



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 15.11.2005
COM(2005) 578 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

**Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbības paplašināšana
Programma 2010. gadam**

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbības paplašināšana Programma 2010. gadam

(Teksts ar EEA nozīmi)

Ievads

Eiropā gaisa satiksme strauji pieaug: pēdējo piecpadsmit gadu laikā tā ir palielinājusies gandrīz divas reizes. Šo pieaugumu liela mērā ir veicinājusi gaisa transporta iekšējā tirgus ieviešana. Eiropas lidsabiedrības ir spējušas piemēroties jaunajiem konkurences apstākļiem, uzlabojot piedāvājumu un mēģinot tieši, ar filiāļu starpniecību vai, izmantojot tuvināšanos, nostiprināties jaunos tirgos. Vienlaicīgi esam bijuši liecinieki, ka strauju attīstību piedzīvoja Eiropas zemo cenu lidsabiedrības, kas darbību uzsāka pirms apmēram desmit gadiem un pašlaik pārstāv 12 % no Kopienas iekšējā gaisa transporta. Tādējādi lidmašīna eiropiešiem ir kļuvusi par parastu transporta līdzekli un, raugoties no vidēja laika posma perspektīvas, šķiet, ka nekas netraucēs transporta pieaugumu.

Vienlaikus lidmašīna ir viens no visdrošākajiem transporta līdzekļiem, pateicoties aeronavigācijas kopienai, kas vienmēr uzskatījusi drošību par tās galveno uzdevumu. Jo īpaši tas attiecas uz Kopienu, kur gaisa drošības līmenis ir un paliek viens no augstākajiem pasaulē.

No savas puses Komisija vienmēr ir centusies iekšējo gaisa transporta tirgus ieviešanu veikt vienlaicīgi ar kopīgu augsta līmeņa drošības noteikumu izstrādi, kas vienādi tiktu ieviesti visās dalībvalstīs. Tādējādi pēdējos gados ir panākts ievērojams progress jo īpaši aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu novēršanas instrumentu jomā¹. Izveidojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (EADA) un „vienotu Eiropas gaisa telpu”, radīsies iespēja nostiprināt un harmonizēt Eiropas gaisa transporta normatīvo un institucionālo pamatu.

Tomēr šis līmenis vēl būtu jāpaaugstina, kā to diemžēl pierāda 2005. gada vasaras gaisa katastrofu sērija, tostarp arī Kopienā. Lai šo traģisko posmu neuztvērtu kā līdzšinējās gaisa transporta drošības uzlabošanās tendences virziena maiņu, ir jāturpina un pēc iespējas jāpastiprina nenogurstošais darbs drošības nodrošināšanā. Ir pienācis laiks izbeigt zināmu neatbilstību, kas izveidojusies Kopienā: gaisa transportam kopš kāda laika brīvi attīstoties kopējā tirgū, tā drošības līmeņi dažādās dalībvalstīs palikuši atšķirīgi.

Eiropas civilās aviācijas drošības reglamentējošie noteikumi vēl joprojām lielāko tiesu tiek izstrādāti dažādās instancēs. Tā tas ir, piemēram, gadījumā ar Eiropas Civilās aviācijas

¹ Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīva 94/56/EK, ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus (OV L 319, 12.12.1994., 14. lpp.). Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīva 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā (OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.). Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Direktīva 2003/36/EK par to trešo valstu gaisa kuģu drošību, kuri izmanto Kopienas lidostas (OV L 143, 30.4.2004., 76. lpp.).

konferenci (ECAC) un tās „tehniskajām iestādēm” apvienotajām aviācijas institūcijām (AAI). Šīs specializētās iestādes, kas darbojas dažādās ģeogrāfiskās zonās, izstrādā noteikumus, ko pasaules mērogā noteikusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO). Tomēr, tā kā noteikumu pamatā ir parasta starpvaldību sadarbība, tos piemēro tikai pēc attiecīgo ieinteresēto valstu vēlēšanās. Tas rada lielas atšķirības starp valstīm un dažreiz jāatzīst, ka tiek piemēroti ne paši augstākie standarti.

