



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 15.11.2005
COM(2005) 578 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITE EN HET
COMITE VAN DE REGIO'S**

**Uitbreiding van de taakstelling van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de
luchtvaart
- Agenda voor 2010 –**

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITE EN HET
COMITE VAN DE REGIO'S**

**Uitbreiding van de taakstelling van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de
luchtvaart
- Agenda voor 2010 –**

(Voor de EER relevante tekst)

Inleiding

In Europa neemt het luchtverkeer in hoog tempo toe: in de afgelopen vijftien jaar is het meer dan verdubbeld. De invoering van de interne markt voor luchtvervoer heeft een sterke impuls gegeven aan deze ontwikkeling. De Europese luchtvaartmaatschappijen zijn erin geslaagd zich aan hun nieuwe concurrentiegerichte omgeving aan te passen door hun aanbod te verbeteren en door pogingen te ondernemen om op nieuwe markten door te dringen, hetzij direct via dochtermaatschappijen, hetzij indirect via allianties. Tegelijkertijd heeft een snelle opkomst van low cost maatschappijen plaatsgevonden; deze hebben zich in tien jaar vanaf nul opgewerkt tot een sector die 12% van het intracommunautaire verkeer in handen heeft. Het vliegtuig is zo een vanzelfsprekend vervoermiddel geworden voor de Europeanen en het ziet er niet naar uit dat de toename van het vliegverkeer op middellange termijn zal worden gestuit.

Desondanks blijft het vliegtuig een van de veiligste vervoermiddelen, dank zij de constante inspanningen van de luchtvaartsector, die veiligheid altijd op de eerste plaats heeft gesteld. Dit geldt met name voor de Gemeenschap, waar het veiligheidsniveau een van de hoogste ter wereld is en blijft.

Van haar kant heeft de Commissie zich steeds ingespannen om de totstandbrenging van de interne markt voor het luchtvervoer gepaard te doen gaan met de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsregels van hoog niveau die op uniforme wijze door alle lidstaten worden toegepast. De afgelopen jaren zijn in dit verband aanzienlijke vorderingen geboekt, met name inzake instrumenten voor de preventie van ongevallen en incidenten in de luchtvaart¹. De meest significante impuls aan versterking en harmonisatie van het institutionele en regelgevingskader voor het Europese luchtvervoer zal echter worden gegeven door de oprichting van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en de totstandbrenging van een «gemeenschappelijk Europees luchtruim».

¹ Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (PB L 319 van 12.12.1994, blz. 14). Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart (PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23). Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap (PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76).

Dit niveau moet echter nog worden verbeterd, zoals helaas gebleken is uit de vliegongevallen die zich in de zomer van 2005 hebben voorgedaan, ook in de Gemeenschap. Deze tragische periode mag geen hapering veroorzaken in de constante tendens naar verbetering van de veiligheid van het luchtvervoer; daarom is het van het grootste belang dat de permanente inzet daarvoor wordt volgehouden en zelfs geïntensiveerd. In de Gemeenschap moet dan ook dringend een eind worden gemaakt aan de ongerijmde situatie dat vliegtuigen nu in volle vrijheid binnen de eenheidsmarkt kunnen opereren, terwijl aanzienlijke verschillen in veiligheidsniveau tussen de lidstaten blijven bestaan.

De regelgeving inzake de veiligheid van de Europese burgerluchtvaart wordt namelijk nog grotendeels door verschillende instanties ontwikkeld, met name de Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart (ECAC) en haar «technische organen»: de Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities - JAA). Deze gespecialiseerde instanties, die verschillende geografische zones bestrijken, stellen regels op die een aanvulling vormen op die welke op mondiaal niveau worden vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Aangezien deze regels uitsluitend op intergouvernementele samenwerking berusten, is de toepassing daarvan echter afhankelijk van de goede wil van de deelnemende landen. Deze situatie geeft aanleiding tot aanzienlijke nationale verschillen en in sommige gevallen, zo moet worden erkend, zijn het niet de hoogste normen die worden toegepast.

