



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 15.11.2005  
KOM(2005) 578 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE  
PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS  
UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**Erweiterung der Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit  
- Blick auf 2010 -**

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE  
PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS  
UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**Erweiterung der Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit  
- Blick auf 2010 -**

**(Text mit Bedeutung für den EWR)**

## **Einleitung**

Der Luftverkehr in Europa nimmt rasch zu - in den letzten fünfzehn Jahren ist er auf mehr als das Doppelte angestiegen. Die Verwirklichung des Luftverkehrsbinnenmarkts hat stark zur Beschleunigung dieser Entwicklung beigetragen. Die europäischen Luftverkehrsunternehmen konnten sich an ihr neues Wettbewerbsumfeld anpassen: Sie verbesserten ihr Angebot und suchten unmittelbar, über Tochterunternehmen oder durch Zusammenarbeit auf neuen Märkten Fuß zu fassen. Gleichzeitig haben sich europäische Billigfluggesellschaften rasch entwickelt – vor gut zehn Jahren gab es sie praktisch noch nicht, heute haben sie einen Marktanteil von 12 % am innergemeinschaftlichen Flugverkehr. So wurde das Flugzeug zu einem natürlichen Verkehrsmittel für die Europäer, und mittelfristig scheint nichts dieses Verkehrswachstum stoppen zu können.

Gleichzeitig bleibt das Flugzeug dank der ständigen Bemühungen der Fluggesellschaften, denen die Sicherheit stets ein Kernanliegen war, eines der sichersten Verkehrsmittel. Dies gilt besonders in der Gemeinschaft, in der das Niveau der Luftverkehrssicherheit weltweit eines der höchsten ist und bleibt.

Die Kommission hat sich stets bemüht, die Verwirklichung des Luftverkehrsbinnenmarktes durch die Entwicklung gemeinsamer strenger Sicherheitsvorschriften zu begleiten, die in allen Mitgliedstaaten einheitlich angewandt werden. So gab es in den letzten Jahren mehrere wichtige Vorstöße, insbesondere in Bezug auf Instrumente zur Verhütung von Unfällen und Störungen in der Luftfahrt<sup>1</sup>. Aber vor allem die Errichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Schaffung des „einheitlichen europäischen Luftraums“ werden entscheidend zur Verstärkung und Harmonisierung des rechtlichen und institutionellen Rahmens des europäischen Luftverkehrs beitragen.

Doch muss auch dieses Niveau noch angehoben werden, wie es die Reihe von Flugzeugunfällen – auch in der Gemeinschaft - im Sommer 2005 leider gezeigt hat. Damit diese tragische Periode nicht den Wendepunkt des laufenden Trends zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit darstellt, müssen die ständigen Bemühungen um letztere fortgesetzt

---

<sup>1</sup> Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 14). Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23). Richtlinie 2004/36/CE des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76).

und sogar noch verstärkt werden. Deshalb ist es höchste Zeit, eine Anomalie in der Gemeinschaft zu beenden: Während sich die Luftfahrzeuge völlig frei im Binnenmarkt bewegen, bleibt das Sicherheitsniveau von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich.

Die Regelung der Sicherheit der europäischen Zivilluftfahrt bleibt im Wesentlichen über verschiedene Instanzen verteilt. Dies gilt insbesondere für die Europäische Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) und ihre „technischen Organe“, nämlich die Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen (JAA) und, seit kurzem, die Gruppe der Flughafensicherheits-Regulierungsbehörden (GASR). Diese spezialisierten Instanzen, die unterschiedliche geografische Regionen abdecken, erarbeiten Vorschriften, die diejenigen ergänzen, die auf weltweiter Ebene von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt wurden. Doch werden diese Vorschriften aufgrund der einfachen zwischenstaatlichen Zusammenarbeit nur insoweit angewandt, als die jeweiligen Staaten dies wollen. Deshalb bestehen zwischen den einzelnen Staaten große Unterschiede, und manchmal, so muss man zugeben, werden nicht gerade die strengsten Normen angewandt.

