

*Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας
της Αεροπορίας*

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 2004

7 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2004

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1 ΠΡΟΛΟΓΟΣ	1
2 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
2.1 Τι είναι ο ευρωπαϊκός οργανισμός ασφάλειας της αεροπορίας (EASA).....	2
2.2 Τι επιτεύχθηκε το 2003.....	3
Κανονιστικό πλαίσιο	3
Διοίκηση	4
3 ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ	5
3.2 Πιστοποίηση.....	5
Οριστικοποίηση των ρυθμίσεων εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων	5
Συντονισμός και παρακολούθηση των δραστηριοτήτων πιστοποίησης	5
Σταδιακή κατάργηση της εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων και μεταβατική περίοδος.....	6
Εκτίμηση του αντικτύπου του κανονισμού 1702/2003 για την πιστοποίηση	7
3.3 Κανονιστικός τομέας.....	7
Συστήματα θέσπισης κανόνων	7
Κανονιστικό πρόγραμμα.....	7
3.4 Επιθεώρηση και τυποποίηση.....	8
Έγκριση διαδικασιών και εφαρμογή.....	8
Κατάρτιση και σεμινάρια	9
Σχεδιασμός του συστήματος ποιότητας του Οργανισμού	10
Αξιοποίηση των διδαγμάτων από την αναφορά συμβάντων	10
3.5 Διμερή ζητήματα	10
4 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ	11
4.1 Εσωτερικοί κανόνες και διαδικασίες: ορθό, σαφές και διαφανές σύστημα	11
4.2 Ανθρώπινοι πόροι: βασική προτεραιότητα του οργανισμού.....	11
4.3 Οικονομικά.....	12
Γενικές λειτουργίες.....	12
Δραστηριότητες πιστοποίησης	13
4.4 Τεχνολογία πληροφοριών: δημιουργία συστήματος υψηλής ποιότητας.....	13
Υπηρεσίες αυτοματισμού γραφείου.....	13
Βάσεις δεδομένων: υλοποίηση και διαχείριση	14
Δίκτυα και επικοινωνίες	14
Ασφάλεια	15
Υποστήριξη χρηστών.....	15
Ανάπτυξη συστημάτων.....	15
4.5 Επικοινωνία	15
4.6 Νομικά ζητήματα.....	17
Διασφάλιση της συμμόρφωσης των διαδικασιών του Οργανισμού με τη νομοθεσία	17
Υποστήριξη του Οργανισμού στην εκτέλεση των βασικών καθηκόντων του.....	17

Ασφάλεια δικαίου σε σχέση με τις δραστηριότητες του Οργανισμού στον τομέα της αεροναυτικής	18
Σύσταση αξιόπιστου κέντρου νομικής εμπειρογνωμοσύνης	18
4.7 Παρακολούθηση	18
5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	20
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ – ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΕΑΣΑ (ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2003).....	21

1 Πρόλογος

Στο παρόν έγγραφο ορίζονται τα καθήκοντα με τα οποία επιφορτίζεται ο ευρωπαϊκός οργανισμός ασφάλειας της αεροπορίας για το 2004. Το πρόγραμμα χωρίζεται σε δύο κύρια μέρη (κεφάλαια 3 και 4). Στο πρώτο μέρος εκτίθενται τα κύρια καθήκοντα που υποχρεούται να φέρει σε πέρας ο Οργανισμός το 2004 βάσει του κανονισμού 1592 (για παράδειγμα εκτελεστικά και κανονιστικά καθήκοντα). Πρόκειται για τον πυρήνα της δραστηριότητας του Οργανισμού και η επιτυχία του Οργανισμού μεσοπρόθεσμα θα κριθεί βάσει της ικανότητάς του να επιτελέσει αποτελεσματικά τα συγκεκριμένα καθήκοντα. Το δεύτερο μέρος αφορά τα πρακτικά και διοικητικά ζητήματα που συνδέονται με την ίδρυση ενός νέου οργανισμού και περιλαμβάνει διάφορα ζητήματα που ενισχύουν σημαντικά την ικανότητα του Οργανισμού να φέρει σε πέρας τα βασικά καθήκοντά του. Το άρθρο 24 του βασικού κανονισμού του Οργανισμού προβλέπει ότι το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει το πρόγραμμα εργασιών (αφού λάβει τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) και το διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη.

Ο Οργανισμός διανύει το αρχικό στάδιο ανάπτυξης και, για το λόγο αυτό, στο παρόν πρόγραμμα παρουσιάζονται ενδεικτικά τα βασικά καθήκοντά του, χωρίς να μπορεί όμως να θεωρηθεί ολοκληρωμένο έγγραφο σχεδιασμού. Έως ότου αναλάβουν καθήκοντα ο διοικητικός διευθυντής, ο διευθυντής ποιότητας και τυποποίησης, ο διευθυντής πιστοποίησης και ο διευθυντής του κανονιστικού τομέα στις αρχές του 2004, ο Οργανισμός δεν θα διαθέτει τα ανώτατα στελέχη που απαιτούνται στους διάφορους τομείς για την ενδελεχέστερη ανάλυση της εκτέλεσης των διαφόρων καθηκόντων. Επίσης, η μετακίνηση της έδρας του Οργανισμού οριστικά στην Κολωνία θα έχει αντίκτυπο στη δραστηριότητα του Οργανισμού. Για τους λόγους αυτούς, το παρόν έγγραφο θα αναθεωρηθεί και, στα τέλη του πρώτου τριμήνου του 2004, θα υποβληθεί τροποποιηθέν πρόγραμμα εργασιών προς έγκριση από το διοικητικό συμβούλιο. Αφού εγκριθεί, το συμπληρωματικό πρόγραμμα θα διαβιβασθεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη.

2 Εισαγωγή

2.1 Τι είναι ο ευρωπαϊκός οργανισμός ασφάλειας της αεροπορίας (EASA)

Η ίδρυση του ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο των σχεδίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέσπιση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη και πέρα από αυτήν. Πρόσθετοι στόχοι του Οργανισμού είναι, μεταξύ άλλων, η διασφάλιση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών, η βελτίωση της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας στις κανονιστικές διαδικασίες και στις διαδικασίες πιστοποίησης, η βοήθεια προς τα κράτη μέλη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου και η προώθηση των κοινοτικών απόψεων αναφορικά με τα πρότυπα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

Παρ' όλες τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει λόγω του τρέχοντος οικονομικού κλίματος, ο κλάδος της πολιτικής αεροπορίας διέρχεται, μακροπρόθεσμα, περίοδο ανάπτυξης. Αυτό σημαίνει ότι απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες προκειμένου να αποτραπεί η αύξηση του αριθμού των θυμάτων αεροπορικών ατυχημάτων.

Εξάλλου, ο κλάδος της πολιτικής αεροπορίας έχει ζητήσει από τους κανονιστικούς φορείς να εστιάσουν τις προσπάθειές τους στη διευκόλυνση της συμμόρφωσης με τα απαραίτητα πρότυπα ασφαλείας και υποστηρίζει τη σύσταση του νέου Οργανισμού που θα διευκολύνει την αποτελεσματική και αποδοτική ρύθμιση παράλληλα με την εναρμόνιση σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Σε αυτό το πλαίσιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενέκριναν τον κανονισμό 1592/2002 (ο «βασικός κανονισμός» του Οργανισμού) του οποίου ο ρόλος είναι διπλός. Αφενός περιέχει σειρά κοινών κανόνων και απαιτήσεων για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και την προστασία του περιβάλλοντος και, αφετέρου, ιδρύει τον ευρωπαϊκό οργανισμό για την ασφάλεια της αεροπορίας, με στόχο την εκτέλεση ορισμένων καθηκόντων που εκτίθενται λεπτομερώς στο κείμενο του κανονισμού. Η «ασφάλεια της αεροπορίας» περιλαμβάνει τα πρότυπα αξιοπλοΐας για όλους τους τύπους αεροσκαφών, καθώς και κοινά πρότυπα ασφαλείας για οργανισμούς και πρόσωπα υπεύθυνα για το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση αεροσκαφών. Πρέπει να επισημανθεί ότι ο ρόλος του Οργανισμού πρόκειται στο προσεχές μέλλον να διευρυνθεί και να καλύψει τις αεροπορικές δραστηριότητες και τις άδειες άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου πληρώματος, όπως επιθυμούν το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Στόχος του βασικού κανονισμού ήταν να αξιοποιηθούν τα επιτεύγματα της συνεργασίας των κρατών μελών στο πλαίσιο του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (Joint Aviation Authorities - JAA) για τη δημιουργία ενός πραγματικά ολοκληρωμένου συστήματος ρύθμισης της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της περιβαλλοντικής προστασίας. Τα καθήκοντα του EASA είναι τα εξής:

- επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο νομοθετικό της έργο και στα καθήκοντά της διεθνούς εκπροσώπησης της Ένωσης·

- εφαρμόζει την κοινοτική νομοθεσία όταν η πιστοποίηση σε κεντρικό επίπεδο είναι αποδοτικότερη σε σχέση με τις μεμονωμένες δράσεις των κρατών μελών· και
- παρακολουθεί την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας από τα κράτη μέλη όταν τα ίδια επιτελούν καθήκοντα πιστοποίησης.