Zo worden op dit moment zes opeenvolgende en onderling verschillende versies van de door de JAA vastgestelde operationele regels voor het vliegtuigvervoer (JAR OPS 1) door de vijftientig lidstaten geïmplementeerd, en daarvan hebben er acht de door hen gekozen versie ook nog gewijzigd door middel van nationale regels. De discrepanties zijn nog groter op het gebied van de regels inzake de vergunningen van piloten die commercieel vervoer per vliegtuig verrichten. Bovendien voldoen in sommige lidstaten de criteria voor de vergunningen van particuliere piloten die pleziervluchten verzorgen niet eens aan de door de ICAO opgelegde minimumeisen. Tenslotte bevindt de regelgeving inzake commercieel cockpitpersoneel zich nog steeds in een embryonaal stadium, ondanks het feit dat deze mensen van essentieel belang zijn voor het garanderen van de veiligheid van de passagiers, zoals is gebleken uit de gelukkige afloop van het ongeluk in Toronto op 2 augustus 2005.

Vliegbewegingen en vergunningen voor piloten

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart is ingesteld bij Verordening (EG) nr. 1592/2002², die in september 2002 in werking is getreden.

Vanaf de vaststelling van deze verordening, waarbij aan de Gemeenschap een exclusieve bevoegdheid is verleend op het gebied van luchtwaardigheid en milieucompatibiliteit van luchtvaartproducten, was er een consensus dat een optimaal en uniform veiligheidsniveau en de invoering van eerlijke concurrentievoorwaarden voor de luchtvaartexploitanten alleen konden worden gerealiseerd door het toepassingsgebied van de verordening uit te breiden tot vliegbewegingen en vergunningen voor vliegtuigbemanningen. Het Europees Parlement en de Raad hebben de Commissie trouwens uitdrukkelijk verzocht zo spoedig mogelijk een voorstel

² Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PB L 240 van 7.9.2002, blz. 1).

in die richting in te dienen dat ook betrekking zou hebben op vliegtuigen uit derde landen. De tweede overweging van de verordening bevat namelijk de precisering dat «binnen een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening passende essentiële eisen dienen te zijn ontwikkeld voor de verlening van vergunningen voor luchtvaartuigen en vliegtuigbemanningen, en de toepassing van de verordening op luchtvaartuigen van derde landen, en vervolgens voor andere aspecten van de veiligheid van de burgerluchtvaart». In artikel 7, dat betrekking heeft op vergunningen voor vliegbewegingen en vliegtuigbemanningen, wordt deze verplichting om handelend op te treden nog aangescherpt³. De lange reeks ongevallen in de zomer van 2005 laat jammer genoeg zien dat de inspanningen om het algemene veiligheidsniveau in de luchtvaart te verhogen beslist moeten worden voortgezet.

Bijgevolg stelt de Commissie, zoals haar was gevraagd, het Europees Parlement en de Raad voor de gemeenschappelijke regels, en dus ook de bevoegdheden van het Agentschap, uit te breiden tot vliegbewegingen, vergunningen voor piloten alsook, binnen de door het Verdrag van Chicago vastgestelde grenzen, tot de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen. Zo zou vanaf 2007 de tot dusver door de JAA ontwikkelde regelgeving vrijwel integraal in de communautaire wetgeving moeten zijn opgenomen en op uniforme wijze in de hele Gemeenschap moeten worden toegepast. Parallel hiermee zullen doeltreffende controlemechanismen worden opgezet om de naleving van de gemeenschappelijke regels te garanderen.

Dit is het doel dat wordt beoogd met het regelgevingsvoorstel dat samen met deze mededeling aan het Europees Parlement en de Raad wordt toegezonden. De door de Commissie gekozen aanpak voor deze uitbreiding van de gemeenschappelijke regels en met name voor de taakverdeling tussen het Agentschap en de bevoegde nationale instanties, is uiteengezet in de toelichting bij dit regelgevingsvoorstel.

