



Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας

**Ετήσια Γενική Έκθεση 2011**

## Πρόλογος του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας ιδρύθηκε με κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, και πλησιάζει στη δέκατη επέτειό του. Εκείνη την εποχή δεν υπήρχαν οργάνωση, προσωπικό και εγκαταστάσεις —πράγματι το προσωπικό ήταν πολύ ολιγάριθμο και υπήρχε ελάχιστη οργανωτική δομή όταν άρχισε να λειτουργεί ο Οργανισμός στα τέλη Σεπτεμβρίου του 2003.

Σήμερα ο Οργανισμός απασχολεί περίπου 600 άτομα. Οι αρμοδιότητές του έχουν επεκταθεί από την αρχική εστίαση στην αξιοπλοΐα ώστε να καλύπτουν όλους τους τομείς της ασφάλειας της αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων των πτητικών λειτουργιών, της αδειοδότησης προσωπικού, των αεροδρομίων και της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Βρίσκεται στο κέντρο της συλλογής δεδομένων, της ανάλυσης και της έρευνας της ασφάλειας στην Ευρώπη, διαθέτει ένα ευρέος φάσματος πρόγραμμα διεθνών εργασιών σε συνεργασία με τρίτες χώρες, τόσο γειτονικά κράτη όσο και χώρες εκτός Ευρώπης και συγκαταλέγεται, σε παγκόσμιο επίπεδο, ανάμεσα στις κορυφαίες ρυθμιστικές αρχές της αεροπορίας στο πλαίσιο των προσπαθειών για υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας παγκοσμίως.

Όπως όλοι στην Ευρώπη, έτσι κι ο Οργανισμός θα αντιμετωπίσει προκλήσεις τα επόμενα χρόνια που αποτελούν απόρροια της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης. Οι χρεώσεις που επιβάλλει στον κλάδο, οι οποίες αποτελούν την κύρια πηγή των εσόδων του, πρέπει να αντισταθούν το δύσκολο εμπορικό κλίμα στο οποίο λειτουργεί ο κλάδος. Ενώ παράλληλα υπάρχουν σημαντικοί περιορισμοί στην κοινοτική χρηματοδότηση, η οποία αντιπροσωπεύει το υπόλοιπο του προϋπολογισμού του EASA.

Εφέτος το διοικητικό συμβούλιο επικεντρώθηκε σε τρεις βασικούς στόχους:

α) στη μετάβαση του Οργανισμού προς μια πιο προορατική ρύθμιση βάσει στοιχείων. Αυτή η μετάβαση είναι αναγκαία ώστε τα ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλείας να περάσουν στο επόμενο επίπεδο και επίσης να διασφαλιστεί ότι η κατανομή πόρων κινείται προς την κατεύθυνση όπου τα πιθανά οφέλη είναι μεγαλύτερα. Κατά τη διάρκεια του 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας θέτοντας την πολιτική βάση για τη μελλοντική ανάπτυξη του Οργανισμού. Η ανακοίνωση υπογραμμίζει τη σημασία της συγκέντρωσης πληροφοριών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο για τον προσδιορισμό των βασικών κινδύνων, της ανάληψης δράσης για τη μείωση των κινδύνων σε ένα αποδεκτό επίπεδο μέσα από μια σειρά μηχανισμών, της παρακολούθησης της αποτελεσματικότητας και της επανεξέτασης, όταν κρίνεται αναγκαίο, των δράσεων μετριασμού.

β) στην ανάγκη να λειτουργεί ο Οργανισμός σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη συντονίζοντας το ευρωπαϊκό σύστημα ασφαλείας της αεροπορίας στο σύνολό του. Αυτό οφείλεται στην επικάλυψη και αλληλεξάρτηση των ρόλων των διαφόρων φορέων, και έχει ως στόχο να διασφαλιστεί η πλήρης αξιοποίηση της ελάχιστης ικανότητας όπου αυτή υπάρχει· και

γ) στην ανάγκη για όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη εσωτερική διαχείριση του Οργανισμού.

Η παρούσα ετήσια έκθεση για το 2011 αποδεικνύει επαρκώς την πρόοδο που έχει επιτύχει ο Οργανισμός σε ένα τόσο σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα. Εύκολα μπορεί κανείς να ξεχάσει ότι, δεδομένου ότι σε κάποιους τομείς πρέπει ακόμη να θεσπιστούν και να εφαρμοστούν πλήρως λεπτομερείς κανόνες, ο Οργανισμός εξακολουθεί να βρίσκεται σε φάση ανάπτυξης. Η δημιουργία ενός οργανισμού που χαρακτηρίζεται από μια τέτοια δύναμη και ποικιλομορφία ενώ δεν έχει ακόμη επιτευχθεί η σταθερότητα που θα προσέφερε η ολοκλήρωση της διαδικασίας του σχηματισμού του, αποτελεί αξιοσημείωτο επίτευγμα. Αποτίνω θερμό φόρο τιμής σε όλους εκείνους στην Κολωνία που εργάστηκαν και εργάζονται τόσο σκληρά και αποτελεσματικά ώστε να μετατρέψουν σε μια επιτυχή πραγματικότητα αυτό που οι αρχικοί νομοθέτες μπορούσαν να προβλέψουν μόνο ως ιδέα.

Michael Smethers

Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου

## Πρόλογος του εκτελεστικού διευθυντή

Κατά τη διάρκεια του 2011, η θέση του EASA ως το επίκεντρο της προσέγγισης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια της αεροπορίας ενισχύθηκε περαιτέρω. Ο Οργανισμός συνέχισε να συνεργάζεται με ενδιαφερόμενα μέρη και συνεργαζόμενους φορείς κατά τρόπο επιστημονικό και τεκμηριωμένο για την αντιμετώπιση των μείζονος σημασίας παραγόντων που επηρεάζουν την ασφάλεια της αεροπορίας.

Παρότι τα στατιστικά στοιχεία για το 2011 δείχνουν μια συνολικά μέτρια βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας παγκοσμίως, υπήρξαν σημαντικές διαφορές στα ποσοστά των ατυχημάτων σε περιφερειακό επίπεδο. Επιπλέον, συγκεκριμένοι παράγοντες ατυχημάτων, όπως η απώλεια ελέγχου, εξακολούθησαν να συμβάλλουν δυσανάλογα στα αεροπορικά ατυχήματα.

Μετά από προηγούμενες διασκέψεις για την εκπαίδευση των χειριστών και τις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην ασφάλεια των πτήσεων, η διάσκεψη του EASA για την ασφάλεια το 2011 επικεντρώθηκε στην πρόληψη της απώλειας και στην ανάκτηση του ελέγχου. Η διάσκεψη έθεσε γερά θεμέλια για περαιτέρω έργο εκ μέρους του Οργανισμού με στόχο τη διευκόλυνση της ένταξης των νέων τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένης της αυτοματοποίησης του θαλάμου διακυβέρνησης.

Η ευθύνη του EASA για το άνοιγμα του δρόμου για την επιτέλεση έργου στο χώρο της ασφάλειας σε όλους τους τομείς της αεροπορίας διατυπώθηκε με σαφήνεια στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη συγκρότηση συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη. Το έγγραφο, που δημοσιεύθηκε τον Οκτώβριο του 2011, περιγράφει τη στρατηγική για την ασφάλεια της αεροπορίας στην Ευρώπη.

Οι δύο πυλώνες της στρατηγικής αυτής, το ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την ασφάλεια της αεροπορίας και το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ασφάλεια της αεροπορίας, θέτουν το πλαίσιο για ένα πανευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας.

Το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ασφάλεια της αεροπορίας προσφέρει μια αξιολόγηση θεμάτων ασφάλειας και έναν κατάλογο σχετικών δράσεων. Το σχέδιο, που κατήρτισε ο EASA, συνδέει υψηλού επιπέδου θέματα ασφάλειας με δράσεις που πρέπει να υλοποιηθούν από τις εθνικές αρχές, τους συνεργαζόμενους φορείς, τον κλάδο και τον ίδιο τον EASA. Στη δεύτερη πλέον έκδοση του το σχέδιο βασίζεται στο γεγονός ότι τα ζητήματα ασφάλειας του σήμερα μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο όταν όλοι οι συντελεστές στο σύστημα εργάζονται για την επίτευξη του ίδιου στόχου.

Ο Οργανισμός έχει επίσης προσαρμοστεί ώστε να εργάζεται καλύτερα στο σημερινό βασιζόμενο στους κινδύνους πλαίσιο. Δημιουργήθηκε ένα εσωτερικό σύστημα αναφοράς συμβάντων (IORS) για τη συγκέντρωση σε κεντρικό σημείο των αναφερόμενων συμβάντων και την ατομική παρακολούθηση αποφάσεων και δράσεων. Η βάση δεδομένων του IORS αποτελεί πλέον βασικό εργαλείο για τη λήψη αποφάσεων σε θέματα ασφάλειας βάσει στοιχείων σε όλους τους τομείς των δραστηριοτήτων του EASA.

Τέλος, τον Μάιο του 2011 τέθηκε σε ισχύ η διμερής συμφωνία ασφάλειας της αεροπορίας μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η θέση σε ισχύ της πολυαναμενόμενης συμφωνίας επιτρέπει στις ρυθμιστικές αρχές και στον κλάδο της αεροπορίας εκατέρωθεν του Ατλαντικού να επωφεληθούν από μια αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων.

Με τη θέσπιση των πρώτων ευρωπαϊκών κανονισμών στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, ο Οργανισμός συμμετέχει πλέον σε όλο το φάσμα της ασφάλειας της αεροπορίας και προάγει μια συνολική προσέγγιση συστήματος: από τα αεροσκάφη στα αεροδρόμια, από τις αεροπορικές εταιρείες στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Και διαθέτοντας πλέον το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ασφάλεια της αεροπορίας, ο Οργανισμός βρίσκεται περισσότερο από ποτέ άλλοτε στο επίκεντρο της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια της αεροπορίας.

Ένας από τους σημαντικότερους κινδύνους που βλέπω για το μέλλον της αεροπορίας είναι ο συνδυασμός μιας δύσκολης οικονομικής κατάστασης στον κλάδο της αεροπορίας με τη μείωση του προσωπικού σε φορείς υπεύθυνους για την επίβλεψη, και τα δύο ως απόρροια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Πρέπει να καταβληθεί κάθε προσπάθεια για να αποφευχθεί η διακύβευση των πόρων που είναι διαθέσιμοι στις ρυθμιστικές αρχές και στις αρχές επίβλεψης, ώστε να συνεχίσουμε να εκτελούμε την αποστολή μας και να προάγουμε το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφάλειας της αεροπορίας. Αυτό είναι το μήνυμά μου προς τους πολιτικούς μας.

Patrick Goudou

Εκτελεστικός διευθυντής

## Περιεχόμενα

<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ.....</b>	<b>2</b>
<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ .....</b>	<b>4</b>
<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....</b>	<b>6</b>
<b>Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ .....</b>	<b>10</b>
<b>ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ .....</b>	<b>11</b>
<b>ΚΥΡΙΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ 2011 .....</b>	<b>12</b>
<b>ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ .....</b>	<b>13</b>
<b>ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ .....</b>	<b>16</b>
<b>1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ .....</b>	<b>16</b>
<b>A. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ EASP .....</b>	<b>16</b>
<i>Στόχος και πεδίο εφαρμογής .....</i>	<i>16</i>
<i>Κύρια επιτεύγματα το 2011 .....</i>	<i>16</i>
<b>B. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....</b>	<b>17</b>
<i>Στόχος και πεδίο εφαρμογής .....</i>	<i>17</i>
<i>Κύρια επιτεύγματα το 2011 .....</i>	<i>18</i>
<b>2. ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ .....</b>	<b>24</b>
<i>Στόχος και πεδίο εφαρμογής .....</i>	<i>24</i>
<i>Κύρια επιτεύγματα το 2011 .....</i>	<i>24</i>
<b>3. ΕΠΙΒΛΕΨΗ .....</b>	<b>26</b>
<b>A. ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ .....</b>	<b>26</b>
<i>Στόχος και πεδίο εφαρμογής .....</i>	<i>26</i>
<i>Κύρια επιτεύγματα το 2011 .....</i>	<i>26</i>
<b>B. ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ.....</b>	<b>28</b>
<i>Στόχος και πεδίο εφαρμογής .....</i>	<i>28</i>
<i>Κύρια επιτεύγματα το 2011 .....</i>	<i>29</i>
<b>Γ. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ .....</b>	<b>31</b>
<i>Στόχος και πεδίο εφαρμογής .....</i>	<i>31</i>
<i>Κύρια επιτεύγματα το 2011 .....</i>	<i>32</i>
<b>Δ. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ .....</b>	<b>33</b>
<i>Στόχος και πεδίο εφαρμογής .....</i>	<i>33</i>
<i>Κύρια επιτεύγματα το 2011 .....</i>	<i>34</i>
<b>4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ.....</b>	<b>36</b>
<i>Στόχος και πεδίο εφαρμογής .....</i>	<i>36</i>
<i>Κύρια επιτεύγματα το 2011 .....</i>	<i>36</i>
<b>5. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ.....</b>	<b>38</b>
<i>Στόχος και πεδίο εφαρμογής .....</i>	<i>38</i>
<i>Κύρια επιτεύγματα το 2011 .....</i>	<i>38</i>
<i>Γενική διαχείριση .....</i>	<i>38</i>
<i>Διαχείριση εφαρμογών και υπηρεσίες ανάθεσης προμηθειών .....</i>	<i>38</i>
<i>Οικονομικές υπηρεσίες.....</i>	<i>38</i>
<i>Νομικές υπηρεσίες .....</i>	<i>39</i>

Επικοινωνίες .....	40
Ανθρώπινο δυναμικό .....	40
Γενική και τεχνική κατάρτιση .....	41
Υπηρεσίες Πληροφοριών .....	42
Εταιρικές Υπηρεσίες.....	43
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....</b>	<b>44</b>
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΔΗΛΩΣΗ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑΣ ΤΟΥ ΔΙΑΤΑΚΤΗ .....	45
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ 2011 .....	46
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ, ΓΝΩΜΕΣ ΚΑΙ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ 2011 .....	47
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΤΟ 2011 (ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ EASA) .....	49
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΥΝΑΨΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΟΥ ΞΕΚΙΝΗΣΑΝ Η/ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΑΝ ΤΟ 2011.....	55
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6: ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ.....	61
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7: ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ (ΚΡΙ).....	63
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ EASA.....	71
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ .....	72

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ<sup>1</sup>

Το 2011, ο Οργανισμός ενοποίησε τις δραστηριότητές του οριστικοποιώντας την προετοιμασία των νέων αρμοδιοτήτων και των ευθυνών του, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης της νομοθεσίας και των σχετικών κανόνων για την πρώτη και τη δεύτερη επέκταση. Η κατάρτιση των εκτελεστικών κανόνων για την ασφάλεια των αεροδρομίων προέκυψε από την έκδοση της σχετικής ΕΠΤ τον Δεκέμβριο του 2011. Η έκδοση πολλών εκτελεστικών κανόνων μεταξύ Αυγούστου και Δεκεμβρίου 2011 στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS) άνοιξε το δρόμο για την έναρξη των επιθεωρήσεων τυποποίησης του EASA σε αυτόν τον τομέα.

Παράλληλα, ο Οργανισμός συνέχισε να ενισχύει και να εδραιώνει τον ρόλο του ως σημαντικού φορέα της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια της αεροπορίας. Στο πλαίσιο αυτό, ο EASA παρείχε υποστήριξη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τον καθορισμό ευρωπαϊκών έργων βοήθειας και τη διαχείριση κοινοτικών προγραμμάτων, ιδίως για τα δυτικά Βαλκάνια, τις χώρες της Μεσογείου και την Κεντρική Ασία. Μετά τη θέση σε ισχύ των διμερών συμφωνιών ασφάλειας της αεροπορίας (BASA) σχετικά με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ, καθώς και μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Καναδά, την 1η Μαΐου 2011 και την 26η Ιουλίου 2011 αντίστοιχα, ο Οργανισμός διοργάνωσε πολλές δραστηριότητες υλοποίησης.

Ο Οργανισμός επίσης προήγαγε περαιτέρω την επικοινωνιακή στρατηγική του διοργανώνοντας το πρώτο φόρουμ ρυθμιστικών αρχών SAFA και του κλάδου καθώς και, για πρώτη φορά, ένα εργαστήριο πιστοποίησης με τον κλάδο. Επιπλέον, οι οδηγίες αξιοπλοΐας για μεγάλα αεροσκάφη έχουν μεγάλη προβολή στα μέσα ενημέρωσης και ο Οργανισμός έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση στον σχεδιασμό και τη διαχείριση της έκδοσής τους.

Ο Οργανισμός έχει επίσης αποδείξει τις προσπάθειές του προς την κατεύθυνση της συνεχούς βελτίωσης:

- εκτός της απόκτησης πιστοποίησης κατά το πρότυπο ISO 9001:2008, το 2010 ο EASA κίνησε τον κύκλο συνεχούς βελτίωσης του ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης (ΟΣΔ) που διαθέτει με στόχο τη διατήρηση της πιστοποίησής του κάθε χρόνο·
- η πιλοτική φάση του IORS ξεκίνησε τον Οκτώβριο με την πλήρη ανάπτυξη του συστήματος να έχει προγραμματιστεί για τις αρχές του 2012·
- τον Σεπτέμβριο του 2011, αναπτύχθηκαν η νέα εφαρμογή και η βάση δεδομένων SAFA που επέτρεψαν σε εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και αερομεταφορείς να έχουν ηλεκτρονική πρόσβαση σε εκθέσεις SAFA·
- στον τομέα της εξωτερικής ανάθεσης των εργασιών πιστοποίησης, ξεκίνησε μια διαδικασία σύναψης συμβάσεων ώστε να καταστεί δυνατή η εξωτερική ανάθεση των δραστηριοτήτων των νέων αρμοδιοτήτων τόσο σε εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας (NAA) όσο και σε εγκεκριμένους φορείς στις αρχές του 2012.

Τέλος, από την άποψη της οργάνωσης, το Τμήμα Εμπειρογνομόνων και το Τμήμα Προτύπων Πτήσης της Διεύθυνσης Πιστοποίησης συγχωνεύθηκαν ώστε να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ των εμπειρογνομόνων αξιοπλοΐας και των εμπειρογνομόνων πτητικών λειτουργιών οδηγώντας σε μια πιο ενοποιημένη διαδικασία τόσο των πτυχών σχεδιασμού όσο και των πτυχών επιχειρησιακής καταλληλότητας στο πλαίσιο μιας κεντρικής διαχείρισης έργων.

<sup>1</sup> Η ετήσια γενική έκθεση του Οργανισμού για το 2011 καταρτίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 57 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 (βασικός κανονισμός). Είναι δομημένη σύμφωνα με τις βασικές δραστηριότητες του Οργανισμού και περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο ο Οργανισμός υλοποίησε το πρόγραμμα εργασιών για το 2011. Όπως τονίζεται σε αποκλειστικούς πίνακες σχετικούς με την κάθε δραστηριότητα, σχεδόν όλοι οι στόχοι που τέθηκαν στο πρόγραμμα εργασιών για το 2011 είχαν επιτευχθεί στα τέλη του 2010.



Ο Οργανισμός δημιούργησε επίσης μια τοπική υπηρεσία στις Βρυξέλλες τα προσωρινά γραφεία της οποίας άνοιξαν το δεύτερο εξάμηνο του έτους. Το προσωπικό που τοποθετήθηκε στις Βρυξέλλες είναι λειτουργικό, ενώ η ανακαίνιση των μόνιμων γραφείων έχει σχεδόν ολοκληρωθεί.

## Ο Οργανισμός

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας αποτελεί το κεντρικό στοιχείο του συστήματος ασφάλειας της αεροπορίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης που απαρτίζεται από τον Οργανισμό, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις εθνικές αρχές αεροπορίας.

### Η ασφάλειά σας είναι η αποστολή μας

Η αποστολή μας είναι η προαγωγή των υψηλότερων κοινών επιπέδων ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας στην πολιτική αεροπορία.

### Κοινή στρατηγική

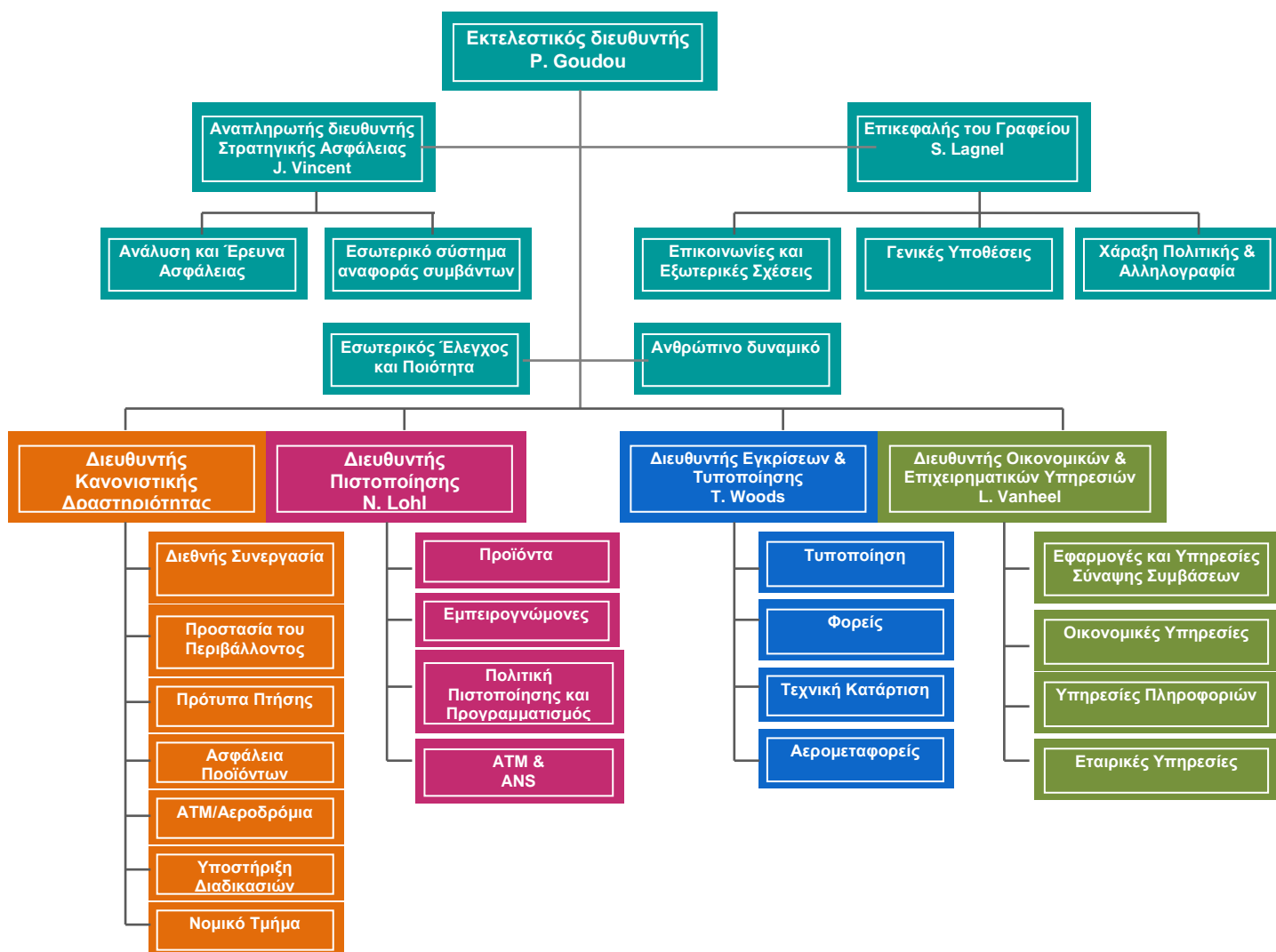
Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν έναν από τους ασφαλέστερους τρόπους μετακίνησης. Καθώς η εναέρια κυκλοφορία συνεχίζει να αυξάνεται, απαιτείται μια κοινή προσπάθεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου οι αερομεταφορές να παραμείνουν ασφαλείς και βιώσιμες. Ο Οργανισμός αναπτύσσει κοινούς κανόνες για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Ελέγχει την υλοποίηση των προτύπων μέσω επιθεωρήσεων στα κράτη μέλη και παρέχει την απαιτούμενη τεχνική εμπειρογνωμοσύνη και εκπαίδευση στο σύστημα. Ο Οργανισμός συνεργάζεται στενά με τις εθνικές αρχές αεροπορίας, οι οποίες διαδραματίζουν τον δικό τους ρόλο στο σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### Τα καθήκοντά μας

Τα βασικά καθήκοντα του Οργανισμού περιλαμβάνουν επί του παρόντος:

- Κανονιστική ρύθμιση: εκπόνηση νομοθεσίας ασφάλειας της αεροπορίας και παροχή τεχνικών συμβουλών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη.
- Επιθεωρήσεις και εκπαίδευση για την εξασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας ασφάλειας της αεροπορίας σε όλα τα κράτη μέλη.
- Πιστοποίηση αξιοπλοΐας και περιβαλλοντική πιστοποίηση τύπου αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού.
- Έγκριση φορέων σχεδιασμού αεροσκαφών σε παγκόσμιο επίπεδο και των φορέων παραγωγής και συντήρησης εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Συντονισμός του προγράμματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας SAFA (εκτίμηση της ασφάλειας ξένων αεροσκαφών)
- Συντονισμός προγραμμάτων ασφάλειας, συλλογή, ανάλυση και έρευνα δεδομένων για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας.

## Οργανωτική δομή



Κατάσταση: Απρίλιος 2012

## Κύριες εκδηλώσεις 2011

Εκδήλωση	Ημερομηνία
<b>Διοργάνωση/συνδιοργάνωση από τον EASA</b>	
Εργαστήριο λειτουργιών ηφαιστειακής τέφρας	20 Ιανουαρίου
Εργαστήριο πιστοποίησης	21 Ιανουαρίου
Συνεδρίαση JARUS/FAA/EASA	25 Μαρτίου - 3 Απριλίου
Επίσημη έναρξη του έργου EASA/SESAR KE/ECTL	15 Απριλίου
Διάσκεψη ΕΕ-ΗΠΑ του 2011: «Ενίσχυση της παγκόσμιας ασφάλειας της αεροπορίας: μελλοντικές προκλήσεις»	14-16 Ιουνίου
Ετήσια διάσκεψη για την ασφάλεια σχετικά με τη διατήρηση του ελέγχου - πρόληψη της απώλειας ελέγχου και ανάκτηση ελέγχου	4-5 Οκτωβρίου
Φόρουμ ρυθμιστικών αρχών SAFA & του κλάδου	19 Οκτωβρίου
Ευρωπαϊκή διάσκεψη για την ασφάλεια στο θάλαμο των επιβατών	1-3 Νοεμβρίου
Εργαστήριο NAA/NSA για την ηφαιστειακή τέφρα	2 Νοεμβρίου
Συνεδρίαση EASA-FAA για τα πρότυπα πτήσης	15-17 Νοεμβρίου
Τρίτο φόρουμ διεθνούς συνεργασίας EASA	15-17 Νοεμβρίου
Πέμπτο φόρουμ στροφειόπτρων	7-8 Δεκεμβρίου
<b>Διοργάνωση σε επίπεδο ΔΟΠΑ/Ευρωπαϊκής Ένωσης</b>	
Διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας από την ΕΕ προς το 2020	26 Ιανουαρίου
Διάσκεψη υψηλού επιπέδου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού	3-4 Μαρτίου
Έκτη εκδήλωση «Ημέρες για την αεροναυτική 2011» (Μαδρίτη)	30 Μαρτίου - 1 Απριλίου
Παγκόσμιο συμπόσιο του ΔΟΠΑ για τον κλάδο της αεροναυτιλίας	20-23 Σεπτεμβρίου
Εργαστήριο του ΔΟΠΑ για την αεροπορία και τα βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα	18-20 Οκτωβρίου

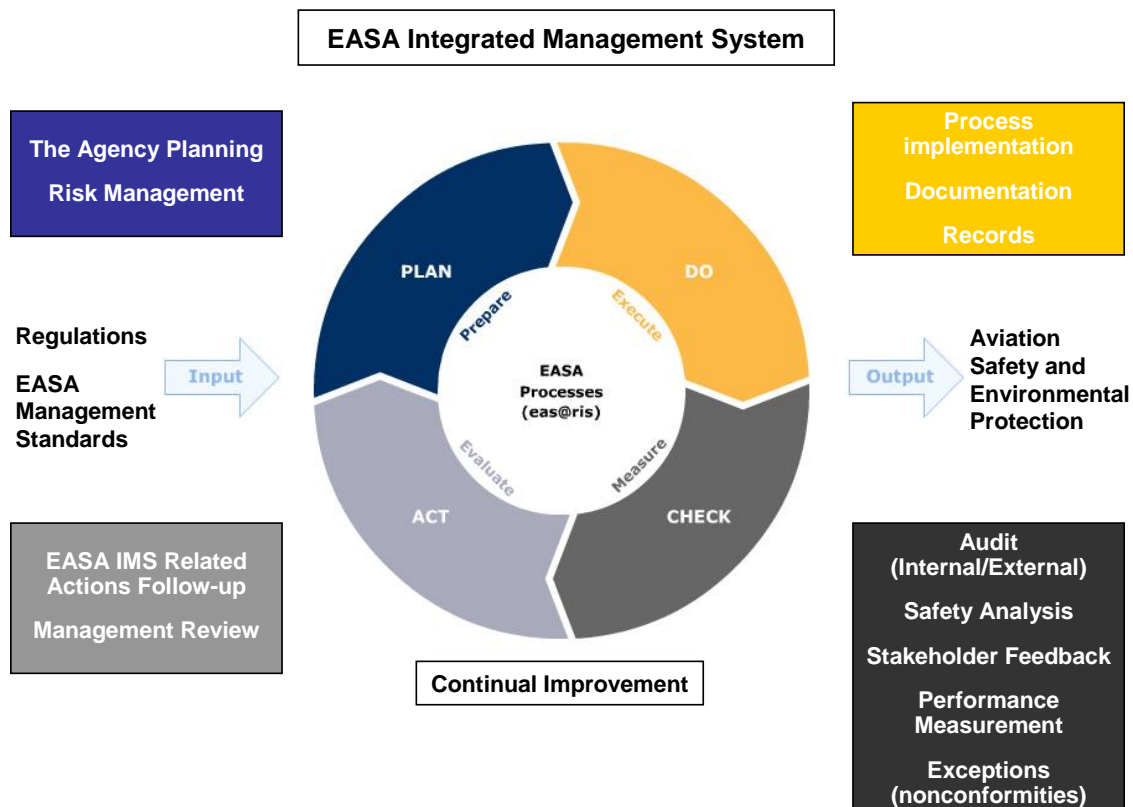
## Εσωτερικός έλεγχος και μετριάσμός κινδύνων

### ➤ Εσωτερικός έλεγχος

Το 2011, μετά την επιτυχή πιστοποίηση του ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης (ΟΣΔ) του EASA σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 9001:2008 το 2010, ο EASA ξεκίνησε τον κύκλο διαρκούς βελτίωσης του ΟΣΔ με στόχο τη διατήρηση της πιστοποίησης ISO9001 κάθε χρόνο.

