



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 15.11.2005
KOM(2005) 578 lõplik

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, EUROOPA MAJANDUS- JA
SOTSIAALKOMITEELE JA REGIOONIDE KOMITEELE**

**Euroopa Lennundusohutusameti ülesannete laiendamine
Agenda aastaks 2010**

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE JA REGIOONIDE KOMITEELE

Euroopa Lennundusohutusameti ülesannete laiendamine Agenda aastaks 2010

(EMPs kohaldatav tekst)

Sissejuhatus

Lennuliiklus Euroopas kasvab kiiresti – viimase viieteistkümne aasta jooksul on see enam kui kahekordistunud. Siseturu käivitamine õhutranspordi alal on seda arengut märkimisväärselt soodustanud. Euroopa lennukompaniid on suutnud kohaneda oma uue konkurentsikeskkonnaga, parandades oma pakkumist ning püüdes kanda kinnitada uutel turgudel nii otseselt, oma filiaalide kaudu kui ka omavahelise koostöö abil. Samal ajal on täheldatav Euroopa odavlennukompaniide kiire areng, need kompaniid alustasid nullist kümme aastat tagasi, kuid moodustavad praegu 12% ühendusesisest lennuliiklust. Lennuk on eurooplaste jaoks muutunud loomulikuks liiklusvahendiks ja lähiajal ei ole õhuliikluse kasvu pidurdumist ette näha.

Samas on lennuki näol tegemist ühe ohutuma transpordivahendiga, seda tänu pidevatele pingutustele lennundusvaldkonnas, kus ohutus on alati seatud tähelepanu keskpunkti. Eriti võib seda märkida ühenduse kohta, kus lennundusohutuse tase on praegu ja jääb ka edaspidi üheks kõrgemaks maailmas.

Komisjon on alati püüdnud tagada, et siseturu rajamine õhutranspordi alal hõlmaks ühiste turvaeeskirjade väljatöötamist, et kindlustada kõikides liikmesriikides kõrged ja ühtsed standardid. Viimastel aastatel on tehtud märkimisväärsed edusamme ning eelkõige seoses lennuõnnetuste ja -intsidentide ärahoidmisega¹. Euroopa õhutranspordi regulatiivse ja institutsionaalse raamistiku tugevdamisele ja ühtlustamisele aitavad oluliselt kaasa Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) asutamine ja ühtse Euroopa õhuruumi loomine.

Asjaolust, et seda taset tuleb veelgi tõsta, annavad paraku tunnistust rida 2005. aasta suvel toimunud lennuõnnetusi, sealhulgas ka ühenduses. Selleks et see traagiline periood ei tooks kaasa kõrvalekaldumist pidevast suundumusest lennuliikluse kõrgema ohutustaseme poole, tuleks lennuohutuse problemaatikaga pidevalt tegeleda ning jõupingutusi suurendada. Seetõttu oleks viimane aeg panna piir vastuolule – ajal, mil õhusõidukite areng toimub täiesti vabalt ühtse turu tingimustes, on ohutusstandardid liikmesriikide vahel killustatud.

¹ Nõukogu 21. novembri 1994. aasta direktiiv 94/56/EÜ, millega kehtestatakse tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise põhimõtted (EÜT L 319, 12.12.1994, lk 14). Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2003. aasta direktiiv 2003/42/EÜ vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviillennunduses (ELT L 167, 4.7.2003, lk 23). Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/36/EÜ ühenduse lennujaamu kasutatavate kolmandate riikide õhusõidukite ohutuse kohta (ELT L 143, 30.4.2004, lk 76).

Euroopa tsiviillennundusohutuse alase seadusandluse väljatöötamine toimub valdavalt eri asutuste raames. Eeskätt on tegemist Euroopa Tsiviillennunduse konverentsiga (ECAC) ja selle tehnilise haldusasutuse Ühinenud Lennuametitega (JAA). Need erinevaid geograafilisi piirkondi ühendavad spetsialiseerunud asutused töötavad välja eeskirjad, mis täiendavad maailmatasandil Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) poolt kehtestatud eeskirju. Kuna eeskirjad on koostatud vaid valitsustevahelise koostöö tulemusena, kohaldatakse neid vaid siis, kui asjaomased liikmesriigid seda soovivad. Sellest tulenevad suured riikidevahelised erinevused ning tuleb tunnistada, et mitte alati ei kohaldata kõige kõrgemaid ohutusstandardeid.