Het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de veiligheid van de luchthavens

De regels inzake luchtvaartnavigatie zijn in hoofdzaak afkomstig van een specifieke intergouvernementele organisatie, namelijk Eurocontrol,⁴ waarbij 35 Europese staten zijn aangesloten en die pan-Europese strategieën op dit gebied ontwikkelt, coördineert en plant. Op dit moment beschikt Eurocontrol evenwel niet over dwingende regelgevingsbevoegdheden. Daarom hebben het Europees Parlement en de Raad de nodige regelgevingsbevoegdheid voor de totstandbrenging van een «gemeenschappelijk luchtruim» overgedragen aan de Commissie, die daarbij technische assistentie krijgt van Eurocontrol.

Nu het gemeenschappelijk Europees luchtruim vorm begint te krijgen, is de volgende stap de uitbreiding van de activiteiten van het EASA tot de in de tweede overweging van Verordening (EG) nr. 1592/2002 vermelde «andere aspecten». Dat zijn luchtvaartnavigatie en

³ In de hieronder aangehaalde Richtlijn 91/670/EEG werd de Commissie reeds opgedragen te komen met «maatregelen tot vaststelling van geharmoniseerde eisen inzake bewijzen van bevoegdheid en opleidingsprogramma's». Een jaar later werd in Verordening (EG) 2407/92 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen een verordening van de Raad inzake het bewijs luchtvaartexploitant aangekondigd.

⁴ Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart.

luchthavenexploitatie: het gemeenschappelijk luchtruim en het EASA zullen naar elkaar toegroeien om samen een betere integratie en een vereenvoudiging van het Europees institutioneel en regelgevingskader te bevorderen. Bij de ontwikkeling van communautaire regels zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de noodzaak de behoeften van de civiele en militaire gebruikers van het luchtruim onderling te coördineren.

1.1. Leemten in het huidige regelgevingskader

1.1.1. Het gemeenschappelijk Europees luchtruim staat nog in de steigers

Voor het beheer van het luchtruim en voor luchtvaartnavigatiediensten gelden door de ICAO en Eurocontrol vastgestelde normen. Deze regels, die soms meerdere alternatieve oplossingen toestaan, vormen niet altijd feitelijk en juridisch een strikt en dwingend kader. Bij de toepassing daarvan door de lidstaten is bijgevolg sprake van enige incoherentie, discrepanties en soms zelfs tegenstrijdigheden. In ieder geval worden zij niet synchroon toegepast. Zo moest het pakket «ESARR 3», dat in juli 2000 door Eurocontrol werd aangenomen, vóór juli 2003 ten uitvoer zijn gelegd; dit is slechts in enkele lidstaten gelukt en in 14 andere is het nog niet gebeurd. Het is met name om dergelijke problemen via gemeenschappelijke regels op te lossen dat de Commissie de totstandbrenging van een gemeenschappelijk luchtruim heeft voorgesteld.

Bij het realiseren van een gemeenschappelijk luchtruim werkt de Commissie nauw samen met Eurocontrol. De door deze laatste opgestelde normen en procedures inzake veiligheid (ESARR) en interoperabiliteit worden geleidelijk in het Gemeenschapsrecht verwerkt. Bij de ontwikkeling van de uitvoeringsmaatregelen kan dus optimaal gebruik worden gemaakt van de bij Eurocontrol aanwezige technische kennis. De regelgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim bestrijkt echter nog niet alle op het beheer van het luchtverkeer betrekking hebbende veiligheidsaspecten. Het is bijgevolg absoluut noodzakelijk dat de bestaande regelgeving wordt aangevuld en dat een meer samenhangende en beter gestructureerde veiligheidsaanpak wordt vastgesteld.

1.1.2. Veiligheid op de luchthavens, een dwingende verplichting

Sinds 27 november 2003 schrijft bijlage 14 van het Verdrag van Chicago voor dat luchthavens worden gecertificeerd. Voorts stelt de ICAO per november 2005 de invoering van veiligheidsbeheerssystemen voor de exploitatie van luchthavens verplicht. Op dit gebied bestaat er nog geen enkele gemeenschappelijke regel. Het risico is dan ook groot dat regelingen zonder onderlinge samenhang ontstaan, ook al zijn enkele lidstaten op vrijwillige basis begonnen met harmonisatiewerkzaamheden in het kader van de GASR.