2.2 Τι επιτεύχθηκε το 2003

Το 2003 χαρακτηρίστηκε από σημαντικές προκλήσεις όσον αφορά τη σύσταση του Οργανισμού και παράλληλα την τήρηση της προθεσμίας του βασικού κανονισμού για σύσταση του Οργανισμού έως την 28η Σεπτεμβρίου. Ο διορισμός του εκτελεστικού διευθυντή έγινε με καθυστέρηση την 1η Σεπτεμβρίου, ενώ είχε προβλεφθεί για τις αρχές του 2003. Στο μεταξύ, το διοικητικό συμβούλιο και η Επιτροπή κατέβαλαν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διευκολύνουν την ομαλή εξέλιξη των εργασιών ελλείψει εκτελεστικού διευθυντή. Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέιχε τους απαραίτητους χώρους γραφείων και προσέλαβε μικρό αριθμό βοηθητικού προσωπικού, το οποίο επιφορτίστηκε με την οργάνωση του Οργανισμού. Ο Οργανισμός δεν διέθετε δηλαδή τεχνικό προσωπικό αν και, προκειμένου να αρχίσει να λειτουργεί σωστά, έπρεπε να εκπονηθούν οι αναγκαίοι κανόνες (οι «εκτελεστικοί κανόνες») και ο Οργανισμός θα αναλάμβανε ορισμένα καθήκοντα πιστοποίησης αρχής γενομένης από την 28η Σεπτεμβρίου. Για το λόγο αυτό, ο Οργανισμός προσέφυγε σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες, χρησιμοποιώντας προσωπικό των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας και του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας.

Κανονιστικό πλαίσιο

Για την έναρξη των εργασιών του Οργανισμού απαιτούνταν η έγκριση από την Επιτροπή σειράς νομοθετικών κειμένων τα οποία, από κοινού με τον βασικό κανονισμό, θα αποτελούσαν το κανονιστικό πλαίσιο των δραστηριοτήτων του Οργανισμού. Για το λόγο αυτό, οι πρώτοι υπάλληλοι που προσλήφθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως προαναφέρθηκε, ασχολήθηκαν εξ ολοκλήρου με το προπαρασκευαστικό έργο για την έκδοση της γνώμης του εκτελεστικού διευθυντή για τους εκτελεστικούς κανόνες, περιλαμβανομένης της παρακολούθησης της συναφούς διαδικασίας διαβούλευσης και της προετοιμασίας των σχετικών προδιαγραφών πιστοποίησης και του υλικού καθοδήγησης. Το αναγκαίο νομοθετικό κείμενο για την πιστοποίηση εγκρίθηκε από την Επιτροπή τον Σεπτέμβριο, προκειμένου ο Οργανισμός να αρχίσει να εκτελεί τα βασικά καθήκοντά του, που από τη φύση τους είναι και τα πλέον επείγοντα. Ο κανονισμός 1702/2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 27 Σεπτεμβρίου 2003. Ο κανονισμός 2042/2003 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 δημοσιεύθηκε στις 28 Νοεμβρίου.

Επίσης, στη διάρκεια των πρώτων μηνών λειτουργίας του Οργανισμού αναθεωρήθηκε το σύνολο των προδιαγραφών πιστοποίησης και του υλικού

καθοδήγησης, (απαιτήσεις κανονιστικού χαρακτήρα κατώτερου επιπέδου), και αναθεωρήθηκε και εγκρίθηκε στο σύνολό του το 2003.

Κατά συνέπεια, το 2003 ο Οργανισμός επέβλεψε και συμμετέσχε ενεργά στην ολοκλήρωση και την αναθεώρηση του κανονιστικού πλαισίου στον τομέα της αεροναυτικής, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων του.

Διοίκηση

Το δημοσιονομικό σύστημα του Οργανισμού, που αποτελείται από το κανονιστικό πλαίσιο και τις διαδικασίες, είχε ολοκληρωθεί και ήταν πλήρως λειτουργικό από την 1η Οκτωβρίου, περιλαμβανομένης της έγκρισης του δημοσιονομικού κανονισμού του Οργανισμού (που βασίζεται στο δημοσιονομικό κανονισμό – πλαίσιο της Επιτροπής), του διορισμού υπόλογου και της προμήθειας των αναγκαίων λογιστικών εργαλείων.

Το διοικητικό συμβούλιο ενέκρινε επίσης αρκετά σημαντικά έγγραφα στη διάρκεια του έτους σε σχέση με άλλα ζητήματα:

- πολιτική προσωπικού
- σχέδιο οργανωτικής δομής
- διαδικασία θέσπισης κανόνων
- δημοσιονομικός κανονισμός
- κατευθυντήριες γραμμές για τις διαδικασίες πιστοποίησης
- πολιτική χρήσης εξωτερικών υπηρεσιών

Ιστοθέση

Η ιστοθέση του Οργανισμού www.easa.eu.int άρχισε να λειτουργεί πριν εκπνεύσει η προθεσμία της 28ης Σεπτεμβρίου, ούτως ώστε ο Οργανισμός να είναι σε θέση να επικοινωνεί άμεσα με τα ενδιαφερόμενα μέρη και με το ευρύ κοινό. Περαιτέρω πληροφορίες προστίθενται όποτε και εφόσον χρειάζεται. Η διάθεση των εγγράφων του Οργανισμού μέσω του Διαδικτύου κρίθηκε αναγκαίο μέτρο για τη θέση σε ισχύ του βασικού κανονισμού.

3 Εκτέλεση των βασικών καθηκόντων του Οργανισμού

3.1 Εισαγωγή

Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου και ιδίως το 2004 το ανθρώπινο δυναμικό του Οργανισμού δεν θα επαρκεί για την εκτέλεση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί. Για το λόγο αυτό θα χρησιμοποιηθούν υπάρχοντες πόροι των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας. Προκειμένου να μπορεί να εφαρμοστεί η πολιτική εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων που έχει εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο, επείγει η υπογραφή συμβάσεων μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας, όπως έγινε με τον κεντρικό Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας τον Δεκέμβριο του 2003, προκειμένου να τους ανατεθούν ορισμένα καθήκοντα που συνδέονται με την πιστοποίηση και συναφή υποστηρικτικά καθήκοντα. Οι εν λόγω συμβάσεις θα προβλέπουν τη δυνατότητα προσαρμογής των καθηκόντων που ανατίθενται εξωτερικά, ανάλογα με τις ανάγκες που θα προκύπτουν καθώς θα αυξάνονται οι ικανότητες του ίδιου του Οργανισμού.

Τα καθήκοντα που ανατίθενται εξωτερικά θα εκτελούνται σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες του Οργανισμού. Σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό, ο εκτελεστικός διευθυντής θα παραμένει υπεύθυνος για τις τελικές αποφάσεις σε θέματα που άπτονται της ασφάλειας της αεροπορίας και της περιβαλλοντικής συμβατότητας.

Θα αρχίσουν επίσης να εκτελούνται και τα άλλα καθήκοντα του Οργανισμού, για παράδειγμα για τη σύσταση του τμήματος ανάλυσης και έρευνας σχετικά με την ασφάλεια, αν και τα συγκεκριμένα καθήκοντα δεν έχουν μέχρι στιγμής ανατεθεί σε συγκεκριμένη διεύθυνση και θα παραμείνουν υπό την άμεση εποπτεία του εκτελεστικού διευθυντή.

Οι αναγκαίες διμερείς συμβάσεις μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας θα τεθούν σε ισχύ εντός του πρώτου τριμήνου του 2004.

3.2 Πιστοποίηση

Τα καθήκοντα στον τομέα της πιστοποίησης έχουν ιδιαίτερη σημασία για τον Οργανισμό. Στόχος είναι να αποκτήσει το συντομότερο δυνατό ο Οργανισμός τις απαιτούμενες ικανότητες προκειμένου να αναλάβει ο ίδιος την εκτέλεση αυτών των καθηκόντων - μεταξύ άλλων, σύγκληση ομάδων πιστοποίησης, συντονισμός - που έχουν ανατεθεί προσωρινά στον κεντρικό Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας.

Οριστικοποίηση των ρυθμίσεων εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων

Ο εκτελεστικός διευθυντής έχει αναθέσει στις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και στον κεντρικό Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας τη συνέχιση της εκτέλεσης των καθηκόντων του EASA μετά την 28η Σεπτεμβρίου 2003, αρχικά για περίοδο τεσσάρων μηνών. Αυτή η χρονική περίοδος θα παραταθεί εάν αυτό κριθεί αναγκαίο προκειμένου να διασφαλισθεί η οριστικοποίηση των αναγκαίων συμβάσεων εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων με ικανοποιητικό τρόπο.