So gibt es heute sechs aufeinander folgende, unterschiedliche Versionen der von der JAA festgelegten Betriebsvorschriften für Luftverkehrsunternehmen (JAR OPS 1), die von den 25 Mitgliedstaaten angewandt werden – und dann haben noch acht dieser Staaten die gewählte Version durch nationale Vorschriften geändert. Bei den Vorschriften über die Erlaubnisse für Luftfahrzeugführer im gewerblichen Luftverkehr sind die Unterschiede noch ausgeprägter. Und in bestimmten Mitgliedstaaten entsprechen die Kriterien für die Erlaubnisse für private Freizeitpiloten selbst nicht den von der ICAO festgelegten Mindestanforderungen. Schließlich bleiben die Vorschriften für die Besetzung von Verkehrsflugzeugen rudimentär, obwohl sie für die Sicherheit der Fluggäste entscheidend ist, wie es der glückliche Ausgang des Unfalls am 2. August 2005 in Toronto gezeigt hat.

## **Flugbetrieb und Erlaubnisse für Luftfahrzeugführer**

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002<sup>2</sup> ins Leben gerufen, die im September 2002 in Kraft getreten ist.

Seit Verabschiedung dieses Textes, durch den die Gemeinschaft eine ausschließliche Zuständigkeit auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit und Umweltgerechtigkeit luftfahrttechnischer Erzeugnisse erhielt, herrschte Einigkeit darüber, dass ein optimales und einheitliches Sicherheitsniveau und die Einführung von gerechten Wettbewerbsbedingungen für Luftverkehrsunternehmen nur durch Erweiterung des Anwendungsbereichs dieses Textes auf den Flugbetrieb und die Zulassung der Flugbesatzung erreicht werden kann. Das Europäische Parlament und der Rat forderten die Kommission ausdrücklich auf, einen entsprechenden Vorschlag vorzulegen, der auch für Luftfahrzeuge von Drittländern gelten und möglichst rasch in Kraft treten sollte. So wird im zweiten Erwägungsgrund der Verordnung präzisiert: „Innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung sollten auch entsprechende grundlegende Anforderungen für den Betrieb von Luftfahrzeugen, für die Zulassung der Flugbesatzung und für die Anwendung dieser Verordnung auf Drittlandluftfahrzeuge sowie anschließend für andere Bereiche der Sicherheit der Zivilluftfahrt erarbeitet werden.“ In

---

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1).

Artikel 7 über den Flugbetrieb und die Zulassung der Flugbesatzung wird diese Verpflichtung zum Handeln bekräftigt<sup>3</sup>. Die lange Reihe von Unfällen im Sommer 2005 zeigt jedoch leider, dass es wirklich notwendig ist, die Anstrengungen zur Anhebung des allgemeinen Niveaus der Luftverkehrssicherheit zu verstärken.

Wie ihr aufgetragen wurde, schlägt daher die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat vor, die Gemeinschaftsvorschriften und damit den Zuständigkeitsbereich der Agentur auf den Flugbetrieb, die Erlaubnisse für Luftfahrzeugführer und, im Rahmen der Grenzen des Abkommens von Chicago, auf die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern zu erweitern. So sollten ab 2007 praktisch alle bisher von der JAA erarbeiteten Vorschriften ins Gemeinschaftsrecht aufgenommen und in der ganzen Gemeinschaft einheitlich angewandt werden. Parallel dazu würden effiziente Kontrollmechanismen eingeführt, um die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten.

Dies ist der Inhalt des dem Europäischen Parlament und dem Rat mit dieser Mitteilung vorgelegten Verordnungsvorschlags. Die Vorgehensweise der Kommission bei dieser Erweiterung der Gemeinschaftsvorschriften und insbesondere die Aufgabenverteilung zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Verwaltungen werden in der begleitenden Begründung erläutert.

## **Der einheitliche europäische Luftraum und die Flughafensicherheit**

Die Vorschriften für die Flugsicherung stammen im Wesentlichen von einer anderen zwischenstaatlichen Organisation, Eurocontrol<sup>4</sup>, das 35 europäische Staaten umfasst und einschlägige europaweite Strategien entwickelt, koordiniert und plant. Bis heute besitzt Eurocontrol jedoch keine verbindlichen Regelungsbefugnisse. Deshalb haben das Europäische Parlament und der Rat der Kommission, die sich der technischen Hilfe von Eurocontrol bedient, die für die Einführung des „einheitlichen Luftraums“ erforderliche Regelungsbefugnis verliehen.