1.1.3. Nieuwe eisen

Door de toename van het luchtverkeer doen zich nieuwe behoeften gevoelen. De infrastructuur moet flexibeler worden beheerd en er moet voor extra capaciteit worden gezorgd zonder dat de kosten uit de hand lopen. Ook moeten de vertragingen worden teruggebracht en een moeten de milieueffecten van de luchtvaart- en luchthavenexploitatie worden beperkt. Door in toenemende mate gebruik te maken van technologieën die een allesomvattend beheer van de vluchtoperaties en de daarmee samenhangende activiteiten mogelijk maken, kunnen deze nieuwe uitdagingen worden aangegaan. Het wordt de taak van het SESAME-programma om de synchrone ontwikkeling en de interoperabiliteit van de nieuwe generaties luchtverkeersbeheerssystemen te bevorderen.

Aan deze technologische ontwikkelingen zullen strikte eisen moeten worden gesteld op het vlak van interoperabiliteit van de uitrusting en het ontwerp van technische interfaces. De doeltreffendheid en de veiligheid van het luchtverkeersbeheer zijn namelijk ook afhankelijk van een goede interactie tussen organisaties, personeel en uitrusting aan boord van de vliegtuigen, op de grond of in de ruimte. In een sector met een groot aantal spelers is het van het grootste belang te zorgen voor samenhangende eisen die op een uniforme en synchrone wijze worden toegepast. Daartoe moeten nieuwe regels en procedures worden ingevoerd die een voldoende mate van interoperabiliteit en veiligheid van de luchtvaartsystemen garanderen.

Naast deze technologische benadering zal voor beperking van de milieueffecten van de luchtvaart de inzet van economische instrumenten en impulsen ongetwijfeld steeds belangrijker worden. Zo heeft de Commissie voorgesteld de luchtvaart op te nemen in het Europese systeem voor de handel in emissierechten.

1.1.4. Nieuwe dienstverleners en nieuwe beroepen

Naarmate nieuwe technologieën worden ontwikkeld dienen zich dienstverleners aan die op het hele continent en zelfs daarbuiten opereren. Voorbeelden die nu al kunnen worden genoemd zijn de groepering van EGNOS-dienstverleners⁵ en de toekomstige beheerder van GALILEO⁶ op het gebied van satellietnavigatie, de databank met vluchtgegevens EAD⁷ en communicatiediensten zoals ARINC en SITA⁸. De communautaire regelgeving moet het mogelijk maken erop toe te zien dat dit nieuwe type organisaties op coherente en gecoördineerde wijze wordt gecertificeerd.

Opleiding en kwalificaties van het personeel spelen eveneens een essentiële rol bij de veiligheid. Voor piloten, luchtverkeersleiders en personeel dat betrokken is bij het ontwerp, de productie en het onderhoud van producten, onderdelen en uitrusting voor de luchtvaart gelden nu al of in ieder geval binnenkort gemeenschappelijke regels inzake hun kwalificaties en in voorkomend geval voor de verlening van vergunningen. Naarmate de technologie voortschrijdt zal het wellicht nodig worden ook de taken van andere personeelscategorieën beter de standaardiseren; indien nodig zal de Commissie met passende voorstellen komen.

1.2. Uitbreiding van de gemeenschappelijke regels

1.2.1. Toepassing van het concept van een geïntegreerde aanpak

De geïntegreerde aanpak, waarvan het belang door de ICAO is onderkend⁹, is erop gericht de veiligheid en doeltreffendheid van de burgerluchtvaart te verbeteren door de sector grond en de sector lucht (eventueel inclusief satellieten) binnen de luchtvaart op gecoördineerde wijze te benaderen en door gebruik te maken van de recentste technologische ontwikkelingen die interactie tussen computersystemen, zowel aan boord van vliegtuigen als op de grond, mogelijk maken. Doel is te zorgen voor interoperabele systemen die synchroon in bedrijf worden genomen.

⁵ EGNOS : European Geostationary Navigation and Overlay Service.

⁶ GALILEO is het Europese satellietnavigatiesysteem.

⁷ EAD : European AIS data-base.