Συντονισμός και παρακολούθηση των δραστηριοτήτων πιστοποίησης

- Χειρισμός πληροφοριών από την παραγωγή στην αποθήκευση

Μία από τις πρώτες και πιθανώς από τις πιο επείγουσες δραστηριότητες του Οργανισμού θα είναι η δημιουργία βάσεων δεδομένων για τις δραστηριότητες πιστοποίησης. Λόγω των διαφορών που παρουσιάζουν οι υπάρχουσες βάσεις δεδομένων και της πολυπλοκότητας των σχετικών δεδομένων, οι λύσεις που θα υιοθετηθούν πρέπει να αναπτυχθούν σε στενή συνεργασία με τη μονάδα τεχνολογίας πληροφοριών (ΤΠ) και αφού ληφθεί υπόψη η πείρα που διαθέτουν ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας ή οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας. Οι εν λόγω λύσεις ποικίλλουν από την απλή διασύνδεση υπάρχοντων συστημάτων έως τη δημιουργία εξ ολοκλήρου νέας βάσης δεδομένων. Σημαντικό τμήμα της διαδικασίας ανάπτυξης των βάσεων δεδομένων, ανεξαρτήτως της μεθόδου που θα επιλεγεί, θα είναι ο καθορισμός, από κοινού με τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και τον Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας, του επιπέδου των δεδομένων που θα αποθηκεύονται και θα υφίστανται επεξεργασία από τον Οργανισμό και ιδίως ο από κοινού καθορισμός των διαδικασιών μεταφοράς δεδομένων μετά την ολοκλήρωση των σχεδίων πιστοποίησης.

Προκειμένου να διευκολυνθούν οι δραστηριότητες πιστοποίησης και να αποκτήσουν οι αιτούντες σαφέστερη εικόνα του EASA, θα καθιερωθεί τυποποιημένο έντυπο για όλα τα πιστοποιητικά που εκδίδει ο Οργανισμός. Πιο μακροπρόθεσμα, θα αναπτυχθούν εναρμονισμένα έντυπα αιτήσεων, κάτι που επίσης θα συμβάλει ουσιαστικά στη σαφήνεια των διαδικασιών.

Από το πρώτο τρίμηνο του 2004 θα διατίθενται τα πιστοποιητικά του EASA ενώ πιο μακροπρόθεσμα θα αναπτυχθούν κοινά έντυπα και πρότυπα εντύπων αιτήσεων. Έως το τέλος του έτους, ο Οργανισμός είτε θα έχει μεταφέρει τις αναγκαίες εξωτερικές βάσεις δεδομένων είτε θα έχει αναπτύξει λειτουργικές διασυνδέσεις με εξωτερικές βάσεις δεδομένων.

1. Ανάπτυξη κατάλληλων διαδικασιών

Βάσει των διαδικασιών πιστοποίησης που θα εγκρίνει το διοικητικό συμβούλιο, ο εκτελεστικός διευθυντής θα αναπτύξει εκτελεστικές διαδικασίες για την πιστοποίηση προϊόντων και φορέων. Οι εν λόγω εκτελεστικές διαδικασίες θα ορίζουν τα ορόσημα κάθε διαδικασίας, τη σύνθεση των ομάδων πιστοποίησης, τη μορφή των αιτήσεων και το χρονοδιάγραμμα. Η θέσπιση των εν λόγω εκτελεστικών διαδικασιών θα βοηθήσει ιδίως στην επίλυση διαφορών μέσω της δημιουργίας επιτροπών εμπειρογνομόνων.

Εκτελεστικές διαδικασίες για την πιστοποίηση θα αναπτυχθούν κατά το πρώτο τρίμηνο του 2004.

Σταδιακή κατάργηση της εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων και μεταβατική περίοδος

Ο Οργανισμός, προκειμένου να καταργήσει σταδιακά όλες τις προσωρινές ρυθμίσεις ή τις ισχύουσες ρυθμίσεις εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων, θα πρέπει να αναπτύξει δικό του σύστημα πιστοποίησης. Το πρώτο βήμα σε αυτή την κατεύθυνση είναι η πρόσληψη του κατάλληλου προσωπικού, ξεκινώντας από την ομάδα του διευθυντή πιστοποίησης. Ο τελευταίος θα θεσπίσει διαδικασίες παρακολούθησης όλων των καθηκόντων που ανατίθενται εξωτερικά, παράλληλα με τις προτεραιότητες πιστοποίησης του Οργανισμού.

Ο διευθυντής πιστοποίησης θα αναλάβει τα καθήκοντά του στις αρχές του έτους. Παράλληλα, θα προσληφθούν ορισμένοι άλλοι υπάλληλοι που θα απασχοληθούν στον τομέα της πιστοποίησης, ούτως ώστε η βασική ομάδα να είναι λειτουργική το συντομότερο δυνατόν.

Εκτίμηση του αντικτύπου του κανονισμού 1702/2003 για την πιστοποίηση

Σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 3, στοιχείο α, σημείο i, του κανονισμού 1702/2003, κατά προτεραιότητα, πριν από την 1η Μαΐου 2004, ο Οργανισμός εξετάζει εάν το επίπεδο ασφάλειας που παρέχεται από τη βάση πιστοποίησης τύπου, τους κώδικες αξιοπλοΐας, την πείρα από την εκμετάλλευση και τα συστήματα ασφαλείας, σε σχέση με τα προϊόντα που αναφέρονται στο τρίτο και το τέταρτο εδάφιο του προαναφερθέντος άρθρου, μπορεί να θεωρηθεί ισοδύναμο προς το επίπεδο που απαιτείται από τον βασικό κανονισμό και από τον κανονισμό 1702/2003.

3.3 Κανονιστικός τομέας

Δεδομένου ότι ο Οργανισμός διανύει το αρχικό στάδιο ανάπτυξης, το 2004 η συγκεκριμένη δραστηριότητα θα περιλαμβάνει δύο λειτουργίες: υλοποίηση των συστημάτων θέσπισης κανόνων που έχουν εγκριθεί και έναρξη των κανονιστικών δραστηριοτήτων που έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό.

Συστήματα θέσπισης κανόνων

Το 2003 σημειώθηκε σημαντική πρόοδος στον κανονιστικό τομέα, μεταξύ των άλλων με την έγκριση κανονιστικής διαδικασίας από το διοικητικό συμβούλιο. Το επόμενο βήμα είναι ο διορισμός των μελών των δύο νέων οργάνων που θα συνδέονται στενά με το κανονιστικό έργο του Οργανισμού. Το πρώτο όργανο είναι η συμβουλευτική επιτροπή για θέματα προτύπων ασφάλειας (SSCC), η οποία θα εκπροσωπεί τα μέρη που καλύπτονται από τα μέτρα που θεσπίζει ο Οργανισμός. Το δεύτερο είναι η συμβουλευτική ομάδα εθνικών αρχών (AGNA). Τα όργανα αυτά συστάθηκαν με στόχο να παρέχουν συμβουλευτικές υπηρεσίες στον εκτελεστικό διευθυντή με βάση την πείρα τους στην εφαρμογή προτύπων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και περιβαλλοντικών προτύπων και αποτελούν σημαντικές πηγές ειδικών γνώσεων που αναμένεται να αξιοποιήσει ο Οργανισμός στο πλαίσιο του κανονιστικού του έργου. Το εν λόγω έργο περιλαμβάνει γνωμοδοτήσεις προς την Επιτροπή για μελλοντικές κύριες απαιτήσεις και εκτελεστικούς κανόνες, προδιαγραφές πιστοποίησης περιλαμβανομένων των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης. Ο εκτελεστικός διευθυντής θα ανακοινώσει την οριστική σύνθεση των SSCC και AGNA έως την 1η Φεβρουαρίου. Με την ενεργό συμμετοχή των SSCC και AGNA, ο Οργανισμός θα προχωρήσει στην ανάπτυξη των αναγκαίων κανονιστικών διαδικασιών, περιλαμβανομένης της υιοθέτησης μιας προσέγγισης αξιολόγησης του κανονιστικού αντικτύπου καθώς και προτύπων λειτουργικών διαδικασιών για τις συντακτικές ομάδες, όπως προβλέπει η κανονιστική διαδικασία. Το σύνολο των διαδικασιών αναμένεται να έχει θεσπιστεί πλήρως έως τα τέλη του έτους.

Κανονιστικό πρόγραμμα

Ήδη, το πρόγραμμα του Οργανισμού για το 2004 προβλέπει αρκετά κανονιστικά καθήκοντα. Ο κατάλογος αυτών των καθηκόντων προφανώς δεν είναι οριστικός και θα συμπληρωθεί ανάλογα με τις ανάγκες, έπειτα από διαβούλευση με τις SSCC και AGNA, κατά τη διάρκεια του έτους.

- Αναθεώρηση του βασικού κανονισμού

Ο Οργανισμός θα υποβάλει γνώμη στην Επιτροπή για την ενσωμάτωση στον βασικό κανονισμό βασικών απαιτήσεων για τη λειτουργία των αεροσκαφών και την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος των ιπτάμενων πληρωμάτων. Η κανονιστική διαδικασία θα ξεκινήσει στις αρχές Φεβρουαρίου και θα προβλεφθεί επαρκής χρόνος για τις διαβουλεύσεις, όπως απαιτεί η κανονιστική διαδικασία του Οργανισμού.