Praeguse seisuga on kahekümne viies liikmesriigis rakendatud kuut järjestikust erinevat versiooni JAA poolt välja töötatud lennuliikluses kohaldatavat lennukite kasutuseeskirja (JAR OPS 1), ning lisaks sellele on neist kaheksas riigis kohaldamiseks valitud versiooni muudetud riiklike eeskirjadega. Erinevused on veelgi suuremad lennukitega kaubavedusid sooritavate pilootide lubadega seotud eeskirjade osas. Teatavates liikmesriikides ei vasta harrastuslendurite lubadega seotud nõudmised isegi mitte ICAO kehtestatud miinimumnõuetele. Lisaks on kaubanduslikul eesmärkidel transpordiga seotud meeskonnaliikmete litsentsimist käsitlev seadusandlus alles lapsekingades, kuigi see personal mängib reisijate ohutuse tagamisel olulist rolli, nagu näitas 2. augustil 2005 Torontos toimunud õnnelikult lõppenud õnnetus.

Lennud ja pilootide litsentseerimine

Euroopa Lennundusohutusamet loodi määrusega (EÜ) nr 1592/2002², mis jõustus 2002. aasta septembris.

Kõnealuse teksti (millega määratakse komisjonile ainupädevus toodete lennukõlblikkuse ja keskkonnanõuetele vastavuse osas) vastuvõtmise ajal oli selge, et optimaalsete ja ühtsete ohutusunormide kehtestamiseks ning lennuettevõtjatele ausa konkurentsi loomiseks on hädavajalik teksti reguleerimisala laiendada, et hõlmata lende ja lennumeeskondade litsentseerimist. Euroopa Parlament ja nõukogu andsid komisjonile selge ülesande esitada nii ruttu kui võimalik asjakohane ettepanek, mis hõlmaks ka kolmandate riikide õhusõidukeid. Määruse teises põhjenduses on täpsustatud, et „asjakohased olulised nõuded tuleks ühe aasta jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest välja töötada õhusõidukite kasutamise ja lennumeeskondade litsentseerimise ning käesoleva määruse kolmandate riikide õhusõidukite suhtes kohaldamise osas ning edaspidi ka tsiviillennunduse teiste valdkondade osas“. Kõnealust kohustust kinnitatakse artiklis 7, mis käsitleb lende ja lennumeeskondade litsentseerimist³. 2005. aastal toimunud õnnetuste suur arv näitas, et lennuohutuse üldise taseme parandamiseks on jõupingutuste jätkamine väga vajalik.

Seega teeb komisjon vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu soovile neile ettepaneku laiendada ühiseid eeskirju ja sellest tulenevalt ka ameti ülesandeid, hõlmates lende, piloodilube ja Chicago konventsiooniga kehtestatud piires kolmandate riikide õhusõidukite

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist (EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1).

³ Meenutame, et allpool viidatud direktiiviga 91/670/EMÜ anti komisjonile juba ülesandeks esitada „meetmed, lennunduslube ja koolitusprogramme käsitlevate ühtlustatud nõuete rakendamiseks“. Aasta hiljem vastuvõetud määruses (EMÜ) nr 2407/92 (lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta) anti teada lennuettevõtja sertifikaati käsitleva nõukogu määruse ettevalmistamisest.

ohutust. Seoses sellega tuleks alates 2007. aastast peaaegu kõik Ühinenud Lennuametite käesoleva seisuga koostatud eeskirjad inkorporeerida ühenduse õigusse ja neid ühetaoliselt kogu ühenduses rakendada. Samas määratakse kindlaks tõhusad kontrollimehhanismid, millega tagatakse ühiste eeskirjade täitmine.

Selline on käesoleva teatisega Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatava seadusettepaneku eesmärk. Lähenemisviis, mille komisjon on võtnud vastu ühiste eeskirjade laiendamise kohta ning eelkõige ameti ja pädevate asutuste vahel kohustuste jaotamise kohta, on esitatud ettepanekule lisatud seletuskirjas.