Το ΟΣΔ του EASA βασίζεται σε πρότυπα διαχείρισης που ενέκρινε το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού το 2008, όπως προβλέπεται στο άρθρο 38 του δημοσιονομικού κανονισμού. Τα πρότυπα αυτά προκύπτουν από τα πρότυπα εσωτερικού ελέγχου, όπως αναπτύχθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και από τα διεθνή πρότυπα ISO 9001:2008. Ένα τέτοιο σύστημα αποτελεί τη βάση τόσο του εσωτερικού ελέγχου όσο και της διαρκούς βελτίωσης.

Το ΟΣΔ του Οργανισμού ενσωματώνει πλήρως την έννοια του «εσωτερικού ελέγχου» με στόχο να διασφαλιστεί ο κατάλληλος μετριάσμός των κινδύνων, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο την ικανότητα του Οργανισμού να επιτυγχάνει επιχειρησιακούς στόχους, στόχους ποιότητας και συμμόρφωσης καθώς και οικονομικούς στόχους. Το σύστημα συνίσταται σε ένα πλαίσιο τεσσάρων σταδίων και βασίζεται σε βέλτιστες πρακτικές από μια σειρά φορέων του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα.



EN	Translation (target language)
EASA Integrated Management System	Ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης του EASA
The Agency Planning Risk Management	Σχεδιασμός του Οργανισμού Διαχείριση κινδύνων
Process implementation Documentation	Εφαρμογή διαδικασιών Τεκμηρίωση

Records	Αρχεία
Regulations	Κανονισμοί
EASA Management Standards	Πρότυπα Διαχείρισης EASA
Input	Εισαγόμενα στοιχεία
EASA IMS Related Actions Follow-up Management Review	Παρακολούθηση δράσεων σχετικών με το ΟΣΔ του EASA Επανεξέταση Διαχείρισης
PLAN	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
Prepare	Προετοιμασία
DO	ΕΝΕΡΓΕΙΑ
Execute	Εκτέλεση
CHECK	ΕΛΕΓΧΟΣ
Measure	Μέτρηση
ACT	ΔΡΑΣΗ
Evaluate	Αξιολόγηση
EASA Processes (eas@ris)	Διεργασίες του EASA (eas@ris)
Continual improvement	Διαρκής βελτίωση
Output	Αποτέλεσμα
Aviation Safety and Environmental Protection	Ασφάλεια της αεροπορίας και προστασία του περιβάλλοντος
Audit (Internal/External) Safety Analysis Stakeholder Feedback Performance Measurement Exceptions (nonconformities)	Έλεγχος (εσωτερικός/εξωτερικός) Ανάλυση της ασφάλειας Ανατροφοδότηση ενδιαφερόμενων μερών Μέτρηση επιδόσεων Εξαιρέσεις (περιπτώσεις μη συμμόρφωσης)

### ➤ Μετριάσμός των κινδύνων

Ο Οργανισμός εφάρμοσε επίσης μια ετήσια διαδικασία αξιολόγησης κινδύνων με στόχο τον εντοπισμό των κινδύνων υψηλού επιπέδου ανά μακροδιαδικασία. Οι κίνδυνοι αξιολογούνται με βάση την πιθανότητα εμφάνισης και των πιθανών επιπτώσεών τους. Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται οι κρίσιμοι κίνδυνοι που εντοπίστηκαν το 2011 και οι δράσεις που υλοποιήθηκαν ή/και ξεκίνησαν για τον μετριάσμό τους.

Κίνδυνοι	Κυριότερες δράσεις μετριάσμού που υλοποιήθηκαν/ξεκίνησαν το 2011
<b>Διαδικασίες διαχείρισης</b>	
Ο Οργανισμός ή το προσωπικό του έχει κριθεί ένοχος ή/και του καταλογίζεται αστική/ποινική ευθύνη.	Διαδικασία και σχέδιο δράσης που επιτρέπουν συντονισμένες δράσεις σε περίπτωση δίωξης του Οργανισμού. Διοικητικές διαδικασίες για τον χειρισμό υποθέσεων αν οι εισαγγελίες ζητήσουν την άρση της ασυλίας του EASA . Κατάλληλη πολιτική επικοινωνίας (στρατηγική ομοφωνίας). Καθορισμός ενιαίου σημείου επικοινωνίας και γνωστοποίησή του στο εσωτερικό του Οργανισμού, σε πελάτες και τρίτα μέρη.
Η φήμη του Οργανισμού στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει πληγεί λόγω της μη ορθής αντιμετώπισης κρίσεων, επικρίσεων/καταγγελιών από ενδιαφερόμενα μέρη, ισχυρισμούς υψηλού επιπέδου, μη νόμιμη ενέργεια ή αρνητική εικόνα του Οργανισμού.	Σχέδιο επικοινωνίας σε περιπτώσεις κρίσεων. Κατάλληλη πολιτική επικοινωνίας (στρατηγική ομοφωνίας). Καθορισμός ενιαίου σημείου επικοινωνίας και γνωστοποίησή του στο εσωτερικό του Οργανισμού, σε πελάτες και τρίτα μέρη.
Ανεπαρκής παροχή πόρων σε σχέση με υφιστάμενα και νέα καθήκοντα (επέκταση των αρμοδιοτήτων) του Οργανισμού.	Κατάλληλος σχεδιασμός, σύστημα πρόβλεψης και σύστημα πληροφοριών για τον εντοπισμό και την αιτιολόγηση αναγκών πόρων. Σαφής σύνδεση μεταξύ καθηκόντων και οικονομικών/ανθρωπίνων πόρων.
<b>Διαδικασίες επίβλεψης προϊόντων και φορέων</b>	
Ζητήματα ασφάλειας που δεν έχουν επιλυθεί κατά τη στιγμή της πιστοποίησης, της επικύρωσης, της έγκρισης των συνθηκών πτήσης με αποτέλεσμα τη σύγκρουση αεροσκάφους.	Αποτελεσματικές διαδικασίες εργασίας για τις δραστηριότητες πιστοποίησης συμπεριλαμβανομένων καταλλήλων ελέγχων. Δυνατότητα παροχής αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τις εργασίες που έχουν εκτελεστεί μέσω της διατήρησης εγγράφων και αρχείων.

Κίνδυνοι	Κυριότερες δράσεις μετριασμού που υλοποιήθηκαν/ξεκίνησαν το 2011
	Παροχή συνεχούς εκπαίδευσης για το τεχνικό προσωπικό για να διασφαλίζεται η συνεχής επάρκειά του. Αποτελεσματικός έλεγχος των υπηρεσιών που παρέχονται από εθνικές αρχές αεροπορίας.
Ζητήματα ασφάλειας που δεν έχουν επιλυθεί και οδηγούν στη σύγκρουση αεροσκάφους λόγω μη έκδοσης οδηγίας αξιοποίησης ή ανεπαρκών διορθωτικών ενεργειών, ανεπαρκούς χρόνου συμμόρφωσης καθοριζόμενου σε οδηγία αξιοποίησης.	Αποτελεσματικές διαδικασίες εργασίας για την αποδοχή μέσω εναλλακτικών των οδηγιών για την αξιοποίηση, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων ελέγχων. Δυνατότητα παροχής αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τις εργασίες που έχουν εκτελεστεί μέσω της διατήρησης εγγράφων και αρχείων. Παροχή συνεχούς εκπαίδευσης για το τεχνικό προσωπικό για να διασφαλίζεται η συνεχής επάρκειά του. Αποτελεσματικό σύστημα αναφοράς συμβάντων. Αποτελεσματικός έλεγχος των υπηρεσιών που παρέχονται από εθνικές αρχές αεροπορίας.
Ζητήματα ασφάλειας που δεν έχουν επιλυθεί και οδηγούν στη σύγκρουση αεροσκάφους λόγω εσφαλμένης αποδοχής μέσω συμμόρφωσης εναλλακτικών των οδηγιών για την αξιοποίηση.	Αποτελεσματικές διαδικασίες εργασίας για την αποδοχή μέσω εναλλακτικών των οδηγιών για την αξιοποίηση, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων ελέγχων. Δυνατότητα παροχής αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τις εργασίες που έχουν εκτελεστεί μέσω της διατήρησης εγγράφων και αρχείων. Παροχή συνεχούς εκπαίδευσης για το τεχνικό προσωπικό για να διασφαλίζεται η συνεχής επάρκειά του. Αποτελεσματικός έλεγχος των υπηρεσιών που παρέχονται από εθνικές αρχές αεροπορίας.
Ανεπαρκές σύστημα αναφοράς συμβάντων και αναποτελεσματική επεξεργασία αναφορών συμβάντων που προκαλούν αμφιβολίες για τη διαρκή αξιοποίηση προϊόντων και οδηγούν σε ατυχήματα ή σοβαρά περιστατικά που θα μπορούσαν να αποφευχθούν.	Προώθηση του συστήματος αναφοράς συμβάντων και της νοοτροπίας δικαίου. Αποτελεσματικό σύστημα αναφοράς που εξασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα όλων των συμβάντων και των σχετικών ενεργειών. Αποτελεσματικές διαδικασίες εργασίας για την ανάλυση των αναφορών συμβάντων και τον καθορισμό των αναγκών δράσεων, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων ελέγχων. Δυνατότητα παροχής αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τις εργασίες που έχουν εκτελεστεί μέσω της διατήρησης εγγράφων και αρχείων. Παροχή συνεχούς εκπαίδευσης για το τεχνικό προσωπικό για να διασφαλίζεται η συνεχής επάρκειά του. Αποτελεσματικός έλεγχος των υπηρεσιών που παρέχονται από εθνικές αρχές αεροπορίας.
<b>Υποστηρικτικές διαδικασίες</b>	
Συμβάν που μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, την ικανότητα εργασίας του προσωπικού, τη διαθεσιμότητα δεδομένων/τεκμηρίωσης. (Π.χ. πυρκαγιά, τρομοκρατική ενέργεια, σοβαρή επιδημία, κλοπή).	Αποτελεσματικό σύστημα ασφάλειας. Κατάλληλη ασφάλιση. Λήψη αντιγράφων ασφαλείας των εγκαταστάσεων μηχανογράφησης και απομακρυσμένη αποθήκευση δεδομένων για τη διευκόλυνση της διαρκούς λειτουργίας. Σχέδιο επιχειρησιακής συνέχειας. Σχέδιο αντιμετώπισης σοβαρών επιδημιών.

# Δραστηριότητες του Οργανισμού

## 1. Ασφάλεια

### α. Στρατηγική για την ασφάλεια και EASP

#### Στόχος και πεδίο εφαρμογής

Ο Οργανισμός έχει αναλάβει ηγετικό ρόλο για τον συντονισμό και τη συμπλήρωση των προσπάθειών που καταβάλλουν τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που έχει θέσει ο ΔΟΠΑ σχετικά με τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας (ΣΔΑ), για τον κλάδο, και τα κρατικά προγράμματα ασφάλειας (ΚΠΑ), για τα κράτη που είναι συμβεβλημένα με τον ΔΟΠΑ.

Η ανταλλαγή καθηκόντων μεταξύ των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων και των κρατών μελών, όπως περιγράφεται στον βασικό κανονισμό, σημαίνει ότι η συνεργασία είναι ουσιαστικής σημασίας προκειμένου να εξασφαλιστεί η υλοποίηση της διαχείρισης της ασφάλειας. Υφίσταται η ανάγκη να εξασφαλιστεί μια περιφερειακή (πανευρωπαϊκή) προσέγγιση σχετικά με τις αρχές της διαχείρισης της ασφάλειας.

Ενόψει αυτής της ανάγκης και προκειμένου να επιτευχθεί πρόοδος, τον Οκτώβριο του 2009 συγκροτήθηκε μια Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Επιτροπή Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASAC) με εκπροσώπηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Συμβουλίου Επανεξέτασης Επιδόσεων (PRB), του κλάδου, της EUROCONTROL, των κρατών μελών και του EASA.

Το 2011, το συνεργατικό έργο της συγκεκριμένης επιτροπής έλαβε σημαντική στήριξη μέσω της έκδοσης της ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τη συγκρότηση συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη (η ανακοίνωση), η οποία περιελάμβανε το EASP (ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την ασφάλεια της αεροπορίας) ως παράρτημα. Η δεύτερη έκδοση του ευρωπαϊκού σχεδίου για την ασφάλεια της αεροπορίας - EASp εγκρίθηκε επίσης από το διοικητικό συμβούλιο τον Δεκέμβριο. Ως εκ τούτου, έχει υλοποιηθεί η προβλεπόμενη προσέγγιση τριών επιπέδων που περιλαμβάνει στρατηγική, πρόγραμμα και σχέδιο.

#### Κύρια επιτεύγματα το 2011

##### ➤ Ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την ασφάλεια της αεροπορίας (EASP)

Ως συνέχεια του έργου της EASAC για την ανάπτυξη ενός εγχειριδίου για το ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την ασφάλεια της αεροπορίας (εγχειρίδιο EASP), η συμπερίληψη του προγράμματος, αναδιαρθρωμένου ώστε να ακολουθεί τη μορφή του ΔΟΠΑ, ως παραρτήματος στην ανακοίνωση, έθεσε τη στρατηγική και πολιτική βάση για τη συνέχιση του έργου και περιλαμβάνει τους στόχους για τα επόμενα έτη. Η δεύτερη έκδοση του ευρωπαϊκού σχεδίου για την ασφάλεια της αεροπορίας βασίστηκε στην πρώτη.

Η προσέγγιση για την ασφάλεια της ευρωπαϊκής αεροπορίας βασίζεται σε τρία στοιχεία:

- μια σειρά από πολιτικές και στόχους (η στρατηγική), η οποία είναι πλέον η ανακοίνωση.
- ένα ολοκληρωμένο σύνολο κανονισμών και δραστηριοτήτων που αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας (το πρόγραμμα), που προσαρτάται στην προαναφερθείσα ανακοίνωση.



- μια υψηλού επιπέδου αξιολόγηση θεμάτων ασφάλειας και σχετικό σχέδιο δράσης (το σχέδιο για την ασφάλεια).
- Το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ασφάλεια της αεροπορίας (EASp)

Η χρονιά ολοκληρώθηκε με την έγκριση από το διοικητικό συμβούλιο της δεύτερης έκδοσης του ευρωπαϊκού σχεδίου για την ασφάλεια της αεροπορίας - EASp. Καλύπτει την περίοδο 2012-2015 και έχει αναπτυχθεί σύμφωνα με την ίδια μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ανάπτυξη της πρώτης έκδοσης. Ως εκ τούτου, δεν έχουν αλλάξει οι κύριοι τομείς κινδύνου.

Όπως και η πρώτη έκδοση, η δεύτερη έκδοση περιλαμβάνει τρεις ευρείς τομείς: συστημικά, επιχειρησιακά και αναδυόμενα ζητήματα. Οι κίνδυνοι που εντοπίζονται στους τρεις αυτούς τομείς μετριάζονται μέσω των δράσεων ασφάλειας που αναλαμβάνουν τα κράτη μέλη, η Eurocontrol, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο κλάδος και ο Οργανισμός. Αυτό καταλήγει στο συνεργατικό έργο που έχει ως στόχο τη βελτίωση των δραστηριοτήτων και των προσπάθειών για την περαιτέρω μείωση του αριθμού των ατυχημάτων μας.

Επιπλέον, η δεύτερη έκδοση περιλαμβάνει δύο παράλληλες δραστηριότητες:

- α. Παρέχει μια έκθεση προόδου σχετικά με τις 91 μόνιμες δράσεις που αναπτύχθηκαν το 2010.
- β. Διευρύνει τον αρχικό κατάλογο των δράσεων που προτείνονται στην πρώτη έκδοση με την ενσωμάτωση 24 νέων δράσεων. Οι νέες αυτές δράσεις έχουν αναθεωρηθεί από την EASAC και έχουν ενσωματωθεί στο υφιστάμενο πλαίσιο.

Μέχρι στιγμής, 23 κράτη μέλη έχουν επισημοποιήσει τη δέσμευσή τους για την εθελοντική εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας ορίζοντας έναν εστιακό πόλο. Κατά τη διάρκεια του έτους, η έκθεση απεστάλη προς τους εστιακούς πόλους ώστε να ενημερώσουν σχετικά με την πρόοδο της υλοποίησης των δράσεων του σχεδίου ασφάλειας. Έως την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας έκθεσης είχαν ληφθεί δεκαπέντε (15) εκθέσεις.

Η εθελοντική εφαρμογή έχει επίσης επεκταθεί και σε μη κράτη μέλη της ΕΕ που είναι μέλη της ECAC. Πέντε (5) κράτη είχαν ορίσει ένα εστιακό πόλο έως την ημέρα δημοσίευσης του παρόντος εγγράφου. Θα ζητηθεί η συνεισφορά τους κατά τη διάρκεια του 2012 για την εφαρμογή και τη βελτίωση της προσέγγισης.

Εν ολίγοις, το δίκτυο για δράση που δημιουργήθηκε μέσω της ανακοίνωσης προσφέρει μια πολιτική βάση για τη δημιουργία ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας για την Ευρώπη. Το EASP προσφέρει μια εσωτερική κατεύθυνση και το EASp επιτρέπει την περιοδική ενημέρωση των δράσεων. Το σύστημα στο σύνολό του εξαρτάται από τον συνεχή συντονισμό και τη συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι προσπάθειες θα συνεχιστούν έως και σήμερα.

## **β. Ανάλυση και έρευνα ασφάλειας**

### **Στόχος και πεδίο εφαρμογής**

Ο EASA λαμβάνει και αναλύει δεδομένα ώστε να συμβάλλει στη βελτίωση του προγράμματος ασφάλειας του συστήματος της αεροπορίας. Πραγματοποιεί μελέτες, συντάσσει εκθέσεις, παρακολουθεί έρευνες ατυχημάτων, προάγει πρωτοβουλίες για την ασφάλεια και δημιουργεί, χρησιμοποιεί και διαδίδει πληροφορίες σχετικές με την ασφάλεια.

Το έργο ανάλυσης της ασφάλειας είναι διττό· εσωτερικά, η ανάλυση της ασφάλειας αποτελεί τη βάση για τον ορισμό των δράσεων και των πολιτικών που πρέπει να λάβει υπόψη η Εσωτερική

Επιτροπή Ασφάλειας (ISC) του Οργανισμού και εξωτερικά, η ανάλυση της ασφάλειας παρέχει βοήθεια, συνεργασία και ενημέρωση σχετικά με ζητήματα ασφάλειας. Οι υποστηρικτικές λειτουργίες του έργου είναι:

- ανάλυση ασφάλειας: αξιολογήσεις, διενέργεια μελετών και παροχή εκθέσεων
- έρευνες: διάδοση και παρακολούθηση συστάσεων ασφάλειας, καθώς και ανάπτυξη μέσων συνεργασίας
- διαρκής βελτίωση: ενθάρρυνση και προώθηση πρωτοβουλιών για την ασφάλεια στην αεροπορία
- οργάνωση, αξιοποίηση και διάδοση πληροφοριών που προέρχονται από τεχνικές λειτουργίες (π.χ. αναφορά ελαττωμάτων συντήρησης, στατιστικά στοιχεία, πολιτική σχετικά με τον ανθρώπινο παράγοντα, ανάλυση επιχειρησιακών δεδομένων πτήσεων, σύστημα διαχείρισης ασφάλειας, πρόβλεψη και προαγωγή της ασφάλειας).

Η ανάλυση της ασφάλειας προσφέρει ένα μεγάλο εύρος συμβουλών και ανάλυσης σχετικά με την ασφάλεια τόσο σε εσωτερικά όσο και σε εξωτερικά μέρη. Υποστηρίζει επίσης τις δραστηριότητες επικοινωνίας του EASA με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Το 2011, δόθηκε έμφαση στην ανάπτυξη ενός συστήματος πληροφοριών συστάσεων ασφάλειας, στην ανάπτυξη και τη σταδιακή εφαρμογή ενός εσωτερικού συστήματος αναφοράς συμβάντων και στην ενσωμάτωση του τμήματος πληροφοριών για την ασφάλεια στο τμήμα IORS.

## **Κύρια επιτεύγματα το 2011**

### **Ανάλυση ασφάλειας**

- Παραγωγική χρήση δεδομένων για την ασφάλεια

Η επέκταση της χρήσης δεδομένων για την ασφάλεια έφερε θετικά αποτελέσματα καθώς το έργο εστιάζει στον εντοπισμό τάσεων και πρόδρομων συμπτωμάτων για την αποτροπή μελλοντικών ατυχημάτων. Συζητήθηκαν διεθνείς συμφωνίες για την ανταλλαγή δεδομένων με στόχο τη βελτίωση της συνεργασίας. Χορηγήθηκαν νέα εργαλεία για την αύξηση της διαθεσιμότητας και τη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων για την ασφάλεια στο εσωτερικό του Οργανισμού.

Ενόψει της συμφωνίας εργασίας μεταξύ του Οργανισμού και της EUROCONTROL, μία από τις πρώτες εργασίες στο πλαίσιο αυτής της συμφωνίας είναι η επέκταση της ετήσιας επισκόπησης ασφάλειας ώστε να συμπεριληφθεί το στοιχείο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Επιπλέον, προσλήφθηκε συντονιστής για το «δίκτυο ανάλυσης», γεγονός που σημαίνει ότι η εφαρμογή του σχεδίου άρχισε το 2011.

Έχουν επίσης πραγματοποιηθεί εργασίες για την ενίσχυση της πολιτικής του Οργανισμού για την προστασία των πληροφοριών για την ασφάλεια και την εφαρμογή της «νοοτροπίας δικαίου».

- Εσωτερικό σύστημα αναφοράς συμβάντων (IORS)

Σημαντικό έργο επιτελέστηκε το 2011 για την ολοκλήρωση του εσωτερικού συστήματος αναφοράς συμβάντων. Η πιλοτική φάση του IORS ξεκίνησε τον Οκτώβριο με την πλήρη ανάπτυξη του συστήματος να έχει προγραμματιστεί για τις αρχές του 2012.

Το IORS έθεσε σε κεντρικό επίπεδο τη διαχείριση όλων των συμβάντων ασφάλειας, αναλαμβάνοντας την επεξεργασία των εκθέσεων του εντύπου 44 από το τμήμα ανάλυσης της

ασφάλειας, οδηγώντας σε μια βάση δεδομένων συμβάντων και μια εναρμονισμένη επεξεργασία των συμβάντων σύμφωνα με τις καθιερωμένες οδηγίες και την πολιτική εργασίας.

Το έργο αυτό κορυφώθηκε με το νέο σύστημα κλειστής κυκλικής ροής εργασιών, που είναι γνωστό ως το εργαλείο ροής εργασιών IORS, το οποίο θα αρχίσει να λαμβάνει αναφορές από τέσσερις κορυφαίους φορείς αναφοράς έως τα τέλη του 2011.

Λόγω της σταδιακής εισαγωγής του εργαλείου ροής εργασιών IORS, υλοποιήθηκε ένα εντατικό πρόγραμμα επικοινωνίας, το οποίο περιλαμβάνει τρία εργαστήρια, έναν μικρό, ειδικό, εξωτερικό δικτυακό τόπο και αυξημένη συμμετοχή σε άλλες συνεδριάσεις, εργαστήρια και διασκέψεις. Δημιουργήθηκαν ειδικές εκπαιδευτικές ενότητες σε σχέση με το IORS και έως τα τέλη του έτους είχαν εκπαιδευτεί περισσότερα από 250 άτομα.

Από την άποψη των πόρων, μετά τη δημιουργία του τμήματος το 2010, προσλήφθηκαν δύο υπάλληλοι αναφοράς συμβάντων κατά το πρώτο τρίμηνο του 2011 για τη διαχείριση των τεχνικών πτυχών, ενώ προστέθηκε ένας τεχνικός βοηθός το τελευταίο τρίμηνο για την αύξηση των δραστηριοτήτων επικοινωνίας και υποστήριξης.

- Πληροφορίες για την ασφάλεια

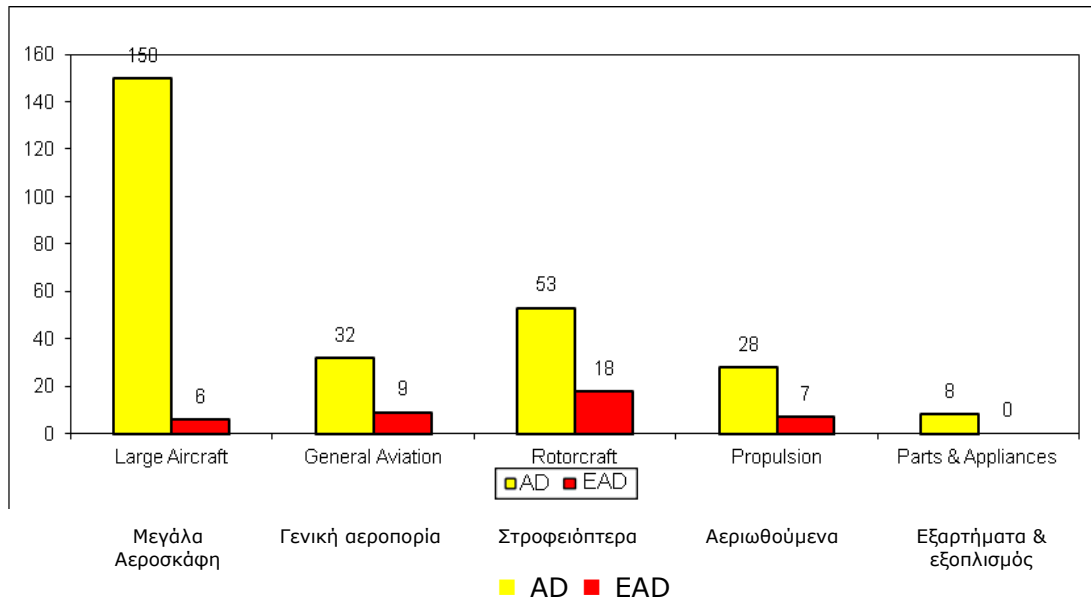
Η μεταφορά του τμήματος πληροφοριών για την ασφάλεια της Διεύθυνσης E (E6-IORS) επιτεύχθηκε στα μέσα του 2011.

Το τμήμα πληροφοριών για την ασφάλεια συμβάλλει στη συνέχιση της επίβλεψης διαρκούς αξιοploΐας προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού που είτε έχουν σχεδιαστεί είτε χρησιμοποιούνται σε κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συνδεδεμένες χώρες.

Το τμήμα είναι υπεύθυνο για την έκδοση και τη διάδοση οδηγιών για την αξιοploΐα (AD), οδηγιών έκτακτης ανάγκης για την αξιοploΐα (EAD) και ενημερωτικών δελτίων ασφάλειας (SIB), καθώς και για τη δημοσίευση των οδηγιών για την αξιοploΐα, των οδηγιών για την αξιοploΐα έκτακτης ανάγκης και των ενημερωτικών δελτίων ασφάλειας που εκδίδουν ξένες αρχές του κράτους σχεδιασμού και υιοθετούνται στην Ευρώπη. Η πύλη δημοσίευσης οδηγιών για την αξιοploΐα είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση <http://ad.easa.europa.eu/>.

Οι οδηγίες αξιοploΐας που αφορούν τα αεροσκάφη A380 έχουν μεγάλη προβολή στα μέσα ενημέρωσης και ο Οργανισμός έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση στον σχεδιασμό και τη διαχείριση της έκδοσής τους.

