



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 15.11.2005
KOM(2005) 578 galutinis

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

**Europos aviacijos saugos agentūros užduočių pratęsimas
– Darbotvarkė iki 2010 m. –**

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

Europos aviacijos saugos agentūros užduočių pratęsimas – Darbotvarkė iki 2010 m. –

(Tekstas svarbus EEE)

Ižanga

Europoje sparčiai daugėja skrydžių – per paskutiniuosius 15 metų jų skaičius išaugo daugiau negu du kartus. Šią plėtrą itin pagreitino oro eismo vidaus rinkos sukūrimas. Europos oro linijų bendrovės sėkmingai prisitaikė prie naujų konkurencijos sąlygų, gerindamos savo paslaugas ir siekdamos išsivirti naujose rinkose (tiesiogiai, kurdamos savo filialus ar susijungdamos su kitomis bendrovėmis). Kartu sparčiai vystėsi pigius skrydžius organizuojančios oro linijų bendrovės, kurių beveik nebuvo prieš 10 metų ir kurioms dabar priklauso 12 % Bendrijos vidaus skrydžių rinkos. Taigi lėktuvai tapo natūralia transporto priemone Europoje, ir artimiausiu metu jokie veiksniai neturėtų sustabdyti skrydžių rinkos augimo.

Tuo pat metu lėktuvai išlieka viena iš saugiausių transporto priemonių, kadangi saugos užtikrinimas visad buvo pagrindinis skrydžių organizatorių rūpestis. Tai ypač akivaizdu Bendrijoje, kurioje skrydžių saugos lygis buvo ir išlieka vienas iš aukščiausių pasaulyje.

Komisija taip pat visada stengėsi, kad oro transporto vidaus rinkos kūrimą lydėtų aukšto lygio ir visose valstybėse narėse vienodai įgyvendinamų bendrų saugos taisyklių kūrimas. Pastaraisiais metais padaryta akivaizdi pažanga, ypač avarijų ir incidentų prevencijos instrumentų kūrimo srityje¹. Tačiau svarbiausią reikšmę Europos oro eismo reguliavimo ir institucinės sistemos stiprinimui bei vienodinimui turėjo Europos aviacijos saugos agentūros (EASA, angl. AESA) įkūrimas ir bendros Europos oro erdvės sukūrimas.

Tačiau po keleto 2005 m. vasarą įvykusių avarijų, taip pat ir Bendrijoje, paaiškėjo, kad šis lygis turėtų būti dar pagerintas. Kad šis nelaimingų atsitikimų periodas nesustabdytų nuolatinių siekių gerinti skrydžių saugą, būtina ir toliau vykdyti su saugos užtikrinimu susijusius išpareigojimus ir net prisiimti naujų išpareigojimų šioje srityje. Todėl būtų laikas Bendrijoje išspręsti rimtą problemą: nors orlaiviai dabar gali laisvai skraidyti suvienytoje rinkoje, saugos lygiai atskirose valstybėse narėse lieka skirtingi.

Iš tiesų, daugumą Europos civilinės aviacijos saugą reglamentuojančių teisės aktų rengia skirtingos institucijos. Tokios institucijos yra, pavyzdžiui, Europos civilinės aviacijos konferencija (ECAK, angl. ECAC) ir jos „techninė įstaiga“, Jungtinės aviacijos tarnyba (JAT,

¹ 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyva 94/56/EB, nustatanti civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo pagrindinius principus (OL L 319, 1994 12 12, p. 14). 2003 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimo (OL L 167, 2003 7 4, p. 23). 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/36/EB dėl trečiųjų šalių orlaivių, kurie naudojami Bendrijos oro uostais, saugos (OL L 143, 2004 4 30, p. 76).

angl. *JAA*). Šios specializuotos institucijos, apimančios atskiras geografines zonas, ruošia taisykles, kuriomis papildomos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (TCAO, angl. *ICAO*) pasauliniu lygiu nustatomos taisyklės. Tačiau šios taisyklės taikomos tik tiek, kiek tai paranku suinteresuotosioms šalims, kadangi šioje srityje vyriausybės tik bendradarbiauja. Todėl tarp šalių atsiranda daug skirtumų ir reikia pripažinti, kad kartais taikomi ne patys aukščiausi standartai.