Ühtne Euroopa õhuruum ja lennujaamade turvalisus

Lennunavigatsiooni alased eeskirjad pärinevad peamiselt ühest konkreetsest valitsustevahelisest organisatsioonist – Eurocontrolist⁴, mis ühendab 35 Euroopa riiki ja tegeleb kõnealuse valdkonna üleeuroopalise strateegia arengu, kooskõlastamise ja planeerimisega. Kuid praegu puudub Eurocontrolil siduv seadusandlik pädevus. Seetõttu on Euroopa Parlament ja nõukogu andnud komisjonile, keda abistab tehnilistes küsimustes Eurocontrol, vajaliku seadusandliku pädevuse ühtse õhuruumi loomiseks.

Ühtse Euroopa õhuruumi loomisel on järgmiseks sammuks laiendada EASA toiminguid määruse (EÜ) nr 1592/2002 teises põhjenduses osutatud muudesse valdkondadesse. Nendeks valdkondadeks peaksid olema lennunavigatsioon ja lennujaamatoimingud: ühtse õhuruumi ja EASA eesmärke lähendatakse, et saavutada parem lõimumine ning Euroopa regulatiivse ja institutsioonilise süsteemi lihtsustumine. Ühenduse eeskirjade väljaarendamisel võetakse võimaluse piires arvesse õhuruumi tsiviil- ja militaarkasutajate vajaduste kooskõlastamist.

1.1. Lüngad kehtivates õigusaktides

1.1.1. Ühtse Euroopa õhuruumi loomine on veel lõpule viimata

Lennujuhtimise ja lennunavigatsiooni valdkonnas kehtivad ICAO ja Eurocontroli normid. Need eeskirjad, mille kohaselt mõnikord osutuvad lubatavaks mitmed alternatiivsed lahendused, ei moodusta alati õiguslikku ja faktilist tugevat ja siduvat raamistikku. Nende rakendamisega liikmesriikide poolt kaasneb teatav ebaühtlus, ja erisus, mõnikord ka teatavad vastuolud. Igal juhul ei toimu nende eeskirjade kohaldamine sünkroniseeritult. Näiteks Eurocontrol poolt 2000. aasta juulis vastuvõetud ESARR 3 pidi rakendatama enne 2003. aasta juulit, kuid tegelikult toimus see sel ajal vaid mõnes liikmesriigis ning 14 riigis ei ole neid siiani rakendatud. Euroopa Komisjon tegi selliste kitsaskohtade lahendamiseks ühiseeskirjade abil ettepaneku ühtse õhuruumi loomiseks.

Ühtse õhuruumi loomiseks tegi komisjon tihedat koostööd Eurocontroliga. Eurocontroli välja töötatud normid ja menetlused ohutuse valdkonnas (tähistatakse lühendiga „ESARR“) ja koostalitluse valdkonnas integreeritakse järk-järgult ühenduse õigusesse. Seega kasutatakse rakendusmeetmete väljatöötamisel täiel määral Eurocontroli tehnilist pädevust. Kuid ühtse Euroopa õhuruumi raames ei käsitleta veel mitte kõiki lennuliikluse juhtimise ohutusega seotud küsimusi. Seega tuleks olemasolevat seadusandlust täiendada ning kasutada ohutusküsimuste puhul sidusamat ja selgepiirilist lähenemist.

⁴ Euroopa lennunavigatsiooniohutuse organisatsioon.

1.1.2. Lennujaamade ohutus – veel täitmata kohustus

Alates 27. novembrist 2003 nõutakse Chicago konventsiooniga lennujaamade sertifitseerimist. Samuti on ICAO muutnud alates 2005. aasta novembrist kohustuslikuks ohutusjuhtimissüsteemide kasutuse lennujaamatoimingutes. Ka selles valdkonnas ei ole kehtestatud ühtegi ühiseeskirja. Seega on suur oht, et vastuvõetavatel eeskirjadel puudub sidusus, kuigi mõned liikmesriigid on vabatahtlikult alustanud koordineerimistööd mitteametliku lennuväljade ohutusregulaatorite grupi (GASR) raames.