- Αναθεώρηση των εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση και τη διαρκή αξιοπλοΐα

Στα κείμενα που τέθηκαν σε ισχύ το 2003 έχει εντοπιστεί σειρά προβλημάτων. Ο Οργανισμός δεσμεύθηκε να επανεξετάσει τα εν λόγω κείμενα το συντομότερο δυνατό και να διορθώσει τυχόν ανωμαλίες ή ασυνέπειες. Για παράδειγμα, ένα από τα προβλήματα αφορά την αξιολόγηση του κανονιστικού αντικτύπου από την εφαρμογή του Μέρους Μ στη γενική αεροπορία.

- Ανάπτυξη πρότυπων πιστοποιητικών

Εντός του 2004 θα αναπτυχθούν επίσης πρότυπα πιστοποιητικά, περιλαμβανομένων των πιστοποιητικών θορύβου, σε σχέση με τα οποία ο Οργανισμός θα εκπονήσει κοινές προδιαγραφές. Το σχετικό κείμενο θα εγκριθεί από τον Οργανισμό εντός του έτους.

Επιπλέον, ο Οργανισμός, επικουρούμενος από τις AGNA και SSCC θα δρομολογήσει την προετοιμασία του κανονιστικού προγράμματος για το 2005 και μεσοπρόθεσμα, βάσει κατάλληλης αξιολόγησης αφενός των κινδύνων για την ασφάλεια και αφετέρου του κόστους, η οποία αποτελεί ουσιώδη προϋπόθεση για την παραγωγή αποτελεσματικών, αποδοτικών και μελετημένων κανονιστικών κειμένων.

- Ανάπτυξη προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης

Όπως ορίζεται σαφώς στην κανονιστική διαδικασία του Οργανισμού, το κανονιστικό πρόγραμμα του Οργανισμού θα λάβει πλήρως υπόψη τις ειδικές, αναδυόμενες ανάγκες (όπως ζητήματα διαλειτουργικότητας του προγράμματος «ενιαίου ουρανού») καθώς και όλες τις συναφείς εξελίξεις στο διεθνές ή το κοινοτικό δίκαιο.

Ο Οργανισμός πρόκειται να υποβάλει στην Επιτροπή γνωμοδότηση σχετικά με τις βασικές απαιτήσεις της λειτουργίας των αεροσκαφών και της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος των ιπτάμενων πληρωμάτων και, για το λόγο αυτό, θα ξεκινήσει την κανονιστική διαδικασία / διαδικασία διαβουλεύσεων στις αρχές Φεβρουαρίου. Ο Οργανισμός θα υποβάλει στην Επιτροπή τη γνώμη του σχετικά με την αναθεώρηση εκτελεστικών κανόνων σχετικών με την πιστοποίηση και τη διαρκή αξιοπλοΐα εντός του τρέχοντος έτους.

3.4 Επιθεώρηση και τυποποίηση

Έγκριση διαδικασιών και εφαρμογή

Ο βασικός κανονισμός εξουσιοδοτεί τον Οργανισμό να διενεργεί επιθεωρήσεις τυποποίησης στις αρμόδιες εθνικές αρχές και έρευνες επιχειρήσεων. Η Επιτροπή αναμένεται να εκπονήσει και να εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές για τις εν λόγω διαδικασίες τυποποίησης και επιθεωρήσεων εντός του πρώτου τριμήνου του 2004.

Επί αυτής της βάσης, μία από τις πρώτες ενέργειες του διευθυντή ποιότητας και τυποποίησης, αφού αναλάβει τα καθήκοντά του, θα είναι η εκπόνηση προγράμματος επιθεωρήσεων των κρατών μελών και ερευνών επιχειρήσεων. Εκτός από τις κατευθυντήριες γραμμές που ορίζει η Επιτροπή, τα προγράμματα τυποποίησης θα βασίζονται επίσης σε ισχύον κανονιστικό υλικό και διαδικασίες (όπως οι διαδικασίες πιστοποίησης). Στόχος αυτών των προγραμμάτων είναι να διασφαλισθεί η εφαρμογή των υψηλότερων δυνατών προτύπων ποιότητας στο σύνολο του συστήματος του EASA, η σωστή, ομοιόμορφη και διαρκής εφαρμογή αυτών των προτύπων και η διάδοσή τους εκτός του συστήματος, ώστε να αναγνωριστεί ο ηγετικός ρόλος της EASA.

Το πρόγραμμα επιθεωρήσεων των επιχειρήσεων του κλάδου θα καταρτιστεί εντός του πρώτου τριμήνου του 2004, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που θα εκπονήσει και θα εκδώσει η Επιτροπή. Οι πρώτες επιθεωρήσεις αναμένεται επομένως να πραγματοποιηθούν στη διάρκεια του 2004. Το πρόγραμμα επιθεώρησης των εθνικών αρχών θα καταρτιστεί εντός του πρώτου τριμήνου του 2004, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που θα εκπονήσει και θα εκδώσει η Επιτροπή. Οι πρώτες επιθεωρήσεις αναμένεται επομένως να πραγματοποιηθούν στη διάρκεια του 2004.

Κατάρτιση και σεμινάρια

Ο διευθυντής ποιότητας και τυποποίησης θα είναι αρμόδιος για την τεχνική κατάρτιση του τεχνικού προσωπικού του Οργανισμού. Στόχος αυτής της κατάρτισης είναι η διατήρηση και η αύξηση της εμπειρογνομosύνης του Οργανισμού και η διασφάλιση της ενιαίας ερμηνείας των προτύπων και των απαιτήσεων του Οργανισμού. Ας τονιστεί ότι, προκειμένου να κατακτήσει ηγετική θέση στον κλάδο και να εδραιώσει την αξιοπιστία του, ο Οργανισμός πρέπει να εκπροσωπείται ενιαία προς τα έξω. Η κατάρτιση θα βοηθήσει το προσωπικό του Οργανισμού να κατανοήσει το ρόλο όλων των τεχνικών τομέων και να αξιοποιήσει βέλτιστες πρακτικές για την ανάπτυξη των δεξιοτήτων του.

Ο Οργανισμός πρέπει να επιδείξει ιδιαίτερη δέσμευση στη διάδοση των προτύπων του EASA εντός και εκτός των κρατών που υπάγονται στο κανονιστικό πλαίσιο του EASA. Ο Οργανισμός θα εκπροσωπείται σε σημαντικά σεμινάρια αεροναυτικής προκειμένου να ενημερώνεται για τις υπάρχουσες βέλτιστες πρακτικές και να τις διαδίδει στη συνέχεια στο πλαίσιο του συστήματος του EASA. Για τους ίδιους λόγους, ο EASA θα οργανώνει και ο ίδιος σεμινάρια και προγράμματα κατάρτισης για τη διάδοση των δικών του προτύπων και πρακτικών.

Ο Οργανισμός θα διαχέει την εμπειρογνομosύνη του οργανώνοντας προγράμματα κατάρτισης εξωτερικών τεχνικών φορέων (εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας και ειδικευμένων φορέων). Ακόμη και εάν αυτά τα προγράμματα κατάρτισης απευθύνονται σε υπεύθυνους έργων φορέων εταίρων, μπορούν να γίνονται δεκτοί και εκπρόσωποι των επιχειρήσεων του κλάδου με στόχο τη μεγαλύτερη δυνατή διάδοση και διάχυση των προτύπων του Οργανισμού.

Για την υλοποίηση αυτών των καθηκόντων στους τομείς της ποιότητας και της τυποποίησης πρέπει να χρησιμοποιείται κάθε *ad hoc* μέσο διάδοσης.

Ο Οργανισμός θα οργανώσει σεμινάρια ή προγράμματα κατάρτισης σχετικά με τους νέους κανονισμούς στις αρχές του 2004. Ο Οργανισμός θα οργανώσει τα πρώτα προγράμματα εσωτερικής κατάρτισης επί τεχνικών θεμάτων κατά το πρώτο εξάμηνο του 2004. Ο Οργανισμός θα οργανώσει προγράμματα κατάρτισης για εξωτερικούς φορείς το δεύτερο εξάμηνο του 2004.

Σχεδιασμός του συστήματος ποιότητας του Οργανισμού

Ο διευθυντής ποιότητας και τυποποίησης θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιεί τις ειδικές του γνώσεις στην ανάλυση συστημάτων, στον εντοπισμό, την επιβράβευση και τη διάχυση της ποιότητας στον ίδιο τον Οργανισμό. Στη διάρκεια του 2004, η διεύθυνση θα δρομολογήσει τον σχεδιασμό του συστήματος ποιότητας του Οργανισμού. Δεν προβλέπονται συγκεκριμένα ορόσημα για το 2004, αλλά η οργάνωση του συστήματος ποιότητας θα είναι ένα από τα σημαντικότερα καθήκοντα της διεύθυνσης κατά τη διάρκεια του έτους.

Αξιοποίηση των διδαγμάτων από την αναφορά συμβάντων

Ο Οργανισμός θα πρέπει να διενεργεί, εντός του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, ανάλυση των αναφερόμενων συμβάντων προκειμένου να προσδιορίζονται βέλτιστες πρακτικές που συμβάλλουν στην ενίσχυση της ασφάλειας.