Šiuo metu 25 valstybėse narėse taikomos šešios viena po kitos priimtos ir skirtingos JAT nustatytos skrydžiams taikomų taisyklių versijos (susitarimas dėl Jungtinės aviacijos reikalavimų ir skrydžių, angl. *JAR OPS I*), o aštuonios iš šių šalių pasirinktą taikyti versiją dar iš dalies pakeitė nacionalinėmis taisyklėmis. Dar didesni yra taisyklių, taikomų licencijų išdavimui komercinius skrydžius lėktuvais vykdančioms lakūnoms, skirtumai. O kai kuriose valstybėse narėse licencijų netarnybiniais skrydžiams samdomiems lakūnams išdavimo kriterijai neatitinka net minimaliausių TCAO nustatytų reikalavimų. Galiausiai egzistuoja tik užuomazgos taisyklių, reglamentuojančių komercinių skrydžių įgulos veiklą, nors jos ir vaidina pagrindinį vaidmenį užtikrinant keleivių saugą, kaip parodė laimingai pasibaigusi 2005 m. rugpjūčio 2 d. avarija Toronto oro uoste.

Orlaivių skrydžiai ir licencijų išdavimas lakūnams

Europos aviacijos saugos agentūra buvo įkurta Reglamentu (EB) Nr. 1592/2002², įsigaliojusiu 2002 m. rugsėjo mėn.

Po šio dokumento, kuriuo Bendrijai suteikiama išimtinė kompetencija orlaivių tinkamumo skrydžiams ir oreivystės gaminių tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu srityje, priėmimo buvo pripažinta, kad aukščiausias ir vieningas saugos bei vienodų konkurencijos sąlygų oro vežėjams užtikrinimo lygis bus pasiektas tik išplėtus šio teksto taikymo sritį ir pradėjus taikyti reglamentą orlaivių skrydžiams bei orlaivių įgulų licencijavimui. Be to, Europos Parlamentas ir Taryba aiškiai įgaliojo Komisiją kuo greičiau pateikti pasiūlymą, kuris būtų taikomas ir trečiųjų šalių orlaiviams. Reglamento antroje dalyje teigiama, kad „per vienerius metus nuo šio reglamento įsigaliojimo turėtų būti nustatyti atitinkami pagrindiniai reikalavimai, apimantys orlaivių naudojimą ir licencijų išdavimą skrydžių įguloms bei reglamento taikymą trečiųjų šalių orlaiviams ir, po to, kitas civilinės aviacijos saugos sritis“. 7 straipsnyje dėl orlaivių skrydžių ir orlaivių įgulų licencijavimo ši pareiga veikti dar labiau pabrėžiama³. Daugelis 2005 m. vasarą įvykusių avarijų parodė, kad tikrai reikia ir toliau dėti pastangas stiprinant bendrą skrydžių saugos lygį.

Taigi Komisija, kaip jos buvo prašyta, pasiūlė Europos Parlamentui ir Tarybai išplėsti bendras taisykles, o kartu ir Agentūros kompetenciją, kad jos apimtų orlaivių skrydžius, licencijų išdavimą lakūnams ir trečiųjų šalių orlaivių saugumą Čikagos konvencijos nustatytose ribose. Todėl nuo 2007 m. beveik visos iki šiol JAT nustatytos taisyklės turėtų būti įtrauktos į

² 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą (OL L 240, 2002 9 7, p. 1).

³ Priminimui: toliau cituojamoje Direktyvoje 91/670/EEB Komisija buvo įpareigota pasiūlyti „priemones dėl suderintų licencijų ir mokymo programų reikalavimų“. Po metų priimtame Reglamente (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo buvo pranešama apie Tarybos reglamentą dėl oro transporto operatorių sertifikatų.

Bendrijos teisę ir vienodai taikomos visose Bendrijos šalyse. Tuo pat metu bus sukurti veiksmingi kontrolės mechanizmai, padėsiantys patikrinti, ar laikomasi bendrų taisyklių.