1.1.3. Uued nõuded

Lennuliikluse kasvades ilmnevad uued vajadused. Infrastruktuuride juhtimine peab muutuma paindlikumaks ning oluliseks muutub täiendavate võimaluste loomine, jälgides samaaegselt kulude kontrolli all hoidmist. Samuti tuleb parandada tähtaegadest kinnipidamist ning vähendada lendude ja lennujaamade mõju keskkonnale. Neid ülesandeid võimaldab lahendada lähenemine, mille kohaselt võetakse üha ulatuslikumalt kasutusele selline tehnoloogia, mis hõlmab ühekorraga nii lendude endi kui ka lendudega seotud toimingute haldust. Programmi SESAME ülesandeks on soodustada uue põlvkonna lennujuhtimissüsteemide sünkroniseeritud arengut ja koostalitlusvõimet.

Nende tehnoloogiliste edusammudega peavad kaasnema ranged süsteemide koostalitlusnõuded ja tehniliste liideste määratlused. Lennuliikluse juhtimise tõhusus ja ohutus sõltuvad olulisel määral asutuste, personali ja seadmete laitmatust koostoimest nii lennuki pardal, maapinnal kui õhuruumis. Valdkonnas, kus samaaegselt toimib suur hulk mõjureid, on esmatähtis tagada nende nõudmiste sidusus ja jälgida, et eeskirju täidetakse ühtselt ja kooskõlastatult. Selleks tuleb kehtestada uued eeskirjad ja menetlused, mille puhul oleks tagatud lennundussüsteemide piisava tasemega koostalitlus ja ohutus.

Selle tehnoloogilise lähenemisviisi kõrval on lennundusega seotud keskkonnamõju vähendamiseks vaja kahtlemata kasutada üha rohkem majanduslikke vahendeid ja stiimuleid. Komisjon on näiteks teinud ettepaneku hõlmata lennundus Euroopa saastekvootidega kauplemise süsteemi.

1.1.4. Uued teenusepakkujad ja uued tegevusvaldkonnad

Koos uute tehnoloogiate arenguga võib täheldada ka uute teenusepakkujate tekkimist, kes tegutsevad terve kontinendi ulatuses või isegi laialdasemalt. Sellest annavad juba praegu tunnistust teenusepakkujate grupeering EGNOS⁵ ja haldussüsteem GALILEO⁶ satelliitnavigatsiooni valdkonnas, lennundusteabe andmebaas EAD⁷, sideteenused nagu ARINC ja SITA⁸. Ühenduse eeskirjadega tuleb tagada, et selliste uut tüüpi asutuste sertifitseerimine toimuks sidusalt ja kooskõlastatult.

Ohutuse juures mängib samuti olulist rolli kogu personali koolitus. Pilootide, lennujuhtide, lennundustoodete, osade ja seadmete konstrueerimise, tootmise ja hooldamisega seotud personali kvalifikatsiooni reguleeritakse juba praegu või lähitulevikus ühiseeskirjadega, ning

⁵ EGNOS: European Geostationary Navigation and Overlay Service.

⁶ GALILEO on Euroopa satelliitnavigatsiooni süsteem.

⁷ EAD: European AIS data-base.

⁸ ARINC ja SITA: Aeronautical Radio Inc ja Société internationale des Télécommunications aéronautiques pakuvad lennundusele suunatud sideteenuseid.

vajadusel vastavate lubade välja andmisega. Tehnoloogia arengu käigus tuleb võib-olla paremini normeerida muu personali täidetavaid ülesandeid, vajadusel teeb komisjon vastavasisulised ettepanekud.

1.2. Ühiseeskirjade laiendamine

1.2.1. Ühtse lähenemise põhimõtte rakendamine

Ühtne lähenemine, mille olulisust on rõhutanud ICAO⁹, on suunatud tsiviillennunduse ohutuse ja efektiivsuse suurendamisele, ning see hõlmab lendudega seotud maapealsete toimingute, lendude (ja vajadusel ka satelliitide) tehnika viimastel saavutustel tuginevat kooskõlastatud käsitlust, mis võimaldab pardasüsteemide ja maapealsete infosüsteemide koostööd. Ühtse lähenemise eesmärgiks on tagada süsteemide koostalitlus ja nende ühtlustatud rakendamine.

