



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 15.11.2005
COM(2005) 578 końcowy

**KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY, PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,
KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO EUROPEJSKIEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

**Poszerzenie zakresu działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego - Plan
działań na 2010 r.**

**KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY, PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,
KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO EUROPEJSKIEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

**Poszerzenie zakresu działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego - Plan
działań na 2010 r.**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Wstęp

W Europie następuje szybki wzrost ruchu lotniczego: w ciągu ostatnich piętnastu lat natężenie ruchu lotniczego wzrosło ponad dwukrotnie. Utworzenie rynku wewnętrznego transportu lotniczego w dużym stopniu przyczyniło się do przyspieszenia rozwoju w tym sektorze. Europejscy przewoźnicy lotniczy potrafili dostosować się do nowego konkurencyjnego środowiska poprawiając jakość swoich ofert i próbując wejść na nowe rynki bezpośrednio poprzez filie lub poprzez zawieranie aliansów. Równocześnie zaobserwowano szybki rozwój europejskich tanich linii lotniczych, które dziesięć lat temu zaczynały od zera, a dziś ich działalność stanowi 12 % ruchu wewnątrzspółnotowego. Samolot stał się w ten sposób powszechnym środkiem transportu dla Europejczyków i nie wydaje się, by w perspektywie średnioterminowej cokolwiek mogłoby zagrozić wzrostowi natężenia ruchu w tym sektorze.

Jednocześnie dzięki ciągłym staraniom wspólnoty lotniczej, która zawsze na pierwszym miejscu stawiała bezpieczeństwo, samolot jest ciągle jednym z najbezpieczniejszych środków transportu. Szczególnie dotyczy to Wspólnoty, gdzie poziom bezpieczeństwa lotniczego jest jednym z najwyższych na świecie.

Komisja ze swej strony zawsze dokładała starań, by realizacji rynku wewnętrznego transportu lotniczego towarzyszyło opracowywanie wspólnych zasad bezpieczeństwa zapewniających wysokie standardy wprowadzane w jednolity sposób we wszystkich Państwach Członkowskich. W ostatnich latach zaobserwowano znaczne postępy, w szczególności w dziedzinie zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym¹. Utworzenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i „europejskiej jednolitej przestrzeni powietrznej” w decydujący sposób przyczyni się do wzmocnienia i ujednolicenia ram prawnych i instytucjonalnych europejskiego transportu powietrznego.

Jednakże seria wypadków lotniczych w 2005 r., w tym również we Wspólnocie, pokazała, że poziom ten powinien być jeszcze wyższy. Aby ten tragiczny okres nie okazał się załamaniem regularnej tendencji poprawy bezpieczeństwa transportu lotniczego, niezbędna jest

¹ Dyrektywa Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym. (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 14). Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania incydentów w lotnictwie cywilnym (Dz.U. L 167 z 4.7.2003, str. 23). Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 143 z 30.4.2004, str. 76).

kontynuacja a nawet wzmocnienie systematycznych działań na rzecz bezpieczeństwa transportu lotniczego. Dlatego jest już najwyższy czas, by zlikwidować pewną nieprawidłowość występującą we Wspólnocie: mimo że na ujednoliconym rynku pełna liberalizacja dotyczy statków powietrznych, to jednak normy bezpieczeństwa nie są jednolite we wszystkich Państwach Członkowskich.

Przepisy dotyczące bezpieczeństwa europejskiego lotnictwa cywilnego są w większej części wciąż opracowywane przez różne organy np. Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC) i jej „organ techniczny” - Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA). Te wyspecjalizowane organy, które są właściwe dla poszczególnych stref geograficznych, opracowują zasady będące uzupełnieniem zasad określonych na poziomie światowym przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Jednakże, ponieważ zasady te opracowano w następstwie współpracy międzyrządowej, zainteresowane państwa stosują je w takim zakresie, jaki dobrowolnie ustaliły. W wyniku tego pomiędzy poszczególnymi krajami występują duże różnice i trzeba przyznać, że niekiedy stosowane normy nie należą do najwyższych.