⁸ ARINC en SITA : Aeronautical Radio Inc en de Société internationale des Télécommunications aéronautiques bieden commerciële communicatiediensten ten behoeve van de luchtvaart aan.

⁹ Zie ICAO, Doc 9524, 1988.

Door dit concept op communautair niveau toe te passen zullen de huidige onvolkomenheden worden verholpen doordat de sector grond en de sector lucht qua veiligheid beter op elkaar zullen worden afgestemd. Om dit te bereiken moet een uniform en samenhangend regelgevingskader worden gecreëerd.

1.2.2. Een uniform en samenhangend regelgevingskader

De Commissie zal dus voorstellen de gemeenschappelijke regels uit te breiden tot de veiligheid van luchtvaartnavigatie en de exploitatie van de luchthavens. Dit voorstel wordt in aanmerking genomen in het werkprogramma voor 2006 en sluit aan bij de beginselen voor wetgeving die in het werkprogramma zijn uiteengezet. In dit verband zal het Agentschap worden belast met het uitwerken van een compleet pakket regels inzake de veiligheid en de interoperabiliteit van het Europese luchtvaartsysteem alsook, na goedkeuring daarvan door de Commissie, met de controle op de toepassing, met name via inspecties in de lidstaten en onderzoeken bij bedrijven.

Na deze maatregel zal dit regelgevingskader ook des te coherenter worden naarmate daarin alle aspecten en gebieden worden verwerkt die van invloed zijn op de veiligheid en de interoperabiliteit van het Europese luchtvaartsysteem en op de coördinatie van de verschillende spelers in deze sector. Daarom heeft de Commissie studies ondernomen die moeten uitmaken of, en zo ja in welke mate, regels kunnen worden ontwikkeld met betrekking tot de organisatie van het luchtruim, het beheer van de verkeersstromen, de capaciteit van de luchthavens en het milieueffect van de vluchtoperaties en de luchthavenactiviteiten, alsook inzake bepaalde economische aspecten. Eurocontrol en alle overige belanghebbende partijen zullen bij deze studies betrokken worden.

Ook derde landen zullen van dit regelgevingskader kunnen profiteren via specifieke overeenkomsten die de Gemeenschap met de betrokken staten zal sluiten. Zo kunnen de veiligheid en doeltreffendheid van het luchtvervoer worden versterkt in de Gemeenschap en de omliggende landen.

2.2.3. Certificeringstaken van het EASA

In het kader van het gemeenschappelijk luchtruim berust de verantwoordelijkheid voor de certificering van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten bij de nationale toezichthoudende instanties. De expertise waarover de lidstaten beschikken en hun verplichtingen ten aanzien van de ICAO rechtvaardigen deze aanpak.

De harmonisatie van de verschillende veiligheidsniveaus en de noodzaak eerlijke concurrentievoorwaarden voor de dienstverleners te bieden vereisen echter dat de lidstaten deze verantwoordelijkheid op uniforme wijze vervullen. Om de veiligheid van de hele luchtvervoerssector in Europa te garanderen, zal het Agentschap moeten toezien op de onderlinge samenhang van de nationale praktijken en zal het worden belast met het toezicht op de certificeringsinstanties.

De beschikbare middelen en de internationale verantwoordelijkheid zijn ook argumenten om de certificering van luchthavenactiviteiten in handen van de bevoegde nationale instanties te laten; het EASA garandeert ook hier de nodige samenhang tussen de door de lidstaten ontplooiende acties alsook de conformiteit daarvan met het Gemeenschapsrecht.

Aangezien de regeling voor het gemeenschappelijk luchtruim voorziet in multinationale functionele luchtruimblokken, zou het Agentschap voorts de dienstverleners die binnen die blokken opereren kunnen certificeren. Ook zou het, om redenen van doelmatigheid, belast kunnen worden met de certificering van aanbieders van pan-Europese luchtvaartnavigatiediensten en van dienstverleners uit derde landen die hun activiteiten in de Gemeenschap willen uitoefenen, bijvoorbeeld exploitanten van mobiele digitale luchtvaartcommunicatiesystemen, gesteld dat hun netwerken de hele wereld bestrijken.