Selle lähenemisviisi rakendamine ühenduse tasandil võimaldab lahendada praeguseid puudujääke, olles eeskätt suunatud lennundusohutuse maapealse osa ja pardasüsteemide kooskõlastamise problemaatikale. Selline lähenemine eeldab ühtsete ja sidusate ühenduse eeskirjade kehtestamist.

1.2.2. Ühtne ja mõjus eeskirjade raamistik

Komisjon teeb seega ettepaneku laiendada ühiseeskirju lennunavigatsiooni ja lennujaamatoimingute turvalisusele. Ettepanek nähakse ette 2006. aasta töökavas ja selles peetakse kinni töökavas kirjeldatud õiguspõhimõtetest. Selle tulemusena jääb ameti ülesandeks kogu Euroopa lennundussüsteemi ohutus- ja koostalitluseeskirjade väljatöötamine ja pärast nende vastuvõtmist komisjoni poolt ka kontroll nende eeskirjade täitmise üle eeskätt liikmesriikides teostatavate vaatluste ja ettevõtete küsitlemise teel.

Eeskirjade raamistik muudetakse veelgi sidusamaks seeläbi, et sellesse on võimalik hõlmata kõiki täiendavaid küsimusi ja valdkondi, mis avaldavad mõju Euroopa lennundussüsteemi ohutusele ja koostalitlusele ning süsteemi erinevate osapoolte koostööle. Komisjon viib läbi uuringuid, mis võimaldavad tuvastada, kas ja millisel määral tuleks välja töötada eeskirjad, mis käsitlevad õhuruumi korraldust ja haldust, liiklusvoogude haldust, lennujaamade läbilaskevõimet ja lennutegevuse ning lennujaamade mõju keskkonnale, samuti aga ka teatavaid majanduslikke küsimusi. Nendesse uuringutesse on kaasatud nii Eurocontrol kui kõik asjaomased osapooled.

Sellest eeskirjaraamistikust tõusvat tulu saab laiendada ka naabruses asuvatesse kolmandatesse riikidesse eeskätt just erikokkulepete vahendusel, mida ühendus sõlmib asjaomaste riikidega. Selle tulemusena suureneks õhutranspordi ohutus ja tõhusus nii ühenduses kui ka selle naabruses.

2.2.3. EASA ülesanded sertifitseerimise valdkonnas

Ühtse õhuruumi raames jääb lennunavigatsiooniteenuste pakkujate sertifitseerimine riiklike järelevalveasutuste ülesandeks. Liikmesriikide sellealane kogemus ja nende kohustused ICAO ees õigustavad sellist lähenemist.

⁹ Vt ICAO, dokument 9524, 1988.

Ohutustasandite ühtlustamine ja vajadus luua teenusepakkujatele võrdsed konkurentsitingimused nõuavad samas, et liikmesriigid täidaks seda ülesannet samalaadselt. Selleks et tagada ohutus Euroopa õhutranspordis tervikuna, tehakse ameti ülesandeks tagada sidusus riiklike sertifitseerimiseeskirjade vahel, tulevikus antakse ametile ka sertifitseerimisasutuste järelevalve kohustus.

Samad põhjendused, mis lähtuvad olemasolevatest vahenditest ja rahvusvahelisest vastutusest viivad lõppkokkuvõttes selleni, et ka lennujaamatoimingute sertifitseerimine jääb riiklike asutuste pädevusse, kusjuures EASA peab ka selles valdkonnas tagama liikmesriikide toimingute sidususe ja vastavuse ühenduse õigusaktidele.

Kuna ühtse õhuruumi raames nähakse ette rahvusvaheliste funktsionaalsete õhuruumiblokkide määratlemine, võiks amet olla nende blokkidega seotud teenusepakkujate sertifitseerijaks. Lisaks sellele peaks amet efektiivsuse huvides sertifitseerima üleeuroopaliste lennundusteenuste pakkujaid ning kolmandate riikide teenusepakkujaid, kes soovivad ühenduses tegutseda, näitena võib tuua lennundusala mobiil- ja digitaalside operaatorid, kuivõrd nende võrgud võivad katta terve maakera.