Το 2011, ο αριθμός των δημοσιεύσεων που εξέδωσε το τμήμα ήταν: 271 οδηγίες για την αξιοploΐα και 40 οδηγίες έκτακτης ανάγκης για την αξιοploΐα. Τα σχετικά στοιχεία παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα:



Δημοσιεύθηκαν επίσης 41 ενημερωτικά δελτία ασφάλειας: αξίζει να σημειωθεί ότι αν η πλειοψηφία σχετίζεται με θέματα αξιοπιστίας, τα 10 αφορούν επιχειρησιακά θέματα (π.χ. ηφαιστειακή τέφρα, πτήσεις λειτουργικού ελέγχου, διαθεσιμότητα EGNOS κ.λπ.) και τα 8 αφορούν υπόνοιες μη εγκεκριμένων εξαρτημάτων.

- Συνεργασία στην έρευνα

Ένα κύριο επίτευγμα το 2011 ήταν η ανάπτυξη του λογισμικού του συστήματος πληροφοριών συστάσεων ασφάλειας με στόχο τη συλλογή όλων των συστάσεων σε ένα κεντρικό αποθετήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παράλληλα, ο EASA διεκπεραίωσε 118 εισερχόμενες συστάσεις ασφάλειας, ενώ περαίωσε 75 ανοικτές συστάσεις και παρείχε ενημέρωση σχετικά με 132 εκκρεμείς συστάσεις. Ογδόντα σχέδια εκθέσεων έρευνας υποβλήθηκαν σε επεξεργασία για σχολιασμό σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010. Η παρακολούθηση των μειζόνων ατυχημάτων ή σημαντικών περιστατικών πολιτικής αεροπορίας που σημειώθηκαν το 2011 συμπεριλάμβανε:

- το ατύχημα της Spanair με το αεροσκάφος MD-82, EC-HFP, στο αεροδρόμιο Barajas της Μαδρίτης στις 20 Αυγούστου 2008·
- την προσγείωση με κλυδωνισμούς στο Ριάντ του αεροσκάφους MD-11, D-ALCQ, στις 27 Ιουλίου 2010·
- την ανεξέλεγκτη αστοχία κινητήρα του αεροσκάφους Airbus A380, VH-OQA Rolls Royce Trent 900, στις 04/11/2010·
- την απώλεια του κύτους του αεροσκάφους Airbus A330 F-GZCP πάνω από τον Ατλαντικό στις 01/06/2009·
- την απώλεια στήριξης του αεροσκάφους ATR 42 N902FX κατά την προσέγγιση στο αεροδρόμιο Lubbock Preston στις 27.01.2009·
- ατύχημα πυρκαγιάς φορτίου στο αεροσκάφος B-747-400F, N571UP, στο Ντουμπάι των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων στις 3 Σεπτεμβρίου 2010·

- το Aerospatiale (Eurocopter) AS332 L2 Super Puma, G-REDL, 11 ναυτικά μίλια βορειοανατολικά από το Peterhead της Σκωτίας στο Ηνωμένο Βασίλειο την 1<sup>η</sup> Απριλίου 2009.
- Ηφαιστειακή τέφρα

Το 2011 εμφανίστηκαν πολλοί κίνδυνοι ηφαιστειακής τέφρας που αποτέλεσαν προκλήσεις για την ασφάλεια της αεροπορίας. Πιο συγκεκριμένα, ήταν αξιοσημείωτες οι εκρήξεις στην Ισλανδία και τη Χιλή. Οι προκλήσεις που δημιούργησε για την ασφάλεια της ευρωπαϊκής αεροπορίας το ισλανδικό ηφαίστειο Grímsnötn αποτέλεσαν απόδειξη του επιπέδου της εμπειρογνώμοσύνης που διαθέτει ο Οργανισμός ώστε να συνεισφέρει σε μια συντονισμένη ευρωπαϊκή απόκριση.

Τα διδάγματα που αντλήθηκαν από μια σοβαρότερη έκρηξη το 2010 σε συνδυασμό με το έργο της ομάδας εργασίας του ΔΟΠΑ για την ηφαιστειακή τέφρα (IVATF) και την ευρωπαϊκή μονάδα συντονισμού αεροπορικών κρίσεων (EACCC) συνέβαλαν στην ομαλότερη διαχείριση του συμβάντος του 2011.

Ο EASA συνέχισε το έργο του για την κατάρτιση κατάλληλης καθοδήγησης εκτίμησης κινδύνων μέσα από την ανάλυση σχετικών στοιχείων ασφαλείας. Για τον σκοπό αυτό ο EASA φιλοξένησε, το 2011, δύο εργαστήρια για την ηφαιστειακή τέφρα. Το πρώτο, ένα εργαστήριο λειτουργιών ηφαιστειακής τέφρας τον Ιανουάριο, εξέτασε μεθόδους εκτίμησης κινδύνων για φυσικούς κινδύνους γενικότερα και ηφαιστειακές εκρήξεις ειδικότερα. Το δεύτερο, ένα εργαστήριο εθνικών αρχών αεροπορίας και εθνικών εποπτικών αρχών (NAA/NSA) για την ηφαιστειακή τέφρα που διεξήχθη τον Νοέμβριο, επέτρεψε την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ διοικήσεων, φορέων και αρχών υπηρεσιών σχετικά με την πολιτική, τον προγραμματισμό και την εκτίμηση κινδύνου για τις ηφαιστειακές εκρήξεις εν όψει της περαιτέρω ανάπτυξης της εναρμόνισης και της τυποποίησης της απόκρισης των συστημάτων αεροπορίας στις ηφαιστειακές εκρήξεις στην Ευρώπη.

- Οι πρωτοβουλίες για την ασφάλεια φέρνουν αποτελέσματα

Οι τρεις πυλώνες της ESSI, οι ECAST, EGAST και EHEST, που συνδέθηκαν με το EASP το 2010, εξακολούθησαν να εργάζονται για την υλοποίηση των αντίστοιχων προγραμμάτων εργασίας τους υπό την αιγίδα του ευρωπαϊκού σχεδίου για την ασφάλεια της αεροπορίας (EASp). Οι ομάδες είναι εθελοντικές συμπράξεις μεταξύ των ρυθμιστικών αρχών και του κλάδου και αναπτύσσουν από κοινού προϊόντα με στόχο τη βελτίωση της ασφαλείας μέσω της στόχευσης των σημαντικότερων κινδύνων για την ασφάλεια που έχουν εντοπιστεί.

Η ευρωπαϊκή ομάδα για την ασφάλεια της εμπορικής αεροπορίας (ECAST), η ευρωπαϊκή ομάδα για την ασφάλεια των ελικοπτέρων (EHEST) και η ευρωπαϊκή ομάδα για την ασφάλεια της γενικής αεροπορίας (EGAST) συνέβαλαν στο EASp με νέες δράσεις και ανέπτυξαν, το 2011, επιπλέον υλικό προώθησης της ασφαλείας, το οποίο, στο σύνολό του, μπορεί να χρησιμοποιηθεί άμεσα από τους ενδιαφερομένους και είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο της ESSI: <http://easa.europa.eu/essi/index.html>.

Επιπλέον, αποφασίστηκε να δοθεί έμφαση στους μικρούς αερομεταφορείς και στη γενική αεροπορία, έναν κοινό τομέα της EGAST και της EHEST. Στη διεθνή σκηνή, ενισχύθηκε η συνεργασία με την ομάδα για την ασφάλεια της εμπορικής αεροπορίας (CAST) των ΗΠΑ, τη διεθνή ομάδα για την ασφάλεια των ελικοπτέρων (IHST) και την κοινή συντονιστική επιτροπή για τη γενική αεροπορία (GA-JSC) της FAA.

- Διαχείριση των επιδόσεων ως προς την ασφάλεια

Η λειτουργία του Συμβουλίου Επανεξέτασης Επιδόσεων (PRB) περιλαμβάνει συνεργασία με τον Οργανισμό καθώς ο μηχανισμός επιδόσεων περιλαμβάνει την ασφάλεια. Οι κύριοι τομείς συνεργασίας είναι οι εξής: καθορισμός των βασικών δεικτών επιδόσεων, επανεξέταση των εθνικών σχεδίων επιδόσεων και των ετήσιων εκθέσεων του Συμβουλίου Επανεξέτασης Επιδόσεων. Αυτή η συνεργασία επισημοποιήθηκε μέσω μνημονίου συνεργασίας που υπογράφηκε τον Φεβρουάριο του 2011 μεταξύ του Οργανισμού και των επικεφαλής του Συμβουλίου Επανεξέτασης Επιδόσεων. Ο EASA συνέβαλε στα ακόλουθα επιτεύγματα το 2011: αναθεώρηση των εθνικών σχεδίων επιδόσεων και των σχεδίων επιδόσεων FAB· έγκριση από τον εκτελεστικό διευθυντή των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης για τον βασικό δείκτη επιδόσεων για την ασφάλεια για την περίοδο αναφοράς 1· και από κοινού εργασία με τη Μονάδα Επανεξέτασης Επιδόσεων (PRU) για την ανάπτυξη μιας κανονιστικής προσέγγισης για την περίοδο αναφοράς 2, ιδίως των πτυχών που αφορούν την ασφάλεια.

Αυτή η στρατηγική και αποφασιστικής σημασίας συνεργασία απαιτεί ανάλογους πόρους.

- Προώθηση της ασφάλειας σε διεθνές επίπεδο

Την 4<sup>η</sup> και 5<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2011, ο EASA φιλοξένησε μια ετήσια διάσκεψη για την ασφάλεια με θέμα: Διατήρηση του ελέγχου - πρόληψη της απώλειας ελέγχου και ανάκτηση ελέγχου. Αυτός είναι ένας από τους κύριους τομείς κινδύνου που εντοπίζονται στο ευρωπαϊκό σχέδιο για την ασφάλεια της αεροπορίας (EASp). Συζητήθηκαν πολλοί από τους παράγοντες κινδύνου που συμβάλλουν στην απώλεια του ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων των ανθρώπινων παραγόντων, της ανάλυση της ασφάλειας, της διερεύνησης ατυχημάτων, της εκπαίδευσης, της έρευνας, των ζητημάτων πτητικών δοκιμών κ.λπ. Η διάσκεψη έδωσε επίσης τη δυνατότητα εντοπισμού μιας σειράς δράσεων παρακολούθησης που έχουν ενσωματωθεί στο EASp.

Ο EASA, μαζί με τους συνεργαζόμενους φορείς του, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την Eurocontrol και την κοινή επιχείρηση SESAR, παρουσίασε τον Σεπτέμβριο του 2011, στο πλαίσιο της παγκόσμιας διαλειτουργικότητας, την προσέγγιση της Ευρώπης για την παγκόσμια διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια του παγκόσμιου συμποσίου αεροναυτιλίας (GANIS) στο Μόντρεαλ.

## Έρευνα

### ➤ Σχεδιασμός έρευνας για το μέλλον

Λαμβάνοντας υπόψη τις κορυφαίες προτεραιότητες του ευρωπαϊκού σχεδίου για την ασφάλεια της αεροπορίας (EASp) και του θεματικού προγράμματος της Ευρωπαϊκής Ομάδας Συνεργασίας για την Έρευνα στην Αεροπορία (EARPG), ο Οργανισμός ενοποίησε το 2011 τις ανάγκες του και τα αιτήματα για νέα έργα έρευνας, καθώς και τις εκκρεμότητες προηγούμενων ετών στο φιλόδοξο σχέδιο έρευνας 2012-2014 του EASA. Το σχέδιο περιλαμβάνει προτάσεις και αιτήματα για έργα που προέρχονται από το κανονιστικό πρόγραμμα, έργα που προτείνονται στις συστάσεις ασφαλείας, προτάσεις που έγιναν στο πλαίσιο της ESSI, από διευθύνσεις πιστοποίησης και κανονιστικής ρύθμισης, και από την Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα Ανθρώπινων Παραγόντων (EHFAG).

Ο Οργανισμός συνεργάστηκε στενά με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τις ερευνητικές δραστηριότητες της Κοινότητας που επιδρούν στο σύστημα του EASA (Έβδομο Πρόγραμμα Πλαίσιο (FP7), υποενότητα 7.1 Αεροναυτιλία και Αερομεταφορές). Στο πλαίσιο αυτό, ο Οργανισμός ανέπτυξε τις βασικές αρχές για τη συμμετοχή του προσωπικού του EASA σε επιτροπές αξιολόγησης προγραμμάτων-πλαισίων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και σε συμβουλευτικές επιτροπές έργων.

Επιπλέον, ο EASA είχε διασυνδέσεις με τις μεγάλης κλίμακας τεχνολογικές πρωτοβουλίες SESAR και CLEAN SKY. Κατά τη διάρκεια του 2011, ο Οργανισμός συμμετείχε επίσης στην ίδρυση της νέας συμβουλευτικής επιτροπής για την αεροναυτική έρευνα και την καινοτομία στην Ευρώπη (ACARE). Ο Οργανισμός συνέβαλε στην κατάρτιση μιας ατζέντας για τη στρατηγική έρευνα και την καινοτομία (SRIA) αναλαμβάνοντας την ευθύνη της από κοινού προεδρίας της ομάδας εργασίας για την ασφάλεια και συνεισφέροντας στις άλλες ομάδες εργασίας της SRIA.

Κατάλογος των μελετών και ερευνητικών έργων του 2011 παρατίθεται στο **παράρτημα 2**.

## 2. Κανονιστική ρύθμιση

### Στόχος και πεδίο εφαρμογής

Ο Οργανισμός διαχειρίζεται και συντονίζει την κατάρτιση κοινοτικής νομοθεσίας σχετικής με την κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της περιβαλλοντικής συμβατότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, ο EASA εκδίδει και υποβάλλει γνώμες απευθυνόμενες προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και καταρτίζει υποστηρικτικές προδιαγραφές πιστοποίησης, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης.

### Κύρια επιτεύγματα το 2011

#### ➤ Πρόγραμμα κανονιστικών δραστηριοτήτων

Το 2011, ο Οργανισμός συνέχισε περαιτέρω τις δραστηριότητές του με στόχο την κατάρτιση νομοθεσίας και σχετικών κανόνων για τη λεγόμενη πρώτη και δεύτερη επέκταση. Η διασφάλιση της έγκαιρης παράδοσης των κανόνων αξιοπλοΐας (ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος) παρέμεινε μια σημαντική πρόκληση για το 2011.

Ο Οργανισμός ολοκλήρωσε είκοσι κανονιστικές δραστηριότητες. Ο πλήρης κατάλογος των αποφάσεων, γνώμων και ΕΠΤ που δημοσιεύθηκαν το 2011 παρατίθεται στο **παράρτημα 3**.

#### ➤ Αξιοπλοΐα και προστασία του περιβάλλοντος

Ο Οργανισμός εξέδωσε πολλές σημαντικές ΕΠΤ σχετικά με την ανάθεση τεχνικών υπηρεσιών βάσει σύμβασης, την προσαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003<sup>2</sup>, την προστασία των μεγάλων αεροπλάνων από χαμηλή στάθμη καυσίμων και εξάντληση καυσίμων, την προστασία των μεγάλων αεροπλάνων και των στροβιλοκινητήρων από τον πάγο και για την ενημέρωση των προδιαγραφών πιστοποίησης αξιοπλοΐας σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απαγόρευση των αλογονωμένων υδρογονανθράκων. Επιπλέον, ο Οργανισμός εξέδωσε βελτιώσεις στο υλικό καθοδήγησης για τον αλλαγμένο κανόνα για τα προϊόντα στο μέρος 21 πλήρως εναρμονισμένες με τις ΗΠΑ και τον Καναδά.

Όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, ο Οργανισμός συνεισέφερε στο πρόγραμμα εργασίας της CAEP/9 καταρτίζοντας νέα πρότυπα για το CO<sub>2</sub> και τα σωματίδια με στόχο τη βελτίωση πτυχών της αεροπορίας που σχετίζονται με το κλίμα και την υγεία και καταβάλλοντας προσπάθειες για τη διατήρηση ενημερωμένων απαιτήσεων για τον θόρυβο, γεγονός που συμβάλει στη διατήρηση της ικανότητας σε αεροδρόμια με περιορισμούς θορύβου.

#### ➤ Επέκταση του πεδίου εφαρμογής

- Αεροπορική δραστηριότητα και πτυχία χειριστών

Ο Οργανισμός συνέχισε το έργο του σύμφωνα με τα οκτώ πακέτα εργασίας προτεραιότητας που συμφωνήθηκαν τον Σεπτέμβριο του 2009. Τα πακέτα εργασίας ευθυγραμμίστηκαν με τις ειδοποιήσεις προτεινόμενης τροποποίησης και την προτεινόμενη νέα δομή των κανόνων, ιδιαίτερα λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο που επιτεύχθηκε, τους διαθέσιμους εσωτερικούς και εξωτερικούς πόρους και τη συναφή εμπειρία, καθώς και την αναδιάρθρωση των τεχνικών απαιτήσεων του μέρους OPS.

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20ής Νοεμβρίου 2003 για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα, ΕΕ L 315/1.



Στο πλαίσιο αυτό, ο Οργανισμός έχει επικεντρωθεί στην ολοκλήρωση των ΕΑΠ και των επερχόμενων γνωμών για την πρώτη επέκταση. Τα πρώτα 4 παραρτήματα του κανονισμού για το ιπτάμενο προσωπικό (μέρος FCL, μέρος MED, προϋποθέσεις για τη μετατροπή εθνικών πτυχίων και για την αποδοχή πτυχίων τρίτων χωρών) δημοσιεύτηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα τον Νοέμβριο του 2011. Τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης δημοσιεύθηκαν ως αποφάσεις του Οργανισμού στον δικτυακό τόπο του τον Δεκέμβριο του 2011. Όλα τα ΕΑΠ του μέρους OPS δημοσιεύθηκαν το 2011 μαζί με τη γνώμη για τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς, καθώς και τη γνώμη για τις εμπορικές αερομεταφορές.

Μετά από πενταετή κανονιστική δραστηριότητα, ο Οργανισμός εξέδωσε γνώμη που προτείνει την εισαγωγή της έννοιας των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας (OSD) στο μέρος 21 και σε άλλους εκτελεστικούς κανόνες. Σχετικά με την εφαρμογή των OSD δημοσιεύθηκαν επίσης δύο ΕΠΤ που προτείνουν προδιαγραφές πιστοποίησης για την εκπαίδευση τύπου πληρώματος θαλάμου επιβατών και έναν βασικό κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού.

- Ασφάλεια αεροδρομίων, διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας

Στον τομέα ATM ο Οργανισμός στήριξε ενεργά την Επιτροπή στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τεσσάρων διαφορετικών κανόνων ATM: αδειοδότηση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, επίβλεψη ασφάλειας ATM/ANS και κοινές απαιτήσεις, καθώς και κοινές απαιτήσεις για τη χρήση του εναέριου χώρου με το πρώτο τμήμα σχετικά με το λογισμικό ACAS II έκδοση 7.1. Μετά την έκδοση της γνώμης (Οκτώβριος 2011) για το μέρος Β των κανόνων SERA (τυποποιημένοι ευρωπαϊκοί κανόνες αέρος), ο Οργανισμός συνέχισε τη στήριξή του προς την Επιτροπή, ιδίως με την κατάρτιση της ολοκληρωμένης δομής για τα μέρη Α και Β των κανόνων SERA. Επιπλέον, για την υποστήριξη της εφαρμογής του μηχανισμού επιδόσεων SES ο Οργανισμός εξέδωσε αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/υλικό καθοδήγησης για τους βασικούς δείκτες επιδόσεων ασφάλειας (εκτελεστικός κανόνας για τις επιδόσεις της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας)

Η κατάρτιση των εκτελεστικών κανόνων για την ασφάλεια των αεροδρομίων ήταν αποτέλεσμα της έκδοσης της σχετικής ΕΠΤ τον Δεκέμβριο του 2011, γεγονός που συνάδει πλήρως με τον προβλεπόμενο προγραμματισμό για την υιοθέτηση των εκτελεστικών κανόνων έως το 2013, όπως προβλέπεται στον βασικό κανονισμό.

- Εφαρμογή του προγράμματος κανονιστικών εργασιών του 2011: διασυνδέσεις με φορείς

Κατά την εφαρμογή του προγράμματος εργασιών της για το 2011, η Διεύθυνση Κανονιστικής Δραστηριότητας ενίσχυσε τις διασυνδέσεις με την EUROCONTROL, το SESAR και τον ΔΟΠΑ.

Τα πιθανά καθήκοντα του Οργανισμού σχετικά με το πρόγραμμα SESAR προβλέπονται σημαντικά. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός σύναψε συμφωνία με την κοινή επιχείρηση SESAR για τη χρηματοδότηση του δυνητικού έργου.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάλεσε τον Οργανισμό να εκπονήσει ως νέα εργασία και σε στενή συνεργασία με την EUROCONTROL μια αξιολόγηση για το εναρμονισμένο μεταβατικό απόλυτο ύψος στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο (HETA).

Ο Οργανισμός συνέβαλλε ενεργά, από κοινού με την Επιτροπή και την EUROCONTROL, στην κατάρτιση βασικών δεικτών επιδόσεων ασφάλειας για την εφαρμογή του προγράμματος και έχει καταρτίσει πρόταση προς την Επιτροπή για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 αναλόγως.

### 3. Επίβλεψη

#### α. *Επίβλεψη ασφάλειας προϊόντων*

##### **Στόχος και πεδίο εφαρμογής**

Ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού. Η ευθύνη αυτή περιλαμβάνει την αρχική πιστοποίηση των νέων σχεδίων τύπου και ένα φάσμα σχετικών δραστηριοτήτων, όπως οι συμπληρωματικές πιστοποιήσεις τύπου, η έγκριση αλλαγών στο πιστοποιητικό τύπου και στον σχεδιασμό επισκευών. Επιπλέον, καλύπτονται επίσης δραστηριότητες για την εξασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας των πιστοποιημένων προϊόντων, των εξαρτημάτων και του εξοπλισμού καθ' όλη τη διάρκεια του λειτουργικού κύκλου ζωής τους. Αυτό περιλαμβάνει την απόκριση χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε προβλήματα ασφάλειας και την έκδοση και διάδοση των οικείων υποχρεωτικών πληροφοριών.

Ο κύριος στόχος ήταν η προετοιμασία της εκτέλεσης των νέων αρμοδιοτήτων, ιδίως της έννοιας των στοιχείων επιχειρησιακής καταλληλότητας (OSD) και της περαιτέρω ενίσχυσης των καθηκόντων του Οργανισμού για τη διαρκή αξιοπλοΐα.

##### **Κύρια επιτεύγματα το 2011**

Κατά τη διάρκεια του 2011 ο Οργανισμός διαμόρφωσε περαιτέρω την οργάνωσή του ώστε να είναι καλύτερα προετοιμασμένος για την αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων λόγω της εκτέλεσης νέων αρμοδιοτήτων και της εφαρμογής του εσωτερικού συστήματος αναφοράς συμβάντων (IORS). Σε αυτό το πλαίσιο, άρχισε να λειτουργεί το νεοσυσταθέν τμήμα ATM/ANS της Διεύθυνσης Πιστοποίησης, το οποίο είναι υπεύθυνο για όλες τις έρευνες και την επίβλεψη των συστημάτων που χρησιμοποιούνται για την παροχή πανευρωπαϊκών υπηρεσιών ATM/ANS (π.χ. EGNOS, Galileo, IRIS, συστήματα που χρησιμοποιούνται από τους διευθυντές του ευρωπαϊκού δικτύου ATM, τα μελλοντικά συστήματα που θα αναπτυχθούν στο πλαίσιο του SESAR) καθώς στην ομάδα προστέθηκαν 2 ανώτεροι εμπειρογνώμονες ATM/ANS. Τέλος, υπό το φως της έννοιας των δεδομένων επιχειρησιακής καταλληλότητας (OSD), βάσει της οποίας η αξιολόγηση των επιχειρησιακών στοιχείων θα ενσωματωθεί στην αρχική πιστοποίηση των αεροναυτικών προϊόντων, το Τμήμα Εμπειρογνωμόνων και το Τμήμα Προτύπων Πτήσης συγχωνεύθηκαν.

Ο Οργανισμός συνέχισε να προάγει ενεργά τη συνεργασία του και να βελτιώνει την επικοινωνία του με τα ενδιαφερόμενα μέρη μέσω μιας σειράς ειδικών εκδηλώσεων. Για πρώτη φορά διοργανώθηκε επίσης, τον Ιανουάριο του 2011, ένα εργαστήριο πιστοποίησης με τον κλάδο.

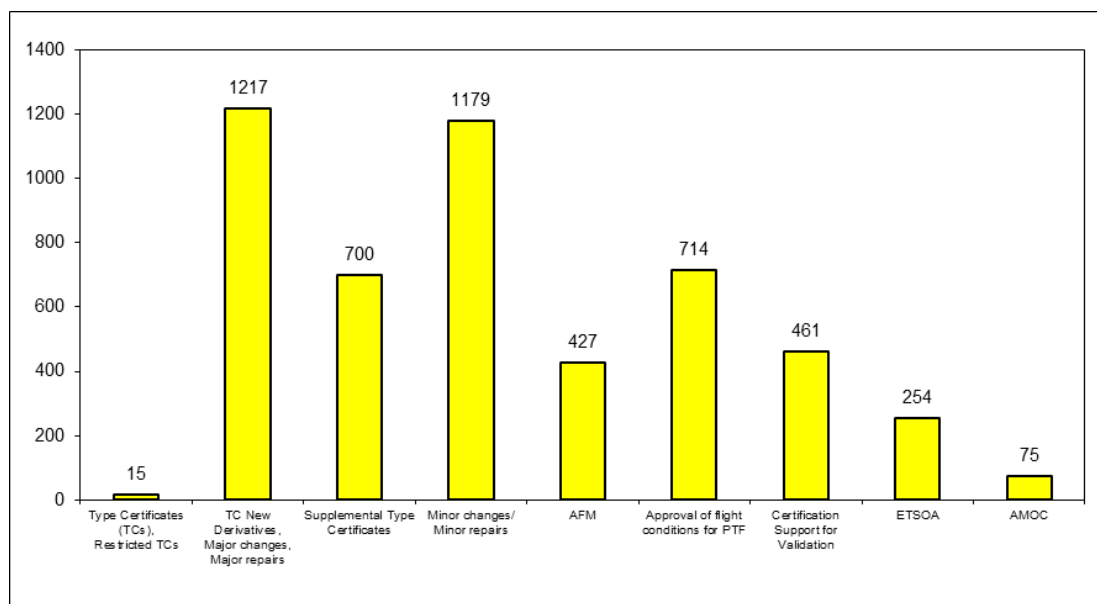
Όσον αφορά τις πτυχές διεθνούς συνεργασίας, το 2011 επιτεύχθηκαν σημαντικά ορόσημα. Μετά την έναρξη της ισχύος της συμφωνίας μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη συνεργασία στην κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας της αεροπορίας την 1η Μαΐου, η επιτροπή επίβλεψης πιστοποίησης ενέκρινε την 5η Μαΐου τις τεχνικές διαδικασίες εφαρμογής (TIP) για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση. Επιπλέον, η κοινή κλαδική επιτροπή πιστοποίησης ενέκρινε τον Σεπτέμβριο τις τεχνικές διαδικασίες εφαρμογής της διμερούς συμφωνίας ασφάλειας της αεροπορίας που υπογράφηκε μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Καναδά.

Τέλος, μετά τη θέσπιση, το περασμένο έτος στον EASA, του γενικού πλαισίου για τα προγράμματα κατάρτισης, το πρώτο πρόγραμμα κατάρτισης του EASA ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2011 με στόχο την προσέλκυση αποφοίτων πανεπιστημίων και προπτυχιακών φοιτητών υψηλής εξειδίκευσης.

➤ **Πιστοποίηση αξιοπλοΐας και περιβαλλοντική πιστοποίηση τύπου αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού**

- Τάση των αιτήσεων που λαμβάνονται

Ο αριθμός των αιτήσεων που κατατέθηκαν στον Οργανισμό για πιστοποίηση αξιοπλοΐας και περιβαλλοντική πιστοποίηση το 2011 (5.042) παρέμεινε σταθερός. Οι αιτήσεις για πιστοποίηση νέων σχεδίων τύπου κάλυπταν ένα ευρύ φάσμα αεροναυτικών προϊόντων, συμπεριλαμβανομένου του επιχειρηματικού αεριωθούμενου μεγάλης εμβέλειας Super Mid-Sized Falcon SMS της Dassault Aviation, των μεγάλων ελικοπτέρων AW169 και AW189 της AgustaWestland, του Silvercrest με στροβιλοκινητήρα με ανεμιστήρα της SNECMA, των αερόστατων της σειράς GB της Cameron Balloons Ltd., ενώ μια σειρά αιτήσεων από τη γενική αεροπορία αφορούσαν κυρίως πολύ ελαφρά αεροπλάνα. Στο διάγραμμα παρουσιάζεται ανάλυση της φύσης των αιτήσεων που ελήφθησαν:



EN	Translation (target language)
Type Certificates (TCs)	Πιστοποιητικά τύπου (TC)
Restricted TCs	Περιορισμένα πιστοποιητικά τύπου
TC New Derivatives, Major changes, Major repairs	Πιστοποιητικά νέων παράγωγων τύπων Αλλαγές μείζονος σημασίας Επισκευές μείζονος σημασίας
Supplemental Type Certificates	Συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου
Minor changes / Minor repairs	Αλλαγές/επισκευές ήσσονος σημασίας
AFM	AFM
Approval of flight conditions for PTF	Έγκριση συνθηκών πτήσης για άδειες πτήσης
Certification Support for Validation	Υποστήριξη πιστοποίησης για επικύρωση
ETSOA	ETSOA
AMOC	AMOC

Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2012 αναμένονται νέα έργα από αναδυόμενες χώρες (Κίνα, Ινδία).