Obecnie istnieje sześć kolejnych, różnych wersji zasad działania mających zastosowanie do transportu lotniczego, opracowanych przez JAA (JAR OPS 1), które zostały wprowadzone w dwudziestu pięciu Państwach Członkowskich, a osiem z tych państw zmieniło wersję, którą zdecydowały się stosować, ustanawiając przepisy krajowe. Jeszcze bardziej wyraźne są rozbieżności dotyczące zasad przyznawania licencji pilotom wykonującym lotnicze przewozy handlowe. W niektórych Państwach Członkowskich kryteria dotyczące licencji dla indywidualnych pilotów samolotów rekreacyjnych nie spełniają nawet minimalnych wymogów ICAO. Ponadto przepisy dotyczące załóg handlowych statków powietrznych są ciągle na etapie początkowym, podczas gdy odgrywają one istotną rolę w kwestii zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, czego dowodem było szczęśliwe zakończenie wypadku, który wydarzył się w Toronto w dniu 2 sierpnia 2005 r.

Operacje lotnicze i licencje pilotów

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego została ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002², które weszło w życie we wrześniu 2002 r.

Z chwilą przyjęcia tego aktu prawnego, który nadaje Wspólnocie wyłączne kompetencje w zakresie zdolności do lotu i zgodności wyrobów lotniczych z normami ochrony środowiska, uzgodniono, że optymalny i jednolity poziom bezpieczeństwa oraz stworzenie uczciwych warunków konkurencji dla wszystkich przewoźników lotniczych mogą zostać osiągnięte jedynie poprzez objęcie operacji lotniczych i licencje załóg zakresem stosowania wspomnianego aktu prawnego. Parlament Europejski i Rada wyraźnie zobowiązały zresztą Komisję do przedstawienia w tej kwestii wniosku, który objąłby również statki powietrzne państw trzecich i zostałby złożony możliwie jak najszybciej. W drugim motywie tego rozporządzenia rzeczywiście stwierdza się, że „właściwe podstawowe wymogi powinny zostać opracowane w ciągu jednego roku od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i obejmować eksploatację statków powietrznych i licencje personelu powietrznego oraz

² Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1).

stosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do statków powietrznych państw trzecich oraz „innych zagadnień” bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.” Artykuł 7 dotyczący operacji lotniczych i licencji załóg wzmacnia obowiązek podjęcia działań³. Seria wypadków w lecie 2005 r. pokazała niestety, że rzeczywiście niezbędne są dalsze starania w celu podniesienia ogólnego poziomu bezpieczeństwa lotniczego.

Zgodnie z zapotrzebowaniem Komisja zwraca się więc do Parlamentu Europejskiego i Rady z wnioskiem, by wspólne zasady i zarazem kompetencje Agencji objęły operacje lotnicze, licencje pilotów oraz, w zakresie ustalonym przez Konwencję Chicagowską, statki powietrzne państw trzecich. Zatem od 2007 r. niemalże wszystkie opracowywane dotąd przez JAA przepisy powinny zostać włączone do prawa wspólnotowego i w jednolity sposób stosowane w całej Wspólnocie. Równolegle wprowadzone zostaną skuteczne mechanizmy kontroli zapewniające przestrzeganie wspólnych zasad.

To wszystko jest przedmiotem wniosku dotyczącego rozporządzenia przedłożonego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wraz z niniejszym komunikatem. Przyjęte przez Komisję podejście do rozszerzenia wspólnych zasad, a w szczególności podziału zadań pomiędzy Agencję i właściwe organy krajowe, jest przedstawione w uzasadnieniu znajdującym się we wniosku dotyczącym rozporządzenia.

Jednolita europejska przestrzeń powietrzna i bezpieczeństwo portów lotniczych

Z kolei zasady dotyczące nawigacji lotniczej są wynikiem przede wszystkim działalności odrębnej organizacji międzyrządowej, Eurocontrol⁴, obejmującej 35 państw europejskich, która opracowuje, koordynuje i planuje paneuropejskie strategie w tej dziedzinie. Obecnie jednak Eurocontrol nie posiada uprawnień do ustanawiania prawnie wiążących przepisów. Dlatego właśnie Parlament Europejski i Rada przekazały Komisji, którą technicznie wspomaga Eurocontrol, uprawnienia regulacyjne niezbędne do wprowadzenia projektu „jednolitej przestrzeni powietrznej”.