Mit der Einrichtung des einheitlichen europäischen Luftraums ist nun der nächste Schritt, die Tätigkeiten von EASA auf die „anderen Bereiche“ auszudehnen, auf die im zweiten Erwägungsgrund der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 Bezug genommen wird. Dies sollten Flugsicherheit und der Flughafenbetrieb sein. Der einheitliche Luftraum und die EASA werden gemeinsam zur Förderung einer besseren Integration und einer Vereinfachung des europäischen rechtlichen und institutionellen Rahmens beitragen. Die Gemeinschaftsvorschriften werden so weit wie möglich unter Berücksichtigung der notwendigen Koordinierung zwischen den Bedürfnissen der zivilen und militärischen Nutzer des Luftraums entwickelt.

---

<sup>3</sup> Zur Erinnerung, bereits in der weiter unten zitierten Richtlinie 91/670/EWG wurde die Kommission aufgefordert, „Maßnahmen zur Erstellung harmonisierter Anforderungen an Erlaubnisse und Ausbildungsprogramme“ zu unterbreiten. Ein Jahr später wurde in der Verordnung (EG) Nr. 2407/92 über Betriebsgenehmigungen für Luftfahrtunternehmen eine Verordnung des Rates über das Luftverkehrsbetreiberzeugnis angekündigt.

<sup>4</sup> Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt.

## **1.1. Lücken im derzeitigen Rechtsrahmen**

### *1.1.1. Der „einheitliche europäische Luftraum“ ist noch unfertig*

Die Verwaltung des Luftverkehrs und der Flugsicherheitsdienste sind Gegenstand von Normen, die von der ICAO und Eurocontrol ausgearbeitet wurden. Diese Vorschriften lassen manchmal mehrere alternative Lösungen zu und liefern weder rechtlich noch faktisch immer einen strengen und bindenden Rahmen. Ihre Anwendung durch die Mitgliedstaaten führt daher zu bestimmten Ungereimtheiten, zu Abweichungen und manchmal zu Widersprüchen. Jedenfalls werden sie nicht gleichzeitig angewandt. So sollten etwa die von Eurocontrol im Juli 2000 angenommenen „ESARR 3“ vor Juli 2003 angewandt werden, was nur in einigen Mitgliedstaaten der Fall war und in 14 von ihnen immer noch nicht geschieht. Vor allem, um durch Gemeinschaftsvorschriften solche Schwierigkeiten zu beseitigen, hatte die Kommission die Schaffung des einheitlichen Luftraums vorgeschlagen.

Bei der Verwirklichung des einheitlichen Luftraums arbeitet die Kommission eng mit Eurocontrol zusammen. Die von Eurocontrol erarbeiteten Normen und Verfahren auf dem Gebiet der Sicherheit (mit dem Kürzel „ESARR“ bezeichnet) und der Interoperabilität werden schrittweise in das Gemeinschaftsrecht übernommen. So kann die technische Kompetenz von Eurocontrol bei der Entwicklung von Anwendungsmaßnahmen uneingeschränkt genutzt werden. Doch umfasst der einheitliche europäische Luftraum derzeit nicht alle Bereiche der Luftverkehrssicherheit. Daher müssen das bestehende Recht ergänzt und ein kohärenteres und deutlicheres Sicherheitskonzept verabschiedet werden.

### *1.1.2. Die Flughafensicherheit, eine Verpflichtung*

Seit dem 27. November 2003 verlangt Anlage 14 des Abkommens von Chicago die Zertifizierung von Flughäfen. Auch die ICAO wird ab November 2005 Sicherheitsmanagementsysteme für den Flughafenbetrieb verlangen. Auf diesem Gebiet gibt es keinerlei Gemeinschaftsvorschrift. Daher besteht das große Risiko, dass unausgewogene Regelungen entstehen, selbst wenn sich einige Mitgliedstaaten im Rahmen einer informellen Gruppe der Flughafensicherheits-Regulierungsbehörden (GASR) freiwillig um eine Harmonisierung bemüht haben.