- Μείζονος σημασίας υπό εξέλιξη πολυετή προγράμματα πιστοποίησης τύπου

Οι επιδόσεις μιας σειράς πολυετών έργων πιστοποίησης τύπου συνεχίστηκαν και το 2011, όπως τα Airbus A350, τα Airbus A320neo (με στόχο τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και κατά συνέπεια τη βελτίωση των επιδόσεων του αεροσκάφους και της οικολογικής αποτελεσματικότητας), τα στρατιωτικά αεροσκάφη μεταφοράς Airbus A400M, τα αεριωθούμενα επιχειρηματικά αεροπλάνα Embraer EMB- 545/550 τα περιφερειακά αεριωθούμενα αεροπλάνα της Mitsubishi, τα MRJ-200 και τα αεριωθούμενα αεροσκάφη Sukhoi Superjet 100.

- Αριθμός πιστοποιητικών που εκδόθηκαν

Το 2011 εκδόθηκαν 3.823 πιστοποιητικά. Πιστοποιητικά τύπου εκδόθηκαν, μεταξύ άλλων, για τον TP400-D6, τον πρώτο μεγάλο ελικοστροβιλοκινητήρα που έχει πιστοποιηθεί από τον EASA, την έκδοση μεταφορικών και επιβατικών αεροσκαφών B747-8 της Boeing και τα Dreamliner B787-8 επίσης της Boeing.

#### ➤ Διαρκής αξιοπλοΐα

- Ατύχημα της Qantas

Από την ανεξέλεγκτη αστοχία του κινητήρα, η οποία παρουσιάστηκε σε ένα αεροσκάφος A380 της Qantas Airlines τον Νοέμβριο του 2010, η πορεία της έρευνας, η περαιτέρω αξιολόγηση των στοιχείων κατασκευής και η επιπλέον ανάλυση τάσεων, καθώς και τα περαιτέρω μέτρα ασφαλείας οδήγησαν στην ακύρωση της οδηγίας για την αξιοπλοΐα (αριθ. 2010-0242R1) για τις υποχρεωτικές επιθεωρήσεις δομής υψηλής πίεσης/ενδιάμεσης πίεσης (HP/IP) των κινητήρων της σειράς Trent 900 τον Μάρτιο του 2011.

- Το θέμα των καθισμάτων της εταιρείας Koito

Όσον αφορά τις πτυχές της παραποίησης του αποτελέσματος της δοκιμής καθισμάτων από την Koito Industries Ltd. (Ιαπωνία) στις αρχές του 2010, ο EASA και η FAA κατάρτισαν αντίστοιχες υποχρεωτικές ενέργειες με εναρμονισμένο τρόπο. Οι οδηγίες για την αξιοπλοΐα του EASA και της FAA (EASA AD αριθ. : 2011-0098, FAA AD αριθ.: 2011-12-01) δημοσιεύθηκαν τον Ιούνιο και τέθηκαν σε ισχύ την 1η Αυγούστου.

#### ➤ Δραστηριότητες πιστοποίησης σε σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες

Στον τομέα αυτό, ο Οργανισμός προετοίμασε την εφαρμογή της πρώτης επέκτασης αρμοδιοτήτων, συμβάλλοντας στις κανονιστικές δραστηριότητες του EASA (κατάρτιση ΕΠΤ, ΕΑΠ και προδιαγραφών πιστοποίησης), και υποστηρίζοντας την αποδοχή της έννοιας των OSD από τις ευρωπαϊκές εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και τους διεθνείς ομολόγους του, όπως η FAA και η TCCA. Επιπλέον, ολοκληρώθηκαν νέα προγράμματα MRB και η αξιολόγηση της επιχειρησιακής καταλληλότητας που αφορά νέες τεχνολογίες (EVS) και διαδικασίες. Η ενίσχυση του ευρωπαϊκού συστήματος αναφοράς συμβάντων όσον αφορά τα επιχειρησιακά στοιχεία αναμένεται το 2012.

## **β. Έγκρισεις φορέων**

### **Στόχος και πεδίο εφαρμογής**

Ο EASA είναι αρμόδιος για την έγκριση φορέων σχεδιασμού ανεξάρτητα από τον τόπο στον οποίο βρίσκονται και φορέων υπεύθυνων για την παραγωγή, τη συντήρηση, την εκπαίδευση στον τομέα της συντήρησης και τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας, οι οποίοι βρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών. Περιλαμβάνεται επίσης η έγκριση φορέων

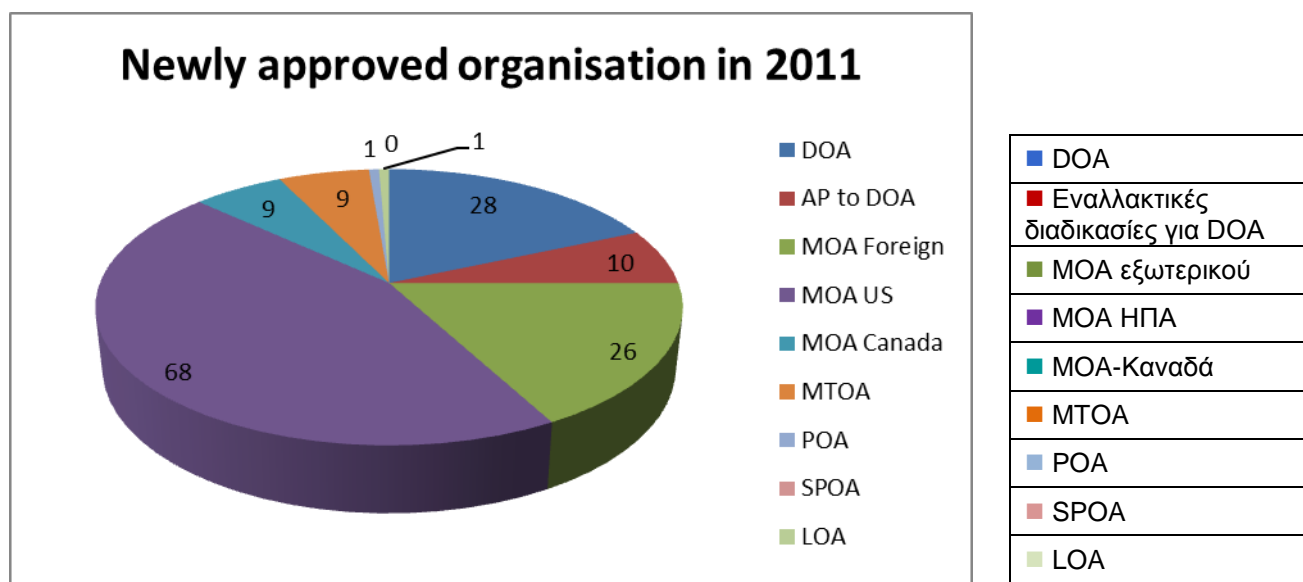
παραγωγής που βρίσκονται εκτός της επικράτειας ενός ή περισσότερων κρατών μελών, κατόπιν αιτήματος του κράτους μέλους ή των κρατών μελών. Το 2011, οι δραστηριότητες έγκρισης φορέων εντός του αρχικού πεδίου εφαρμογής των δραστηριοτήτων του Οργανισμού ωρίμασε πλέον σε επίπεδο δραστηριότητας και σε επίπεδο μεθοδολογιών.

Εκτός από το αρχικό πεδίο εφαρμογής, το τμήμα έχει επιφορτιστεί με συγκεκριμένες νέες αρμοδιότητες. Το τμήμα ATM/ANS πρέπει να υποστηρίζει την Επιτροπή σχετικά με την επίβλεψη της λειτουργίας διαχείρισης δικτύου της Eurocontrol και έχει επιφορτιστεί με την προετοιμασία για την ανάληψη της επίβλεψης του EGNOS και την έγκριση σχολών ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας εκτός Ευρώπης. Το τμήμα FCLOA έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την προετοιμασία για την έγκριση και την επίβλεψη εγκεκριμένων φορέων εκπαίδευσης για πτητική εκπαίδευση και αεροϊατρικών κέντρων εάν βρίσκονται εκτός των κρατών μελών του EASA από το 2012.

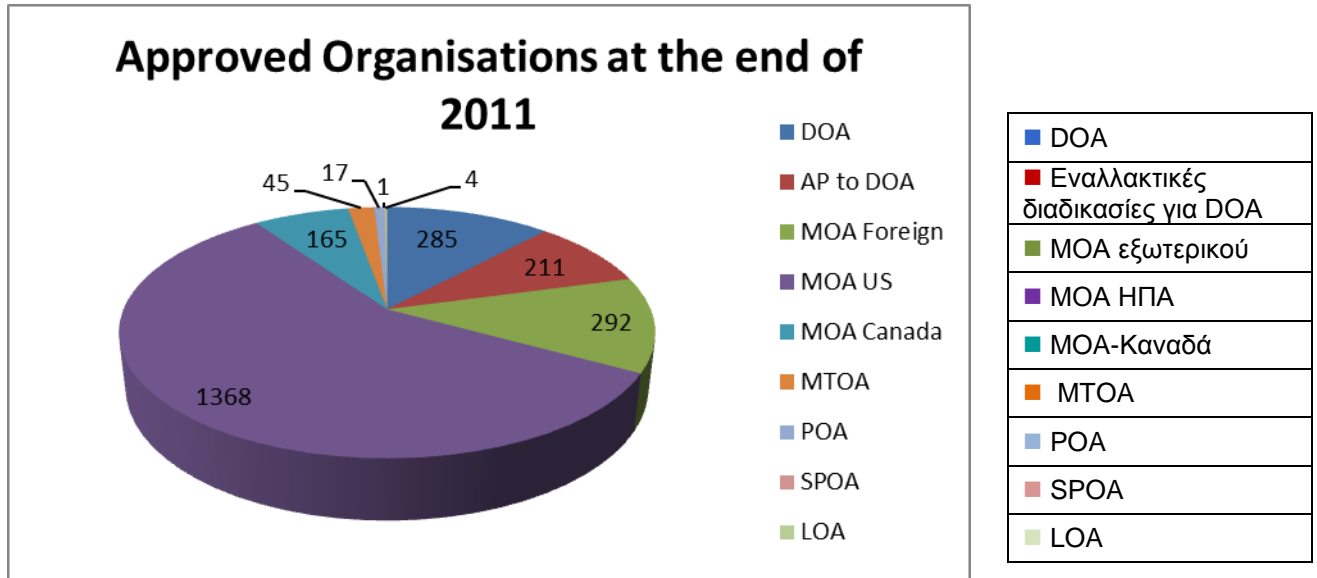
## Κύρια επιτεύγματα το 2011

Οι δραστηριότητες έγκρισης φορέων σημείωσαν σταθερή αύξηση κατά το 2011, συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού (DOA)/των εναλλακτικών διαδικασιών (AP) για εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού, των εγκρίσεων φορέων παραγωγής (POA) και των εγκρίσεων φορέων συντήρησης/διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας (MOA/COA). Ο φόρτος εργασίας όσον αφορά την εποπτεία της έγκρισης ενιαίου ευρωπαϊκού φορέα παραγωγής της Airbus (SPOA) αυξήθηκε ελαφρώς, επίσης εκτός Ευρώπης. Τα αριθμητικά στοιχεία που αφορούν τις εγκρίσεις φορέων συνοψίζονται ως εξής:

### Νέοι φορείς που εγκρίθηκαν το 2011



Εγκεκριμένοι φορείς την 31η Δεκεμβρίου 2011



#### ➤ **Εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού**

Στις 31 Δεκεμβρίου 2011 είχαν εκδοθεί συνολικά 285 εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού, 218 από τις οποίες εκπονήθηκαν από το προσωπικό του Οργανισμού. Στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών αεροπορίας παρέμειναν 67 εγκρίσεις. Εβδομήντα έξι φορείς υποβλήθηκαν σε αρχική αξιολόγηση για εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού και 42 για εναλλακτικές διαδικασίες για εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού. Ως προς τις δραστηριότητες που επιτελέστηκαν από προσωπικό του Οργανισμού, επιτεύχθηκε ο αναμενόμενος στόχος. Είκοσι ένας επιπλέον φορείς ανατέθηκαν σε επικεφαλής ομάδων του EASA το 2011, συμπεριλαμβανομένης 7 DOA και 14 εναλλακτικών διαδικασιών για DOA. Θα υπάρξουν περαιτέρω αναθέσεις εάν οι εθνικές αρχές αεροπορίας αποφασίσουν να παύσουν τις δραστηριότητές τους ή εάν απαιτηθεί η επέκταση του πεδίου εφαρμογής των DOA.

#### ➤ **Εγκρίσεις φορέων παραγωγής**

Κατά τη διάρκεια του 2011, ο EASA εξέδωσε 17 POA σε ξένους φορείς παραγωγής και 1 μονό POA στην Airbus. Επιπλέον, ο EASA συνέχισε να εκδίδει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας προς εξαγωγή για αεροσκάφη που κατασκευάζονται από φορείς με POA του EASA στην Κίνα και από την Airbus βάσει SPOA στην Ευρώπη. Ο EASA συνέβαλε επίσης στην εφαρμογή των διμερών συμφωνιών ΕΕ-ΗΠΑ και ΕΕ-Καναδά στον τομέα της παραγωγής.

#### ➤ **Εγκρίσεις φορέων συντήρησης/διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας**

Στον τομέα των εγκρίσεων φορέων συντήρησης/διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας, στις περισσότερες περιπτώσεις ο EASA αρχίζει να προβαίνει σε εξωτερική ανάθεση των τεχνικών ερευνών καθώς και της συνεχιζόμενης εποπτείας των φορέων στις εθνικές αρχές αεροπορίας. Εσωτερικοί εμπειρογνώμονες καλύπτουν περιορισμένο αριθμό εγκρίσεων προκειμένου να διατηρούν και να αναπτύσσουν εμπειρογνωμοσύνη, και να διαχειρίζονται αποτελεσματικά τις δραστηριότητες των εθνικών αρχών αεροπορίας. Ο EASA συνέβαλε στην προετοιμασία της ομαλής μετάβασης από τη διμερή συμφωνία συντήρησης στη νέα διμερή συμφωνία ΕΕ-ΗΠΑ. Η πρώτη έγκριση ξένου φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας εκδόθηκε από τον EASA το 2011.

#### ➤ **Εγκρίσεις φορέων αδειοδότησης πληρώματος πτήσης**

Το 2011, το Τμήμα Εγκρίσεων Φορέων Αδειοδότησης Πληρώματος Πτήσης άρχισε να συντονίζεται με εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας μείζονος σημασίας και να παρέχει υποστήριξη για την αντιμετώπιση διαφόρων θεμάτων που σχετίζονται με την επικείμενη

κανονιστική ρύθμιση. Έχουν θεσπιστεί διαδικασίες εφαρμογής της έγκρισης φορέων αδειοδότησης πληρώματος πτήσης. Καταρτίστηκαν οδηγίες εργασίας και υλικό καθοδήγησης για φορείς εκπαίδευσης χειριστών και κέντρα αεροϊατρικής. Προσλήφθηκαν επικεφαλής ομάδων έγκρισης φορέων αδειοδότησης πληρώματος πτήσης. Επιπλέον, καταρτίστηκαν τεχνικές προδιαγραφές και έγινε εκτίμηση του φόρτου εργασίας για εξωτερική ανάθεση. Μέχρι τον Δεκέμβριο του 2011 είχαν επιλεγεί οι εγκεκριμένοι φορείς για τους φορείς εκπαίδευσης χειριστών και 3 εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας για την εποπτεία κέντρων αεροϊατρικής.

#### ➤ **Εγκρίσεις ATM/ANS**

Το Τμήμα Εγκρίσεων Φορέων ATM/ANS συγκροτήθηκε τον Μάιο του 2011. Η κύρια δραστηριότητα του νέου αυτού τμήματος ήταν η σύναψη συμφωνιών με την Επιτροπή και την Eurocontrol για την επίβλεψη του διαχειριστή δικτύου. Οι συμφωνίες παρουσιάστηκαν στο πλαίσιο ενός εργαστηρίου στην Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού.

Ξεκίνησε επίσης μια παράλληλη δραστηριότητα με σκοπό την προετοιμασία για την ανάληψη της επίβλεψης του παρόχου υπηρεσιών EGNOS, του ESSP. Αυτή η δραστηριότητα συνίστατο σε συνεδριάσεις επίβλεψης με τις γαλλικές και τις βελγικές αρχές, καθώς και σε συμμετοχή σε ελέγχους.

Καθώς το τμήμα και οι στόχοι του είναι νέοι, έχει ξεκινήσει η κατάρτιση διεργασιών, εντύπων και διαδικασιών, καθώς και η πρόσληψη νέου προσωπικού.

### **γ. Επιθεωρήσεις των κρατών μελών**

#### **Στόχος και πεδίο εφαρμογής**

Ο Οργανισμός συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην παρακολούθηση της ομοιόμορφης και αποτελεσματικής εφαρμογής του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις εθνικές αεροπορικές αρχές των κρατών μελών μέσω επιθεωρήσεων τυποποίησης. Οι εν λόγω επιθεωρήσεις μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν έρευνες σε επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων που τελούν υπό την επιτήρηση των επιθεωρούμενων εθνικών αρχών αεροπορίας.

Στους τομείς της αρχικής και διαρκούς αξιοποίησης, ο Οργανισμός παρακολουθεί τη συμμόρφωση των εθνικών αρχών αεροπορίας προς τις απαιτήσεις του βασικού κανονισμού και των σχετικών εκτελεστικών κανόνων σύμφωνα με το πλαίσιο που θέτει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής.<sup>3</sup> Στους τομείς των αεροπορικών δραστηριοτήτων (OPS), της αδειοδότησης πληρωμάτων πτήσης (FCL) και των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης (FSTD) ο Οργανισμός διενεργεί επιθεωρήσεις τυποποίησης ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή μετάβαση και να αποφεύγονται κενά στην ασφάλεια έως την έγκριση των επόμενων εκτελεστικών κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξακολουθούν να ισχύουν οι πρώην κοινές απαιτήσεις αεροπορίας (JAR) και, για τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνο, οι απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου<sup>4</sup> (ο κανονισμός EU-OPS).

Στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS), η έκδοση πολλών εκτελεστικών κανόνων μεταξύ Αυγούστου και Δεκεμβρίου 2011 άνοιξε το δρόμο για την έναρξη των επιθεωρήσεων τυποποίησης του EASA σε αυτόν τον τομέα.

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2006, σχετικά με τις μεθόδους εργασίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας για τη διενέργεια επιθεωρήσεων τυποποίησης, ΕΕ L 129/10.

<sup>4</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 859/2008 της Επιτροπής, της 20ής Αυγούστου 2008, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 όσον αφορά τις κοινές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, ΕΕ L 254/1.

## Κύρια επιτεύγματα το 2011

### ➤ Το πεδίο δράσης

Το 2011, το πεδίο εφαρμογής της τυποποίησης περιλάμβανε 46 χώρες: τα 31 «κράτη του EASA» συν τα 15 κράτη που υπέγραψαν συμφωνία εργασίας με τον EASA. Κατά τη διάρκεια του έτους διενεργήθηκαν επιθεωρήσεις σε 27 «κράτη του EASA» και σε 6 κράτη που υπέγραψαν συμφωνία εργασίας. Η τυποποίηση εξακολούθησε να συνδυάζει όλες τις τομεακές επιθεωρήσεις που έχουν προγραμματιστεί για την ίδια χώρα, προκειμένου να παρέχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή μια συνεκτική «σφαιρική εικόνα» σε όλους τους τεχνικούς τομείς. Ως αποτέλεσμα, η πλειοψηφία των τακτικών επιθεωρήσεων το 2011 είχαν προγραμματιστεί και διενεργήθηκαν ως «συνδυασμένες επιθεωρήσεις».

### ➤ Δυναμικό επιθεωρητών

Ο EASA έχει δεσμευτεί να περιλαμβάνει στις ομάδες επιθεώρησης του Οργανισμού αποσπασμένους επιθεωρητές από τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας ώστε να επωφελείται από τις ικανότητες και την πρακτική πείρα τους, καθώς και να επιτύχει και να διαδώσει κοινή κατανόηση των ισχυουσών απαιτήσεων σε όλες τις εθνικές αεροπορικές αρχές (προληπτική τυποποίηση). Το 2011, 96 μέλη ομάδας ήταν αποσπασμένοι επιθεωρητές εθνικών αεροπορικών αρχών (58%). Διεξήχθησαν πέντε κύκλοι μαθημάτων αρχικής κατάρτισης επιθεωρητών τυποποίησης, δύο εκ των οποίων αφορούσαν ειδικά την κοινότητα ATM/ANS εν όψει της επικείμενης επέκτασης των δραστηριοτήτων τυποποίησης. Έχουν εκπαιδευτεί περισσότεροι από 80 νέοι επιθεωρητές, κυρίως στους τομείς ATM/ANS, FCL, OPS και FSTD.

### ➤ Βασικά αποτελέσματα της τυποποίησης

Το 2011, πραγματοποιήθηκαν 107 επιθεωρήσεις τυποποίησης<sup>5</sup> ως ακολούθως:

Τύπος επιθεώρησης	AIR	OPS	LIST	MEST	FSTD
<b>Τακτική</b>	20	17	18	18	8
<b>Παρακολούθησης</b>	4	4	3	2	0
<b>Ad-hoc</b>	4	7	1	1	0
<b>Σύνολο</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>8</b>

Σημείωση: από το 2011 οι δραστηριότητες τυποποίησης αρχικής και διαρκούς αξιοπλοΐας έχουν συγχωνευθεί υπό την αξιοπλοΐα (AIR).

Συνεπεία των επιθεωρήσεων προέκυψαν 781 πορίσματα, εκ των οποίων 738 ταξινομήθηκαν ως περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που απαιτούν την πρόταση σχεδίου διορθωτικής δράσης από την επιθεωρούμενη εθνική αεροπορική αρχή. Περίπου το 26% όλων των πορισμάτων ταξινομήθηκαν ως σημαντικές ελλείψεις που μπορεί να οδηγήσουν σε προβληματισμούς για την ασφάλεια, αν δεν διορθωθούν δεόντως.

Όλα τα διορθωτικά σχέδια δράσης που προτάθηκαν από τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας αξιολογήθηκαν από τα αντίστοιχα τμήματα τυποποίησης. Σε ελάχιστες ειδικές περιπτώσεις δεν ήταν δυνατή η επίτευξη συμφωνίας, οδηγώντας στην έκδοση συμπληρωματικών εκθέσεων. Οι συμφωνηθείσες δράσεις παρακολουθούνται από τον Οργανισμό για την εξασφάλιση της υλοποίησής τους.

<sup>5</sup> Επιπλέον, το τμήμα τυποποίησης συμμετείχε σε 7 διεθνείς επισκέψεις τυποποίησης (ΗΠΑ, Καναδάς, Βραζιλία) και σε 9 επισκέψεις διαπίστευσης.



### ➤ **Συνεδριάσεις τυποποίησης**

Το 2011 το τμήμα τυποποίησης διοργάνωσε 9 συνεδριάσεις τις οποίες παρακολούθησαν συνολικά 442 εκπρόσωποι εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας. Οι συνεδριάσεις τυποποίησης αποδείχθηκαν ένα αποτελεσματικό εργαλείο για την επίτευξη υψηλού επιπέδου κοινής κατανόησης και ερμηνείας των ισχυουσών απαιτήσεων. Τα συμπεράσματα της κάθε συνεδρίασης διαβιβάζονται στη Διεύθυνση Κανονιστικής Ρύθμισης ούτως ώστε να είναι δυνατή η περαιτέρω ανάπτυξη εκείνων που πληρούν τις προϋποθέσεις πιθανού κανονιστικού υλικού. Ο Οργανισμός αποφάσισε να αυξήσει τη συχνότητα των συνεδριάσεων τυποποίησης βάσει των θετικών σχολίων που ελήφθησαν από τις εθνικές αεροπορικές αρχές.

### ➤ **Διαρκής βελτίωση της διαδικασίας τυποποίησης**

Επί του παρόντος, η διαδικασία τυποποίησης έχει ωριμάσει και επιτελεί επιτυχώς τους στόχους της.

Ωστόσο, ο Οργανισμός καταβάλλει προσπάθειες για τη διαρκή βελτίωση της ποιότητας, της αποτελεσματικότητας και των επιδόσεων της διαδικασίας. Για τον σκοπό αυτό, το 2011 εφαρμόστηκε μια σειρά μέτρων τα οποία θα βελτιωθούν περαιτέρω το 2012, οπότε η διαδικασία αναμένεται να εξελιχθεί σημαντικά. Επί τούτου, έχει ήδη δημιουργηθεί ένα σύστημα αναφοράς βάσει χώρας, ενώ πρόκειται να καθοριστεί μια προσέγγιση διαρκούς παρακολούθησης (CMA) με βάση ένα πρότυπο εμπιστοσύνης και να αναθεωρηθούν οι μέθοδοι εργασίας για τη διενέργεια επιθεωρήσεων (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 736/2006).

Παράλληλα, η διενέργεια επιθεωρήσεων τυποποίησης στον τομέα ATM/ANS και η έναρξη ισχύος των εκτελεστικών κανόνων στους τομείς των αεροπορικών δραστηριοτήτων, της αδειοδότησης πληρώματος πτήσης και των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης θα αποτελέσουν σημαντική πρόκληση για την τυποποίηση.

## **δ. Αερομεταφορείς**

### **Στόχος και πεδίο εφαρμογής**

Το τμήμα αερομεταφορέων καλύπτει τις δραστηριότητες του Οργανισμού που σχετίζονται με τον συντονισμό του προγράμματος εκτίμησης της ασφάλειας ξένων αεροσκαφών (SAFA) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την εξουσιοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών.

Η δραστηριότητα SAFA που διεξάγεται από τον EASA είναι συντονιστική λειτουργία και περιλαμβάνει:

- διατήρηση και ενημέρωση της βάσης δεδομένων των εκθέσεων που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις στην πίστα στο πλαίσιο της SAFA·
- παροχή ανάλυσης και εκθέσεων σχετικά με τα συλλεχθέντα στοιχεία·
- υιοθέτηση της οργάνωσης και της υλοποίησης κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων·
- παροχή προτάσεων για εγχειρίδια και διαδικασίες·
- προώθηση της τυποποίησης της δραστηριότητας SAFA.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 23 του βασικού κανονισμού του EASA, ο Οργανισμός θα είναι αρμόδιος για την έκδοση αδειών σε αερομεταφορείς τρίτων χωρών που επιθυμούν να πετούν στον εναέριο χώρο του EASA και να προσγειώνονται σε μία από τις χώρες του EASA.

Το 2011 ο Οργανισμός εστίασε στην περαιτέρω ενίσχυση του προγράμματος SAFA (συμπεριλαμβανομένης επί παραδείγματι της ανάπτυξης και θέσης σε λειτουργία μιας επανασχεδιασμένης εφαρμογής SAFA και της ενημέρωσης των διαδικασιών της SAFA), στη διενέργεια ελέγχων τυποποίησης SAFA σε εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και στη διαρκή

παροχή υποστήριξης στην επιτροπή της ASC (Επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών) για τον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## **Κύρια επιτεύγματα το 2011**

### **SAFA**

#### **➤ Ενίσχυση του προγράμματος SAFA**

Τον Σεπτέμβριο του 2011, τέθηκαν σε λειτουργία η νέα εφαρμογή και η βάση δεδομένων SAFA και όλα τα παλαιά δεδομένα μεταφέρθηκαν με επιτυχία στη βάση δεδομένων. Αυτή η νέα εφαρμογή προσφέρει πλήρη υποστήριξη σε ολόκληρη τη διαδικασία (προετοιμασία, αναφορές, παρακολούθηση και περαίωση των υποθέσεων πορισμάτων), εκτεταμένες λειτουργίες ερωτημάτων και ανάλυσης και επιτρέπει στις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας (από κράτη εκτός του προγράμματος SAFA), καθώς και στους αερομεταφορείς να έχουν άμεση, ηλεκτρονική πρόσβαση στις εκθέσεις SAFA.

Η ανάλυση SAFA διενεργήθηκε σύμφωνα με το καθορισμένο πρόγραμμα. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης καθώς και τα αποτελέσματα της διαδικασίας ιεράρχησης των επιθεωρήσεων SAFA παρουσιάστηκαν κατά τις συνεδριάσεις της Επιτροπής για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών (κατάλογος ασφάλειας). Διενεργήθηκε επίσης πληθώρα επιτόπιων αναλύσεων κατόπιν αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υποστήριξη διαφόρων υπό διερεύνηση υποθέσεων.

