zich er dus in vinden.

Bijlage: verklaringen van de Commissie.

BIJLAGE

Eenzijdige verklaring van de Commissie

Ad. artikel 10, lid 3, artikel 24, lid 2, en artikel 54, lid 1,
onderzoeken van EASA

1. De Commissie bevestigt dat de tekst van artikel 10, lid 3, artikel 24, lid 2, en artikel 54, lid 1, niets wijzigt aan de huidige rol van de lidstaten wat betreft hun hoofdrol als toezichthouder op ondernemingen die onder hun verantwoordelijkheid vallen en wat betreft platforminspecties en beslissingen, onder meer over het aan de grond houden van luchtvaartuigen.
2. Deze bepalingen zijn alleen bedoeld om het Agentschap de mogelijkheid te bieden inspecties van luchtvaartuigen uit te voeren ten behoeve van:
 - a) certificatieprocedures, uitgevoerd door het Agentschap, binnen het domein van taken die het bij deze verordening zijn toegewezen,
 - b) normalisatie-inspecties, zoals bedoeld in artikel 24, lid 1;
 - c) inspecties waarbij samen met de lidstaten wordt gecontroleerd of ondernemingen in potentieel onveilige situaties voldoen aan de communautaire wetgeving.
3. Artikel 10 beperkt de mogelijkheid om luchtvaartuigen aan de grond te houden uitdrukkelijk tot de lidstaten. Het Agentschap kan in geen geval een luchtvaartuig aan de grond houden.

De rol van het Agentschap - wanneer er een tekortkoming in de veiligheid is ontdekt - is de betrokken lidstaten en de Commissie van de tekortkoming op de hoogte brengen.

De bevoegdheid van het Agentschap om op te treden is beperkt tot het intrekken/opschorten van de certificaten/machtigingen die het heeft afgegeven.

Eenzijdige verklaring van de Commissie

Ad artikel 7, lid 7, vergunning voor recreatief vlieger

De Commissie bevestigt dat bij het opstellen van de uitvoeringsregels voor artikel 7 over de vergunningen voor recreatief vlieger veiligheid - zoals altijd - voorrang zal krijgen. Met name zullen de uitvoeringsregels de voorrechten in verband met die vergunningen beperken op grond van het opleidingsniveau van de betrokken piloten, een eis die overweging 9 en artikel 7, lid 6, onder c), trouwens opleggen.

Gemeenschappelijke verklaring van de Raad en de Commissie

Ad Artikel 69, alinea 2, inwerkingtreding

De Raad en de Commissie besluiten dat zij zullen trachten de in artikel 69, tweede alinea, bedoelde uitvoeringsregels zo snel mogelijk op te stellen en aan te nemen, en wel zo vroeg vóór de in dat artikel gestelde termijn als in verband met de technische complexiteit van de uitvoeringsregels haalbaar is.