Po ustanowieniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, następnym krokiem będzie rozszerzenie działalności EASA na „inne zagadnienia”, o których mowa w motywie drugim rozporządzenia 1592/2002. Powinny to być nawigacja lotnicza i operacje lotnicze: jednolita przestrzeń powietrzna i EASA będą dążyć do wspólnego celu promując skuteczniejsze włączanie przepisów oraz uproszczenie europejskiego systemu regulacyjnego i instytucjonalnego. Zasady wspólnotowe będą w miarę możliwości opracowywane z uwzględnieniem niezbędnej koordynacji potrzeb cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.

³ Dla przypomnienia, przytaczana niżej dyrektywa 91/670/EWG zobowiązała Komisję do przedstawienia „środków mających na celu zharmonizowanie wymagań w zakresie licencji i programów szkoleniowych”. Rok później, rozporządzenie (EWG) nr 2407/92 w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym zapowiedziało rozporządzenie Rady w sprawie certyfikatu przewoźnika lotniczego.

⁴ Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Nawigacji Lotniczej.

1.1. Luki w obowiązujących obecnie ramach prawnych

1.1.1. Prace nad „Jednolitą europejską przestrzenią powietrzną” nie zostały jeszcze ukończone

Zarządzanie ruchem lotniczym i usługi z zakresu nawigacji lotniczej są przedmiotem norm wydanych przez ICAO i Eurocontrol. Zasady te, umożliwiające niekiedy kilka alternatywnych rozwiązań, nie w każdym przypadku są faktycznie surowymi i obowiązującymi ramami prawnymi. Stosowanie tych zasad przez Państwa Członkowskie prowadzi więc do pewnych niespójności, rozbieżności, a niekiedy nawet do sprzeczności. Nie są one bynajmniej przez te państwa stosowane w zsynchronizowany sposób. Na przykład „ESARR 3” przyjęte przez Eurocontrol w lipcu 2000 r. powinny zostać wdrożone do lipca 2003 r., jednak nastąpiło to jedynie w przypadku kilku Państw Członkowskich, a wciąż nie nastąpiło w przypadku 14 z nich. Komisja Europejska zaproponowała stworzenie jednolitej przestrzeni powietrznej między innymi ze względu na możliwość rozwiązywania tych problemów za pomocą wspólnych zasad.

Aby wprowadzić w życie projekt jednolitej przestrzeni powietrznej Komisja ściśle współpracuje z Eurocontrol. Do prawa wspólnotowego stopniowo włączane są normy i procedury z zakresu bezpieczeństwa (określane skrótem „ESARR”) i interoperacyjności opracowane przez Eurocontrol. Przy opracowywaniu środków wykonawczych wykorzystana jest zatem w pełni techniczna wiedza ekspercka Eurocontrolu. Jednakże projekt jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej nie odnosi się obecnie do całości zagadnień bezpieczeństwa związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym. Niezbędne jest więc uzupełnienie istniejących przepisów i przyjęcie wobec bezpieczeństwa bardziej spójnego i skoordynowanego podejścia.

1.1.2. Zobowiązanie zapewnienia bezpieczeństwa portów lotniczych

Od dnia 27 listopada 2003 r., załącznik 14 konwencji chicagowskiej wymaga certyfikacji portów lotniczych. Ponadto ICAO ustanowi od listopada 2005 r. obowiązek wprowadzenia systemów zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do eksploatacji portów lotniczych. W tej dziedzinie nie istnieją dotychczas żadne wspólne zasady. Istnieje zatem duże ryzyko, że wprowadzone zostaną niespójne przepisy, mimo iż kilka państw dobrowolnie podjęło prace nad harmonizacją w ramach nieformalnej grupy regulatorów bezpieczeństwa portów lotniczych (GASR).