Όπως προβλέπεται από την οδηγία SAFA και σύμφωνα με τους όρους αναφοράς για την τυποποίηση SAFA που συμφωνήθηκαν με τα συμμετέχοντα στο πρόγραμμα SAFA κράτη, ο EASA συνέχισε τη διαδικασία τυποποίησης SAFA που ξεκίνησε το 2009. Το 2011 προγραμματίστηκαν και διενεργήθηκαν συνολικά 12 επιθεωρήσεις τυποποίησης σε κράτη που συμμετέχουν στο πρόγραμμα SAFA εντός και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ολοκληρώνοντας τον πρώτο κύκλο τυποποίησης που εκτελέστηκε ποτέ που να καλύπτει όλα τα κράτη που συμμετέχουν στο πρόγραμμα SAFA (εκτός του Μονακό).

Το 2011 σηματοδότησε επίσης αυξημένη διαφάνεια για τον κλάδο της αεροπορίας. Ο EASA διοργάνωσε το πρώτο φόρουμ ρυθμιστικών αρχών SAFA και του κλάδου όπου συμμετείχαν εκπρόσωποι από τα συμμετέχοντα στο πρόγραμμα SAFA κράτη, τους ΔΟΠΑ, IATA, AEA, ELFAA, IACA, AACO και AAPA για να συζητήσουν ανοιχτά θέματα σχετικά με το πρόγραμμα SAFA.

#### **➤ Διεθνής προβολή του προγράμματος SAFA της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Το πρόγραμμα SAFA της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξακολούθησε να προβάλλεται στο διεθνές κοινό, ενώ διοργανώθηκε μια διεθνής επιθεώρηση στην πίστα ως συνέχεια του δεύτερου φόρουμ διεθνούς συνεργασίας του EASA. Το πρόγραμμα SAFA της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρουσιάστηκε επίσης κατά τη διάρκεια διαφόρων σεμιναρίων, εργαστηρίων και διμερών συνεδριάσεων σε μια σειρά κρατών ή περιφερειακών φορέων: Καναδάς, Μαυροβούνιο, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη, CASSOA (κοινότητα της Ανατολικής Αφρικής για την επιτήρηση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας), ΔΟΠΑ, Λατινική Αμερική.

Με βάση τις διαπραγματεύσεις που ξεκίνησαν με κάποιους στρατηγικούς εταίρους για την ένταξή τους στο πρόγραμμα SAFA της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το 2011 ο Οργανισμός σύναψε την πρώτη συμφωνία εργασίας με ένα μη ευρωπαϊκό κράτος, το Μαρόκο, το οποίο αποτέλεσε το 43ο συμμετέχον κράτος στο πρόγραμμα SAFA. Οι διαπραγματεύσεις συνεχίστηκαν με τον Καναδά και τη Βραζιλία, ενώ έχουν ξεκινήσει νέες διαπραγματεύσεις με το Μαυροβούνιο.

## **Αερομεταφορείς τρίτων χωρών**

Στο πλαίσιο της επέκτασης των αρμοδιοτήτων του, ο Οργανισμός έχει αρχίσει προπαρασκευαστικές εργασίες (καθορισμός του ακριβούς πεδίου εφαρμογής, φόρτος εργασίας και διαδικασίες) στο πλαίσιο της χορήγησης αδειών σε αερομεταφορείς τρίτων χωρών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε τακτικά υποστήριξη στο πλαίσιο του καταλόγου ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο EASA συμμετείχε σε προπαρασκευαστικές συζητήσεις με ξένες αρχές και ξένους αερομεταφορείς, και έχει παράσχει τεχνική εμπειρογνωμοσύνη σε ποικιλία αναλύσεων περιπτώσεων στο πλαίσιο του καταλόγου ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το τμήμα αερομεταφορέων τρίτων χωρών συνέχισε να συντονίζει την ομάδα εργασίας ανάλυσης αναφορών του προγράμματος USOAP του ΔΟΠΑ, η οποία παρείχε στην Επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μια σειρά εκθέσεων ανά χώρα.

## 4. Διεθνής συνεργασία

### Στόχος και πεδίο εφαρμογής

Ο Οργανισμός συνάπτει συμφωνίες εργασίας με ξένες εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά τη διαπραγμάτευση και την εφαρμογή διμερών συμφωνιών για την ασφάλεια της αεροπορίας (BASA).

Επιπλέον, ο Οργανισμός ενισχύει τις σχέσεις του με τον ΔΟΠΑ, σε στενό συντονισμό με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη, και σε σχέση με την Eurocontrol.

Επιπλέον, ο Οργανισμός υποστηρίζει τις αναπτυσσόμενες χώρες ως προς τη βελτίωση των κανονιστικών δυνατοτήτων τους.

### Κύρια επιτεύγματα το 2011

#### ➤ Διμερείς συμφωνίες και συμφωνίες εργασίας

Οι διμερείς συμφωνίες για την ασφάλεια της αεροπορίας (BASA) μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ, καθώς και μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Καναδά τέθηκαν σε ισχύ την 1η Μαΐου 2011 και την 26η Ιουλίου 2011 αντίστοιχα. Ο Οργανισμός διοργάνωσε πολλές εκτελεστικές δραστηριότητες, όπως η διοργάνωση συνεδριάσεων υποεπιτροπών (για την πιστοποίηση και τη συντήρηση), η έγκριση εγγράφων τρίτου επιπέδου ή η ανάπτυξη και παροχή τεχνικής κατάρτισης.

Υπεγράφησαν πέντε συμφωνίες εργασίας (WA) μεταξύ του EASA και της κινεζικής CAAC, έντεκα συμφωνίες εργασίας για την επέκταση των τομέων ATM/ANS μεταξύ του EASA και των κρατών PANEP<sup>6</sup>, μία συμφωνία εργασίας μεταξύ της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας της Ιαπωνίας και του EASA, συμπεριλαμβανομένων εκτελεστικών διαδικασιών, μία συμφωνία εργασίας μεταξύ του EASA και της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας (CAD) του Χονγκ Κονγκ και η τροποποίηση του προσαρτήματος 1 των εκτελεστικών διαδικασιών της συμφωνίας εργασίας μεταξύ της γενικής αρχής πολιτικής αεροπορίας (GCAA) των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και του EASA.<sup>7</sup>

#### ➤ Συνεργασία με τον ΔΟΠΑ

Ο EASA έχει λάβει μια σειρά από σημαντικά βήματα για την ενίσχυση της συμμετοχής του σε θέματα του ΔΟΠΑ. Από τον Ιούλιο του 2011 στο γραφείο της Αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ΔΟΠΑ στο Μόντρεαλ έχει τοποθετηθεί ένας αντιπρόσωπος του EASA. Κατ' αυτόν τον τρόπο ο EASA μπορεί πλέον να ενημερώνεται καλύτερα σχετικά με το έργο της Επιτροπής Αεροναυτιλίας και να ενισχύσει τις σχέσεις του με τη γραμματεία του ΔΟΠΑ. Ο EASA έχει αποσπάσει επίσης έναν εμπειρογνώμονα για να υποστηρίξει τη γραμματεία στην κατάρτιση του νέου παραρτήματος διαχείρισης της ασφάλειας και τη συγκρότηση της σχετικής επιτροπής. Η επιτροπή συνεδρίασε για πρώτη φορά τον Νοέμβριο του 2011. Ο EASA άρχισε να συνεργάζεται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον ΔΟΠΑ για την ανάπτυξη μιας απλούστερης μεθόδου για την υποβολή διαφορών για τους τομείς στους οποίους η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αποκτήσει αρμοδιότητα. Τέλος, ο EASA έχει συνεργαστεί με το περιφερειακό γραφείο του ΔΟΠΑ στο Παρίσι για να συμβάλει στη διαμόρφωση της νέας ευρωπαϊκής περιφερειακής ομάδας για την ασφάλεια της αεροπορίας.

<sup>6</sup> «Πανευρωπαϊκοί εταίροι» (PANEP)

<sup>7</sup> Πλήρης κατάλογος των συμφωνιών εργασίας του EASA διατίθεται στον δικτυακό τόπο του EASA στον ακόλουθο σύνδεσμο: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

➤ **Τεχνική συνεργασία**

Ο ΕΑΣΑ παρείχε υποστήριξη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τον καθορισμό ευρωπαϊκών έργων βοήθειας και τη διαχείριση κοινοτικών προγραμμάτων, ιδίως για τα δυτικά Βαλκάνια, τις χώρες της Μεσογείου και την Κεντρική Ασία. Ο ΕΑΣΑ υποστήριξε επίσης κοινοτικά προγράμματα στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού και στην Αφρική. Οι δραστηριότητες τεχνικής συνεργασίας του ΕΑΣΑ περιλάμβαναν (1) την άμεση διαχείριση των ειδικών προγραμμάτων βοήθειας και (2) συμμετοχή σε αποστολές τεχνικής βοήθειας στη Ζάμπια, το Μπενίν, τη Γκαμπόν, τη Γκάνα, τη Μαυριτανία, το Μάλι, το Κονγκό και τη Καμπότζη.

Το 3ο Φόρουμ Διεθνούς Συνεργασίας (ICF-3) του ΕΑΣΑ πραγματοποιήθηκε στη Σιγκαπούρη τον Νοέμβριο του 2011.

## 5. Δραστηριότητες στήριξης

### Στόχος και πεδίο εφαρμογής

Οι δραστηριότητες υποστήριξης του EASA αφορούν τη γενική διαχείριση και διοίκηση του Οργανισμού. Αυτές περιλαμβάνουν τη συνολική οργάνωση (διαχείριση, σχεδιασμός, γενικός συντονισμός), την επικοινωνία, την παροχή νομικών συμβουλών, τον έλεγχο και την ποιότητα. Επιπλέον, οι εν λόγω δραστηριότητες καλύπτουν τη διοικητική υποστήριξη και την υποστήριξη των υπηρεσιών πληροφοριών (χρηματοδότηση, διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού, ανάθεση προμηθειών, εταιρικές υπηρεσίες και υπηρεσίες πληροφοριών) και την επιχειρησιακή υποστήριξη (διαχείριση αιτήσεων, έρευνα για την ασφάλεια, διαπίστευση, τεχνική κατάρτιση, συμβάσεις με εθνικές αρχές αεροπορίας).

Το 2011, οι κύριες προκλήσεις στον τομέα της υποστήριξης περιελάμβαναν την έναρξη λειτουργίας δύο μείζονος σημασίας εφαρμογών (των SAFA και IORS) και την οριστικοποίηση των συμφωνιών για τη συγκρότηση του γραφείου του EASA στις Βρυξέλλες.

### Κύρια επιτεύγματα το 2011

#### Γενική διαχείριση

Η διεθνής διάσκεψη για την ασφάλεια της αεροπορίας Ευρώπης/ΗΠΑ του 2011 με θέμα «Ενίσχυση της παγκόσμιας ασφάλειας της αεροπορίας: μελλοντικές προκλήσεις» πραγματοποιήθηκε στη Βιέννη της Αυστρίας στις 14 - 16 Ιουνίου με περισσότερους από 300 συμμετέχοντες από τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, τον κλάδο και φορείς.

#### Διαχείριση εφαρμογών και υπηρεσίες ανάθεσης προμηθειών

Εκδόθηκαν περισσότερα από 10.000 τιμολόγια τελών και δικαιωμάτων.

Κατά τη διάρκεια του 2011 ο Οργανισμός διαχειρίστηκε και υπέγραψε περίπου 34 διαδικασίες προκήρυξης διαγωνισμών υψηλής αξίας που καλύπτουν τις ανάγκες ανάθεσης προμηθειών των διαφόρων διευθύνσεων του EASA (βλέπε λεπτομέρειες στο παράρτημα 5).

Στον τομέα της εξωτερικής ανάθεσης των δραστηριοτήτων πιστοποίησης καταβλήθηκε σημαντική προσπάθεια για τη διαδικασία ανάθεσης βάσει της οποίας ξεκίνησε η εξωτερική ανάθεση των δραστηριοτήτων των νέων αρμοδιοτήτων τόσο σε εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας όσο και σε εγκεκριμένους φορείς από τον Απρίλιο του 2012. Η πρώτη φάση του διαγωνισμού ολοκληρώθηκε επιτυχώς. Η δεύτερη φάση θα ολοκληρωθεί στις αρχές του 2012.

Χάρη στην αυστηρή διαχείριση των εντολών αγοράς προς εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας δεν προέκυψε ανάγκη για τροποποίηση του προϋπολογισμού για το 2011.

#### Οικονομικές υπηρεσίες

Επιτεύχθηκε εκτέλεση του προϋπολογισμού κατά 98% ενώ το χρονικό διάστημα έως την εξόφληση των τιμολογίων μειώθηκε σε 98 μέρες χάρη στη βελτίωση της διαδικασίας είσπραξης οφειλών. Πλήρη στοιχεία σχετικά με τις οικονομικές επιδόσεις του Οργανισμού το 2011 παρέχονται στο παράρτημα 4. Οι ετήσιοι λογαριασμοί του 2010 εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό

Ελεγκτικό Συνέδριο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο χορήγησε απαλλαγή στον Οργανισμό για το έτος 2009.

Η δυνατότητα υποβολής εκθέσεων αναπτύχθηκε περαιτέρω ώστε να υποστηρίζει τη Διοίκηση του Οργανισμού στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και στον σχεδιασμό των αναγκαίων πόρων για την αποτελεσματική εκπλήρωση των αποστολών του Οργανισμού. Κάθε μήνα υποβαλλόταν και αποτελούσε αντικείμενο συζήτησης με όλους τους διευθυντές της εκτελεστικής επιτροπής ένας πίνακας βαθμολόγησης με τους βασικούς δείκτες επιδόσεων (συμπεριλαμβανομένων και εκείνων του ετήσιου προγράμματος εργασίας). Δημιουργήθηκαν ειδικές αναφορές και αναλύσεις και διεξήχθησαν τριμηνιαίες περαιώσεις λογαριασμών συμπεριλαμβανομένης της προορατικής πρόβλεψης του οικονομικού αποτελέσματος στη λήξη του έτους, επιτρέποντας τη στενή παρακολούθηση των δραστηριοτήτων τελών και δικαιωμάτων.

Ως προς τον σχεδιασμό, ο Οργανισμός κατήρτισε το πενταετές επιχειρησιακό σχέδιο που εγκρίθηκε από το διοικητικό συμβούλιο. Στον ετήσιο κύκλο σχεδιασμού του Οργανισμού, το έγγραφο αυτό αποτελεί τη βάση για την κατάρτιση του ετήσιου προϋπολογισμού και του προγράμματος εργασίας καθώς και του πολυετούς σχεδίου πολιτικής προσωπικού. Καταβλήθηκαν ιδιαίτερες προσπάθειες για την απλούστευση των εγγράφων, ιδίως μειώνοντας το μέγεθός τους και καθιστώντας τα πιο περιεκτικά. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στην περαιτέρω βελτίωση όλων των υπολογισμών των πόρων που βασίζονται σε εκτιμήσεις του επιχειρησιακού φόρτου εργασίας, καθώς και σε βασικούς δείκτες επιδόσεων, και στον καθορισμό στόχων SMART.

Επιτεύχθηκαν βελτιώσεις σε διάφορους άλλους τομείς: στην εσωτερική επικοινωνία του Οργανισμού (διοργάνωση οικονομικών ημερίδων με τις επιχειρησιακές διευθύνσεις), στο λογιστικό σύστημα (ιδίως ως προς την κοστολόγηση επιτρέποντας τη διαχείριση του προϋπολογισμού και του κόστους ανά δραστηριότητα και ανά έργο), στο πλαίσιο των δημοσιονομικών κανονισμών πλαίσιο (ο Οργανισμός έκανε προτάσεις για την αναθεώρηση και την απλούστευση της λογιστικής και των δημοσιονομικών κανόνων που θα συζητηθούν περαιτέρω με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή) και την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών.

## **Νομικές υπηρεσίες**

Το νομικό τμήμα συνέβαλε ενεργά στην ανάπτυξη των παραδοτέων κανονιστικής δραστηριότητας.

Επιπλέον, το νομικό τμήμα παρείχε υποστήριξη στις τεχνικές/επιχειρησιακές λειτουργίες του Οργανισμού, όπως αυτές που σχετίζονται με την εφαρμογή του άρθρου 1 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού και την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 83β της σύμβασης του Σικάγου στο σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και εκείνων που σχετίζονται με την ανάπτυξη του αναγκαίου συμβατικού πλαισίου ώστε να διασφαλίζεται ότι τα πτυχία των χειριστών δοκιμών του EASA παραμένουν ενημερωμένα.

Το τμήμα συντονίζει διαρκώς την απόκριση του Οργανισμού σε αιτήματα αρχών διερεύνησης ατυχημάτων και δικαστικών αρχών σε στενή συνεργασία με τις επιχειρησιακές διευθύνσεις και τον εξωτερικό νομικό σύμβουλο. Επιπλέον, έθεσε σε λειτουργία τον εσωτερικό δικτυακό τόπο του υπαλλήλου προστασίας δεδομένων για την 5<sup>η</sup> ευρωπαϊκή ημέρα προστασίας των δεδομένων και έχει καταβάλει προσπάθειες σχετικά με διάφορα θέματα που άπτονται της προστασίας των δεδομένων όπως είναι οι ηλεκτρονικές επικοινωνίες, οι πειθαρχικές διαδικασίες, η πολιτική CCTV, η καταχώριση των αιτούντων στο SAP.

Τέλος, το τμήμα συμμετείχε στην ειδική ομάδα προστασίας των πληροφοριών ασφάλειας του ΔΟΠΑ ως μέρος και επικεφαλής της αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το 2011 προέδρευσε του διοργανικού νομικού δικτύου.

## Επικοινωνίες

Το 2011 δημιουργήθηκαν ορισμένα βασικά εργαλεία εσωτερικών επικοινωνιών. Το ενδοδίκτυο του Οργανισμού ανασχεδιάστηκε πλήρως και διαθέτει πλέον βελτιωμένες δυνατότητες πλοήγησης και αναζήτησης για να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών. Ένα εβδομαδιαίο ενημερωτικό δελτίο για τη δραστηριότητα του EASA και μια καθημερινή ανασκόπηση τύπου διατίθενται πλέον σε όλα τα μέλη του προσωπικού.

Ο EASA έχει δημοσιεύσει δελτία τύπου για θέματα όπως οι εναρμονισμένοι κανόνες για περιορισμούς του χρόνου πτήσης, καθώς και μια ειδική έκδοση των νέων του EASA, η πιστοποίηση του TP 400, του κινητήρα του Airbus A400M και η πιστοποίηση του Boeing 787. Ο EASA συμμετείχε επίσης στην εξέταση του αιτήματος της ελεγκτικής υπηρεσίας της κυβέρνησης (GAO) των ΗΠΑ για την πιστοποίηση του σύνθετων υλικών.

Διοργανώθηκε μεγάλος αριθμός συνεντεύξεων στην τηλεόραση, το ραδιόφωνο και τον Τύπο με μέλη του προσωπικού του EASA σχετικά με θέματα όπως το ατύχημα του αεροσκάφους 447 της Air France και η κανονιστική δραστηριότητα σχετικά με τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης.

Μια πύλη για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας και του EASA άρχισε να λειτουργεί και είναι διαθέσιμη στους εκπροσώπους επικοινωνιών του EASA και των ευρωπαϊκών εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας.

Στις εξωτερικές δημοσιεύσεις του Οργανισμού για το 2011 περιλαμβάνονται: ένα γενικό φυλλάδιο του Οργανισμού με τίτλο «Γιατί είναι ασφαλής η αεροπορία», η ετήσια επισκόπηση ασφάλειας του 2010, η ετήσια γενική έκθεση 2010, το βιβλίο στοιχείων 2005-2010, μια σειρά εκδόσεων για την Ευρωπαϊκή Ομάδα Ασφάλειας των Ελικοπτήρων EHEST και την Ευρωπαϊκή Ομάδα Ασφάλειας Γενικής Αεροπορίας, τα νέα του EASA τεύχη 6, 7, 8 και 9.

## Ανθρώπινο δυναμικό

Στα τέλη του 2011, ο EASA απασχολούσε 574 έκτακτους υπαλλήλους (ΕΥ), 50 περισσότερους από το προηγούμενο έτος. Επιπλέον, απασχολήθηκαν στον EASA 57 συμβασιούχοι υπάλληλοι (ΣΥ) και 11 αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες (ΑΕΕ). Κατά τη διάρκεια του 2011, ο EASA σύναψε 85 νέες συμβάσεις εργασίας, ενώ 28 μέλη του προσωπικού του αποχώρησαν από τον Οργανισμό για διάφορους λόγους (παραιτήσεις, λήξη σύμβασης, συνταξιοδοτήσεις και απολύσεις). Αυτό οδήγησε σε μια καθαρή αύξηση του προσωπικού κατά 57 άτομα. 27 μέλη του προσωπικού επιλέχθηκαν επιτυχώς κατά τις εξωτερικές ή εσωτερικές διαδικασίες επιλογής.

Ο Οργανισμός προκήρυξε 63 κενές θέσεις, με στόχο 69 θέσεις εργασίας και ολοκλήρωσε 60 διαδικασίες επιλογής που αντιστοιχούν σε 70 στοχευμένες θέσεις. Ελήφθησαν περίπου 4.145 αιτήσεις και πραγματοποιήθηκαν περισσότερες από 525 συνεντεύξεις.

Νέες συμβάσεις που συνήφθησαν το 2011 (ΕΥ/ΣΥ/ΑΕΕ)	85
Εργαζόμενοι που αποχώρησαν το 2011 (ΕΥ/ΣΥ/ΑΕΕ)	28
Καθαρή αύξηση προσωπικού 2011 (ΕΥ/ΣΥ/ΑΕΕ)	57
Κενές θέσεις που προκηρύχθηκαν το 2011 (ΕΥ/ΣΥ/ΑΕΕ)	63
Επιτυχείς εσωτερικοί υποψήφιοι (ΕΥ)	27

Εκτός από τους εργαζόμενους που έχουν ήδη προσληφθεί, άλλοι 16 υποψήφιοι ΕΥ έχουν αποδεχτεί την προσφορά εργασίας και θα αναλάβουν τα καθήκοντά τους τους πρώτους μήνες



του 2012. Λεπτομέρειες σχετικά με το επίπεδο στελέχωσης και δημογραφικά στοιχεία του προσωπικού του Οργανισμού για το 2011 περιλαμβάνονται στο **παράρτημα 5**.

Μετά την αξιολόγηση και τη διαδικασία ανακατάταξης, 109 εργαζόμενοι έχουν προταθεί για ανακατάταξη εκ των οποίων 83 ανακατατάχθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 2 (γνώση μιας τρίτης γλώσσας της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Το 2011 ήταν το δεύτερο έτος κατά το οποίο ανακατατάχθηκαν επίσης συμβασιούχοι υπάλληλοι.

Η πρώτη έρευνα κινήτρων προσωπικού ολοκληρώθηκε και η έκθεση που παρείχε η ανάδοχος εταιρεία Ipsos Loyalty GmbH διατέθηκε σε όλο το προσωπικό στο πρώτο τρίμηνο του 2011. Ακολούθησαν παρουσιάσεις σε όλες τις διευθύνσεις και διοργανώθηκε ένα εργαστήριο με όλους τους διευθυντές και τους επικεφαλής τμημάτων για το πρώτο τρίμηνο του 2012 για να συζητηθούν τα αποτελέσματα και να διαμορφωθεί ένα σχέδιο δράσης. Μια δεύτερη έρευνα προσωπικού (με τη μορφή «ελέγχου του παλμού») θα ξεκινήσει το πρώτο τρίμηνο του 2012.

Το πρώτο τρίμηνο του 2011 διεξήχθη έρευνα για την καταγραφή όλης της διαθέσιμης εμπειρογνωμοσύνης σε θέματα αεροπορίας που διαθέτει το προσωπικό του EASA και έχει προγραμματιστεί να ενημερώνεται διαρκώς. Ζητείται από όλα τα νέα μέλη να συμπληρώσουν το ερωτηματολόγιο της έρευνας κατά την έναρξη της εργασίας τους στον EASA.

Στο τέταρτο τρίμηνο του 2011 ο Οργανισμός ξεκίνησε την πρώτη έρευνα των ενδιαφερόμενων μερών που διεξήχθη σχετικά με μια εσωτερική διαδικασία για να προσδιοριστούν οι προσδοκίες και να αξιολογηθεί η ικανοποίηση των εσωτερικών ενδιαφερόμενων μερών ανθρώπινου δυναμικού. Το αποτέλεσμα στο πρώτο τρίμηνο του 2012 έδειξε ότι ένας μεγάλος αριθμός των μελών του προσωπικού συμμετείχαν σε αυτή την έρευνα και το συνολικό ποσοστό ικανοποίησης σχετικά με τις διαδικασίες ανθρώπινου δυναμικού ανέρχεται σε 72%. Αυτό ήταν ενθαρρυντικό και από το σχολιασμό προέκυψε ότι αυτή η πρωτοβουλία ήταν ευπρόσδεκτη.

## **Γενική και τεχνική κατάρτιση**

### ***Γενική κατάρτιση***

Όσον αφορά τη διαχείριση και την ανάπτυξη του προσωπικού, ο Οργανισμός διοργάνωσε και προώθησε 322 προγράμματα γενικής κατάρτισης (103 για μαθήματα γλωσσών και δοκιμές γλωσσών) με συνολικά 1709 συμμετέχοντες (594 από τους οποίους για μαθήματα/δοκιμές γλωσσών). Ως συμπλήρωμα στη γλωσσική κατάρτιση στην αίθουσα διδασκαλίας, τον Ιούνιο του 2011 διατέθηκε σε όλο το προσωπικό πλατφόρμα ηλεκτρονικής μάθησης. Επιπλέον, μετά την ολοκλήρωση της διαμόρφωσης του, το εργαλείο διαχείρισης κατάρτισης (πύλη μάθησης ELG-EASA) εφαρμόζεται και είναι διαθέσιμο σε όλο το προσωπικό από τον Σεπτέμβριο του 2011.

Η υπογραφή της σύμβασης με τους νέους παρόχους κατάρτισης στα τέλη του 2010 οδήγησε σε πολλές δραστηριότητες δημιουργίας ομάδων καθώς και σε γενικά και προσαρμοσμένα μαθήματα διαπολιτισμικής ευαισθητοποίησης. Ο στόχος είναι να τεθούν οι βάσεις για ένα πνεύμα πρωτοβουλιών ανάπτυξης ομάδων στους κόλπους του EASA και να υπάρξει ευαισθητοποίηση στις πολυπολιτισμικές πτυχές κατά τις καθημερινές σχέσεις εργασίας.

Ο νέος πάροχος κατάρτισης, η Cognos International, παρείχε εκπαίδευση στη διοίκηση και συμμετείχαν επιτυχώς 83 διευθυντικά στελέχη του EASA, με μέσο ποσοστό παρακολούθησης άνω του 90%. Κατάρτιση δεξιοτήτων αξιολόγησης παρέχονταν κατά παράδοση στους νέους υπαλλήλους αναφοράς συμβάντων. Υπήρξε θετικός σχολιασμός και σημειώθηκε έντονο ενδιαφέρον για αυτές τις πρωτοβουλίες της διοίκησης.

Τέλος, για τη διατήρηση των προτύπων ασφάλειας στις εγκαταστάσεις, εκδόθηκε μια πολιτική υγείας και ασφάλειας κατά την εργασία, ένα πρόγραμμα πρώτων βοηθειών ενσωματώθηκε στον κατάλογο γενικής κατάρτισης και διεξάγεται πλήρης έλεγχος ασφάλειας όλων των φορητών συσκευών.

### **Τεχνική Κατάρτιση**

Προκειμένου να ανταποκριθεί στην αυξανόμενη ζήτηση για έγκαιρη και επιτόπια κατάρτιση, ελήφθησαν τα ακόλουθα μέτρα το 2011:

- δημοσίευση καταλόγων κύκλων μαθημάτων τεχνικής κατάρτισης στον δικτυακό τόπο του EASA για εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, τον κλάδο, διεθνείς αρχές πολιτικής αεροπορίας και ακαδημαϊκά ιδρύματα ώστε να αυξηθεί η προβολή και η χρήση της ενιαίας εγγραφής·
- δημοσίευση αυξανόμενου αριθμού των κύκλων μαθημάτων ηλεκτρονικής μάθησης συμπεριλαμβανομένης της συμφωνίας ΕΕ/ΗΠΑ για την ασφάλεια, του ARIS και του IORS·
- ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών με εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας μέσω της κοινής ομάδας πρωτοβουλίας κατάρτισης (CTIG) και συμμετοχή σε εργαστήρια τυποποίησης και κανονιστικής δραστηριότητας·
- ολοκλήρωση της γενικής απογραφής των πόρων της τεχνικής βιβλιοθήκης και ανανέωση των βασικών εκδόσεων προτύπων και ηλεκτρονικών συνδρομών·
- κατάρτιση για τη νέα πλατφόρμα ηλεκτρονικής εξέτασης ELG για φορείς και εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας.

Τα κύρια επιτεύγματα το 2011 συμπεριλάμβαναν:

- αύξηση των παρόχων ηλεκτρονικής εξέτασης σε 43, συμπεριλαμβανομένων 13 εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας κρατών μελών·
- νέα τετραετή προσφορά που καλύπτει 17 μέρη·
- εφαρμογή του συστήματος ELG του EASA για τη διαχείριση της κατάρτισης και για την πλατφόρμα ηλεκτρονικής εξέτασης με μεταφορά ολόκληρης της βάσης δεδομένων στους διακομιστές του EASA·
- υιοθέτηση νέων τεχνολογιών κατάρτισης για την κάλυψη της διευρυνόμενης πελατειακής βάσης·
- ανάπτυξη και παροχή ειδικευμένων προγραμμάτων για: τις προδιαγραφές πιστοποίησης CS-23, CS-27/29, για αξιολογητές FSTD, τη συμφωνία ΕΕ/ΗΠΑ για την ασφάλεια, το ARIS, το σύστημα ELG, τη βάση δεδομένων SAFA και το IORS·
- δημοσίευση του προγράμματος κατάρτισης 2012 (Δεκέμβριος 2011).