### *1.1.3. Neue Anforderungen*

Die Zunahme des Luftverkehrs führt zu neuen Anforderungen. Die Infrastrukturen müssen flexibler verwaltet und zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, ohne die Kosten aus dem Auge zu verlieren. Wichtig ist auch ein Abbau von Verspätungen und eine Reduzierung der Umweltbelastungen durch den Flug- und Flughafenbetrieb. Diese Herausforderungen lassen sich durch den häufigeren Rückgriff auf Technologien bewältigen, mit deren Hilfe der gesamte Betrieb in der Luft und am Boden allgemein verwaltet und gesteuert werden kann. Das Programm SESAME hat die Aufgabe, die synchronisierte Entwicklung und die Interoperabilität von Luftverkehrsmanagementsystemen einer neuen Generation zu erleichtern.

Diese technischen Entwicklungen müssen mit strengen Anforderungen in Bezug auf die Interoperabilität der Ausrüstung und die Festlegung technischer Schnittstellen einhergehen. Effizienz und Sicherheit des Luftverkehrsmanagements hängen auch vom reibungslosen Zusammenwirken zwischen Organisationen, Personal und Ausrüstung, ob an Bord der Flugzeuge, am Boden oder im Weltraum ab. In einem Bereich mit zahlreichen Akteuren muss

dafür gesorgt werden, dass diese Anforderungen miteinander zusammenhängen und einheitlich und synchronisiert angewandt werden. Dazu sind neue Vorschriften und Verfahren nötig, die ein angemessenes Maß an Interoperabilität und Sicherheit der Luftfahrtsysteme gewährleisten.

Neben diesem technologischen Ansatz erfordert die Reduzierung der Umweltbelastungen zweifellos den immer häufigeren Rückgriff auf wirtschaftliche Instrumente und Anreize. So hat die Kommission beispielsweise vorgeschlagen, dass Luftverkehr etwa in das europäische System des Handels mit Emissionsrechten aufgenommen wird.

#### *1.1.4. Neue Dienstleister und neue Berufe*

Mit der Entwicklung neuer Technologien treten neue Dienstleister auf, die europaweit oder sogar darüber hinaus agieren. Beispiele dafür sind etwa die EGNOS-Diensteanbieter<sup>5</sup> und der nächste Betreiber von GALILEO<sup>6</sup> im Bereich der Satellitennavigation, die Luftfahrt Datenbank EAD<sup>7</sup> und Kommunikationsdienste wie ARINC und SITA<sup>8</sup>. Durch die Gemeinschaftsvorschriften muss sichergestellt werden können, dass die Zertifizierung dieser neuen Art von Einrichtungen konsequent und koordiniert erfolgt.

Ausbildung und Qualifikation des gesamten Personals sind für die Sicherheit ebenfalls wichtig. Für die Qualifikation von Piloten, Fluglotsen und das mit dem Entwurf, der Herstellung und Wartung luftfahrttechnischer Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen beschäftigte Personal gibt es Gemeinschaftsvorschriften oder wird es diese bald geben; ggf. auch für die Erteilung von Erlaubnissen. Mit der technologischen Entwicklung könnte es notwendig werden, die durch anderes Personal ausgeübten Tätigkeiten besser zu definieren; erforderlichenfalls wird die Kommission entsprechende Vorschläge vorlegen.

## **1.2. Erweiterung der Gemeinschaftsvorschriften**

### *1.2.1. Anwendung des Konzepts des integrierten Vorgehens*

Beim von der ICAO<sup>9</sup> anerkannten integrierten Vorgehen sollen die Sicherheit und die Effizienz der Zivilluftfahrt verbessert werden, indem die Boden-, Bord- (und ggf. Satelliten-) Elemente des Flugbetriebs koordiniert behandelt werden und neueste technologische Entwicklungen genutzt werden, durch die die IT-Systeme an Bord und am Boden zusammenwirken können. Ziel ist, die Interoperabilität der Systeme und ihre synchrone Einführung zu gewährleisten.

Durch Anwendung dieses Konzepts auf Gemeinschaftsebene lassen sich die derzeitigen Probleme des Zusammenspiels zwischen Boden- und Borelementen der Flugsicherheit lösen. Dazu muss ein einheitlicher und zusammenhängender Rechtsrahmen geschaffen werden.

---

<sup>5</sup> EGNOS: European Geostationary Navigation and Overlay Service.

<sup>6</sup> GALILEO ist das europäische Satellitennavigationssystem.