1.1.3. Nowe wymagania

Wraz ze wzrostem natężenia ruchu lotniczego pojawiły się nowe potrzeby. Niezbędne jest bardziej elastyczne zarządzanie infrastrukturą i stworzenie dodatkowej zdolności przewozowej, przy jednoczesnym zachowaniu kontroli nad kosztami. Nieodzowne jest także zmniejszenie ilości opóźnień i ograniczenie wpływu eksploatacji lotniczej i portów lotniczych na środowisko naturalne. Coraz częstsze wykorzystanie technologii umożliwiających pełne zarządzanie operacjami podczas lotów i innymi związanymi z nimi operacjami pozwala sprostać tym wyzwaniom. Zadaniem programu SESAME będzie wspieranie zsynchronizowanego rozwoju i interoperacyjności nowej generacji systemów zarządzania ruchem lotniczym.

Rozwojowi technologii muszą towarzyszyć surowe wymogi w zakresie interoperacyjności sprzętu i określenia interfejsów technicznych. Skuteczność i bezpieczeństwo zarządzania

ruchem lotniczym zależy również od prawidłowego współdziałania organizacji, załóg i sprzętu na pokładach statków powietrznych, na lądzie i w przestrzeni powietrznej. W dziedzinie, w której uczestniczy wiele podmiotów, niezbędne jest zapewnienie spójnych wymogów oraz ich jednolitego i zsynchronizowanego stosowania. W tym celu powinny być ustanowione nowe zasady i procedury umożliwiające zapewnienie właściwego poziomu interoperacyjności i bezpieczeństwa systemów lotniczych.

Poza podejściem technologicznym, ograniczenie wpływu lotnictwa na środowisko naturalne będzie wymagało z pewnością wykorzystania w coraz większym stopniu instrumentów i zachęt ekonomicznych. Komisja wnioskowała na przykład o włączenie lotnictwa do europejskiego systemu handlu prawami do emisji zanieczyszczeń.

1.1.4. Nowi usługodawcy i nowe zawody

Wraz z rozwojem nowych technologii zaobserwowano pojawienie się usługodawców świadczących usługi na całym kontynencie, a nawet poza nim. Przykładem tego są takie przedsięwzięcia jak zrzeszenie usługodawców EGNOS⁵ i przyszły administrator programu GALILEO⁶ w dziedzinie nawigacji satelitarnej, baza danych służb informacji lotniczej EAD⁷ oraz usługi komunikacyjne ARINC i SITA⁸. Przepisy wspólnotowe powinny zapewniać, że certyfikacja nowego typu instytucji jest przeprowadzana w sposób spójny i skoordynowany.

Szkolenie i kwalifikacje całego personelu odgrywają również istotną rolę w kwestii bezpieczeństwa. Piloci, kontrolerzy ruchu lotniczego, zespół projektowy, produkcja i konserwacja wyrobów, części i wyposażenie statków powietrznych są lub wkrótce będą przedmiotem wspólnych zasad dotyczących ich kwalifikacji, oraz, w stosownych przypadkach, przyznawania licencji. Wraz postępowaniem technicznym być może konieczna będzie lepsza standaryzacja zadań wykonywanych przez innych pracowników; w razie potrzeby Komisja przedłoży odpowiednie wnioski.

1.2. Rozszerzenie wspólnych zasad

1.2.1. Zastosowanie koncepcji zintegrowanego podejścia

Zintegrowane podejście, którego znaczenie zostało potwierdzone przez ICAO⁹, ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa oraz sprawności lotnictwa cywilnego traktując w skoordynowany sposób lądowy i lotniczy aspekt (i w stosownych przypadkach satelitarny) operacji lotniczych w oparciu o ostatnie osiągnięcia rozwoju technologii, dzięki którym mogą współdziałać pokładowe lub lądowe systemy informatyczne. Celem tego podejścia jest również zapewnienie interoperacyjności systemów i synchronizacja ich wprowadzania.

Zastosowanie tej koncepcji na poziomie Wspólnoty umożliwi zajęcie się istniejącymi niedociągnięciami i rozwiąże problemy związane z połączeniem aspektów lądowych i

⁵ EGNOS: European Geostationary Navigation and Overlay Service (europejski geostacjonarny system nawigacji).