Toks yra reglamento pasiūlymo, perduoto Europos Parlamentui ir Tarybai kartu su šiuo komunikatu, tikslas. Prie šio pasiūlymo pridedamas aiškinamasis memorandumas, kuriame Komisija nurodo savo metodus, padėsiančius išplėsti Bendrijos taisykles, o ypač paskirstyti užduotis tarp Agentūros ir kompetentingų nacionalinių institucijų.

Bendra Europos oro erdvė ir oro uostų sauga

Taisyklės, reglamentuojančios oro navigaciją, dažniausiai kuriamos atskiros tarpvyriausybės organizacijos, Eurokontrolės⁴, kuriai priklauso 35 Europos valstybės ir kuri formuoja, koordinuoja bei planuoja visos Europos strategiją šioje srityje. Tačiau šiuo metu Eurokontrolė neturi saistomosios reguliavimo galios. Dėl šios priežasties Europos Parlamentas ir Taryba suteikė Komisijai, besinaudojančiai Eurokontrolės technine pagalba, reguliavimo galią bendrai Europos oro erdvei sukurti.

Sukūrus bendrą Europos erdvę kitas žingsnis bus išplėsti EASA veiklą į Reglamento 1592/2002 antrojoje konstatuojamoje dalyje nurodytas „kitas veiklos sritis“. Tai turėtų apimti oro navigaciją ir oro uostų veiklą – bendrą oro erdvę, kur Europos aviacijos saugos agentūra kartu sieks skatinti geresnę integraciją, ir Europos reguliavimo bei institucinės sistemos supaprastinimą. Bendrijos taisyklės bus kuriamos kiek įmanoma labiau atsižvelgiant į būtinybę koordinuoti civilinių ir karinių oro erdvės naudotojų poreikius.

1.1. Dabartinės reguliavimo sistemos spragos

1.1.1. Bendros Europos oro erdvės kūrimas dar nėra užbaigtas

Oro eismo ir oro navigacijos paslaugų valdymą apibrėžia TCAO ir Eurokontrolės numatyti standartai. Šios taisyklės, kurios kartais leidžia taikyti keletą alternatyvių sprendimų, ne visad yra laikomos teisiškai ar faktiškai griežtomis ir privalomai taikytinomis. Valstybėse narėse jų taikymas yra nenuoseklus, skirtingas, o kartais net ir prieštaringas. Bet koku atveju, šios taisyklės taikomos nesuderintos. Pavyzdžiui, 2000 m. liepos mėn. priimtose ESSAR 3 turėjo būti įgyvendintos iki 2003 m. liepos mėn., tačiau tai buvo padaryta tik keliose valstybėse narėse, ir šiandien 14 iš jų taisyklių dar neįgyvendino. Būtent dėl to, kad taikant vienodas taisykles būtų išspręsti šie sunkumai, Europos Komisija pasiūlė sukurti bendrą Europos oro erdvę.

Kurdama bendrą oro erdvę Komisija glaudžiai bendradarbiauja su Eurokontrolė. Eurokontrolės sukurti saugumo ir sąveikos standartai ir procedūros (sutrumpintai vadinami ESSAR) pamažu įtraukiami į Bendrijos teisę. Tokiu būdu Eurokontrolės techninė kompetencija yra labai naudinga kuriant įgyvendinimo priemones. Tačiau bendra Europos oro erdvė šiandien negali išspręsti visų su oro eismu susijusių saugos klausimų. Taigi yra būtina papildyti egzistuojančias taisykles ir pradėti naudoti harmoningesnę ir labiau suderintą saugos metodą.

⁴ Europos oro navigacijos saugos organizacija.

1.1.2. Oro uostų saugos įsipareigojimai, kuriuos reikia įvykdyti

Remiantis Čikagos konvencijos 14 priedu, nuo 2003 m. lapkričio 27 d. reikalaujama sertifikuoti oro uostus. Nuo 2005 m. lapkričio mėn. TCAO reikalavimu taps privalomas oro uostų veiklos saugos valdymo sistemų įvedimas. Šioje srityje taip pat neegzistuoja jokios bendros taisyklės. Todėl kyla pavojus, kad bus sukurtos skirtingos taisyklės, nors keletas valstybių savo noru ėmėsi jų vienodinimo darbo, sukurdamos neoficialią oro uostų saugumo reguliuotojų darbo grupę (*angl.* GASR).