3.5 Διμερή ζητήματα

Σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, ο Οργανισμός συνάπτει συμφωνίες εργασίας με τους κύριους κανονιστικούς εταίρους του για τη διευκόλυνση της πιστοποίησης και της διαρκούς παρακολούθησης των εισαγόμενων προϊόντων και υπηρεσιών. Παράλληλα, πρέπει να προετοιμαστούν νέες κοινοτικές συμφωνίες σχετικά με την αμοιβαία αποδοχή πορισμάτων πιστοποίησης και την κανονιστική συνεργασία, οι οποίες θα αντικαταστήσουν τις διμερείς συμφωνίες για την ασφάλεια της αεροπορίας και τις διμερείς συμφωνίες αξιοπλοΐας που έχουν συνάψει τα κράτη μέλη με αρκετές τρίτες χώρες. Τέλος, ο Οργανισμός θα προετοιμαστεί για να αναλάβει, από τον Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας, δραστηριότητες τεχνικής συνεργασίας για την παροχή συνδρομής σε λιγότερο ανεπτυγμένες τρίτες χώρες, με στόχο τη βελτίωση των κανονιστικών συστημάτων τους για την ασφάλεια της αεροπορίας και την προώθηση των ευρωπαϊκών προτύπων σε αυτό τον τομέα.

4 Οργάνωση των υποστηρικτικών λειτουργιών του Οργανισμού

Το 2004 θα είναι το πρώτο πλήρες έτος λειτουργίας του *ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας* και αυτό πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την ανάγνωση του παρόντος προγράμματος εργασιών. Στόχος του Οργανισμού το 2004 θα είναι, αφενός, να εδραιωθεί ως αξιόπιστος φορέας και, αφετέρου, να αρχίσει να εκτελεί τα αναρίθμητα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί.

4.1 Εσωτερικοί κανόνες και διαδικασίες: ορθό, σαφές και διαφανές σύστημα

Απαιτείται η έκδοση εσωτερικών κανόνων και διαδικασιών που θα ρυθμίζουν την καθημερινή λειτουργία του προσωπικού του Οργανισμού, και ιδίως κανόνων για την πρόσληψη, τη διαχείριση ανθρώπινων πόρων, την πολιτική ταξιδίων, τα οικονομικά καθώς και για ζητήματα επικοινωνίας.

Δεδομένου του διοικητικού πλαισίου στο οποίο λειτουργεί ο Οργανισμός, ιδίως όσον αφορά ζητήματα προσωπικού και οικονομικών, κρίνεται προτιμότερο να μην εκπονηθούν από την αρχή νέοι κανόνες και διαδικασίες αλλά να αξιοποιηθούν αντίστοιχα έγγραφα που ισχύουν στα θεσμικά όργανα και σε υπάρχοντες οργανισμούς, τα οποία θα προσαρμοστούν στις ιδιαίτερες συνθήκες του Οργανισμού.

Οι διαδικασίες σχετικά με τη διοίκηση ανθρώπινων πόρων, την πολιτική ταξιδίων, τα οικονομικά και την επικοινωνία θα εγκριθούν από τον εκτελεστικό διευθυντή έως τα μέσα του 2004 το αργότερο. Στο μεταξύ θα εφαρμόζονται οι κανόνες της Επιτροπής.

4.2 Ανθρώπινοι πόροι: βασική προτεραιότητα του οργανισμού

Η στελέχωση του Οργανισμού το συντομότερο δυνατό λαμβανομένων υπόψη των δημοσιονομικών περιορισμών του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αποτελεί προτεραιότητα, προκειμένου ο Οργανισμός να είναι σε θέση να φέρει σε πέρας την αποστολή του, να εδραιώσει την παρουσία και την αξιοπιστία του και να ασκήσει τις εξουσίες του. Επομένως, η στελέχωση του Οργανισμού θα αποτελέσει βασική προτεραιότητα της διοίκησης του Οργανισμού όταν αναλάβει τα καθήκοντά της. Μετά την απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για οριστική εγκατάσταση του Οργανισμού στην Κολωνία, η κατάσταση είναι σαφέστερη για όσους υποβάλλουν αίτηση για πρόσληψη από τον Οργανισμό.

Ο εκτελεστικός διευθυντής αποτελεί την αρμόδια για τις προσλήψεις αρχή του Οργανισμού. Λόγω της σχετικής καθυστέρησης διορισμού του εκτελεστικού διευθυντή το 2003 και λόγω της μεγάλης διάρκειας της διαδικασίας πρόσληψης εκτάκτων υπαλλήλων, δεν προσλήφθηκαν επιπλέον έκτακτοι υπάλληλοι το 2003. Προσλήφθηκε ωστόσο μικρός αριθμός υπάλλήλων (βάσει συμβάσεων επικουρικού προσωπικού ΕΚ), προκειμένου να αρχίσει η εκτέλεση ορισμένων από τα καθήκοντα του Οργανισμού.

Βάσει της απόφασης του διοικητικού συμβουλίου για τη δομή του Οργανισμού, πρέπει να προστεθούν περαιτέρω λεπτομερή στοιχεία στο οργανόγραμμα του Οργανισμού. Ο εκτελεστικός διευθυντής θα αναλάβει την πλήρωση των θέσεων στα χαμηλότερα επίπεδα του Οργανισμού, επικουρούμενος από τους τέσσερις διευθυντές μετά την ανάληψη των καθηκόντων τους. Στο παράρτημα του παρόντος

προγράμματος εργασιών περιέχεται σχέδιο της οργανωτικής δομής (όσον αφορά τα χαμηλότερα επίπεδα) του Οργανισμού.

Ο βασικός κανονισμός αναθέτει την αποκλειστική αρμοδιότητα για την πιστοποίηση στον Οργανισμό. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός είτε πρέπει να στελεχωθεί ικανοποιητικά - από ποιοτικής και ποσοτικής άποψης - προκειμένου να αντεπεξέλθει σε αυτά τα καθήκοντα είτε πρέπει να αναθέσει σε τρίτους μέρος των καθηκόντων του. Βασικός στόχος του Οργανισμού είναι η αποδοτικότητα σε σχέση με το κόστος και είναι σαφές ότι το κόστος της ανάθεσης μέρους των καθηκόντων του σε τρίτους θα είναι πολύ υψηλότερο του κόστους που συνεπάγεται η πρόσληψη προσωπικού από τον ίδιο τον Οργανισμό. Για το λόγο αυτό, ο Οργανισμός θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να αναπτύξει σε ικανοποιητικό βαθμό τις δικές του ικανότητες. Επιπλέον, εάν αποκτήσει επαρκείς τεχνικές δεξιότητες, ο Οργανισμός θα είναι σε θέση να αναλάβει καθήκοντα που σήμερα έχουν ανατεθεί εξωτερικά στο Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας ή σε εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας πολύ συντομότερα και θα συντομευθεί κατ' αυτό τον τρόπο η περίοδος μετάβασης από το σύστημα του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας στο σύστημα EASA. Πιο μακροπρόθεσμα, αυτή η προσέγγιση είναι σίγουρα συμβατή με τον δεδηλωμένο στόχο της αύξησης της αποδοτικότητας σε σχέση με το κόστος στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας και της διαδικασίας πιστοποίησης και με την ανάγκη δημιουργίας ενιαίου κεντρικού αποθετηρίου των τεχνικών γνώσεων της νομοθετικής αρχής.

Καθώς ο αριθμός των υπαλλήλων θα αυξηθεί σημαντικά το 2004, η διοίκηση πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στην ανάπτυξη ομαδικού πνεύματος μεταξύ των υπαλλήλων του Οργανισμού, στοιχείο ιδιαίτερα σημαντικό προκειμένου ο EASA να καταστεί ένας συνεκτικός και αποτελεσματικός Οργανισμός.

Ο ρυθμός των προσλήψεων θα προσαρμοστεί στην ικανότητα της ομάδας ανθρώπινων πόρων να φέρει σε πέρας τα σχετικά καθήκοντα. Στόχος είναι ο αριθμός των υπαλλήλων να έχει ανέλθει σε 60 τουλάχιστον άτομα έως την 1η Ιουλίου 2004 και έως το τέλος του έτους να έχει προσληφθεί το σύνολο του προσωπικού που προβλέπεται στο οργανόγραμμα του 2004 (95 άτομα).

Υπενθυμίζεται ότι η πολιτική προσωπικού που έχει εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο καθιστά δυνατή την πρόσληψη εκτάκτων υπαλλήλων και αποσπασμένων εθνικών εμπειρογνομόνων, σύμφωνα με τον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που προγραμματίζεται να αναθεωρηθεί το 2004.