⁶ GALILEO to europejski system nawigacji satelitarnej.

⁷ EAD: European AIS data-base (Europejska baza danych służb informacji lotniczej).

⁸ ARINC i SITA: Firmy Aeronautical Radio Inc i Société internationale des Télécommunications aéronautiques wprowadzają na rynek usługi komunikacyjne dla lotnictwa.

⁹ Patrz ICAO, dokument 9524 z 1988 r.

powietrznych bezpieczeństwa powietrznego. Wprowadzenie tych systemów wymaga stworzenia jednolitych i spójnych ram prawnych.

1.2.2. Jednolite i skuteczne ramy prawne

Komisja przedłoży zatem wniosek o rozszerzenie wspólnych zasad poprzez objęcie nimi bezpieczeństwa nawigacji lotniczej i operacji lotniczych. Wniosek ten, przewidziany w programie prac na 2006 r., będzie spełniał zasady dotyczące prawodawstwa opisane w programie prac. Agencja będzie zatem odpowiedzialna za opracowanie wszystkich zasad bezpieczeństwa i interoperacyjności europejskiego systemu lotnictwa oraz, po przyjęciu ich przez Komisję, kontrolowanie ich stosowania, zwłaszcza prowadząc kontrole w Państwach Członkowskich i badania statystyczne w przedsiębiorstwach.

Poza tym, omawiane ramy prawne będą nabierały coraz bardziej spójnego charakteru w miarę stopniowego włączania zagadnień i dziedzin wpływających na bezpieczeństwo i interoperacyjność europejskiego systemu lotnictwa oraz koordynację działań poszczególnych jego uczestników. Komisja przeprowadziła badania, które pozwolą określić czy i w jakim stopniu mogą zostać opracowane zasady dotyczące organizacji i zarządzania przestrzenią powietrzną, zarządzania przepływem ruchu, przepustowości portów lotniczych, wpływu działalności powietrznej i eksploatacji portów lotniczych na środowisko naturalne oraz niektórych kwestii gospodarczych. W badaniach tych uczestniczyć będą również Eurocontrol i wszystkie zainteresowane strony.

Omawiane ramy prawne mogłyby zostać rozszerzone na sąsiadujące państwa trzecie poprzez specjalne umowy zawierane przez Komisję z zainteresowanymi państwami. Nastąpiłoby zatem zwiększenie bezpieczeństwa i skuteczności transportu powietrznego we Wspólnocie i państwach sąsiednich.

1.2.3. Zadania EASA w zakresie certyfikacji

W ramach jednolitej przestrzeni powietrznej, krajowy organ nadzorczy jest odpowiedzialny za certyfikację podmiotów świadczących usługi nawigacji lotniczej. Doświadczenie, jakim dysponują Państwa Członkowskie i ich zobowiązania wobec ICAO są potwierdzeniem tego podejścia.

Harmonizacja norm bezpieczeństwa i konieczność stworzenia uczciwych warunków konkurencji dla usługodawców nakazuje jednak, by Państwa Członkowskie wykonywały to zobowiązanie w sposób jednolity. W celu zagwarantowania bezpieczeństwa transportu powietrznego w całej Europie, Agencja zajmie się zapewnieniem spójnych praktyk krajowych i będzie zobowiązana do kontroli jednostek certyfikujących.

Te same argumenty odwołujące się do istniejących środków i międzynarodowej odpowiedzialności przemawiają za tym, by certyfikacja eksploatacji portów lotniczych podlegała kompetencji właściwych organów krajowych, przy czym EASA również w takim przypadku musiałaby zapewnić spójność działań prowadzonych przez Państwa Członkowskie i ich zgodność z prawem wspólnotowym.

Ponadto, ponieważ w ramach jednolitej przestrzeni powietrznej przewiduje się ustanowienie międzynarodowych, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, Agencja mogłaby prowadzić certyfikację usługodawców działających w ramach tych bloków. Co więcej, ze względu na skuteczność powinna ona prowadzić certyfikację podmiotów świadczących

paneuropejskie usługi nawigacji lotniczej oraz podmiotów państw trzecich zamierzających prowadzić działalność na terenie Wspólnoty, tak jak mogłoby to być w przypadku operatorów przenośnych i cyfrowych systemów komunikacji lotniczej, o ile sieci tych systemów są w stanie objąć swoim zasięgiem cały świat.