1.1.3. Nauji reikalavimai

Augant skrydžių skaičiui, atsiranda nauji poreikiai. Reikia lanksčiau valdyti infrastruktūrą ir didinti pajėgumą, tuo pat metu prižiūrint, kad kainos per daug neišaugtų. Taip pat būtina sumažinti vėlavimų skaičių ir skrydžių bei oro uostų veiklos poveikį aplinkai. Šias užduotis įvykdyti padeda vis dažniau naudojamos technologijos, kuriomis įmanoma bendrai valdyti visas skrydžių ir su skrydžiais susijusias operacijas. SESAME programos užduotis bus skatinti naujo tipo oro eismo valdymo sistemų bendrą vystymą ir sąveiką.

Šią technologijų plėtrą lydės griežti reikalavimai, taikomi įrangos sąveikai ir techninių sąsajų standartams. Iš tiesų oro eismo veiksmingumo ir saugos valdymas taip pat priklauso nuo geros organizacijų, personalo ir įrangos sąveikos orlaiviuose, žemėje ar ore. Kadangi šioje srityje kartu veikia daug asmenų, būtina užtikrinti šių reikalavimų nuoseklumą ir prižiūrėti, kad jie būtų taikomi vienodai ir suderintai. Kad to būtų pasiekta, reikia įgyvendinti naujas taisyklės ir procedūras, užtikrinančias vienodą aeronautikos sistemų sąveikos ir saugos lygį.

Kartu su šiuo technologiniu metodu, siekiant sumažinti oreivystės poveikį aplinkai, bus be abejo vis dažniau naudojamos ekonominės priemonės bei lengvatos. Komisija pasiūlė, kad aviacija galėtų būti įtraukta, pavyzdžiui, į Europos prekybos išmetamosiomis dujomis sistemą.

1.1.4. Nauji paslaugų teikėjai ir naujos profesijos

Besivystant naujoms technologijoms, atsiranda visame žemyne ir net už jo ribų veikiančių naujų paslaugų teikėjų. Tokiais pavyzdžiais gali būti paslaugų teikėjų grupė EGNOS⁵ ir būsimasis GALILEO⁶ valdytojas palydovinės navigacijos srityje, aviacijos informacijos duomenų bazė EAD⁷, ryšio paslaugų teikėjai ARINC ir SITA⁸. Bendrijos taisyklės turėtų padėti patikrinti, ar šio naujo tipo organizacijos yra sertifikuojamos nuosekliai ir suderintai.

Saugai taip pat didelę reikšmę turi viso personalo mokymas bei kvalifikacija. Jau taikomos arba greit bus pradėtos taikyti bendros taisyklės, susijusios su lakūnų, skrydžių vadovų ir produktų, aeronautikos įrenginių bei jų dalis kuriančio, gaminančio ir prižiūrinčio personalo kvalifikacija ir, jei reikės, licencijų išdavimu. Vystantis technologijoms, gali tekti geriau standartizuoti kitų darbuotojų atliekamą darbą; prireikus Komisija pateiks atitinkamus pasiūlymus.

⁵ EGNOS – Europos geostacionarinė navigacinė tinklo sistema (*angl.* European Geostationary Navigation and Overlay Service).

⁶ GALILEO yra Europos palydovinė navigacijos sistema.

⁷ EAD – Europos Automatinio identifikavimo sistemos duomenų bazė (*angl.* European AIS data-base).

⁸ ARINC ir SITA – Aeronautical Radio Inc ir Tarptautinė aeronautikos ryšių bendrovė, parduodanti aviacijai skirtas ryšių paslaugas.