4.3 Οικονομικά

Ο τομέας των οικονομικών είναι ουσιώδης δεδομένου του εύρους των λειτουργιών του EASA και της ανάγκης διασφάλισης των υψηλότερων δυνατών προτύπων οικονομικής διαχείρισης που αρμόζουν σε οργανισμό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Γενικές λειτουργίες

Ο Οργανισμός πέτυχε την οικονομική αυτονομία του το τελευταίο τρίμηνο του 2003 με αποτέλεσμα να λαμβάνει πλέον ο ίδιος τις οικονομικές αποφάσεις που αφορούν τη λειτουργία του. Για να γίνει αυτό το βήμα, ο Οργανισμός έπρεπε να διαθέτει σειρά συστημάτων τα οποία να εξασφαλίζουν τη χρηστή διαχείριση των οικονομικών του. Σε αυτή τη βάση, οι εργασίες θα συνεχιστούν στη διάρκεια του 2004 προκειμένου να διασφαλιστεί ότι θα θεσπιστούν οι απαραίτητες περαιτέρω εσωτερικές διαδικασίες,

καθώς η ικανότητα του Οργανισμού θα ενισχυθεί στη διάρκεια των επόμενων 12 μηνών.

Το οικονομικό σύστημα του EASA θα αναπτυχθεί περαιτέρω προκειμένου να πληροί τις απαιτήσεις του νέου δημοσιονομικού κανονισμού της Κοινότητας, περιλαμβανομένης της κατάρτισης προϋπολογισμού βάσει των δραστηριοτήτων.

Δραστηριότητες πιστοποίησης

Στη διάρκεια του 2004 πρέπει να δημιουργηθούν πρόσθετα οικονομικά συστήματα ενόψει των ειδικών καθηκόντων του Οργανισμού στους τομείς της αξιοπλοΐας και της περιβαλλοντικής πιστοποίησης. Ο Οργανισμός προβλέπεται ότι θα μπορεί να αυτοχρηματοδοτείται μεσοπρόθεσμα και για το λόγο αυτό πρέπει κατά το δεύτερο τρίμηνο του 2004 να αναπτυχθεί σύστημα τελών και δικαιωμάτων, βάσει του σχετικού κανονισμού της Επιτροπής, το οποίο θα αποτελέσει τη βάση για τον καθορισμό των τελών που θα καταβάλλουν οι αιτούντες για την πιστοποίηση καθώς και για την αγορά εκδόσεων του Οργανισμού, τη συμμετοχή σε προγράμματα κατάρτισης και την παροχή άλλων υπηρεσιών.

Σε ό,τι αφορά τα τέλη πιστοποίησης, η υλοποίηση του συστήματος τελών θα είναι μία από τις σημαντικές δραστηριότητες του οικονομικού τμήματος του Οργανισμού για το 2004. Αν και η κατανομή αυτής της δραστηριότητας θα εξαρτηθεί από τις τελικές απαιτήσεις του κανονισμού περί τελών και δικαιωμάτων, σίγουρα θα περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- Σύστημα τιμολόγησης για την υποστήριξη του συστήματος τελών και δικαιωμάτων·
- Ανάπτυξη των σχετικών λογιστικών διαδικασιών·
- Ανάπτυξη και υλοποίηση συστημάτων διαχείρισης οικονομικού κινδύνου
- Διαδικασίες διαχείρισης κεφαλαίων που συνδέονται με την τιμολόγηση

Αυτά τα καθήκοντα θα αποτελέσουν στις αρχές του 2004 κύρια προτεραιότητα του διευθυντή διοίκησης.

4.4 Τεχνολογία πληροφοριών: δημιουργία συστήματος υψηλής ποιότητας

Γενικός στόχος του μελλοντικού συστήματος τεχνολογίας πληροφοριών (ΤΠ) του Οργανισμού είναι η παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών ΤΠ σε όλους τους χρήστες του EASA μέσω της δημιουργίας κατάλληλης υποδομής ΤΠ. Αυτό προϋποθέτει την ανάπτυξη ολοκληρωμένου προγράμματος ΤΠ για τον Οργανισμό, που θα ξεκινά από τα υλικά μέσα και θα καλύπτει την υποστήριξη των χρηστών και την ανάπτυξη συστημάτων. Απαιτείται η εγκατάσταση υλικού και λογισμικού, η δημιουργία απολύτως ασφαλών δικτύων καθώς και η ανάπτυξη, η μεταφορά και η διαχείριση λειτουργικών βάσεων δεδομένων.

Υπηρεσίες αυτοματισμού γραφείου

Το 2004, ο Οργανισμός θα αποκτήσει δικές του υπηρεσίες αυτοματισμού γραφείου, καθώς θα προμηθευθεί σταθμούς εργασίας, περιφερειακά και άλλα μέσα αυτοματισμού γραφείου. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Οργανισμός εξέτασε τις δυνατότητες που παρέχουν οι συμβάσεις – πλαίσια για προμήθειες, τις οποίες έχει υπογράψει η

Επιτροπή με συγκεκριμένους παρόχους ΤΠ, και επέλεξε να συνεργαστεί με ορισμένους από αυτούς.

Ο Οργανισμός θα ανεξαρτητοποιηθεί πλήρως από τις υπηρεσίες ΤΠ της Επιτροπής όσον αφορά την καθημερινή λειτουργία των γραφείων του έως τα μέσα του 2004.

Βάσεις δεδομένων: υλοποίηση και διαχείριση

Σημαντικό μέρος των εργασιών του Οργανισμού θα βασίζεται στη σωστή διαχείριση βάσεων δεδομένων. Πέραν των παραδοσιακών βάσεων δεδομένων γραφείου (όπως οι βάσεις δεδομένων για τη διαχείριση των επικοινωνιών), ο Οργανισμός πρέπει να αναπτύξει δικές του βάσεις δεδομένων τεκμηρίωσης (θα περιέχουν το σύνολο του κανονιστικού υλικού που παράγει ο Οργανισμός, όπως αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου και αποφάσεις του εκτελεστικού διευθυντή) και δικές του βάσεις δεδομένων για πιστοποιητικά και εγκρίσεις. Ο Οργανισμός θα εξετάσει τη δυνατότητα μεταφοράς των υπάρχουσών βάσεων δεδομένων (στον Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας ή σε εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας) ή δημιουργίας ειδικών διασυνδέσεων με υπάρχουσες βάσεις δεδομένων. Πέραν αυτών των μόνιμων βάσεων δεδομένων, ο Οργανισμός θα αναπτύξει την ικανότητά του δημιουργίας ειδικών βάσεων δεδομένων, για την επεξεργασία - για παράδειγμα - παρατηρήσεων στο πλαίσιο διαβουλεύσεων. Σε όλα τα στάδια ο Οργανισμός θα δίνει τη δέουσα προσοχή στα ζητήματα ασφάλειας των εν λόγω βάσεων δεδομένων, με την πρόληψη της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης, της τροποποίησης ή της καταστροφής περιεχομένου από πιθανούς εσωτερικούς ή εξωτερικούς εισβολείς.

Ως το τέλος του έτους ο Οργανισμός είτε θα έχει μεταφέρει τις αναγκαίες εξωτερικές βάσεις δεδομένων είτε θα έχει αναπτύξει λειτουργικές διασυνδέσεις με εξωτερικές βάσεις δεδομένων. Έως τα μέσα του έτους, θα έχουν δημιουργηθεί ειδικές βάσεις δεδομένων για εσωτερικές διαδικασίες, όπως για τη διαχείριση των επικοινωνιών και την τεκμηρίωση.

Δίκτυα και επικοινωνίες

Ο Οργανισμός πρέπει να αναπτύξει υπηρεσίες ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, με δικά του πρότυπα μορφοποίησης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και δυνατότητα εξ αποστάσεως πρόσβασης. Στόχος είναι να προβάλλει την εικόνα ενός συνεκτικού οργανισμού στους εξωτερικούς εταίρους και να πετύχει τη μέγιστη δυνατή ευελιξία για το σύνολο του προσωπικού του.

Έως τα μέσα του έτους, ο Οργανισμός θα διαθέτει πλήρως λειτουργικό, ανεξάρτητο σύστημα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Ο Οργανισμός θα αναπτύξει πολυλειτουργική ιστοθέση η οποία θα χρησιμοποιηθεί ως βασικό εργαλείο επικοινωνίας τόσο με το ευρύ κοινό όσο και με τους φορείς του αεροναυτικού κλάδου. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να σχεδιαστεί μία ιστοθέση που να επιτρέπει την ασφαλή πρόσβαση εξουσιοδοτημένων χρηστών στις κατάλληλες βάσεις δεδομένων (π.χ. για διαβούλευση σε απευθείας σύνδεση) και να παρέχει τη δυνατότητα ανάπτυξης συστημάτων βασισμένων σε γνώσεις και συστημάτων υπερνδοδικτύου που θα συμβάλλουν στη μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας των ομάδων εργασίας, όπως η συμβουλευτική επιτροπή για θέματα προτύπων ασφάλειας (SSCC) ή η συμβουλευτική ομάδα εθνικών αρχών (AGNA) (Βλέπε ενότητα για τη θέσπιση κανόνων για περισσότερες λεπτομέρειες).