W celu zatwierdzenia technologicznych systemów zarządzania ruchem (w tym procedur, automatyki, informatyki i systemów komunikacji, nawigacji i nadzoru) oraz w celu dokonania oceny zgodności części, usługodawcy i konstruktorzy posiadający certyfikat będą w dalszym ciągu musieli składać znormalizowaną deklarację europejską. W związku z tym Agencja sprawdzi czy zobowiązania nałożone rozporządzeniem w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym są przestrzegane.

Podsumowanie

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego posiada obecnie kompetencje w zakresie zdolności do lotu i zgodności wyrobów lotniczych z normami ochrony środowiska. Utworzenie Agencji w 2002 r. było dużym lecz niewystarczającym, jak wówczas podkreśliły Rada i Parlament Europejski, krokiem naprzód. Seria wypadków, które wydarzyły się latem 2005 r. pokazała niestety, że niezbędne są dalsze starania w celu podniesienia ogólnego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa w Europie.

Aby zapewnić obywatelom europejskim wysoki i jednolity poziom ochrony w lotnictwie cywilnym oraz zgodność wyrobów lotniczych z normami ochrony środowiska, a także aby ułatwić swobodny przepływ osób, usług i towarów oraz poprawić skuteczność przepisów, wspólne zasady stosowane w jednolity sposób powinny docelowo objąć cały europejski system lotnictwa. W związku z tym EASA, która zajmie się przygotowaniem, wprowadzeniem i kontrolowaniem stosowania tych zasad, powinna do 2010 r. otrzymać status europejskiego organu posiadającego kompetencje obejmujące wszystkie aspekty bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Przygotowując wniosek dotyczący rozporządzenia, załączony do niniejszego komunikatu, Komisja podjęła jednocześnie pierwsze prace mające na celu włączenie do zasad wspólnotowych zarządzania ruchem lotniczym, świadczenia usług nawigacji lotniczej i bezpieczeństwa eksploatacji portów lotniczych. Zwróciła się ona tym samym do Agencji z prośbą o podjęcie w 2005 r. prac badawczych dotyczących tych zagadnień, a także rozpoczęła ocenę wpływu, na podstawie której oparty będzie wniosek dotyczący rozporządzenia, który zostanie przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie przed końcem 2006. Wszystkie prace przygotowawcze będą naturalnie prowadzone przy współudziale EASA i wszystkich zainteresowanych podmiotów. Wzorując się na przykładowej współpracy istniejącej między JAA i EASA¹⁰, współpraca między Agencją a jej partnerami, wśród których głównym partnerem jest Eurocontrol, umożliwi sprawne i stopniowe przejście do nowego europejskiego systemu lotnictwa cywilnego.

¹⁰ Prawidłowe przejście między JAA i EASA zostało zapewnione w szczególności dzięki utworzeniu grupy roboczej, FUJA (Future of the JAA – Przyszłość JAA), składającej się z przedstawicieli Agencji, Komisji i JAA. Grupa ta proponuje praktyczne rozwiązania mające na celu głównie uniknięcie efektu powielania we współpracy między EASA i JAA oraz ochronę interesów państw ECAC niebędących członkami Unii Europejskiej.

W celu zachowania i, jeśli to możliwe, wzmocnienia paneuropejskiej spójności zasad bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, „systemem EASA” objęte zostaną wszystkie państwa trzecie w Europie, poprzez specjalne umowy zawierane między Wspólnotą a zainteresowanymi państwami.

Prowadzone jednocześnie inicjatywy rozszerzenia kompetencji Agencji, realizacji projektu jednolitej przestrzeni powietrznej i zawarcia umów o usługach lotniczych z państwami trzecimi zagwarantują spójne ramy prawne europejskiej polityki lotnictwa porównywalne z przepisami obowiązującymi w Stanach Zjednoczonych.