<sup>7</sup> EAD: Europäische AIS-Datenbank.

<sup>8</sup> ARINC und SITA: *Aeronautical Radio Inc* und die *Société internationale des Télécommunications aéronautiques* vermarkten Kommunikationsdienste für die Luftfahrt.

<sup>9</sup> ICAO-Dok. 9524, 1988.

### *1.2.2. Ein einheitlicher und effizienter Rechtsrahmen*

Die Kommission schlägt daher vor, die gemeinschaftlichen Sicherheitsvorschriften auf den Flug- und Flughafenbetrieb zu erweitern. Dieser Vorschlag ist im Arbeitsprogramm für 2006 vorgesehen und wird die im Arbeitsprogramm beschriebenen Grundsätze für Gesetzgebung erfüllen. Die Agentur wird also mit der Ausarbeitung aller Sicherheits- und Interoperabilitätsvorschriften des europäischen Luftverkehrssystems und, nach ihrer Annahme durch die Kommission, der Überwachung ihrer Anwendung beauftragt; letzteres soll vor allem durch Inspektionen in den Mitgliedstaaten und Erhebungen in den Unternehmen erfolgen.

Je stärker alle Fragen und Bereiche, die sich auf die Sicherheit und Interoperabilität des europäischen Luftverkehrssystems und die Koordinierung seiner verschiedenen Akteure auswirken, in diesen Rechtsrahmen schrittweise einbezogen werden, umso kohärenter wird er Darüberhinaus. Daher hat die Kommission Untersuchungen in die Wege geleitet, um festzustellen, ob und in welchem Maße Vorschriften für folgende Bereiche entwickelt werden könnten: Organisation und Management des Luftraums, Steuerung des Verkehrsflusses, Flughafenkapazitäten und Umweltbelastungen durch den Flug- und Flughafenbetrieb; ferner auch bestimmte wirtschaftliche Fragen. Eurocontrol wird wie alle interessierten Kreise an diesen Untersuchungen beteiligt.

Über Sonderabkommen der Gemeinschaft mit den betreffenden Staaten könnte die Vorteile dieses Rechtsrahmens auch benachbarten Drittländern zugute kommen. Auf diese Weise würden die Sicherheit und Effizienz des Luftverkehrs in der Gemeinschaft wie in ihren Nachbarländern verbessert.

### *1.2.3. Zertifizierungsaufgaben der EASA*

Im Rahmen des einheitlichen Luftraums sind die nationalen Aufsichtsbehörden für die Zertifizierung der Flugsicherungsdienstleister zuständig. Dies ist wegen des Fachwissens der Mitgliedstaaten und ihren Verpflichtungen gegenüber der ICAO gerechtfertigt.

Zur Harmonisierung der Sicherheitsniveaus und wegen der Notwendigkeit, für gerechte Wettbewerbsbedingungen zwischen den Dienstleistern zu sorgen, müssen die Mitgliedstaaten diese Zuständigkeit in gleicher Weise ausüben. Um die Sicherheit des gesamten Luftverkehrs in Europa zu gewährleisten, wird die Agentur damit betraut, für aufeinander abgestimmte nationale Praktiken zu sorgen und die Zertifizierungsstellen zu überwachen.

Die gleichen Gründe (vorhandene Mittel, internationale Verantwortlichkeit) sprechen dafür, dass die Zertifizierung des Flughafenbetriebs weiterhin den zuständigen nationalen Stellen obliegt, wobei die EASA auch hier dafür sorgt, dass die Praktiken der Mitgliedstaaten aufeinander abgestimmt sind und dem Gemeinschaftsrecht entsprechen.

Da im einheitlichen Luftraum die Einrichtung multinationaler funktionaler Luftraumblöcke vorgesehen ist, könnte die Agentur die Dienstleister zertifizieren, die in diesen Blöcken tätig sind. Außerdem sollte sie aus Effizienzgründen die europaweiten Flugsicherungsdienstleister und die Dienstleister aus Drittländern zertifizieren, die in der Gemeinschaft tätig werden möchten, wie dies auch der Fall sein könnte für die Betreiber mobiler digitaler Flugkommunikationsdienste, soweit deren Netze den ganzen Erdball abdecken können.