Εντός του πρώτου τριμήνου του 2004 θα δημιουργηθεί η νέα ιστοθέση του Οργανισμού που θα παρέχει πολλές δυνατότητες. Τα αναγκαία ηλεκτρονικά εργαλεία για τους εξωτερικούς ενδιαφερόμενους φορείς θα αρχίσουν να λειτουργούν εντός του πρώτου εξαμήνου του 2004.

Ασφάλεια

Σε όλα τα στάδια ανάπτυξης της αρχιτεκτονικής του συστήματος ΤΠ του, ο Οργανισμός θα δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια των δεδομένων, τόσο για την αποφυγή τυχόν απωλειών δεδομένων όσο και για την προστασία εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών.

Υποστήριξη χρηστών

Ο Οργανισμός θα συστήσει ομάδα ΤΠ που θα παρέχει υπηρεσίες υποστήριξης και κατάρτισης στο προσωπικό του EASA, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης συστήματος και δικτύου και υποστήριξης εφαρμογών.

Ανάπτυξη συστημάτων

Στόχος είναι η εξασφάλιση κατάλληλων και ειδικά προσαρμοσμένων εφαρμογών για τη διοίκηση και τη λειτουργία του Οργανισμού.

- Υποστήριξη του συστήματος γενικού καθολικού·
- Υποστήριξη της διοίκησης ανθρώπινων πόρων·
- Σύστημα διαχείρισης εγγράφων και ροής εργασιών για την υποστήριξη του τμήματος πιστοποίησης του Οργανισμού.

4.5 Επικοινωνία

Ένας από τους σημαντικότερους στόχους του νέου Οργανισμού για το 2004 είναι να εδραιωθεί ως αξιόπιστος φορέας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, και σε αυτό το πλαίσιο είναι ιδιαίτερα σημαντικός ο ρόλος της επικοινωνίας. Επίσης, η αποτελεσματική επικοινωνία θα ενισχύσει την «κουλτούρα του EASA» που τώρα καλλιεργείται, και η οποία αποτελεί σημαντικό στοιχείο ενός επιτυχημένου Οργανισμού.

Η αποτελεσματική εσωτερική και εξωτερική επικοινωνία θα βοηθήσει σημαντικά τον EASA στην προσπάθειά του να κάνει αισθητή την παρουσία του στον κόσμο της αεροπορίας και, πιο συγκεκριμένα, στον τομέα της θέσπισης κανόνων για την ασφάλεια της αεροπορίας. Για να επιτύχει αυτόν τον στόχο του ο EASA, πρέπει να γίνουν τα ακόλουθα στον τομέα της επικοινωνίας:

- Καλλιέργεια και εδραίωση της εικόνας του EASA ως σύγχρονου, αξιόπιστου, διαφανούς, αποτελεσματικού και ευέλικτου οργανισμού·
- Διασφάλιση της συνέπειας σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων επικοινωνίας τόσο στο εσωτερικό του Οργανισμού όσο και προς τα έξω.

Θα εντοπιστούν οι βασικές ομάδες στις οποίες πρέπει να απευθύνονται οι δραστηριότητες επικοινωνίας του Οργανισμού. Ο Οργανισμός θα συνεχίσει να εξετάζει πολύπλευρα το θέμα προκειμένου να προσεγγίσει αυτές τις ομάδες επιλέγοντας το κατάλληλο μέσο για καθεμία από αυτές. Σε αυτό το πλαίσιο απαιτείται να γίνουν οι ακόλουθες ενέργειες εντός του 2004:

Δημιουργία πλήρως λειτουργικής υπηρεσίας Τύπου στο πλαίσιο του τομέα της επικοινωνίας

Αυτό θα εξυπηρετήσει δύο σκοπούς: πρώτον, θα συμβάλλει στη δημιουργία σχέσεων με τον Τύπο που ειδικεύεται στα ζητήματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Οργανισμού. Δεύτερον, αυτή η υπηρεσία θα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, όταν χρειάζεται, στο συντονισμό της αντίδρασης του Οργανισμού σε περιπτώσεις κρίσεων.

Θέσπιση διαδικασίας χειρισμού ερωτημάτων

Τα ερωτήματα αυτά ποικίλλουν από απλά ερωτήματα που υποβάλλονται από το ευρύ κοινό έως πολύπλοκα ερωτήματα που θέτουν επιχειρήσεις του κλάδου και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς. Η διαδικασία θα λαμβάνει επίσης υπόψη την ανάγκη παρακολούθησης των πολυπλοκότερων από αυτά τα ερωτήματα σε συνεργασία με το σχετικό κέντρο εμπειρογνωμοσύνης εντός του Οργανισμού, με τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας ή με άλλους ενδιαφερόμενους οργανισμούς. Ο τομέας επικοινωνίας θα συμβάλλει στην εκπλήρωση της υποχρέωσης του Οργανισμού για έγκαιρη παροχή σαφών και ακριβών πληροφοριών σχετικά με το έργο του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 47, παράγραφος 2, του βασικού κανονισμού.

Πλήρης εφαρμογή των απαιτήσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σχετικά με την πρόσβαση του κοινού σε έγγραφα

Δημιουργία εξελιγμένης νέας ιστοθέσης για τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε έγγραφα και της πληροφόρησης για τις δραστηριότητες του Οργανισμού

Εξέταση της δυνατότητας οργάνωσης σειράς συνεδρίων και περιοδευουσών εκθέσεων

Οι περιοδευουσες εκθέσεις θα μπορούσαν να φανούν χρήσιμες προκειμένου να παρουσιαστεί το έργο του Οργανισμού σε μεγάλους οργανισμούς και σε ενδιαφερόμενους φορείς (π.χ. εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, μεγάλες εταιρείες κλπ.).

Ο Οργανισμός θα αναλάβει τα καθήκοντα που σήμερα επιτελεί ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας στο πλαίσιο της ετήσιας διάσκεψης για την εναρμόνιση με την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας των ΗΠΑ (FAA) που έχει προγραμματιστεί να πραγματοποιηθεί τον Ιούνιο στη Φιλαδέλφεια.

Αξιολόγηση της ανάγκης για δημοσιεύσεις του Οργανισμού πέρα από αυτές που προβλέπονται στον βασικό κανονισμό

Ο Οργανισμός θα προχωρήσει στην έκδοση τέτοιων δημοσιεύσεων μόνο εάν προσθέτουν πραγματική αξία στο επικοινωνιακό έργο του.

Ανάπτυξη συστήματος επίσημων δημοσιεύσεων

Το σύστημα επίσημων δημοσιεύσεων επιτρέπει την πρόσβαση των ενδιαφερόμενων σε έγγραφα του Οργανισμού στον μορφότυπο που τους εξυπηρετεί. Πρέπει να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη δραστηριότητα θα αποτελέσει πηγή εσόδων για τον Οργανισμό (άρθρα 48 και 53 του βασικού κανονισμού) και σε αυτό το πλαίσιο, ο Οργανισμός θα χρειαστεί να συνεργαστεί με εκδότη ο οποίος θα παρέχει τις σχετικές υπηρεσίες. Προτείνεται να συνεχίσει να διατίθεται δωρεάν το κανονιστικό υλικό του Οργανισμού μέσω της ιστοθέσης, ενώ οι συνδρομητές θα χρεώνονται για την πρόσβαση σε δημοσιεύσεις προστιθέμενης αξίας (σε έντυπη μορφή, σε CD-ROM κλπ). Αυτή η προσέγγιση είναι συμβατή με τις υποχρεώσεις του Οργανισμού όσον αφορά τη διαφάνεια καθώς και με τις διατάξεις του άρθρου 53 του βασικού

κανονισμού, στο οποίο αναφέρονται ως πηγή εσόδων για τον Οργανισμό τα έσοδα από τις δημοσιεύσεις.

Δημιουργία ενδοδικτύου με πολλές δυνατότητες

Θα αποτελεί τη μοναδική πηγή ανάκτησης από το προσωπικό του Οργανισμού όλων των πληροφοριών που είναι απαραίτητες στο πλαίσιο της εργασίας του. Θα παρέχει τη δυνατότητα πρόσβασης σε ειδικές εφαρμογές, όπως είναι η άμεση υποβολή στοιχείων από το προσωπικό πιστοποίησης, σε έγγραφα και βάσεις δεδομένων του Οργανισμού, σε εσωτερικές διαδικασίες κλπ.

Ως πρώτο βήμα, ο εκτελεστικός διευθυντής θα εγκρίνει ολοκληρωμένο και αναλυτικό σχέδιο επικοινωνίας εντός του πρώτου τριμήνου του 2004.

4.6 Νομικά ζητήματα

Το 2004 ο Οργανισμός θα ενισχύσει την ικανότητά του να χειρίζεται νομικά θέματα συστήνοντας νομική ομάδα η οποία θα είναι σε θέση να χειρίζεται τόσο τα ζητήματα που ανακύπτουν στο πλαίσιο της λειτουργίας ενός κοινοτικού οργάνου όσο και αυτά που σχετίζονται με τα καθήκοντα και την αποστολή του Οργανισμού.