Το 2011 οι δραστηριότητες κατάρτισης είχαν ως εξής:

<b>Σύνοδοι κατάρτισης</b>	78
<b>Προγράμματα</b>	40
<b>Συμμετέχοντες από τον EASA</b>	495
<b>Συμμετέχοντες από εθνικές αρχές αεροπορίας</b>	235

### **Υπηρεσίες Πληροφοριών**

Όσον αφορά τις επιχειρηματικές εφαρμογές παραδόθηκαν στην επιχείρηση δύο στρατηγικά έργα: τα SAFA (εκτίμηση της ασφάλειας ξένων αεροσκαφών) και IORS (εσωτερικό σύστημα αναφοράς συμβάντων), καθώς και ένα εργαλείο κατάρτισης τόσο για εσωτερική όσο και εξωτερική κατάρτιση.

Επιπλέον, ξεκίνησε η ανάλυση για ένα άλλο στρατηγικό σχέδιο TCO (αερομεταφορέων τρίτων χωρών) με προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής το 2012.

Παράλληλα, δόθηκε συνεχής υποστήριξη για τη διατήρηση και βελτίωση πολλών βασικών επιχειρηματικών εφαρμογών όπως οι AWD (οδηγίες για την αξιοποίηση), το CRT (κοινό εργαλείο απαντήσεων), και το σύστημα ανθρώπινου δυναμικού. Ξεκίνησε ένα έργο διαχείρισης βασικών δεδομένων ώστε να διασφαλιστεί η εναρμόνιση και η ενιαία πηγή βασικών πληροφοριών τόσο στις επιχειρηματικές εφαρμογές που αναπτύχθηκαν εσωτερικά όσο και στο σύστημα SAP.

Από την πλευρά του ERP, ο Οργανισμός εξακολούθησε τη βελτιστοποίηση του εργαλείου SAP, προσθέτοντας επιπλέον χαρακτηριστικά και προβαίνοντας στη λεπτομερή ρύθμιση των λειτουργιών που υλοποιήθηκαν. Η βάση και η ανάλυση για περαιτέρω επεκτάσεις, που περιλαμβάνει τη διαδικτυακή πύλη ευέλικτου ωραρίου και αιτούντων, ολοκληρώθηκε με προβλεπόμενη εφαρμογή για το 2012.

Από την πλευρά της υποδομής, έχει ήδη ξεκινήσει η προετοιμασία του EASA για τη φιλοξενία των κρίσιμων υπηρεσιών ΤΠ που εκτελεί στο κέντρο δεδομένων του ECDC (φορέας της ΕΕ στη Στοκχόλμη) με προγραμματισμένη ημερομηνία εφαρμογής το 2012.

Ο Οργανισμός πραγματοποίησε επίσης επιτυχή μετάβαση στο MS Office 2010 και η μετάβαση στα Windows 7 προγραμματίζεται για το 2012.

## **Εταιρικές Υπηρεσίες**

### **Διαχείριση εγκαταστάσεων**

Τα προσωρινά γραφεία στις Βρυξέλλες άνοιξαν και οι μόνιμες εγκαταστάσεις βρίσκονται στη διεύθυνση Avenue de Cortenberg 100. Κατά τη στιγμή της σύνταξης της παρούσας, το προσωπικό που τοποθετήθηκε στις Βρυξέλλες είναι λειτουργικό και η ανακαίνιση συνεχίζεται.

### **Διαχείριση ταξιδίων**

Προκειμένου να περιοριστούν οι δαπάνες των ταξιδίων εκδόθηκε μια αναθεωρημένη πολιτική ταξιδίων που συμπεριλαμβάνει πολιτική καλύτερης διαθέσιμης τιμής. Τα αποτελέσματα θα αξιολογηθούν στις αρχές του 2012. Οι χρόνοι διεκπεραίωσης των αιτημάτων επιστροφής δαπανών διατηρήθηκαν χωρίς αύξηση του προσωπικού παρά την αύξηση κατά 14% στον όγκο ταξιδίων.

## **Παραρτήματα**

- **Παράρτημα 1: Δήλωση αξιοπιστίας του Διατάκτη**
- **Παράρτημα 2: Μελέτες και ερευνητικά έργα του 2011**
- **Παράρτημα 3: Αποφάσεις, γνώμες και ειδοποιήσεις προτεινόμενων τροποποιήσεων του 2011**
- **Παράρτημα 4: Οικονομικές επιδόσεις του Οργανισμού το 2010 (εκτέλεση του προϋπολογισμού του EASA)**
- **Παράρτημα 5: Διαδικασίες σύναψης συμβάσεων που ξεκίνησαν ή/και ολοκληρώθηκαν το 2011**
- **Παράρτημα 6: Αριθμητικά και δημογραφικά στοιχεία προσωπικού**
- **Παράρτημα 7: Βασικοί δείκτες επιδόσεων (KPI)**
- **Παράρτημα 8: Διοικητικό συμβούλιο EASA**
- **Παράρτημα 9: Κατάλογος ακρωνυμίων**

## **Παράρτημα 1: Δήλωση αξιοπιστίας του Διατάκτη**

Ο υπογεγραμμένος Patrick Goudou, εκτελεστικός διευθυντής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, υπό την ιδιότητά μου ως Διατάκτη,

- Δηλώνω ότι οι πληροφορίες που περιέχονται στην παρούσα έκθεση αποδίδουν πιστά και με ακρίβεια τα γεγονότα<sup>8</sup>.

- Δηλώνω ευλόγως πεπεισμένος ότι οι πόροι που διατέθηκαν για τις δραστηριότητες τις περιγραφόμενες στην παρούσα έκθεση χρησιμοποιήθηκαν για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονταν, σύμφωνα με την αρχή της χρηστής οικονομικής διαχείρισης, και ότι οι υφιστάμενες διαδικασίες ελέγχου παρέχουν τις αναγκαίες εγγυήσεις για τη νομιμότητα και κανονικότητα των συναφών συναλλαγών.

Η ανωτέρω δήλωση βασίζεται στην προσωπική μου κρίση και στις πληροφορίες που έχω στη διάθεσή μου, όπως είναι τα ετήσια αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου, τα διδάγματα που αποκομίσθηκαν από την τελευταία έκθεση της Υπηρεσίας Εσωτερικού Ελέγχου και οι εκθέσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου κατά τα έτη που προηγήθηκαν της παρούσας δήλωσης.

- Βεβαιώνω ότι δεν έχω λάβει γνώση ουδεμίας πληροφορίας η οποία δεν έχει κοινοποιηθεί και η οποία θα μπορούσε να πλήξει τα συμφέροντα του Οργανισμού.

- Βεβαιώνω ότι ο Οργανισμός έλαβε τα κατάλληλα μέτρα κατόπιν του ελέγχου της Υπηρεσίας Εσωτερικού Ελέγχου για να ανταποκριθεί στις κύριες συστάσεις που διατυπώθηκαν.

Patrick Goudou,  
Εκτελεστικός Διευθυντής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της  
Αεροπορίας

---

<sup>8</sup> Πιστά και με ακρίβεια σε αυτό το συγκείμενο σημαίνει ότι δίδεται μια αξιόπιστη, πλήρης και ορθή εικόνα της κατάστασης της υπηρεσίας.

## Παράρτημα 2: Μελέτες και ερευνητικά έργα του 2011

Το 2011, μετά την επιτυχημένη ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής προσφορών, ο Οργανισμός αποφάσισε να χρηματοδοτήσει τα εξής 15 έργα, διάρκειας από 6 έως 15 μήνες το καθένα, και με συνολικό προϋπολογισμό ύψους εκατομμυρίων ευρώ (1,263 εκατομμυρίων EUR για το BL3903 + 480 χιλιάδων EUR για το BL3600):

• CODAMEIN II - αμβλεία πρόσκρουση (υψηλής ενέργειας) για σύνθετα πάνελ - επέκταση του πρώτου έργου
• FUAD - αντιψυκτικά πρόσθετα καυσίμων για πολιτικά αεριωθούμενα αεροσκάφη
• HELMGOP - Βελτιστοποίηση επιδόσεων απώλειας ελαίου στο κύριο κιβώτιο μετάδοσης κίνησης ελικοπτέρων
• HFOD - Μελέτη αντοχής ελικοπτέρων σε φθορά από ξένα σώματα (ουραίο στροφέιο)
• HDVE — Πτήση ελικοπτέρων σε υποβαθμισμένο φωτεινό περιβάλλον
• HighIWC — Περιεκτικότητα σε υβριδικό πάγο των νεφών σε υψηλό απόλυτο ύψος
• MULCORS - Χρήση επεξεργαστών πολλαπλών πυρήνων σε εναέρια συστήματα
• NGW - Ανίχνευση ριπής ανέμου κοντά στο έδαφος
• RECAT - επανεξέταση των προτεινόμενων αλλαγών στην κατηγορία του αεροσκάφους και στα ελάχιστα διαχωρισμού που χρησιμοποιούνται για τον διαχωρισμό απορρεύματος ανατάραξης
• SHARDELD - Επιπτώσεις στην ασφάλεια από τη χρήση εργαλείων ανάπτυξης υλικού για προγραμματιζόμενο εναέριο ηλεκτρονικό υλικό
• SISA - Αρχή βελτίωσης διερεύνησης βάσει της οποίας «γίνονται αντιληπτά και αποφεύγονται εμπόδια» που χρησιμοποιείται από τη γενική αεροπορία
• WATUS-II - Διαχωρισμός απορρεύματος ανατάραξης για νέα μεγάλα αεροσκάφη - επέκταση της αρχικής μελέτης
• SEBED-II - Υποβάθμιση των ζωνών ασφαλείας, επέκταση του αρχικού έργου για πρόσθετες δοκιμές
• Εξοπλισμός διαρκούς μέτρησης τριβής (CFME) – χρήση σε επικαλυμμένες επιφάνειες
• SAMPLE III: Σωματιδιακή ύλη αεροσκαφών SC-2

Το 2011 ο Οργανισμός έλαβε και αποδέχτηκε τις τελικές εκθέσεις των ακόλουθων έργων:

• CODAMEIN: Μετρήσεις και επιθεώρηση βλαβών σύνθετων υλικών (απειλή αμβλείας πρόσκρουσης μεγάλης ενέργειας)
• WAFCOLT: Συμπεριφορά του νερού σε καύσιμα υπό συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας
• SEBED: Υποβάθμιση των ζωνών ασφαλείας
• SOMCA: Επιπτώσεις στην ασφάλεια της διενέργειας ανάλυσης κάλυψης μοντέλου λογισμικού
• WATUS: Διαχωρισμός απορρεύματος ανατάραξης για μεγάλα αεροσκάφη
• RECAT - επανεξέταση των προτεινόμενων αλλαγών στην κατηγορία του αεροσκάφους και στα ελάχιστα διαχωρισμού που χρησιμοποιούνται για τον διαχωρισμό απορρεύματος ανατάραξης

Οι εκθέσεις είναι διαθέσιμες για προβολή και λήψη στην ιστοσελίδα του Οργανισμού σχετικά με την έρευνα.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Βλέπε <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php>.

### Παράρτημα 3: Αποφάσεις, γνώμες και ειδοποιήσεις προτεινόμενων τροποποιήσεων του 2011

#### Αποφάσεις

Απόφαση	Αριθμός ενέργειας	Θέμα
Απόφαση 2011/001/R	ATM.002	Εισαγωγή του λογισμικού ACAS II έκδοση 7.1 Ενημέρωση του AMC-20
Απόφαση 2011/002/R	M.022	Τροποποιήσεις του υλικού αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης του μέρους M, επιπρόσθετο κείμενο στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης της παραγράφου M.A.706 στοιχείο ε) σημείο 2: Αλλαγή των αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης της παραγράφου M.A.706 στοιχείο ε) σημείο 2
Απόφαση 2011/004/R	25.037 στοιχείο α)	Αεροηλεκτρονική - Εναρμόνιση των αναθεωρημένων αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης 25.1322 για την προειδοποίηση του πληρώματος πτήσης και των αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης 25-11 για τα ηλεκτρονικά συστήματα απεικόνισης σε συντονισμό με την ομάδα εργασίας εναρμόνισης για τους ανθρώπινους παράγοντες
Απόφαση 2011/005/R	MDM.032 στοιχείο ε)	Απόφαση για νέες προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA
Απόφαση 2011/006/R	21,059	Προστασία του περιβάλλοντος - κατηγοριοποίηση αλλαγών σε τύπο σχεδιασμού
Απόφαση 2011/008/R	66,026	Προσάρτημα 1 Ικανότητες τύπου αεροσκαφών για την άδεια συντήρησης αεροσκαφών του μέρους 66
Απόφαση 2011/010/R	21,018	Βελτίωση του υλικού καθοδήγησης για την παράγραφο 21A.101
Απόφαση 2011/011/R	145,022	Έλεγχος συμβασιούχου προσωπικού συντήρησης (παράγραφος 145.A30)
Απόφαση 2011/012/R Απόφαση 2011/013/R	31,003	Ελεύθερα αερόστατα αερίου - Κατάρτιση των προδιαγραφών πιστοποίησης για τα ελεύθερα αερόστατα αερίου (CS-31GB)
Απόφαση 2011/014/R	OPS.089	Πρόσθετη ειδοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης (Π-ΕΠΤ) σχετικά με τη διαχείριση πτητικών λειτουργιών με σύννεφο ηφαιστειακής τέφρας που είναι γνωστό ή αναφέρεται σε πρόγνωση
Απόφαση 2011/015/R	FCL.001	Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για το μέρος MED
Απόφαση 2011/016/R	FCL.001	Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για το μέρος FCL
Απόφαση 2011/017/R	ATM.022	Κατάρτιση αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης για τους βασικούς δείκτες επιδόσεων ασφάλειας (εκτελεστικός κανόνας για τις επιδόσεις της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας)

#### Γνώμες

Γνώμες	Αριθμός ενέργειας	Θέμα
Γνώμη 01/2011	MDM.032 στοιχείο ε)	Διαδικασία ELA και τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές
Γνώμη 03/2011	FCL.001 / OPS.001	Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς
Γνώμη 02/2011	FCL.001	Προσόντα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και σχετική βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας
Γνώμη 04/2011	OPS.001 στοιχείο α)	Εκτελεστικοί κανόνες για τις αεροπορικές δραστηριότητες
Γνώμη 05/2011	ATM.001 στοιχείο α)	Απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας
Γνώμη 06/2011	BR.008	Εφαρμογή των τροποποιήσεων της CAEP/8
Γνώμη 07/2011	21.039 στοιχείο α)	Δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας

#### Ειδοποιήσεις προτεινόμενης τροποποίησης (ΕΠΤ)

ΕΠΤ	Αριθμός ενέργειας	Θέμα
ΕΠΤ 2011-01	31.003-004	Προδιαγραφές πιστοποίησης για τα ελεύθερα αερόστατα αερίου (CS-31GB) και για τα αερόστατα θερμού αέρα (CS-31HB)
ΕΠΤ 2011-02	ATM.001	SERA Μέρος B
ΕΠΤ 2011-03	25,058	Πιστοποίηση μεγάλων αεροσκαφών σε συνθήκες παγοποίησης
ΕΠΤ 2011-04	E.009	Πιστοποίηση στροβιλοκινητήρων σε συνθήκες παγοποίησης
ΕΠΤ 2011-05	OPS.004	Αερομεταφορείς τρίτων χωρών
ΕΠΤ 2011-06 (Π-ΕΠΤ)	OPS.089	Διαβούλευση σχετικά με το έγγραφο της διεθνούς ομάδας εργασίας για την ηφαιστειακή τέφρα (IVATF) του ΔΟΠΑ σχετικά με τη διαχείριση πτητικών λειτουργιών με σύννεφο ηφαιστειακής τέφρας που είναι γνωστό ή αναφέρεται σε πρόγνωση
ΕΠΤ 2011-07	66,026	Ικανότητες τύπου αεροσκαφών για την άδεια συντήρησης

		αεροσκαφών του μέρους 66
ΕΠΤ 2011-08	BR.008, 34.002 & 36.006	Εφαρμογή των τροποποιήσεων της CAEP/8
ΕΠΤ 2011-09	25,070	Ενσωμάτωση γενικών ειδικών όρων και αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης για στοιχεία αναθεώρησης πιστοποίησης στις προδιαγραφές πιστοποίησης CS-25
ΕΠΤ 2011-10	21.039 στοιχείο στ)	Προδιαγραφές πιστοποίησης CS-CC (πληρώματα θαλάμου επιβατών)
ΕΠΤ 2011-11	21.039 στοιχείο γ)	Προδιαγραφές πιστοποίησης CS-MMEL (βασικός κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού)
ΕΠΤ 2011-12	ETSO.008	Συστηματική αναθεώρηση και μεταφορά των υφιστάμενων οδηγιών τεχνικών προτύπων (TSO) της FAA σχετικά με τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό στις ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προτύπων (ETSO) του EASA
ΕΠΤ 2011-13	25,055	Προστασία μεγάλων αεροπλάνων από χαμηλή στάθμη καυσίμων και εξάντληση καυσίμων
ΕΠΤ 2011-14	MDM.071	Halon – Ενημέρωση των προδιαγραφών πιστοποίησης ώστε να συμμορφώνονται προς τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΕΠΤ 2011-15	MDM.038 - (RMT.0239)	Μη δεσμευτική καθοδήγηση για τα όρια του χρονικού διαστήματος που μεσολαβεί μεταξύ γενικών επισκευών
ΕΠΤ 2011-16	FCL.008 (RMT 0198-0199)	Προσόντα για πτήση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης (IMC)
ΕΠΤ 2011-17	MDM.089 (RMT.0364)	Ηφαιστειακή τέφρα
ΕΠΤ 2011-18	ATM.022	Βασικοί δείκτες επιδόσεων ασφάλειας
ΕΠΤ 2011-19	M.027	Παρακολούθηση διαρκούς αξιοπλοΐας αεροσκαφών
ΕΠΤ 2011-20	ADR.001, 002 & 003	ADR



## Παράρτημα 4: Οικονομικές επιδόσεις του Οργανισμού το 2011 (εκτέλεση του προϋπολογισμού του EASA) <sup>10</sup>

### 4.1. Λογαριασμός προκαταρκτικού αποτελέσματος εκτέλεσης προϋπολογισμού 2011 (Σε χιλιάδες ευρώ - € '000).

Οι λογαριασμοί του προϋπολογισμού προσφέρουν λεπτομερή εικόνα της εκτέλεσης του προϋπολογισμού. Βασίζονται στην τροποποιημένη αρχή λογιστικής σε ταμειακή βάση.

<b>ΕΣΟΔΑ</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Επιχορήγηση από την Επιτροπή (για τον προϋπολογισμό λειτουργίας -Τίτλοι 1, 2 και 3 - του Οργανισμού)	35,192	35,025
Κεφάλαια Phare από την Επιτροπή	946	515
Άλλες συνεισφορές και χρηματοδότηση μέσω της Επιτροπής	1,525	962
Έσοδα από τέλη	72,000	68,260
Άλλα έσοδα	1,308	802
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ (α)</b>	<b>110,949</b>	<b>105,564</b>
<b>ΕΞΟΔΑ</b>		
Τίτλος I: Προσωπικό	57,911	56,215
Τίτλος II: Διοικητικές δαπάνες	13,871	13,919
Τίτλος III: Λειτουργικές δαπάνες πλην εσόδων ειδικού προορισμού από τέλη και δικαιώματα	51,442	52,654
Έσοδα ειδικού προορισμού από τέλη και δικαιώματα από το προηγούμενο έτος	26,281	21,230
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΩΝ (β)</b>	<b>149,505</b>	<b>144,018</b>
<b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΤΟΥΣ (α-β)</b>	<b>- 38.556</b>	<b>- 38.454</b>
Ακυρωθείσες μεταφορές πιστώσεων πληρωμών από το προηγούμενο έτος που δεν χρησιμοποιήθηκαν	2,526	1,101
Προσαρμογή για μεταφορά από το προηγούμενο έτος πιστώσεων διαθέσιμων την 31.12 από έσοδα ειδικού προορισμού	36,350	38,934
Συναλλαγματικές διαφορές οικονομικού έτους (κέρδη+/απώλειες-)	- 13	- 16
<b>ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΤΟΣ</b>	<b>306,2</b>	<b>1,565</b>
Υπόλοιπο έτος N-1	<b>1,565</b>	<b>1,083</b>
Θετικό υπόλοιπο από το έτος N-1 που επιστράφηκε στην Επιτροπή στο έτος N	- 1.565	- 1.083
<b>Αποτέλεσμα που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των ποσών στη γενική λογιστική</b>	<b>306,2</b>	<b>1,565</b>
<b>Επιχορήγηση από την Επιτροπή - ο Οργανισμός καταχωρεί τα δεδουλευμένα έσοδα και τις δεδουλευμένες δαπάνες της Επιτροπής</b>	<b>34,885</b>	<b>33,460</b>

<sup>10</sup> Η τελική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τους λογαριασμούς του EASA για το 2010 αναμένεται να ληφθεί τον Ιούνιο του 2010.

<b>Προχρηματοδότηση που παραμένει ανοιχτή για επιστροφή από τον Οργανισμό στην Επιτροπή στο έτος N+1</b>	<b>306,2</b>	<b>1,565</b>
Δεν συμπεριλαμβάνεται στο αποτέλεσμα εκτέλεσης του προϋπολογισμού		
Τόκοι έως την 31.12 του έτους N επί των κεφαλαίων επιχορήγησης της Επιτροπής και που θα επιστραφούν στην Επιτροπή (υποχρέωση)	<b>59,217</b>	<b>49,734</b>

Το 2011, ο Οργανισμός χρησιμοποίησε μόνο μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

Η συνολική ανάλωση πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων ανήλθε σε 149.506 χιλιάδες ευρώ (144.018 χιλιάδες ευρώ το 2010), από τις οποίες έχουν αναληφθεί 121.966 χιλιάδες ευρώ (122.271 χιλιάδες ευρώ το 2010), ενώ 27.539 χιλιάδες ευρώ (21.747 χιλιάδες ευρώ το 2010) σε πιστώσεις από έσοδα ειδικού προορισμού μεταφέρθηκαν αυτόματα σύμφωνα με το άρθρο 10 του δημοσιονομικού κανονισμού του EASA.

Η συνολική ανάλωση πιστώσεων πληρωμών ανήλθε σε 149.506 χιλιάδες ευρώ (144.018 χιλιάδες ευρώ το 2010), από τις οποίες καταβλήθηκαν 93.917 χιλιάδες ευρώ (95.884 χιλιάδες ευρώ το 2010), 55.588 χιλιάδες ευρώ (48.134 χιλιάδες ευρώ το 2010) μεταφέρθηκαν αυτόματα (28.049 χιλιάδες ευρώ για αναλήψεις υποχρεώσεων και 27.539 χιλιάδες ευρώ για πιστώσεις από έσοδα ειδικού προορισμού).

Οι πιστώσεις από έσοδα ειδικού προορισμού ύψους 27.539 χιλιάδων ευρώ, οι οποίες μεταφέρθηκαν αυτόματα, περιλαμβάνουν 26.281 χιλιάδες ευρώ από εξωτερικά έσοδα ειδικού προορισμού από τέλη και δικαιώματα και 1.258 χιλιάδες ευρώ από άλλα έσοδα ειδικού προορισμού.

Οι πιστώσεις που αντιστοιχούν σε δεσμευμένα έσοδα ύψους 1.233 χιλιάδων ευρώ για τη συνέχιση των έργων τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας με τρίτες χώρες εγκρίθηκαν στον τελικό προϋπολογισμό για το 2011. Με τα ποσά που μεταφέρθηκαν αυτόματα από το 2010, διατέθηκαν συνολικές πιστώσεις 1.444 χιλιάδων ευρώ από τις οποίες αναλήφθηκαν 422 χιλιάδες ευρώ και 1.022 χιλιάδες ευρώ μεταφέρθηκαν αυτόματα στο 2012.

Οι προσπάθειες αυστηρής παρακολούθησης του προϋπολογισμού συνεισέφεραν στον υψηλό ρυθμό εκτέλεσης του προϋπολογισμού του 98,80%.

#### 4.2. Προκαταρκτική εκτέλεση του προϋπολογισμού 2011 (Σε χιλιάδες ευρώ - € '000).

	2011		2010	
<b>ΤΙΤΛΟΣ I – Δαπάνες προσωπικού</b>				
	<b>Πληρωμές</b>	<b>Ανάληψη υποχρεώσεων</b>	<b>Πληρωμές</b>	<b>Ανάληψη υποχρεώσεων</b>
Πίστωση προϋπολογισμού - C1+R0+C4+C5(1)	58,658	58,658	56,288	56,288
Ανάληψη υποχρέωσης	0	57,911	0	56,214
Πληρωμή	57,212	0	55,429	0
Αυτόματες μεταφορές	699	0	786	0
<b>Συνολικές δαπάνες/ανάληψη υποχρεώσεων (2)</b>	<b>57,911</b>	<b>57,911</b>	<b>56,215</b>	<b>56,214</b>
Πιστώσεις που μεταφέρθηκαν από έσοδα ειδικού προορισμού (3)	0	0	0	1
Ακύρωση	747	747	73	73

% που χρησιμοποιήθηκε επί της πίστωσης προϋπολογισμού (2+3)/(1)	98,73%	98,73%	99,87%	99,87%
<b>ΤΙΤΛΟΣ II – Διοικητικές δαπάνες</b>				
Πίστωση προϋπολογισμού- C1+R0+C4+C5(1)	14,359	14,359	14,102	14,102
Ανάληψη υποχρέωσης	0	13,871	0	13,919
Πληρωμή	9,931	0	10,357	0
Αυτόματες μεταφορές	3,940	0	3,563	0
Μη αυτόματες μεταφορές	0	0	0	0
<b>Συνολικές δαπάνες/ανάληψη υποχρεώσεων (2)</b>	<b>13,871</b>	<b>13,871</b>	<b>13,919</b>	<b>13,919</b>
Πιστώσεις που μεταφέρθηκαν από έσοδα ειδικού προορισμού (3)	0	0	0	0
Ακύρωση	488	488	183	183
% που χρησιμοποιήθηκε επί της πίστωσης προϋπολογισμού (2+3)/(1)	96,60%	96,60%	98,70%	98,70%
<b>ΤΙΤΛΟΣ III – Λειτουργικά έξοδα</b>				
Πίστωση προϋπολογισμού- C1+R0+C4+C5(1)	78,300	78,300	74,038	74,038
Ανάληψη υποχρέωσης	0	50,184	0	52,138
Πληρωμή	26,774	0	30,098	0
Αυτόματες μεταφορές	50,949	0	43,786	0
Μη αυτόματες μεταφορές	0	0	0	0
<b>Συνολικές δαπάνες/ανάληψη υποχρεώσεων (2)</b>	<b>77,723</b>	<b>50,184</b>	<b>73,884</b>	<b>52,138</b>
Πιστώσεις που μεταφέρθηκαν από έσοδα ειδικού προορισμού (3)	0	27,539	0	21,746
Ακύρωση	577	577	154	154
% που χρησιμοποιήθηκε επί της πίστωσης προϋπολογισμού (2+3)/(1)	99,26%	99,26%	99,79%	99,79%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>				
Πίστωση προϋπολογισμού- C1+R0+C4+C5(1)	151,318	151,318	144,428	144,428
Ανάληψη υποχρέωσης	0	121,966	0	122,271
Πληρωμή	93,917	0	95,884	0
Αυτόματες μεταφορές	55,588	0	48,134	0
Μη αυτόματες μεταφορές	0	0	0	0
<b>Συνολικές δαπάνες/ανάληψη υποχρεώσεων (2)</b>	<b>149,506</b>	<b>121,966</b>	<b>144,018</b>	<b>122,271</b>
Πιστώσεις που μεταφέρθηκαν από έσοδα ειδικού προορισμού (3)	0	27,539	0	21,747
Ακύρωση	1,812	1,812	410	410
% που χρησιμοποιήθηκε επί της πίστωσης προϋπολογισμού (2+3)/(1)	98,80%	98,80%	99,72%	99,72%

**4.3. Λογαριασμός προκαταρκτικού οικονομικού αποτελέσματος 2011** (Σε χιλιάδες ευρώ - € '000).

Στις οικονομικές καταστάσεις παρουσιάζονται όλες οι χρεώσεις και τα έσοδα για το οικονομικό έτος βάσει κανόνων λογιστικής σε δεδουλευμένη βάση που συμμορφώνονται με τους λογιστικούς κανόνες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