1.2. Bendrų taisyklių išplėtimas

1.2.1. Integruoto metodo koncepcijos taikymas

Integruotu metodu, kurio svarbą pripažino TCAO⁹, siekiama pagerinti civilinės aviacijos saugą ir veiksmingumą, koordinuotai valdant orlaivių skrydžius žemėje, ore (o prireikus ir palydovuose) bei pasinaudojant technologijų plėtra, sudarančia galimybes kartu veikti orlaiviuose ir žemėje esančioms informacinėms sistemoms. Metodo tikslas yra užtikrinti sistemų sąveiką ir sinchronizuoti jų įgyvendinimą.

Šios koncepcijos taikymas Bendrijos lygiu padės pašalinti dabartinius trūkumus, išsprendžiant skrydžių saugos koordinavimo žemėje ir ore problemas. Norint įgyvendinti šį tikslą, reikia sukurti vieną ir nuoseklią reguliavimo sistemą.

1.2.2. Vienoda ir veiksminga reguliavimo sistema

Taigi Komisija pasiūlys išplėsti bendrų taisyklių taikymą oro navigacijos saugai ir oro uostų veiklai. Šis pasiūlymas turėtų būti pateiktas 2006 m. Darbo programoje; jame bus atsižvelgta į Darbo programoje nurodytus teisės aktų kūrimo principus. Tokiu būdu EASA bus įpareigojama sukurti visas Europos aviacijos sistemos saugos ir sąveikos taisykles, ir, Komisijai jas patvirtinus, kontroliuoti, kaip šios taisyklės taikomos, t. y. organizuoti patikrinimus valstybėse narėse ir tyrimus įmonėse.

Tada ši reguliavimo sistema taps dar nuoseklesne, kadangi į ją bus pamažu įtraukiami visi klausimai ir sritys, darančios įtaką Europos aviacijos sistemos saugai ir sąveikai bei įvairių jos operatorių veiklos koordinavimui. Taigi Komisija pradėjo tyrimus, kuriais siekiama nustatyti, ar galima būtų sukurti taisykles oro erdvės organizavimui ir valdymui, eismo srautų valdymui, oro uostų pajėgumui ir skrydžių bei oro uostų veiklos poveikiui aplinkai, o taip pat ir kai kuriems ekonominiams klausimams reguliuoti, ir kokia apimtimi būtų galima tokias taisykles taikyti. Eurokontrolė, kaip ir visos kitos suinteresuotos šalys, dalyvaus šiuose tyrimuose.

Šia reguliavimo sistema galėtų pasinaudoti kaimyninės trečiosios šalys, sudariusios su Bendrija konkrečius susitarimus. Taip Bendrijoje ir kaimyninėse šalyse būtų sustiprinta oro eismo sauga ir veiksmingumas.

1.2.3. EASA sertifikavimo užduotys

Kuriant bendrą oro erdvę, atsakomybė už oro navigacijos paslaugų teikėjų sertifikavimą tenka nacionalinėms priežiūros institucijoms. Toks sprendimas pateisinamas valstybių narių turima patirtimi ir jų įsipareigojimais Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai.

Tačiau siekiant saugos lygio suvienodinimo ir esant būtinybei sukurti vienodas konkurencijos sąlygas paslaugų teikėjams, valstybės narės turėtų vienodai priimti šią atsakomybę. Norint užtikrinti viso oro eismo saugumą Europoje, Agentūra turės įsitikinti, kad taisyklės valstybėse nuosekliai taikomos, ir tikrins sertifikavimo įstaigas.

Dėl tų pačių turimų išteklių ir tarptautinės atsakomybės priežasčių oro uostų veiklos sertifikavimas paliekamas nacionalinių valdžios institucijų kompetencijoje, taip EASA ir čia

⁹ Žr. TCAO, dokumento Nr. 9524, 1988 m.

užtikrina valstybių narių vykdomų veiksmų nuoseklumą bei jų suderinamumą su Bendrijos teise.

Be to, bendroje oro erdvėje buvo numatyta sukurti funkcines erdvės zonas, kurios apimtų kelių valstybių teritorijas, o Agentūra galės sertifikuoti šiose zonose veikiančius paslaugų teikėjus. Taip pat, siekiant veiksmingumo, ji turėtų sertifikuoti visos Europos oro navigacijos paslaugų teikėjus ir trečiųjų šalių paslaugų teikėjus, siekiančius veikti Bendrijoje, pvz., mobilaus ir skaitmeninio aviacijos ryšio sistemų operatorius, jei jų tinklai gali veikti viso žemės rutulio erdvėje.