Tādējādi pašlaik divdesmit piecās dalībvalstīs tiek īstenotas sešas secīgas un atšķirīgas AAI (*JAR OPS I*) noteiktas versijas ekspluatācijas noteikumiem, kas piemērojami gaisa kuģu transportam, un vēl astoņas dalībvalstīs, pieņemot valsts noteikumus, mainījušas to versiju, ko tās bija nolēmušas piemērot. Vēl lielākas atšķirības ir noteikumos par komerctransporta lidmašīnu pilotu licencēm. Dažās dalībvalstīs kritēriji privāto izklaides pilotu licenču izsniegšanai neatbilst pat minimālajām prasībām, ko izvirzījusi ICAO. Visbeidzot noteikumi, kas attiecas uz komerc利多jumu personālu, vēl joprojām nav sīki izstrādāti, neskatoties uz to, ka tiem ir svarīga loma pasažieru drošības garantēšanā, kā to parādīja laimīgais iznākums Toronto 2005. gada 2. augusta negadījumā.

Gaisa pārvadājumi un pilotu licencēšana

Eiropas Aviācijas drošības aģentūru izveidoja ar Regulu (EK) Nr. 1592/2002², kas stājās spēkā 2002. gada septembrī.

Kopš šā teksta pieņemšanas, kas piešķir Kopienai ekskluzīvu kompetenci attiecībā uz aeronavigācijas ražojumu lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, bija skaidrs, ka optimālu un visaptverošu drošības līmeni un vienlīdzīgas konkurences apstākļu ieviešanu gaisa pārvadātājiem nevar sasniegt, nepaplašinot šā teksta piemērošanas jomu uz gaisa pārvadājumiem un uz apkalpes locekļu licencēšanu. Eiropas Parlaments un Padome turklāt deva Komisijai precīzi formulētu uzdevumu šim mērķim sagatavot priekšlikumu, kas attiektos arī uz trešo valstu gaisa kuģiem un kas tiktu piemērots visīsākajā laikā. Regulas otrajā apsvērumā tiešām precizēts, ka „gada laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā jāizstrādā attiecīgas pamatprasības attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatācijas un gaisa kuģu apkalpes locekļu licencēšanu un regulas piemērošanu ārpuskopienas valstu gaisa kuģiem, un pēc tam uz „citiem” civilās aviācijas lidojumu drošības aspektiem.” Regulas 7. pants, kas attiecas uz gaisa pārvadājumiem un kuģa apkalpes locekļu licencēšanu, vēl pastiprina šo uzdevumu darboties³. Garā civilās aviācijas nelaimes gadījumu sērija 2005. gada vasarā, diemžēl, liecina par patiesu vajadzību turpināt pasākumus, lai pastiprinātu gaisa drošības vispārējo līmeni.

Tātad Komisija, kā prasīts, ierosina Eiropas Parlamentam un Padomei paplašināt kopīgos noteikumus un līdz ar to aģentūras kompetenci attiecībā uz gaisa pārvadājumiem, pilotu licencēšanu un, Čikāgas konvencijas noteiktajos ietvaros, trešo valstu gaisa kuģu drošību. Tādējādi no 2007. gada gandrīz visi noteikumi, ko līdz šim bija izveidojušas AAI, būtu

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regula (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi (OV L 240, 7.9.2002., 1. lpp.).

³ Zināšanai, Direktīvā 91/670/EEK, uz kuru tiek dota atsauce tālāk tekstā, jau bija norādīts, ka Komisija „pieņems pasākumus, lai panāktu saskaņotas prasības attiecībā uz licencēm un mācību programmām”. Gadu vēlāk Regulā (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu tika paredzēta Padomes regula par gaisa pārvadātāju sertifikātu.

jāiekļauj Kopienas tiesību aktos un vienveidīgi jāpiemēro visā Kopienā. Vienlaicīgi tiks ieviesti efektīvi kontroles mehānismi, lai nodrošinātu kopīgo noteikumu ievērošanu.