Lennuliikluse juhtimise tehnoloogiliste süsteemide kinnitamiseks (sealhulgas toimingud, automatiseerimine, informaatika ja sidesüsteemid, navigatsioon ja järelevalve) ning süsteemi osiste hindamiseks peavad sertifitseeritud teenusepakkujad ja süsteemide valmistajad alati esitama standardiseeritud Euroopa deklaratsiooni. Selles osas jälgib amet, et järgitaks kohutusi, mis tulenevad Euroopa lennuliikluse juhtimise võrgu koostalitluse määrusest.

Kokkuvõte

Euroopa lennundusohutusamet on praegu pädev navigatsiooni ja lennundustoodete keskkonnanõuetele vastavuse osas. Ameti loomise näol 2002. aastal oli tegemist suure edusammuga, millest aga ei piisa, nagu praegu on rõhutanud Euroopa Parlament ja nõukogu. 2005. aasta suvel toimunud mitmed lennuõnnetused näitavad paraku, et tuleb jätkata pingutusi lennundusohutuse üldise taseme suurendamiseks Euroopas.

Selleks et tagada Euroopa kodanikele kõrge ja ühtlane kaitstuse tase tsiviillennunduses, lennundustoodete vastavus keskkonnanõuetele, et soodustada isikute, teenuste ja vara vaba liikumist ning tõhustada kehtivat seadusandlust, peab kogu Euroopa lennundussüsteem tervikuna olema õigeaegselt hõlmatud ühtsete eeskirjadega, mida rakendatakse samalaadselt. Selles raamistikus peab EASA, mis valmistab ette ja rakendab neid eeskirju ning kontrollib nende täitmist, kujunema aastaks 2010 Euroopa ametiasutuseks, mille pädevus laieneb tsiviillennunduse ohutuse kõikidele aspektidele.

Samaaegselt käesolevale teatisele lisatud seaduseelnõu koostamisega alustas komisjon esimesi töid selleks, et lennuliikluse juhtimine, lennunavigatsiooniteenuste pakkumine ja lennujaamatoimingute ohutus oleks hõlmatud ühenduse eeskirjadega. Komisjon palus ametil alates 2005. aastast ette võtta nende valdkondadega seotud uurimistööd ja käivitas mõju uuringu, mille tulemused on aluseks seaduseelnõule, mis esitatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule enne 2006. aasta lõppu. Kõiki neid ettevalmistavaid tegevusi tehakse loomulikult koostöös EASA ja asjaomaste osapooltega. JAA ja EASA vahelise väga hea koostöö

eeskujul¹⁰ võimaldab ameti ja tema partnerite, kelle esirinnas on Eurocontrol, väga hea koostöö saavutada ühtlustatud järk-järgulist üleminekut Euroopa uuele tsiviillennundussüsteemile.

Selleks et säilitada ja võimalusel tugevdada tsiviillennunduse ohutuseeskirjade üleeuroopalist sidusust, laiendatakse EASA süsteemi rakendamisest saadavat kasu kõikidele Euroopa kolmandatele riikidele, kasutades selleks ühenduse ja asjaomaste riikide vahel sõlmitud erikokkuleppeid.

Samaaegne ameti pädevusala laiendamine, ühtse õhuruumi rakendamine ja õhuteenuste kokkulepete sõlmimine kolmandate riikidega annavad Euroopa lennunduspoliitikale sidusa raamistiku, mis on võrreldav Ameerika Ühendriikides kehtivaga.

¹⁰ Hea koostöö JAA ja EASA vahel tagatakse eelkõige sellise spetsiaalse töögrupi FUJA (Future of the JAA) moodustamisega, kus on esindatud amet, komisjon ja JAA. See töögrupp pakub praktilisi lahendusi, mille eesmärk on vältida EASA ja JAA tegevuse kattumist ning kaitsta nende CEAC liikmete huve, kes ei ole Euroopa Liidu liikmesriigid.