Zur Validierung der technischen Verkehrsleitsysteme (Betriebsmodi, Automatisierung, IT- und Kommunikationssysteme einschließlich Flugsicherung und Überwachung) sowie zur Beurteilung der Konformität der Einzelelemente werden die zertifizierten Dienstleister und Hersteller stets eine standardisierte europäische Erklärung vorlegen müssen. Dabei wird die Agentur die Einhaltung der Verpflichtungen aufgrund der Verordnung über die Interoperabilität des europäischen Verkehrsmanagementnetzes prüfen.

## Fazit

Die europäische Agentur für Flugsicherung ist heute für die Lufttüchtigkeit und Umweltverträglichkeit von Luftfahrterzeugnissen zuständig. Ihre Schaffung im Jahr 2002 stellte einen enormen Fortschritt dar. Trotzdem ist dieser unzureichend, wie es das Europäische Parlament und der Rat schon seinerzeit betonten. Die lange Reihe von Unfällen im Sommer 2005 zeigt leider, dass die Bemühungen um eine Anhebung des allgemeinen Niveaus der Luftverkehrssicherheit in Europa verstärkt werden müssen.

Um ein hohes und einheitliches Schutzniveau in der Zivilluftfahrt für die Bürger Europas sicherzustellen, die Umweltverträglichkeit von Luftfahrterzeugnissen zu gewährleisten, den freien Verkehr von Personen, Diensten und Gütern zu erleichtern und die Reglementierung effizienter zu machen, müssen langfristig für das gesamte europäische Luftverkehrssystem gemeinsame Vorschriften gelten, die einheitlich angewandt werden. In diesem Zusammenhang soll die EASA, die die Anwendung dieser Vorschriften vorbereiten, verwirklichen und überwachen wird, bis 2010 zu einer europäischen Behörde mit erweiterten Zuständigkeiten für alle Aspekte der Sicherheit der Zivilluftfahrt werden.

Gleichzeitig mit der Vorlage des dieser Mitteilung beigefügten Regelungsvorschlags hat die Kommission mit der Arbeit an Gemeinschaftsvorschriften für das Luftverkehrsmanagement, das Angebot von Flugsicherungsdiensten und Diensten für die Sicherheit des Flughafenbetriebs begonnen. So hat sie die Agentur aufgefordert, ab 2005 Sondierungsarbeiten zu diesen Themen durchzuführen und eine Folgenabschätzung in Auftrag gegeben, deren Schlussfolgerungen als Grundlage für einen Regelungsvorschlag dienen werden, der dem Europäischen Parlament und dem Rat vor Ende 2006 vorgelegt wird. All diese vorbereitenden Arbeiten werden natürlich zusammen mit der EASA und allen betroffenen Akteuren durchgeführt. Wie bei der vorbildlichen Zusammenarbeit zwischen der JAA und der EASA<sup>10</sup> wird auch diese Zusammenarbeit zwischen der Agentur und ihren Partnern, darunter vor allem Eurocontrol, einen harmonischen und allmählichen Übergang zum neuen europäischen System für die Zivilluftfahrt ermöglichen.

Um den europaweiten Zusammenhang der Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt zu erhalten und, wenn möglich, zu verstärken, werden die Vorteile des „EASA-Systems“ über Sonderabkommen zwischen der Gemeinschaft und den betreffenden Ländern allen europäischen Drittländern zugänglich gemacht.

---

<sup>10</sup> Für einen reibungslosen Übergang von der JAA zur EASA sorgt insbesondere die neue eingerichtete Arbeitsgruppe FUJA (*Future of the JAA*), in der die Agentur, die Kommission und die JAA vertreten sind. Diese Gruppe schlägt praktische Lösungen vor, um Doppelarbeit zwischen der EASA und der JAA zu vermeiden und die Interessen der ECAC-Staaten, die keine Mitglieder der Europäischen Union sind, zu wahren.

Die Erweiterung der Zuständigkeiten der Agentur, die Verwirklichung des einheitlichen Luftraums und der Abschluss von Luftverkehrsabkommen mit Drittländern werden zusammen sicherstellen, dass die europäische Luftfahrtpolitik einen kohärenten Rahmen erhält, der dem in den Vereinigten Staaten vergleichbar ist.