Šāds ir kopā ar šo paziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei iesniegtā regulas priekšlikuma mērķis. Komisijas izvēlētā pieeja, lai paplašinātu Kopienas noteikumus un jo īpaši uzdevumu sadali starp kompetentām valstu pārvaldēm un aģentūru, izklāstīta šim regulas priekšlikumam pievienotajā paskaidrojuma rakstā.

Vienotā Eiropas gaisa telpa un lidostu drošība

Noteikumi par gaisa transportu parasti tiek pieņemti īpašā starpvaldību iestādē – *Eurocontrol*⁴, kuras sastāvā ir 35 Eiropas valstis un kas izstrādā, koordinē un plāno šā jautājuma stratēģiju visas Eiropas mērogā. Patlaban *Eurocontrol* vēl nav saistošas likumdevēja varas. Tieši tāpēc Eiropas Parlaments un Padome sniedza Komisijai, kas strādā ar *Eurocontrol* tehnisko palīdzību, vajadzīgās likumdošanas pilnvaras „vienotas gaisa telpas” izveidei.

Ieviešot vienotu Eiropas gaisa telpu, nākamais pasākums ir paplašināt EADA darbības, attiecinot tās arī uz „citiem aspektiem”, kas minēti Regulas Nr. 1592/2002 otrajā apsvērumā. Tām jāaptver aeronavigācija un lidostu ekspluatācija: vienotā gaisa telpa un EADA kopīgi veicinās Eiropas noteikumu un iestāžu sistēmas labāku integrāciju un vienkāršošanu. Iespēju robežās tiks izstrādāti Kopienas noteikumi, ņemot vērā gan civilās, gan militārās aviācijas gaisa telpas lietotāju vajadzību koordināciju.

1.1. Pašreizējā tiesiskā regulējuma nepilnības

1.1.1. „Eiropas vienotā gaisa telpa” – vēl nepabeigts veidojums

Gaisa satiksmes pārvaldību un aeronavigācijas pakalpojumus nosaka ICAO un *Eurocontrol* noteiktie standarti. Šos noteikumus, kas dažreiz pieļauj vairākus alternatīvus risinājumus, vēl joprojām nevar uzskatīt par juridiski vai faktiski pamatotu stingru un saistošu pamatu. Piemērojot tos dalībvalstīs, rodas neatbilstības, atšķirības un dažreiz pat pretrunas. Katrā ziņā, tos nepiemēro saskaņotā veidā. Tā, piemēram, *Eurocontrol* 2000. gada jūlijā pieņemtie „*ESARR 3*” noteikumi bija jāievieš līdz 2003. gada jūlijam, tos ieviesa tikai dažās dalībvalstīs, bet vēl 14 dalībvalstīs tas nav izpildīts. Tieši šādu grūtību risināšanai, izmantojot kopīgos noteikumus, Komisija ierosināja izveidot vienoto gaisa telpu.

Lai ieviestu vienoto gaisa telpu, Komisija cieši sadarbojas ar *Eurocontrol*. Drošības normas un procedūras (ko apzīmē ar akronīmu „*ESARR*”) un *Eurocontrol* izveidotā savienojamība pamazām tiek iekļautas Kopienas tiesību aktos. Īstenošanas pasākumu attīstīšanā tādējādi var pilnībā izmantot *Eurocontrol* kompetenci tehniskajos jautājumos. Tomēr Eiropas vienotās gaisa telpas ietvaros šodien nevar atrisināt visus ar gaisa transporta drošību saistītos jautājumus. Tātad esošie noteikumi ir jāpapildina un jāpieņem konsekventa un elastīga pieeja drošībai.

⁴ Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija.

1.1.2. Lidostu drošība, uzdevums, kas jāizpilda

Čikāgas konvencijas 14. pielikumā izvirzīta prasība, ka no 2003. gada 27. novembra lidostām jābūt sertificētām. Līdzīgā veidā no 2005. gada novembra ICAO prasīs obligāti ieviest lidostu ekspluatācijas drošības pārvaldības sistēmas. Šajā jomā vēl joprojām nav kopīgu noteikumu. Pastāv arī liels risks, ka tiek izveidotas nesaskaņotas noteikumu sistēmas, pat ja dažas valstis labprātīgi ir uzņēmušās veikt saskaņošanu neformālas Lidlauku drošības regulētāju grupas (LDRG) ietvaros.