Voor de validering van technologische verkeersbeheerssystemen (inclusief werkwijzen, automatisering, informatica en systemen voor communicatie, navigatie en toezicht), alsook voor de beoordeling van de conformiteit van componenten zullen gecertificeerde dienstverleners en constructeurs altijd nog een genormaliseerde Europese verklaring moeten overleggen. In dit verband zal het Agentschap erop toezien dat de bij de verordening inzake de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer opgelegde verplichtingen worden nageleefd.

Conclusie

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart is momenteel bevoegd op het gebied van luchtwaardigheid en interoperabiliteit van luchtvaartproducten. De oprichting daarvan in 2002 was een enorme maar nog steeds ontoereikende stap vooruit, zoals destijds door het Europees Parlement en de Raad werd benadrukt. De lange reeks ongevallen in de zomer van 2005 laat jammer genoeg zien dat de inspanningen om het algemene veiligheidsniveau in de luchtvaart te verhogen beslist moeten worden voortgezet.

Om de Europese burgers een hoog en uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart te kunnen bieden, de milieucompatibiliteit van luchtvaartproducten te garanderen, het vrije verkeer van personen, diensten en goederen te vergemakkelijken en de regelgeving doeltreffender te maken, moet op termijn het Europese luchtvaartsysteem in zijn totaliteit worden onderworpen aan gemeenschappelijke regels die op uniforme wijze worden toegepast. Het is de bedoeling dat het EASA, dat deze regels zal opstellen, ten uitvoer leggen en handhaven, zich in de periode tot 2010 ontwikkelt tot een Europese autoriteit waarvan de bevoegdheden alle aspecten van de veiligheid van de burgerluchtvaart bestrijken.

Tegelijk met de opstelling van het bij deze mededeling gevoegde regelgevingsvoorstel heeft de Commissie een begin gemaakt met de werkzaamheden die ertoe moeten leiden dat het luchtverkeersbeheer, de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en de veiligheid van de luchthavenexploitatie op hun beurt onder de toepassing van communautaire regels vallen. In dit verband heeft zij het Agentschap verzocht vanaf 2005 een verkenning naar deze onderwerpen uit te voeren en heeft zij een effectstudie ondernomen waarvan de conclusies als grondslag zullen dienen voor een regelgevingsvoorstel dat vóór eind 2006 bij het Europees Parlement en de Raad zal worden ingediend. Al deze voorbereidende werkzaamheden zullen vanzelfsprekend samen met het EASA en alle betrokken spelers worden uitgevoerd. Naar het model van de voorbeeldige samenwerking tussen de JAA en het EASA¹⁰, zal deze

¹⁰ Voor een vlotte overgang van de JAA naar het EASA is met name gezorgd door de oprichting van een werkgroep, FUJA (Future of the JAA), waarin het Agentschap, de Commissie en de JAA vertegenwoordigd zijn. Deze groep stelt praktische oplossingen voor die er met name op gericht zijn overlappen tussen het EASA en de JAA te voorkomen en de belangen van ECAC-landen die geen lid zijn van de Europese Unie te vrijwaren.

samenwerking tussen het Agentschap en zijn partners, waaronder Eurocontrol een vooraanstaande plaats inneemt, een harmonieuze en geleidelijke overgang naar het nieuwe Europese burgerluchtvaartstelsel mogelijk maken.

Om op pan-Europees niveau de onderlinge samenhang van de veiligheidsregels voor de burgerluchtvaart te bewaren en indien mogelijk te versterken, zullen alle Europese derde landen eveneens van het «EASA-systeem» kunnen profiteren via specifieke overeenkomsten tussen de Gemeenschap en de betrokken landen.

De uitbreiding van de bevoegdheden van het Agentschap, de voltooiing van het gemeenschappelijk luchtruim en het sluiten van overeenkomsten inzake luchtvaartdiensten met derde landen, waaraan tegelijk zal worden gewerkt, zullen een samenhangend kader voor het Europese luchtvaartbeleid vormen dat vergelijkbaar is met hetgeen reeds in de Verenigde Staten bestaat.