**4.3.1. Συγκεντρωτικά τέλη και δικαιώματα και επιχορήγηση**

	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ</b>		
Τέλη και δικαιώματα	69,419	77,374
Συνεισφορές κοινοτικών οργανισμών	35,607	33,725
Ανάκτηση εξόδων	573	417
Λοιπά	-	399
Συνεισφορά χωρών ΕΖΕΣ	980	962
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ</b>	<b>106,579</b>	<b>112,079</b>
<b>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ</b>		
Έξοδα προσωπικού	- 55.799	- 53.023
Έξοδα κτιριακών εγκαταστάσεων και σχετικά έξοδα	- 7.794	- 8.187
Άλλα έξοδα	- 5.769	- 7.088
Αποσβέσεις και παραγραφές	- 3.152	- 3.670
Εξωτερική ανάθεση και δραστηριότητες σύναψης συμβάσεων	- 30.287	- 36.016
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ</b>	<b>- 102.802</b>	<b>- 107.984</b>
<b>Πλεόνασμα (Έλλειμμα) λειτουργικών δραστηριοτήτων</b>	<b>3,778</b>	<b>4,094</b>
<b>ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ (ΕΞΟΔΑ)</b>		
Τόκοι που εισπράχθηκαν από τρίτα μέρη	598	413
Τόκοι και χρεώσεις που καταβλήθηκαν σε τρίτα μέρη	- 69	-96
<b>ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ</b>	<b>528</b>	<b>317</b>
<b>ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΑΠΟ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</b>	<b>4,306</b>	<b>4,411</b>
<b>ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΑΠΟ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</b>	<b>-</b>	<b>0</b>
<b>ΚΑΘΑΡΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ</b>	<b>4,306</b>	<b>4,411</b>

**4.3.2. Μόνο τέλη και δικαιώματα**

	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ</b>		
Τέλη και δικαιώματα	69,419	77,374
Συνεισφορές κοινοτικών οργανισμών	-	-
Ανάκτηση εξόδων	242	252
Λοιπά	-	-
Συνεισφορά χωρών ΕΖΕΣ	-	-
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ</b>	<b>69,661</b>	<b>77,626</b>
<b>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ</b>		
Έξοδα προσωπικού	- 33.190	- 32.264
Έξοδα κτιριακών εγκαταστάσεων και σχετικά έξοδα	- 4.657	- 5.091
Άλλα έξοδα	- 3.384	- 4.347
Αποσβέσεις και παραγραφές	- 1.993	- 2.949
Εξωτερική ανάθεση και δραστηριότητες σύναψης συμβάσεων	- 22.851	- 27.145
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ</b>	<b>- 66.076</b>	<b>- 71.796</b>
<b>Πλεόνασμα (Έλλειμμα) λειτουργικών δραστηριοτήτων</b>	<b>3,585</b>	<b>5,830</b>
<b>ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ (ΕΞΟΔΑ)</b>		
Τόκοι που εισπράχθηκαν από τρίτα μέρη	598	413
Τόκοι και χρεώσεις που καταβλήθηκαν σε τρίτα μέρη	- 41	- 64
<b>ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ</b>	<b>557</b>	<b>349</b>
<b>ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΑΠΟ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</b>	<b>4,142</b>	<b>6,179</b>
<b>ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΑΠΟ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>ΚΑΘΑΡΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ</b>	<b>4,142</b>	<b>6,179</b>

## 4.3.3 Μόνο επιχορήγηση

	2011	2010
<b>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ</b>		
Τέλη και δικαιώματα	-	-
Συνεισφορές κοινοτικών οργανισμών	35,607	33,725
Ανάκτηση εξόδων	331	165
Λοιπά	-	399
Συνεισφορά χωρών ΕΖΕΣ	980	962
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ</b>	<b>36,919</b>	<b>34,453</b>
<b>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ</b>		
Έξοδα προσωπικού	- 22.609	- 20.759
Έξοδα κτιριακών εγκαταστάσεων και σχετικά έξοδα	- 3.137	- 3.097
Άλλα έξοδα	- 2.385	- 2.741
Αποσβέσεις και παραγραφές	- 1.159	- 720
Εξωτερική ανάθεση και δραστηριότητες σύναψης συμβάσεων	- 7.436	- 8.871
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ</b>	<b>- 36.725</b>	<b>- 36.188</b>
<b>Πλεόνασμα (Έλλειμμα) λειτουργικών δραστηριοτήτων</b>	<b>193</b>	<b>- 1.736</b>
<b>ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ (ΕΞΟΔΑ)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Τόκοι που εισπράχθηκαν από τρίτα μέρη	-	-
Τόκοι και χρεώσεις που καταβλήθηκαν σε τρίτα μέρη	29	-32
<b>ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ</b>	<b>29</b>	<b>-32</b>
	-	
<b>ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΑΠΟ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</b>	<b>164</b>	<b>-1,768</b>
<b>ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΑΠΟ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</b>	<b>-</b>	<b></b>
<b>ΚΑΘΑΡΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ</b>	<b>164</b>	<b>-1,768</b>

**Παράρτημα 5: Διαδικασίες σύναψης συμβάσεων που ξεκίνησαν ή/και ολοκληρώθηκαν το 2011**

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	
	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
	ΑΚΥΡΩΘΗΚΕ (μετά την έναρξη της διαδικασίας)

D	Τύπος διαδικασίας	Αναφορά	Αριθ. μέρους	Τίτλος σύμβασης	Τύπος σύμβασης	Αναφορά σύμβασης	Επιτυχής προσφορά	Συνολική (μέγιστη) αξία	Υπογραφή σύμβασης	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
E	ΑΔ	EASA.2010.OP.06		CODAMEIN – Μετρήσεις και επιθεώρηση βλαβών σύνθετων υλικών	Απευθείας σύμβαση	EASA.2010.C13	Bishop GmbH	175.000,00 €	3/1/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
F	ΑΔ	EASA.2010.OP.09	Μέρος 1	Είδη γραφείου - Büromaterial und Zubehör, Papier	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC01	Lyreco GmbH Deutschland	600.000,00 €	9/3/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΑΔ	EASA.2010.OP.15		Ηλεκτρονική μάθηση για την εκμάθηση ξένων γλωσσών	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC02	Digital publishing	250.000,00 €	11/4/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΑΔ	EASA.2010.OP.15		Ηλεκτρονική μάθηση για την εκμάθηση ξένων γλωσσών	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC03	Auralog	250.000,00 €	18/4/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΑΔ	EASA.2010.OP.22		WATUS - Φάκελος ασφάλειας για τον διαχωρισμό απορρεύματος ανατάραξης για μεγάλα αεροσκάφη	Απευθείας σύμβαση	EASA.2010.C14	Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	65.000,00 €	3/2/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΑΔ	EASA.2010.OP.21		SEBED - Υποβάθμιση των ζωνών ασφαλείας	Απευθείας σύμβαση	EASA.2010.C21	Κοινοπραξία της MIRA Ltd. (επικεφαλής) και της HSL (εταίρου)	246.400,00 €	24/2/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΑΔ	EASA.2011.OP.01	Μέρος 1	Υπηρεσίες τροφοδοσίας - Βασικές υπηρεσίες τροφοδοσίας	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC32	Rebekka Rücker (L'Orange - CafeBistroRestaurant)	120.000,00 €	9/1/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
S	ΑΔ	EASA.2011.OP.04	Μέρος 4	Τεχνική εκπαίδευση - Αρχική εκπαίδευση επιθεωρητών επικίνδυνων εμπορευμάτων	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC08	CAA Intl Ltd	150.000,00 €	20/10/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
S	ΑΔ	EASA.2011.OP.04	Μέρος 8	Τεχνική εκπαίδευση - Ελεγκτής IOSA	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC09	Aviation Quality Services GmbH	150.000,00 €	5/10/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ

D	Τύπος διαδικασίας	Αναφορά	Αριθ. μέρους	Τίτλος σύμβασης	Τύπος σύμβασης	Αναφορά σύμβασης	Επιτυχής προσφορά	Συνολική (μέγιστη) αξία	Υπογραφή σύμβασης	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
S	ΑΔ	EASA.2011.OP.04	Μέρος 16	Τεχνική εκπαίδευση - Σύστημα διασύνδεσης ηλεκτρικών καλωδίων (EWIS) για εξειδικευμένο προσωπικό που εκτελεί εργασίες συντήρησης	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC10	CAA Intl Ltd	150.000,00 €	20/10/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
S	ΑΔ	EASA.2011.OP.04	Μέρος 17	Τεχνική εκπαίδευση - Ασφάλεια σύνθετων συστημάτων	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC11	RGW Cherry & Associates Ltd	150.000,00 €	11/10/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
S	ΑΔ	EASA.2011.OP.04	Μέρος 18	Εκπαίδευση - Τεχνική και διεθνής συνεργασία	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC04	CAA Intl Ltd	4.000.000,00 €	15/7/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
F	ΔΔ	EASA.2011.NP.05		Υπηρεσίες Microsoft	Διοργανική σύμβαση	DI/05950-00-EASA.SU01	Microsoft	2.000.000,00 €	2/3/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
F	ΠΔ	EASA.2011.RP.06 - ΦΑΣΗ 1		Εξωτερική ανάθεση εργασιών πιστοποίησης σε εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και εγκεκριμένους φορείς	δ/δ	δ/δ	δ/δ	δ/δ	δ/δ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
F	ΔΔ	EASA.2011.NP.07		Είδη γραφείου - Μέρος 2 - IT Zubehör, Tinte, Toner, USB-Sticks	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC05	Lyreco GmbH Deutschland	300.000,00 €	10/8/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
F	ΔΔ	EASA.2011.NP.08		Ενσωμάτωση υπηρεσιών ταξιδιωτικού πρακτορείου	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC06	Top Service Reisebüro GmbH	1.000.000,00 €	22/8/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
F	ΔΔ	EASA.2011.NP.09		Άδειες λογισμικού (Oracle) - Συμπλήρωμα σύμβασης	Διοργανική Σύμβαση-πλαίσιο	DI/06410-00-EASA.SU01	Oracle Belgium bvba	145.000,00 €	10/2/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΔΧΑ	EASA.2011.E5.NP.01		Εκπαίδευση ΤΠΕ	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.E.5.NP.01	Prokoda GmbH	60.000,00 €	14/10/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.12		Συνεισφορά στην κατάρτιση προτύπου του ΔΟΠΑ για το CO2	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC.07	Envisa SAS	1.000.000,00 €	5/9/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.13		Εξοπλισμός διαρκούς μέτρησης τριβής - χρήση σε επικαλυμμένους διαδρόμους	Απευθείας σύμβαση	EASA.2011.C22	Κοινοπραξία της Douglas Equipment (επικεφαλής, επιχειρηματική μονάδα της Curtiss Wright Flow Control (UK) Ltd.) και της IHS Global Ltd. (ESDU)	76.405,00 €	22/12/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ



D	Τύπος διαδικασίας	Αναφορά	Αριθ. μέρους	Τίτλος σύμβασης	Τύπος σύμβασης	Αναφορά σύμβασης	Επιτυχής προσφορά	Συνολική (μέγιστη) αξία	Υπογραφή σύμβασης	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 1	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC12	Envisa SAS	1.500.000,00 €	3/11/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 1	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC13	AEA Technology plc	1.500.000,00 €	3/11/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 1	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC14	NLR	1.500.000,00 €	3/11/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 1	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC15	J.W. Pulles	1.500.000,00 €	3/11/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 1	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC16	CAA International Ltd	1.500.000,00 €	3/11/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 2	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC24	Κοινοπραξία της SGI Aviation Services B.V (επικεφαλής ) και της R.G.W. Cherry & Associates Limited	2.500.000,00 €	24/1/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 2	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC25	Κοινοπραξία της ECORYS Nederland B.V. (επικεφαλής) και της NLR	2.500.000,00 €	24/1/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 2	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC26	Airsight GmbH	2.500.000,00 €	24/1/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ

D	Τύπος διαδικασίας	Αναφορά	Αριθ. μέρους	Τίτλος σύμβασης	Τύπος σύμβασης	Αναφορά σύμβασης	Επιτυχής προσφορά	Συνολική (μέγιστη) αξία	Υπογραφή σύμβασης	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 2	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC27	Κοινοπραξία της Dornier Consulting GmbH (επικεφαλής) και της Airport Research Center GmbH	2.500.000,00 €	24/1/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 2	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC28	Κοινοπραξία της Egis Avia (επικεφαλής) και της Bureau Veritas	2.500.000,00 €	24/1/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΑΔ	EASA.2011.OP.14	Μέρος 2	Υποστήριξη για την εκτίμηση των επιπτώσεων και την αξιολόγηση των κανόνων του EASA (ASSESS I)	Πολλαπλή σύμβαση-πλαίσιο (με επανέναρξη διαγωνισμού)	EASA.2011.FC29	CAA International	2.500.000,00 €	24/1/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΑΔ	EASA.2011.OP.17		HDVE — Πτήση ελικοπτέρων σε υποβαθμισμένο φωτεινό περιβάλλον	Απευθείας σύμβαση	EASA.2011.C21	NLR	197.000,00 €	15/12/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΔΔ	EASA.E.2.2011.NP.01		Αναθεώρηση της μελέτης RECAT	Απευθείας σύμβαση	EASA.E.2.2011.NP.01	NLR	42.500,00 €	1/8/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
S	ΔΔ	EASA.2011.NP.18		ASCEND - Παροχή βάσης δεδομένων ασφάλειας της αεροπορίας	Σύμβαση-πλαίσιο	EASA.2011.FC19	ASCEND Worldwide Limited	96.000,00 €	21/11/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
F	ΔΔ	EASA.2011.NP.23		Γραφείο Βρυξελλών - Μίσθωση εμπορικού ακινήτου	Σύμβαση-πλαίσιο	δ/δ	Deka Immobilien GmbH	δ/δ	6/2/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
F	ΔΔ	EASA.2011.NP.23		Γραφείο Βρυξελλών - Ανακαίνιση (εργασίες)	Απευθείας σύμβαση	δ/δ	DTZ Consulting Brussels	219.101,02 €	7/2/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
		EASA.2011.NP.23		Γραφείο Βρυξελλών - Διαχείριση εγκαταστάσεων	Σύμβαση-πλαίσιο	δ/δ	Jones Lang Lasalle	δ/δ	27/2/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΔΔ	EASA.2011.NP.24		CODAMEIN II – Μετρήσεις και επιθεώρηση βλαβών σύνθετων υλικών	Απευθείας σύμβαση	EASA.2011.C20	Bishop GmbH	190.000,00 €	6/1/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
F	ΔΔ	EASA.2011.NP.26		Άδειες SAP	Σύμβαση-πλαίσιο	BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 – EASA.SU01	SAP Belgium S.A.	540.533,08 €	7/10/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΑΔ	EASA.2011.OP.28		HighIWC — Περιεκτικότητα σε υβριδικό πάγο των νεφών σε υψηλό απόλυτο ύψος	Απευθείας σύμβαση	EASA.2011.C30	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Delegation Rhone Auvergne	298.500,00 €	6/1/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ

D	Τύπος διαδικασίας	Αναφορά	Αριθ. μέρους	Τίτλος σύμβασης	Τύπος σύμβασης	Αναφορά σύμβασης	Επιτυχής προσφορά	Συνολική (μέγιστη) αξία	Υπογραφή σύμβασης	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
E	ΑΔ	EASA.2011.OP.29		HELMGOP - Βελτιστοποίηση επιδόσεων απώλειας ελαίου στο κύριο κιβώτιο μετάδοσης κίνησης ελικοπτέρων	Απευθείας σύμβαση	EASA.2011.C23	Cranfield University	90.000,00 €	6/1/2012	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΑΔ	EASA.2011.OP.30		MULCORS - Χρήση επεξεργαστών πολλαπλών πυρήνων σε εναέρια συστήματα	Απευθείας σύμβαση	EASA.2011.C31	Thales Avionics S.A.	100.000,00 €	19/12/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΔΔ	EASA.2011.NP.33		SHARDELD 2011 - Επιπτώσεις στην ασφάλεια από τη χρήση εργαλείων ανάπτυξης υλικού για προγραμματιζόμενο εναέριο ηλεκτρονικό υλικό	Απευθείας σύμβαση	EASA.2011.C33	IOxOS Technologies S.A	90.000,00 €	16/12/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
R	ΔΔ	EASA.2011.NP.32		Εξοπλισμός έρευνας	Απευθείας σύμβαση	EASA.2011.C34	AVL List	85.000,00 €	16/12/2011	ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ
E	ΑΔ	EASA.2011.OP.01	Μέρος 2	Υπηρεσίες τροφοδοσίας - Υπηρεσίες τροφοδοσίας υψηλού επιπέδου	Σύμβαση-πλαίσιο	δ/δ	δ/δ	δ/δ	δ/δ	ΑΚΥΡΩΘΗΚΕ - δεν ελήφθησαν προσφορές στην πρόσκληση υποβολής προσφορών
S	ΑΔ	EASA.2011.OP.04	Μέρη 1-3 Μέρη 5-7 Μέρη 9-14	Υπηρεσίες τεχνικής κατάρτισης	δ/δ	δ/δ	δ/δ	δ/δ	δ/δ	ΑΚΥΡΩΘΗΚΕ - δεν ελήφθησαν κατάλληλες προσφορές
E	ΑΔ	EASA.2011.OP.19		Ιατρικός σύμβουλος	Σύμβαση-πλαίσιο	δ/δ	δ/δ	δ/δ	δ/δ	ΑΚΥΡΩΘΗΚΕ - ΔΧΑ (διαδικασία χαμηλής ορατότητας) το 2012
F	ΔΔ	EASA.F.1.2011.NP.01 και EASA.F.1.2011.NP.02		Έρευνα για την ασφάλιση ιδίας ευθύνης για τους εγκεκριμένους φορείς	Απευθείας σύμβαση	δ/δ	δ/δ	δ/δ	δ/δ	ΑΚΥΡΩΘΗΚΕ - Οι προσφορές δεν ανταποκρίνονταν στις ελάχιστες απαιτήσεις τεχνικής ποιότητας

D	Τύπος διαδικασίας	Αναφορά	Αριθ. μέρους	Τίτλος σύμβασης	Τύπος σύμβασης	Αναφορά σύμβασης	Επιτυχής προσφορά	Συνολική (μέγιστη) αξία	Υπογραφή σύμβασης	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
E	ΑΔ	EASA.2011.OP.27		SHARDELD 2011 - Επιπτώσεις στην ασφάλεια από τη χρήση εργαλείων ανάπτυξης υλικού για προγραμματιζόμενο εναέριο ηλεκτρονικό υλικό	Σύμβαση-πλαίσιο	δ/δ	δ/δ	δ/δ	δ/δ	ΑΚΥΡΩΘΗΚΕ - δεν ελήφθησαν προσφορές στην πρόσκληση υποβολής προσφορών
E	ΑΔ	EASA.2011.OP.31		H <sub>2</sub> LiG - Υδρογόνο ως ανυψωτικό αέριο	δ/δ	δ/δ	δ/δ	δ/δ	δ/δ	ΑΚΥΡΩΘΗΚΕ - Η προσφορά δεν ανταποκρινόταν τις ελάχιστες απαιτήσεις τεχνικής ποιότητας

## ΤΥΠΟΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

ΔΔ	Διαδικασία με διαπραγμάτευση
ΠΔ	Περιορισμένη διαδικασία
ΑΔ	Ανοιχτή διαδικασία

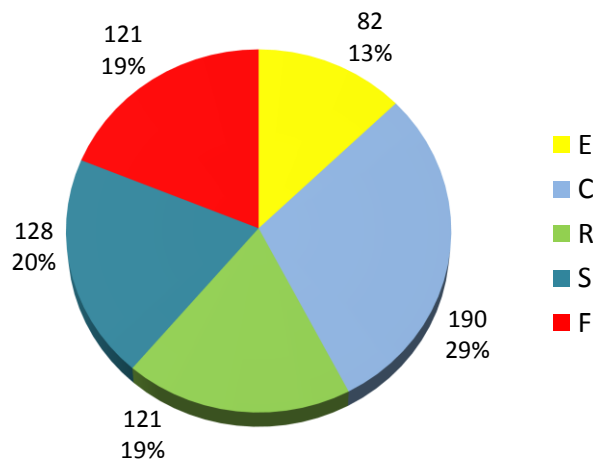
## Παράρτημα 6: Αριθμητικά και δημογραφικά στοιχεία προσωπικού

Σε αυτό το μέρος παρέχονται ανάλυση και στατιστικά στοιχεία σχετικά με το απασχολούμενο προσωπικό κατά το τέλος της περιόδου αναφοράς με βάση διαφορετικές παραμέτρους όπως εθνικότητα, φύλο και ηλικία. Για όλους τους πίνακες σε αυτό το μέρος, τα στοιχεία αποτυπώνουν την κατάσταση κατά την 31.12.2011.

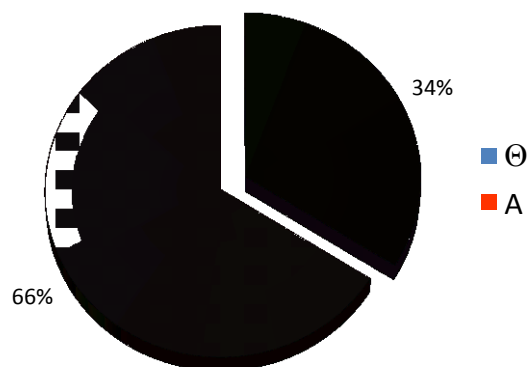
### Εικόνα 1: Οργανόγραμμα

Κατηγορία/βαθμίδα	Πληρωθείσες θέσεις στις 31.12.2010	Οργανόγραμμα 2011	Πληρωθείσες θέσεις στις 31.12.2011	Ποσοστό απασχόλησης στις 31.12.2011
<b>AD</b>	<b>404</b>	<b>448</b>	<b>443</b>	<b>99%</b>
16		1		
15	2	1	2	
14	3	8	5	
13	4	14	8	
12	27	30	21	
11	15	51	14	
10	36	64	55	
9	89	84	78	
8	67	94	73	
7	74	58	98	
6	70	38	73	
5	17	5	16	
<b>AST</b>	<b>119</b>	<b>126</b>	<b>130</b>	<b>103%</b>
7		5		
6		11	2	
5	8	27	7	
4	17	31	24	
3	45	28	52	
2	33	17	29	
1	16	7	16	
<b>Σύνολο</b>	<b>523</b>	<b>574</b>	<b>573</b>	<b>100%</b>

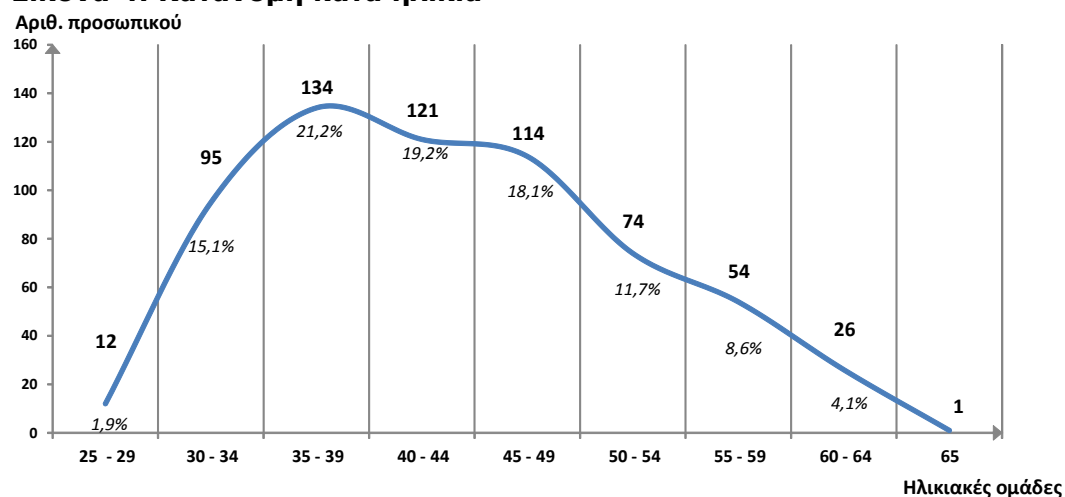
- Στον πίνακα λαμβάνονται υπόψη μόνο οι θέσεις έκτακτων υπαλλήλων (ΕΥ). Ο εν λόγω πίνακας παρουσιάζει τις καλυμμένες θέσεις κατά το τέλος της περιόδου αναφοράς και όχι τον αριθμό των απασχολούμενων μελών του προσωπικού. Πρέπει να σημειωθεί ότι δύο χειριστές μερικής διαρθρωτικής απασχόλησης πληρούν μία θέση Συνεπώς, ο EASA απασχολεί 524 έκτακτους υπαλλήλους ενώ καλύπτει 523 θέσεις. Επίσης, έως τα τέλη του 2011 απασχολήθηκαν 57 συμβασιούχοι υπάλληλοι (ΣΥ) και 11 αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες (ΑΕΕ).
- Όλες οι θέσεις που έχουν εγκριθεί στο οργανόγραμμα του EASA ορίζονται ως «προσωρινές».
- Πρέπει να σημειωθεί ότι στα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι δυνατόν να «υποκαλύπτονται» θέσεις. Αυτό σημαίνει ότι μια θέση καλύπτεται με μέλος του προσωπικού συμβατικής βαθμίδας μικρότερης της θεωρητικής βαθμίδας που συνδέεται με τη θέση. Στην πραγματικότητα, η κατανομή των βαθμίδων στο οργανόγραμμα αντιστοιχεί στην «υψηλότερη» εγκεκριμένη διανομή συμβατικών βαθμίδων, όπου οι καλυπτόμενες θέσεις μετρώνται από την υψηλότερη έως τη χαμηλότερη με κλιμακωτό τρόπο.

**Εικόνα 2: Κατανομή προσωπικού ανά διεύθυνση**

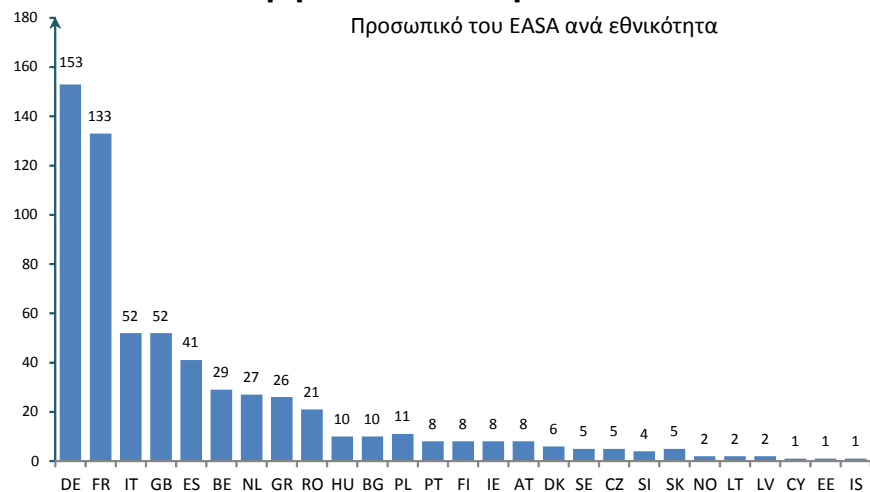
Προσωπικό που λαμβάνεται υπόψη: ΕΥ, ΣΥ, ΑΕΕ.

**Εικόνα 3: Κατανομή κατά φύλο**

Προσωπικό που λαμβάνεται υπόψη: ΕΥ, ΣΥ, ΑΕΕ.

**Εικόνα 4: Κατανομή κατά ηλικία**

Προσωπικό που λαμβάνεται υπόψη: ΕΥ, ΣΥ

**Εικόνα 5: Κατανομή κατά εθνικότητα**

Προσωπικό που λαμβάνεται υπόψη: ΕΥ, ΣΥ

## Παράρτημα 7: Βασικοί δείκτες επιδόσεων (ΚΡΙ)

### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΕΑΣΡ, ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2010	Στόχος 2011	Αποτέλεσμα 2011
Βελτίωση της διαθεσιμότητας από την άποψη χρόνου και εμπλουτισμός του περιεχομένου της ετήσιας επισκόπησης ασφάλειας	Επίσπευση της ημερομηνίας δημοσίευσης, βελτίωση των δεικτών, βελτίωση του πεδίου κάλυψης και της διεξοδικότητας της ανάλυσης	Ολοκλήρωση και έγκριση του περιεχομένου μέχρι την 25η Μαΐου	Ολοκλήρωση και έγκριση του περιεχομένου μέχρι την 25η Απριλίου	Επιτεύχθηκε, προστέθηκε νέο κεφάλαιο για το πεδίο ATM
Διαμόρφωση και διατήρηση εσωτερικού συστήματος αναφοράς συμβάντων (IORS)	Αποτελεσματική παροχή πληροφοριών ασφάλειας στους ενδιαφερόμενους φορείς / υπεύθυνους λήψης αποφάσεων μέσω ειδικών εκθέσεων και δελτίων	δ/δ	Το IORS λειτουργεί με 5 κορυφαίους φορείς αναφοράς	Σταδιακή εισαγωγή του συστήματος στο τέταρτο τρίμηνο του 2011
Βελτίωση της απόκρισης του Οργανισμού σε επίσημες συστάσεις ασφαλείας	Ποσοστό νέων συστάσεων ασφάλειας που απαντήθηκαν σε 90 ημέρες το αργότερο	95%	97%	91%
Συντονισμένες, μετρήσιμες και έγκαιρες αντιδράσεις σε μείζονα θανατηφόρα ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας	Παρακολούθηση και ενεργή υποστήριξη των ερευνών για τον καθορισμό του καλύτερου σχεδίου διορθωτικών ενεργειών	Παρακολούθηση 7 μείζονων θανατηφόρων ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας	Ικανότητα απόκρισης σε 10 σοβαρά ατυχήματα στην πολιτική αεροπορία	
Βελτίωση του ρυθμού σχεδιασμού και εφαρμογής των προγραμματισμένων δράσεων	Έγκριση των σχεδίων δράσης. Παρακολούθηση της υλοποίησης του σχεδίου δράσης από την οποία προκύπτει ότι καλύπτεται μεγάλο ποσοστό δράσεων	Παράδοση του προϊόντος από τις ομάδες εργασίας της ECAST, υλοποίηση σχεδίου δράσης από την EHEST, δημοσίευση από την EGAST υλικού προώθησης της ασφάλειας	Παράδοση του προϊόντος από τις ομάδες εργασίας της ECAST, υλοποίηση σχεδίου δράσης από την EHEST, δημοσίευση από την EGAST υλικού προώθησης της ασφάλειας	Επίτευξη του στόχου. Η τυποποιημένη δομή της ατζέντας αποτυπώνει πλέον τα τρία ομαδικά προγράμματα εργασίας. Μεγαλύτερη διαφάνεια των δράσεων του άνω επιπέδου μέσω του EASp

### ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

Σημείωση: τα στοιχεία που αφορούν τα ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης (FTE) εξάγονται από την εφαρμογή φύλλων υπηρεσίας. Προβλέπουμε πιο συνεκτικά στοιχεία (σε σχέση με τα τρέχοντα FTE) στο εγγύς μέλλον. Οι εκτιμήσεις θα αναθεωρηθούν σύμφωνα με τα αποτελέσματα και τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των επόμενων ετών.