1.1.3. Jaunas prasības

Pieaugot gaisa transportam, rodas jaunas vajadzības. Elastīgāk jāpārvalda infrastruktūras un jāveido papildu jaudas, vienlaikus kontrolējot izmaksas. Jāsamazina arī kavējumi un gaisa transporta un lidostu ietekme uz vidi. Šos izvirzītos uzdevumus var atrisināt, aizvien biežāk izmantojot tehnoloģijas, kas ļauj pārvaldīt visas operācijas kopumā attiecībā uz lidojumiem un sakarā ar tiem. Veicināt gaisa transporta jaunās paaudzes pārvaldes sistēmu saskaņotu attīstību un savietojamību būs programmas *SESAME* uzdevums.

Šī tehnoloģiskā attīstība būs jāsavieno ar stingrām prasībām iekārtu savietojamībai un tehniskās saskarnes noteikšanai. Gaisa transporta pārvaldības efektivitāte un drošība patiešām atkarīga arī no labas sadarbības starp organizācijām, darbiniekiem un iekārtām lidmašīnās, uz zemes vai gaisā. Jomā, kurā iesaistījies liels skaits ieinteresēto personu, ir ļoti svarīgi nodrošināt prasību konsekvenci un ievērot, lai tās piemērotu viendabīgi un saskaņoti. Šim nolūkam jāievieš jauni noteikumi un procedūras, kas garantētu pietiekamu savietojamības līmeni un aeronavigācijas sistēmu drošību.

Līdztekus šai tehnoloģijas pieejai un lai mazinātu aviācijas ietekmi uz vidi, būs droši vien aizvien biežāk jālieto ekonomiskie instrumenti un stimuli. Komisija, piemēram, ir ierosinājusi iekļaut aviāciju Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā.

1.1.4. Jauni pakalpojumu sniedzēji un jaunas profesijas

Jaunajām tehnoloģijām attīstoties, rodas pakalpojumu sniedzēji, kas darbojas kontinenta ietvaros vai pat ārpus tā. Piemēri tam ir pakalpojumu sniedzēju grupa *EGNOS*⁵ un nākamais *GALILEO*⁶ pārvaldītājs satelītnavigācijas jomā, aeronavigācijas informācijas datu bāze *EAD*⁷, sakaru pakalpojumu sniedzēji, tādi kā *ARNIC* un *SITA*⁸. Kopienas noteikumiem ir jānodrošina, ka šo jauna tipa veidojumu sertificēšana tiek veikta viendabīgi un saskaņoti.

Visa personāla apmācībai un kvalifikācijai arī ir svarīga loma drošībā. Uz pilotiem, gaisa satiksmes dispečeriem, darbiniekiem, kas nodarbināti aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču projektēšanā, izgatavošanā un apkopē, jau attiecas vai attieksies Kopienas noteikumi par kvalifikāciju un, vajadzības gadījumā, licencēšanu. Tehnoloģijai attīstoties, varbūt būs vajadzība labāk standartizēt arī pārējā personāla funkcijas, vajadzības gadījumā, Komisija sniegs attiecīgus priekšlikumus.

⁵ *EGNOS*: Eiropas ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienests.

⁶ *GALILEO* ir Eiropas satelītnavigācijas sistēma.

⁷ *EAD*: Eiropas AIS (automātiskā identifikācijas sistēma) datu bāze.

⁸ *ARNIC* un *SITA*: *Aeronautical Radio Inc* un Starptautiskā aeronavigācijas telekomunikāciju sabiedrība piedāvā aviācijai domātus sakaru pakalpojumus.

1.2. Kopīgo noteikumu paplašināšana

1.2.1. Integrētas pieejas jēdziena piemērošana

Integrētā pieeja, kuras noderīgumu atzina ICAO⁹, ir domāta civilās aviācijas drošības un efektivitātes uzlabošanai, saskaņoti darbojoties gaisa pārvadājumu zemes, gaisa (nepieciešamības gadījumā arī satelītu) jomās, un balstās uz jaunākajiem tehnoloģijas sasniegumiem, kas nodrošina mobilo vai stacionāro informātikas sistēmu mijiedarbību. Tās mērķis ir nodrošināt sistēmu savietojamību un to ieviešanas sinhronizāciju.