Norėdami patvirtinti eismo valdymo technologines sistemas (įskaitant veikimo būdus, automatizavimą, informatiką ir ryšio sistemas, navigaciją ir stebėseną), o taip pat vertinant komponentų atitiktį, paslaugų teikėjai ir gamintojai turės visada pateikti standartinę Europos pažymą. Taip Agentūra patikrins, ar laikomasi reglamente dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąsajų numatytų įsipareigojimų.

Išvada

Šiuo metu Europos aviacijos saugos agentūra yra kompetentinga orlaivių tinkamumo skrydžiams ir oreivystės gaminių tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu srityje. Jos įkūrimas 2002 m. buvo didžiulė, tačiau nepakankama pažanga, kaip tuomet pabrėžė Europos Parlamentas ir Taryba. Daugelis 2005 m. vasarą įvykusių avarijų parodė, kad tikrai reikia ir toliau dėti pastangas stiprinant bendrą skrydžių saugos lygį.

Siekiant užtikrinti Europos piliečių aukštą ir vienodą apsaugos lygį civilinėje aviacijoje, oreivystės gaminių suderinamumą su aplinka, palengvinti laisvą asmenų, paslaugų ir prekių judėjimą bei padaryti taisyklės veiksmingesnėmis, laikui bėgant visoje Europos aviacijos sistemoje turės būti taikomos bendros, visur vienodai įgyvendinamos taisyklės. Todėl EASA, kuri rengs ir įgyvendins šias taisykles bei kontroliuos, ar jų laikomasi, iki 2010 m. turėtų tapti Europos tarnyba, turinčia plačias kompetencijas visais civilinės aviacijos saugos klausimais.

Ruošdama su šiuo komunikatu pateikiamą pasiūlymą Komisija pradėjo pirmuosius darbus, siekdama, kad oro eismo valdymui, oro navigacijos paslaugų teikimui ir oro uostų veiklos saugai taip pat būtų taikomos Bendrijos taisyklės. Todėl ji paprašė Agentūros nuo 2005 m. imtis šių temų nagrinėjimo bei pradėjo poveikio tyrimą; šio tyrimo išvados taps pasiūlymo dėl reglamento Europos Parlamentui ir Tarybai, kuris bus pateiktas iki 2006 m. pabaigos, pagrindu. Žinoma, visi šie paruošiamieji darbai bus atliekami kartu su EASA ir kitomis suinteresuotomis šalimis. Kaip ir pavyzdinis bendradarbiavimas tarp JAT ir EASA¹⁰, šis Agentūros ir jos partnerių, iš kurių svarbiausias yra Eurokontrolė, bendradarbiavimas padės darniai ir palaipsniui pereiti prie naujos Europos civilinės aviacijos sistemos.

Siekiant išlaikyti ir, jei įmanoma, sustiprinti civilinės aviacijos saugos taisyklių darną visoje Europoje, „EASA sistemos“ privalumais galės pasinaudoti visos trečiosios Europos šalys, sudariusios konkrečius susitarimus su Bendrija.

¹⁰ Perėjimas nuo JAT ir EASA buvo ypač gerai užtikrintas sukuriant darbo grupę FUJA (angl. *Future of the JAA*), kurioje dirba Agentūros, Komisijos ir JAT atstovai. Ši grupė siūlo praktinius sprendimus, kaip išvengti EASA ir JAT veiklos dubliavimo ir apsaugoti Europos civilinės aviacijos konferencijos šalių, nepriklausančių Europos Sąjungai, interesus.

Kartu atliekamas Agentūros kompetencijų išplėtimas, bendros oro erdvės kūrimo pabaiga ir oro paslaugų susitarimų sudarymas su trečiosiomis šalimis sukurs Europos aviacijos politikai nuoseklų pagrindą, panašų į egzistuojantį Jungtinėse Amerikos Valstijose.