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2010	Στόχος 2011	Αποτέλεσμα 2011
Αύξηση της επικοινωνίας και της συνεργασίας με τους ενδιαφερόμενους φορείς	- Αριθμός εκδηλώσεων που διοργανώθηκαν - Ποσοστό θετικών σχολίων των ενδιαφερόμενων φορέων σχετικά με το περιεχόμενο και τη διοργάνωση των εκδηλώσεων - Ισοδύναμα πλήρους	25 εκδηλώσεις  δ/δ  δ/δ	25 εκδηλώσεις  65%  20% FTE	22 εκδηλώσεις  δ/δ

	απασχόλησης (FTE) που δαπανήθηκαν για την παροχή υποστήριξης στον κλάδο ως ποσοστό των προγραμματισμένων FTE - Ποσοστό αιτημάτων του κλάδου, των κρατών μελών και της Επιτροπής που εξυπηρετήθηκαν εγκαίρως	δ/δ	60%	5% FTE  87%
Υιοθέτηση προορατικής προσέγγισης έναντι του ΔΟΠΑ, των κρατών μελών και των θεσμικών οργάνων της ΕΕ, προκειμένου να ηγηθεί ο Οργανισμός των διαδικασιών εκπόνησης κανόνων και καθορισμού στόχων για την ασφάλεια	- Ποσοστό συμμετοχής σε σχετικές επιτροπές ασφαλείας και περιβάλλοντος του ΔΟΠΑ - Ποσοστό του αριθμού των εξαιρέσεων που απαντήθηκαν εγκαίρως - Ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης (FTE) ως ποσοστό των προγραμματισμένων FTE που δαπανήθηκαν για την υποστήριξη: ο της Επιτροπής ο των κρατών μελών ο των τρίτων χωρών	95%  δ/δ  δ/δ	98%  60%  15% FTE  ο 4% Επιτροπή ο 5% κράτη μέλη ο 6% τρίτες χώρες	100%  86%  5,5% FTE  ο 1,7% Επιτροπή ο 3,4% κράτη μέλη ο 0,5% τρίτες χώρες
Εφαρμογή του προγράμματος εργασίας κανονιστικής δραστηριότητας (έτος N – N+3) που έχει ήδη θεσπιστεί	- Ποσοστό υλοποίησης του προγράμματος κανονιστικής δραστηριότητας - Ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης (FTE) που δαπανήθηκαν για την κατάρτιση κανόνων ως ποσοστό των προγραμματισμένων FTE	95%  δ/δ	95%  35% FTE	91%  48% FTE
Βελτίωση των διαδικασιών κανονιστικής δραστηριότητας	- Ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης (FTE) που δαπανήθηκαν για τη βελτίωση των διαδικασιών που διαχειρίζεται η Διεύθυνση Κανονιστικής Δραστηριότητας ως ποσοστό των προγραμματισμένων FTE	δ/δ	30% FTE	1,6%



ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2010	Στόχος 2011	Αποτέλεσμα 2011
Διασφάλιση ελάχιστου επιπέδου εποπτείας διαρκούς αξιοploίας	Αριθμός ετήσιων εργατωρών τεχνικού προσωπικού που διατίθενται, ως ποσοστό των προγραμματισμένων ωρών	90%	90%	87,87%
Επιτέλεση έργου πιστοποίησης και εργασιών επίβλεψης διαρκούς αξιοploίας (CAW) από προσωπικό του οργανισμού σύμφωνα με την πολιτική σχετικά με την επιτέλεση δραστηριοτήτων από προσωπικό του Οργανισμού	Ώρες εσωτερικής εργασίας ως ποσοστό των συνολικών ωρών	64%	72%	75,85%
Βελτίωση αποδοτικότητας του τεχνικού προσωπικού	Μερίδιο των τεχνικών ωρών (εργασιών στο πλαίσιο έργων) ως ποσοστό του συνόλου των ωρών	66%	77%	81,66%
Εξασφάλιση επαρκούς ολοκλήρωσης όλων των εργασιών πιστοποίησης των προτύπων πτήσης	Αριθμός τεχνικών εργατωρών ανά έργο ως ποσοστό των προγραμματισμένων ωρών	90%	90%	114,22%
Ίκανοποίηση του κλάδου	Ποσοστό θετικών σχολίων των ενδιαφερόμενων φορέων που λαμβάνονται μέσω των ερωτηματολογίων σχολιασμού από τους ενδιαφερόμενους φορείς	80%	65%	δ/δ*

ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ

Στόχος	KPI	Στόχος 2010	Στόχος 2011	Αποτέλεσμα 2011
Θέσπιση μέσων για ελέγχους διενέργειας εποπτείας από τις εθνικές αρχές αεροπορίας για την εξασφάλιση της κοινής εφαρμογής της εποπτείας φορέων, ανεξαρτήτως αν η εποπτεία διενεργείται από τον EASA ή από εθνική αρχή αεροπορίας για λογαριασμό του EASA	Αριθμός επισκέψεων εθνικών αρχών αεροπορίας με τη συνοδεία επικεφαλής ομάδων ή διοικητικού προσωπικού του EASA	5%	5%	5%
Εφαρμογή νέων αρμοδιοτήτων, έγκαιρα προσαρμοσμένων στις αλλαγές των ημερομηνιών θέσης σε εφαρμογή	Διαθεσιμότητα προγράμματος εφαρμογής	Εφαρμογή των νέων αρμοδιοτήτων σύμφωνα με το σχέδιο εφαρμογής	Νέες εφαρμοσθείσες αρμοδιότητες	Η εφαρμογή εκτελέστηκε στο βαθμό που έχει οριστικοποιηθεί η σύνταξη διαδικασιών και εντύπων.
Προετοιμασία των κατάλληλων διαδικασιών για εξωτερική ανάθεση στις NAA σε ό,τι αφορά τις νέες αρμοδιότητες	Ποσοστό των δραστηριοτήτων που ανατίθενται εξωτερικά έναντι των δραστηριοτήτων που επιτελεί το προσωπικό του EASA	Θέσπιση διαδικασιών εξωτερικής ανάθεσης (στόχος 80%)	Θεσπισμένες διαδικασίες εξωτερικής ανάθεσης (στόχος 80%)	Η υποστήριξη της διαδικασίας προκήρυξης διαγωνισμού είναι διαρκής, είχε προγραμματιστεί η υποστήριξη της διαπίστευσης (νέες αρμοδιότητες)
Ανάπτυξη συστήματος επίβλεψης με βάση τους κινδύνους με καθορισμένες φάσεις δοκιμών και εφαρμογής	Εφαρμογή των φάσεων εποπτείας βάσει κινδύνων έναντι του προγράμματος εφαρμογής	Ολοκλήρωση της φάσης δοκιμής	Εφαρμογή 50%	Η έννοια είχε επεκταθεί σε όλες τις αρμοδιότητες έγκρισης φορέων, ο συντονισμός με τις S.1 και S.4 είναι διαρκής.
Παροχή πόρων, βάσει αιτήματος, για δραστηριότητες επιθεώρησης του τμήματος τυποποίησης	Ποσοστό (%) συμμόρφωσης προς τα αιτήματα	Συμμόρφωση για το 90% των αιτημάτων	Συμμόρφωση για το 90% των αιτημάτων	Συμμόρφωση για το 90% των αιτημάτων

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Στόχος	KPI	Στόχος 2010	Στόχος 2011	Αποτέλεσμα 2011
Πραγματοποίηση του συμφωνηθέντος αριθμού επισκέψεων σύμφωνα με το εγκεκριμένο ετήσιο σχέδιο (1ος στρατηγικός πυλώνας)	Ποσοστό (%) των προγραμματισμένων επισκέψεων που πραγματοποιήθηκαν	100% των προγραμματισμένων επισκέψεων + ad-hoc και άλλων αιφνιδιαστικών επισκέψεων	100% των προγραμματισμένων επισκέψεων + 10% πρόσθετες επισκέψεις (Ad-hoc, FUP, κτλ.)	Επίτευξη 100% σε όλους τους τομείς (συν του σημαντικού αριθμού επιπλέον επισκέψεων ad-hoc και επισκέψεων παρακολούθησης)
Πρώθηση προορατικών μέτρων τυποποίησης (2ος στρατηγικός πυλώνας)	Πραγματοποίηση συνεδριάσεων τυποποίησης	Μία ανά πεδίο εφαρμογής	1 συνεδρίαση για FSTD και IAW 2 συνεδριάσεις για CAW, OPS, FCL	Ο στόχος επιτεύχθηκε (πραγματοποιήθηκαν συνεδριάσεις τυποποίησης σε όλους τους υπάρχοντες τομείς)
Εκτίμηση αντικτύπου του βασικού κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων (άρθρο 24 παράγραφος 3) (3ος στρατηγικός πυλώνας)	Ποσοστό (%) αναλυθέντων έναντι προσδιορισθέντων θεμάτων	δ/δ	70%	100%

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2010	Στόχος 2011	Αποτέλεσμα 2011
Θέσπιση των αναγκαίων διεργασιών και διαδικασιών, συμπεριλαμβανομένης μιας πλήρους βάσης δεδομένων για τη συλλογή, ανάλυση και διαχείριση των αδειών, και των αναγκαίων τροποποιήσεων που πραγματοποιούνται στο εργαλείο ERP του Οργανισμού.	Διαδικασίες και διεργασίες, επιχειρησιακές απαιτήσεις βάσης δεδομένων, έντυπα αιτήσεων και πρόγραμμα χρηματοδότησης	Θέσπιση σχεδίων διαδικασιών και διεργασιών, θέσπιση επιχειρηματικών απαιτήσεων βάσεων δεδομένων	Θέσπιση σχεδίων διαδικασιών και διεργασιών, καθορισμός βάσης δεδομένων	Αναπτύχθηκε προσχέδιο διαδικασίας στο ARIS. Θεσπίστηκε έγγραφο επιχειρηματικής ανάλυσης για την εφαρμογή λογισμικού TCO. Πραγματοποιήθηκαν τακτικές συνεδριάσεις με τη Διεύθυνση F για την ολοκλήρωση της διαδικασίας διαχείρισης TCO στο SAP
Επιτυχής εφαρμογή του εκτελεστικού κανόνα σχετικά με τις άδειες αερομεταφορέων τρίτων χωρών	Ομαλή εφαρμογή του εκτελεστικού κανόνα	δ/δ	Ολοκλήρωση της αρχικής αξιολόγησης κινδύνων	Κανονιστική διαδικασία για το προβλεπόμενο μέρος TCO που καθυστέρησε για λόγους πέραν του ελέγχου της ενότητας S.4.2 (το ΕΑΠ δημοσιεύτηκε τον Ιανουάριο του 2012)
Υποστήριξη προς την Επιτροπή στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2005	Υποστήριξη προς την Επιτροπή όπως έχει ζητηθεί	10 αποστολές (προβλέπονται από την Επιτροπή)	10 αποστολές	Δεν ζητήθηκαν αποστολές από την Επιτροπή (κατάλογος ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης) 10 ακροάσεις/συνεδριάσεις ASC στις Βρυξέλλες
Συμμετοχή σε σεμινάρια, συνέδρια, περιοδείες	Αριθμός πρωτοβουλιών, πέραν των προβλεπόμενων εκδηλώσεων	Τουλάχιστον 3	5	7
Παρουσίαση του συστήματος SAFA της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά τη διάρκεια σχετικών διεθνών διασκέψεων και κατόπιν αιτήματος μεμονωμένων κρατών για την ευθυγράμμιση των μεθόδων επιθεωρήσεων στην πίστα με εκείνες άλλων μεγάλων αρχών αεροπορίας	Αριθμός εξωτερικών παρουσιάσεων και ανταλλαγών με αρχές τρίτων χωρών	5	5	9
Αξιολόγηση επιθεωρητών SAFA	Ολοκλήρωση της εκπαίδευσης με εκπαιδευτικό φορέα εγκεκριμένο από τον EASA	Βελτίωση ανά έτος	Όλα τα STL&STM	Επιτεύχθηκε.
Ανάπτυξη της βάσης δεδομένων SAFA	Ευκολία στη χρήση και ποιότητα δεδομένων	24 επιθεωρήσεις	100%	100%

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2010	Στόχος 2011	Αποτέλεσμα 2011
Πρώθηση του συστήματος του EASA μέσω διμερών συμφωνιών (BASA), συμφωνιών εργασίας και τοπικών εκπροσώπων	- Ποσοστό των πρωτοβουλιών που υλοποιούνται ενεργά σε σχέση με το σύνολο των αιτημάτων που ελήφθησαν  - Ποσοστό συνεδριάσεων συντονισμού εν είδει παρακολούθησης των συμφωνιών	δ/δ	90% των αιτημάτων απαντήθηκαν θετικά εντός εύλογων χρονικών ορίων  Διοργάνωση του 90% των συνεδριάσεων συντονισμού	98%  100%
Παροχή υποστήριξης προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τον καθορισμό, την υλοποίηση και την αξιολόγηση προγραμμάτων συνεργασίας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας της ΕΕ (Νέος στόχος)	Αριθμός έργων στα οποία ο EASA συμμετείχε άμεσα (συμμετοχή σε συνεδριάσεις συντονιστικών επιτροπών έργων, συμβολή σε τεχνικές δραστηριότητες, κτλ.)	5 έργα	7 έργα	19 έργα
Ανάπτυξη και υλοποίηση δραστηριοτήτων τεχνικής συνεργασίας όπως εκπαίδευση και τεχνικά εργαστήρια προς όφελος των αρχών διεθνών εταιρών	Αριθμός τεχνικών δραστηριοτήτων που διοργανώθηκαν για τη διάδοση και εξήγηση των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης	15 εκδηλώσεις	15 εκδηλώσεις	20 εκδηλώσεις
Παροχή υποστήριξης προς την Επιτροπή όσον αφορά τον συντονισμό των επιστολών από τα κράτη του ΔΟΠΑ σύμφωνα με τη διαδικασία της Επιτροπής	- Ποσοστό συστάσεων επιστολών των κρατών που παρασχέθηκαν εγκαίρως	90%	90%	98%

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ<sup>11</sup>

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2010	Στόχος 2011	Αποτέλεσμα 2011
Έγκαιρη διεκπεραίωση αιτήσεων για την επίτευξη της ποιότητας και διαρκούς βελτίωσης της εξυπηρέτησης προς τον κλάδο	Ποσοστό αιτήσεων που διεκπεραιώθηκαν για την ανάθεση καθηκόντων εντός 5 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης	75%	75%	73%
Έγκαιρη επεξεργασία εγγράφων περαίωσης με σκοπό τη διασφάλιση της ποιότητας και της συνεχούς βελτίωσης των υπηρεσιών προς τον κλάδο.	Ποσοστό πιστοποιητικών που εκδόθηκαν εντός 2 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της τεχνικής θεώρησης	75% <sup>1</sup>	80% <sup>2</sup>	90%
Ίκανοποίηση των όρων των συμβάσεων-πλαίσιο με τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας	Ποσοστό τιμολογίων που διεκπεραιώθηκαν (έναρξη πληρωμής) εντός 45 ημερολογιακών ημερών από την καταχώριση	100% <sup>2</sup>	98% <sup>3</sup>	99%

<sup>11</sup> Ορισμένοι από τους βασικούς δείκτες επιδόσεων έχουν αναθεωρηθεί ώστε να προσαρμοστούν καλύτερα στον τρόπο εργασίας του συστήματος SAP, όπως ήδη αποτυπώνεται στο πρόγραμμα εργασίας 2012.

	του τιμολογίου.			
Προσφορά επαρκούς εξυπηρέτησης προμηθειών στις επιχειρηματικές δραστηριότητες	Ποσοστό σχεδιασμού υψηλής αξίας (>60 χιλιάδες) του Σεπτεμβρίου που επιτεύχθηκε στο τέλος του έτους (αριθμός διαδικασιών, αριθμός υπογεγραμμένων συμβάσεων, ποσό προϋπολογισμού)	90%	92%	96%
Διατήρηση υψηλού ρυθμού εκτέλεσης του προϋπολογισμού	Ποσοστό εκτέλεσης υποχρεώσεων σε σύγκριση με την εκτίμηση για τον συνολικό ετήσιο προϋπολογισμό	98%	98%	98%
Βελτίωση της αποτελεσματικότητας της διαδικασίας είσπραξης οφειλών	Μέσος όρος ημερών για την είσπραξη εντολών	120	100	98
Προσφορά επαρκών εκθέσεων διαχείρισης στο διοικητικό συμβούλιο	Παροχή πίνακα βαθμολόγησης σε κάθε συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου	3	4	4
Θέσπιση συστήματος διαχείρισης κοινών αρχείων σε ολόκληρο τον EASA το οποίο συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις συμμόρφωσης και τις απαιτήσεις του προτύπου ISO 9001.	Επιτυχής σταδιακή εγκατάσταση του λογισμικού διαχείρισης αρχείων σε όλα τα τμήματα	2 πιλοτικά τμήματα	Μελέτη σκοπιμότητας διαχείρισης πληροφοριών	Ολοκληρώθηκε η επιχειρηματική εκτίμηση
Τήρηση του πίνακα προσωπικού	Ποσοστό των εγκεκριμένων θέσεων έκτακτων υπαλλήλων που θα καλυφθούν μέχρι τα τέλη του 2011	98%	97%	100%
Προσδιορισμός πρότυπου προγράμματος κατάρτισης (κοινά κριτήρια όσον αφορά τις γνώσεις, τις δεξιότητες και την πείρα) για επιθεωρητές ασφαλείας της αεροπορίας	Τελικό έγγραφο εργασίας	Επίτευξη συμφωνίας επί του τελικού εγγράφου εργασίας και έγκρισή του	Αρχική ανάπτυξη και παράδοση των προσδιορισθέν κοινών ενοτήτων και προγραμμάτων κατάρτισης	Η τρίτη έκδοση του εγγράφου για τα κριτήρια επάρκειας επιθεωρητών που εξετάζει τους ρόλους επιθεωρητών IAW και CAW συμφωνήθηκε από την ομάδα κοινής πρωτοβουλίας κατάρτισης (CTIG)
Πιστοποίηση κατά ISO 9001	Αξιολόγηση από εξωτερικό φορέα	Χορήγηση πιστοποιητικού	Διατήρηση του πιστοποιητικού	Διατήρηση του πιστοποιητικού
Διεξαγωγή ετήσιας ανάλυσης κινδύνων.	Ενημερωμένο μητρώο κινδύνων	Επικαιροποίηση 100%	Επικαιροποίηση 100%	Επικαιροποίηση 100%
Διαπίστευση - να διασφαλίζει την ύπαρξη συνεχούς και σταθερής διαδικασίας επίβλεψης των NAA ή/και των εγκεκριμένων φορέων στους οποίους έχουν ανατεθεί καθήκοντα πιστοποίησης· - να διασφαλίζει με αξιόπιστο τρόπο ότι στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης οι NAA ή/και οι εγκεκριμένοι φορείς	Δείκτης συμμόρφωσης: Υλοποίηση του ετήσιου σχεδίου διαπίστευσης Στόχος: <i>Να διενεργηθούν όλες οι επιθεωρήσεις που σχεδιάστηκαν για συγκεκριμένο έτος N</i> Δείκτης επιδόσεων: Επιτυχής εξυπηρέτηση των ενδεχόμενων πρόσθετων ελέγχων ACCR κατά τη διάρκεια του έτους N Στόχος:	Επικαιροποίηση 100%	Επικαιροποίηση 100%	Επικαιροποίηση 100%

είναι σε θέση να εκτελούν τα καθήκοντά τους, καθώς και ότι ο Οργανισμός είναι σε θέση να αντιδρά στα αιτήματα εγκαίρως.	Να διενεργηθούν όλοι οι πρόσθετοι έλεγχοι το έτος Ν			
---	---	--	--	--

## Παράρτημα 8: Διοικητικό συμβούλιο EASA

Το διοικητικό συμβούλιο του EASA απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Το διοικητικό συμβούλιο είναι αρμόδιο για τον καθορισμό των προτεραιοτήτων του Οργανισμού, την κατάρτιση του προϋπολογισμού και για την παρακολούθηση της λειτουργίας του Οργανισμού.

Το (διοικητικό) συμβούλιο συνεδρίασε τέσσερις φορές κατά τη διάρκεια του 2011.

### Σύνθεση<sup>12</sup>

<b>Μέλη με δικαιώματα ψήφου</b>	Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ευρωπαϊκά κράτη μέλη (27)
<b>Μέλη χωρίς δικαιώματα ψήφου</b>	Νορβηγία, Λιχτενστάιν, Ισλανδία, Ελβετία
<b>Παρατηρητές</b>	Αλβανία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Κροατία, ΠΓΔΜ, Μαυροβούνιο, Σερβία και αποστολή των Ηνωμένων Εθνών στο Κοσσυφοπέδιο (πρόκειται να οριστεί)

Επίσης, η συμβουλευτική επιτροπή του EASA (EAB) συμμετέχει στις συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου ως παρατηρητής.

<b>Προεδρεύων του διοικητικού συμβουλίου</b>	<b>Αναπληρωτής προεδρεύων του διοικητικού συμβουλίου</b>
Michael SMETHERS (Ηνωμένο Βασίλειο)	Maxime COFFIN (Γαλλία)

<sup>12</sup> Λεπτομερής κατάλογος των μελών του διοικητικού συμβουλίου του EASA είναι διαθέσιμος στον δικτυακό τόπο του EASA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

## Παράρτημα 9: Κατάλογος ακρωνυμίων

ACARE	Συμβουλευτική Επιτροπή για την Αεροναυτική Έρευνα στην Ευρώπη
ACI	Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων
AD	Οδηγία για την αξιοπλοία
AMC	Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
ANS	Υπηρεσίες αεροναυτιλίας
AR	Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές
ATCO	Ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας
ATM	Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας
BASA	Διμερές Συμφωνία για την Ασφάλεια της Αεροπορίας
ΣΥ	Συμβασιούχος υπάλληλος
CAAC	Γενική Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας της Κίνας
CAEP	Επιτροπή Αεροπορίας και Προστασίας του Περιβάλλοντος (ΔΟΠΑ)
CANSO	Οργανισμός Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροναυτιλίας
CAT	Εμπορικές αερομεταφορές
CAW	Διαρκής Αξιοπλοία:
CC	Πλήρωμα θαλάμου επιβατών
CMA	Προσέγγιση Διαρκούς Παρακολούθησης
ΕΑΠ	Έγγραφο απάντησης σε παρατηρήσεις
CRT	Εργαλείο σχολιασμού/απαντήσεων
CTIG	Κοινή ομάδα πρωτοβουλίας κατάρτισης
COA	Φορείς Διαρκούς Αξιοπλοίας
DOA	Έγκριση Φορέων Σχεδιασμού
EACCC	Ευρωπαϊκή Μονάδα Συντονισμού Αεροπορικών Κρίσεων
EAD	Οδηγία έκτακτης ανάγκης για την αξιοπλοία
EARPG	Ευρωπαϊκή Ομάδα Συνεργασίας για την Έρευνα στην Αεροπορία
EASAC	Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Επιτροπή Ασφάλειας της Αεροπορίας
EASP	Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα για την Ασφάλεια της Αεροπορίας
EASp	Ευρωπαϊκό Σχέδιο για την Ασφάλεια της Αεροπορίας
EC	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ECAC	Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας
ECAST	Ευρωπαϊκή Ομάδα Ασφάλειας Εμπορικής Αεροπορίας
ECofA	Πιστοποιητικό αξιοπλοίας αεροσκαφών εξαγωγής
ECDC	Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων
EGAST	Ευρωπαϊκή Ομάδα Ασφάλειας Γενικής Αεροπορίας
EHFAG	Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα Ανθρωπίνων Παραγόντων
EHES	Ευρωπαϊκή Ομάδα Ασφάλειας των Ελικοπτήρων
ERP	Προγραμματισμός Επιχειρησιακών Πόρων
ESSI	Ευρωπαϊκή Στρατηγική Πρωτοβουλία για την Ασφάλεια
ETSOA	Εξουσιοδότηση ευρωπαϊκών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών
EE	Ευρωπαϊκή Ένωση
EUROCAE	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας
FAA	Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΗΠΑ)
FAB	Λειτουργικά Τμήματα Εναέριου Χώρου
FAL	Γραμμή τελικής συναρμολόγησης
FCL	Άδεια Άσκησης Επαγγέλματος Ιπτάμενου Πληρώματος
FDM	Παρακολούθηση Δεδομένων Πτήσης
FOIA	Νόμος σχετικά με την ελευθερία της πληροφορίας των ΗΠΑ
FSTD	Προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης
FTE	Ισοδύναμο Πλήρους Απασχόλησης
GM	Υλικό καθοδήγησης
HLSC	Διάσκεψη υψηλού επιπέδου του ΔΟΠΑ για την ασφάλεια
HR	Τμήμα Ανθρώπινου Δυναμικού
IAC	Διακρατική Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας
IAS	Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
IAW	Αρχική αξιοπλοία
ICF	Φόρουμ Διεθνούς Συνεργασίας
ΔΟΠΑ	Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας
IGPT	Ομάδα για την εκπαίδευση των χειριστών (EASA)
IORS	Εσωτερικό Σύστημα Αναφοράς Συμβάντων (EASA)
IPPF	Διεθνές Πλαίσιο Επαγγελματικών Πρακτικών
ISC	Εσωτερική Επιτροπή Ασφάλειας
IT	Τεχνολογία Πληροφοριών
ITQI	Διεθνής Πρωτοβουλία Αξιολόγησης Εκπαίδευσης (IATA)
JAA	Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας



JAR	Κοινές απαιτήσεις αεροπορίας
JARUS	Κοινές αρχές για τη θέσπιση κανόνων σχετικά με μη επανδρωμένα συστήματα
JCAB	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Ιαπωνίας
LoA	Έγγραφο συμφωνίας
MMEL	Βασικός κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού
MOA	Έγκριση Φορέα Συντήρησης
MRB	Συμβούλιο Επιθεώρησης Συντήρησης
NAA	Εθνική Αρχή Αεροπορίας
NGAP	Νέα γενιά επαγγελματιών αεροπορίας (ΔΟΠΑ)
Αριθ.	Αριθμός
ΕΠΤ	Ειδοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (EASA)
NPRM	Ειδοποίηση Προτεινόμενης Κανονιστικής Διαδικασίας (FAA)
TFOEB	Επιτροπή Επιχειρησιακής Αξιολόγησης
OPS	Αεροπορικές δραστηριότητες
OR	Απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς
PAD	Πρόταση έκδοσης οδηγίας για την αξιολοΐα (EASA)
POA	Έγκριση Φορέα Παραγωγής
PRB	Συμβούλιο Επανεξέτασης Επιδόσεων
Q	Τρίμηνο
RTC	Περιορισμένο Πιστοποιητικό Τύπου
SAE	Σύλλογος Μηχανολόγων Αυτοκινούμενων Μέσων
SAFA	Εκτίμηση της ασφάλειας ξένων αεροσκαφών
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Συστήματα, εφαρμογές και προϊόντα στην επεξεργασία δεδομένων [EL]
SARPS	Πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (ΔΟΠΑ)
SAN	Δίκτυο Περιοχής Αποθήκευσης
SAS	Ειδική Προδιαγραφή Αξιολοΐας
SESAR	Ερευνητικό Πρόγραμμα Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
SPOA	Ενιαίοι Φορείς Παραγωγής
AEE	Αποσπασμένος Εθνικός Εμπειρογνώμονας
ΣΔΑ	Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας
ΚΠΑ	Κρατικό Πρόγραμμα Ασφάλειας
STC	Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Τύπου
STD	Συνθετικό Μέσο Πτητικής Εκπαίδευσης
EY	Έκτακτος υπάλληλος
TC	Πιστοποιητικό Τύπου
TCO	Αερομεταφορές τρίτων χωρών
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
HAE	Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα
USOAP	Γενικό Ελεγκτικό Πρόγραμμα Εποπτείας Ασφαλείας του ΔΟΠΑ
WA	Συμφωνία Εργασίας