Šā jēdziena piemērošana Kopienas līmenī ļautu labot pašreizējos trūkumus, atrisinot gaisa drošības zemes un gaisa jomu koordinācijas problēmas. Lai ieviestu minēto, jārada vienots un viendabīgs tiesiskais regulējums.

1.2.2. Vienots un efektīvs tiesiskais regulējums

Komisija tāpat ierosinās attiecināt kopīgos noteikumus arī uz aeronavigācijas drošību un lidostu darbību. Šis priekšlikums ir paredzēts 2006. gada darba programmā, un tajā tiks ievēroti darba programmā aprakstītie tiesību aktu principi. Tādējādi aģentūrai būs uzdots izstrādāt Eiropas aviācijas sistēmas drošības un savietojamības noteikumu kopumu un pēc tam, kad tos pieņems Komisija, uzraudzīt to piemērošanu, jo īpaši izmantojot pārbaudes dalībvalstīs un izmeklēšanu uzņēmumos.

Papildus minētajam, šis tiesiskais regulējums būs jo īpaši viendabīgs, ja tajā varēs pamazām integrēt visus jautājumus vai jomas, kas ietekmē Eiropas aviācijas sistēmas drošību un savietojamību, un tās dažādo dalībnieku koordināciju. Komisija ir uzsākusi pētījumus, lai noteiktu vai un cik lielā mērā varētu izveidot noteikumus par gaisa telpas, transporta plūsmas, lidostu uzņemtspejas organizēšanu un pārvaldību, un aviācijas un lidostu darbības ietekmi uz vidi, kā arī par dažiem ekonomikas jautājumiem. Šajos pētījumos iesaistīs *Eurocontrol*, kā arī visas ieinteresētās personas.

Šo tiesisko regulējumu varētu attiecināt arī uz ārpuskopienas kaimiņvalstīm, izmantojot īpašos nolīgumus, kurus Kopiena noslēgs ar attiecīgajām valstīm. Tādējādi Kopienā un tās kaimiņvalstīs tiktu paaugstināts gaisa transporta drošības un efektivitātes līmenis.

1.2.3. EADA uzdevumi sertificēšanā

Vienotas gaisa telpas ietvaros atļauju izsniegšanu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem veic valsts uzraudzības iestādes. Zināšanas, kas ir dalībvalstu rīcībā, un to pienākumi attiecībā pret ICAO attaisno šo pieeju.

Drošības līmeņu saskaņošana un vajadzība pakalpojumu sniedzēju starpā ieviest vienlīdzīgus konkurences apstākļus tomēr nosaka to, ka dalībvalstīm šī atbildība ir jārealizē vienādā veidā. Lai garantētu visa Eiropas gaisa transporta drošību, aģentūras uzdevums būs nodrošināt dažādu valstu prakses konsekveci un veikt sertifikācijas iestāžu uzraudzību.

Paši jau esošo līdzekļu un starptautiskās atbildības iemesli runā par labu tam, lai lidostu darbības sertificēšana paliktu atbildīgu valsts iestāžu kompetencē, arī šajā jomā EADAI nodrošinot dalībvalstu veikto pasākumu vienveidību un to atbilstību Kopienas tiesību aktiem.

⁹ Skat. ICAO, Dok. 9524, 1988

Bez tam vienotā gaisa telpa paredz ieviest multinacionālus un funkcionālus gaisa telpas blokus, un aģentūra varētu sertificēt pakalpojumu sniedzējus, kas darbotos šajos blokos. Turklāt efektivitātes labad tai vajadzētu izsniegt sertifikātus Eiropas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un ārpuskopienas valstu pakalpojumu sniedzējiem, kas vēlas darboties Kopienā, tie varētu būt aeronavigācijas mobilo un ciparu sakaru sistēmu operatori ar nosacījumu, ka to tīkli nosedz visu zemeslodi.

Lai saņemtu apstiprinājumu transporta pārvaldības tehnoloģiskajām sistēmām (ieskaitot operatīvos pasākumus, automatizāciju, informācijas tehnoloģijas un saziņas sistēmas, transportu), kā arī lai novērtētu sastāvdaļu atbilstību, sertificētiem pakalpojumu sniedzējiem un ražotājiem vienmēr būs jāiesniedz standartveida eiropaziņojums. Šajā kontekstā aģentūra pārbaudīs, kā tiek ievēroti pienākumi, kas regulā attiecas uz Eiropas gaisa transporta pārvaldības tīkla savietojamību.

Secinājumi

Eiropas Aviācijas drošības aģentūra šodien atbild par aeronavigācijas ražojumu lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām. Tās izveidošana 2002. gadā bija liels bet nepietiekošs solis uz priekšu, kā to Eiropas Parlaments un Padome toreiz uzsvēra. Garā 2005. gada vasaras civilās aviācijas nelaimes gadījumu sērija, diemžēl, liecina par patiesu vajadzību turpināt pasākumus, lai pastiprinātu gaisa drošības vispārējo līmeni Eiropā.

Lai nodrošinātu augstu un vienādu Eiropas pilsoņu aizsardzības līmeni civilajā aviācijā, lai garantētu aeronavigācijas ražojumu atbilstību vides aizsardzības prasībām, lai atvieglotu personu, pakalpojumu un preču brīvu pārvietošanos un uzlabotu noteikumu efektivitāti, visai Eiropas gaisa satiksmes sistēmai ar laiku jādarbojas saskaņā ar kopīgiem, vienādi ieviestiem noteikumiem. Šajā sakarā līdz 2010. gadam EADA, kas sagatavos, ieviesīs un kontrolēs šo noteikumu izpildi, ir jāklūst par Eiropas iestādi ar plašām pilnvarām, kas aptver visus civilās aviācijas drošības aspektus.

Vienlaikus ar priekšlikumu regulai, kas pievienots šim paziņojumam, Komisija uzsāka sagatavošanas darbus tam, lai Kopienas noteikumi savukārt aptvertu gaisa satiksmes pārvaldību, aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un lidostu darbības drošību. Tā lūdza aģentūrai no 2005. gada sākt pētījumus šajos jautājumos un uzsāka ietekmes novērtējuma analīzi, kuras secinājumi kalpos par pamatu regulas priekšlikumam, kas līdz 2006. gada beigām tiks iesniegts Eiropas Parlamentā un Padomē. Visi minētie sagatavošanas darbi, protams, tiks veikti sadarbībā ar EADA un ar visām iesaistītajām iestādēm. Līdzīgi priekšzīmīgajai sadarbībai starp AAI un EADA¹⁰, šī sadarbība starp aģentūru un tās partneriem, kuru pirmajās rindās jāmin *Eurocontrol*, nodrošinās saskaņotu un pakāpenisku pāreju uz jauno Eiropas civilās aviācijas sistēmu.

Lai saglabātu un, ja iespējams, pastiprinātu vienotību civilās aviācijas drošības noteikumos visas Eiropas mērogā, „EADA sistēmas” priekšrocības tiks attiecinātas arī uz visām Eiropas valstīm, izmantojot īpašus nolīgumus starp Kopienu un attiecīgajām valstīm.

¹⁰ Labu pāreju starp AAI un EADA nodrošināja jo īpaši pateicoties tam, ka tika izveidota darba grupa *FUJA* (Future of the JAA), kurā bija pārstāvētas aģentūra, Komisija un AAI. Šī grupa ierosināja praktiskus risinājumus, kas jo īpaši veltīti tam, lai izvairītos no EADA un AAI darba dublēšanās un ievērotu to ECAK valstu intereses, kuras nav Eiropas Savienības dalībvalstis.

Kopīgi veiktā aģentūras atbildības paplašināšana, vienotas gaisa telpas izveidošana un gaisa pakalpojumu nolīgumu noslēgšana ar ārpuskopienas valstīm garantēs Eiropas aviācijas politikai vienotu pamatu, kas ir salīdzināms ar to, kāds izveidots Savienotajās Valstīs.