Διασφάλιση της συμμόρφωσης των διαδικασιών του Οργανισμού με τη νομοθεσία

Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στις νομικές συνέπειες όλων των δραστηριοτήτων του Οργανισμού. Το καθημερινό διοικητικό έργο του Οργανισμού καθιστά αναγκαία την επαλήθευση της νομιμότητας όλων των συμβάσεων με προμηθευτές και τον χειρισμό όλων των ζητημάτων που ανακύπτουν προκειμένου να διασφαλισθεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο διαφάνειας και συμμόρφωσης με τους κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων. Το 2003, χρονικοί και δημοσιονομικοί περιορισμοί υποχρέωσαν τον Οργανισμό να χρησιμοποιήσει τις υπάρχουσες συμβάσεις πλαίσια και άλλες συμφωνίες σε επίπεδο υπηρεσιών τόσο με εξωτερικούς προμηθευτές (προμήθειες γραφείου, ΤΠ κλπ.) όσο και με φορείς της Επιτροπής που αποτελούν προμηθευτές του Οργανισμού (χώροι γραφείων, υπηρεσίες μετάφρασης, μισθοδοσίας, ιατρικές υπηρεσίες κλπ.). Τα ποικίλα αυτά καθήκοντα συνδέονται σε γενικές γραμμές με την ίδρυση του Οργανισμού και τη θέσπιση διαδικασιών. Ο Οργανισμός θα συνεχίσει και το 2004 να χρησιμοποιεί στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό όλες αυτές τις υπηρεσίες και η νομική ομάδα πρέπει να διασφαλίσει τη διαρκή και κατάλληλη χρήση αυτών των συμβατικών πόρων. Η συνδρομή του νομικού τμήματος μπορεί επίσης να ζητηθεί στο πλαίσιο άλλων καθηκόντων που σχετίζονται με τη διοίκηση ή τη λειτουργία του Οργανισμού, για παράδειγμα, σε σχέση με τη συμμόρφωση της πολιτικής διαφάνειας του Οργανισμού με το κοινοτικό δίκαιο ή με τον αντίκτυπο της δημοσιονομικής διαδικασίας της ΕΚ στα οικονομικά του Οργανισμού.

Υποστήριξη του Οργανισμού στην εκτέλεση των βασικών καθηκόντων του

Το 2004 θα ζητηθεί η συνδρομή του νομικού τμήματος στο πλαίσιο των βασικών καθηκόντων του Οργανισμού τόσο στον κανονιστικό τομέα όσο και στον τομέα της πιστοποίησης. Όσον αφορά τον κανονιστικό τομέα, η συνδρομή της νομικής ομάδας θα αφορά συμμετοχή στη νομική αναθεώρηση κειμένων που πρόκειται να εγκρίνει ο Οργανισμός, όπου αυτό απαιτείται, και ανάλυση των νομοθετικών εξελίξεων στους τομείς ενδιαφέροντος του Οργανισμού (νομοθεσία της ΕΕ και τρίτων χωρών για την αεροπορία και σχετική κοινοτική νομολογία). Στόχος αυτών των εργασιών είναι να

διασφαλισθεί συνεχής ροή πληροφοριών επί νομικών θεμάτων μεταξύ του Οργανισμού και των θεσμικών οργάνων που τον δημιούργησαν.

Ασφάλεια δικαίου σε σχέση με τις δραστηριότητες του Οργανισμού στον τομέα της αεροναυτικής

Ο βασικός κανονισμός αναθέτει στον Οργανισμό σειρά καθηκόντων στον τομέα της αεροναυτικής, τα οποία αναπτύσσονται λεπτομερέστερα στην ενότητα για τον κανονιστικό τομέα του παρόντος προγράμματος εργασιών. Αναμφίβολα, η νομική πτυχή αυτών των καθηκόντων είναι σημαντική. Ήδη το 2003 ο Οργανισμός συμμετέσχε ενεργά στη νομική αναθεώρηση των κοινών απαιτήσεων αεροπορίας για την προσαρμογή τους στους εκτελεστικούς κανόνες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας καθώς και στη σύνταξη της γνωμοδότησης του εκτελεστικού διευθυντή επί των εν λόγω αναθεωρημένων εκτελεστικών κανόνων. Η νομική ομάδα ενδεχομένως θα χρειαστεί να αναλάβει ανάλογα καθήκοντα το 2004.

Με την ίδρυση του τμήματος προσφυγών, ο Οργανισμός πρέπει να προετοιμαστεί για το χειρισμό των πρώτων υποθέσεων. Για το λόγο αυτό απαιτείται διαρκής επαγρύπνηση και παροχή συνεχούς κατάρτισης στους νομικούς συμβούλους του Οργανισμού, οι οποίοι πρέπει να είναι σε θέση να παρέχουν συμβουλές στον εκτελεστικό διευθυντή, προκειμένου να υπάρχει βεβαιότητα ως προς τη νομιμότητα των αποφάσεών του. Σε περίπτωση προσφυγής, οι ίδιοι νομικοί σύμβουλοι θα εκπροσωπήσουν τον Οργανισμό ενώπιον του τμήματος προσφυγών.

Η νομική ομάδα θα συμμετέχει ενεργά σε όλες τις κανονιστικές δραστηριότητες του Οργανισμού. Ο Οργανισμός θα επιδεικνύει κάθε επιμέλεια προκειμένου να εξασφαλίζει τη νομιμότητα των πράξεων που εγκρίνει και θα είναι προετοιμασμένος να αντιμετωπίσει κάθε προσφυγή που τυχόν υποβληθεί ενώπιον του τμήματος προσφυγών ή του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Σύσταση αξιόπιστου κέντρου νομικής εμπειρογνωμοσύνης

Για όλους τους προαναφερθέντες λόγους, ο Οργανισμός πρέπει να δημιουργήσει υψηλής ποιότητας κέντρο εμπειρογνωμοσύνης στο αεροπορικό δίκαιο. Αυτό προϋποθέτει, αφενός, τη συμμετοχή ατόμων που πληρούν όλες τις προϋποθέσεις στη νομική ομάδα και, αφετέρου, τη διατήρηση της εμπειρογνωμοσύνης σε υψηλότατο επίπεδο και τη διάχυσή της σε εξωτερικούς φορείς. Από τις πρώτες ήδη εβδομάδες λειτουργίας του Οργανισμού διαπιστώθηκε το ενδιαφέρον για τον νομικό αντίκτυπο των αποφάσεων του Οργανισμού και ο Οργανισμός πρέπει να διερευνήσει εάν απαιτείται η συμμετοχή του σε εξωτερικές δράσεις με στόχο την καλύτερη κατανόηση των αποφάσεών του από τους ενδιαφερόμενους φορείς.

4.7 Παρακολούθηση

Το μεγαλύτερο μέρος των εργασιών του Οργανισμού μπορεί να περιγραφεί ως ένας κύκλος διάρκειας τριών ετών που αρχίζει με την προετοιμασία του προϋπολογισμού τον Ιανουάριο του έτους $n-1$ και ολοκληρώνεται με τη δημοσίευση των λογαριασμών τον Οκτώβριο του έτους $n+1$. Επιπλέον, ορισμένα καθήκοντα προβλέπονται στο πρόγραμμα εργασιών.

Η πολιτική διοίκηση την οποία θα εφαρμόσει ο εκτελεστικός διευθυντής πρέπει να αναθέτει σαφείς αρμοδιότητες σε όλα τα μέλη του προσωπικού καθώς και τη μεγαλύτερη δυνατή αυτονομία. Από την άλλη, πρέπει να υποβάλλονται εκθέσεις με

σαφή δομή για την παρακολούθηση της προόδου ως προς την επίτευξη των στόχων και για τη διόρθωση τυχόν ανεπιθύμητων τάσεων στις επιδόσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, στόχος για το 2004 είναι ο σχεδιασμός και η εφαρμογή συστήματος βασισμένου σε πίνακες επιδόσεων σε όλα τα επίπεδα του Οργανισμού για την παρακολούθηση της επίδοσης των διαφόρων τμημάτων.

5 Συμπεράσματα

Ο *Ευρωπαϊκός οργανισμός για την ασφάλεια της αεροπορίας* συστάθηκε για να αποτελέσει τον κύριο εξειδικευμένο ευρωπαϊκό φορέα στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας, ο οποίος θα αναλάβει καθήκοντα τα οποία σήμερα επιτελούν άλλες αρχές σε κοινοτικό ή εθνικό επίπεδο. Πρόκειται για την ενιαία αρχή πιστοποίησης που προβλέπει το κοινοτικό δίκαιο στον τομέα της αξιοπλοΐας και της περιβαλλοντικής συμμόρφωσης. Προκειμένου να είναι συνεπής με τους στόχους που θέτει ο βασικός κανονισμός, ο Οργανισμός πρέπει να οργανωθεί ούτως ώστε να αναλάβει το συντομότερο δυνατό τα καθήκοντα της αρμοδιότητάς του τα οποία σήμερα επιτελούν εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας. Επομένως, η κύρια πρόκληση που αντιμετωπίζει ο Οργανισμός είναι να εξασφαλίσει από την Κοινότητα και από τα κράτη μέλη επαρκή μέσα, επαρκείς ανθρώπινους πόρους και χρηματοδότηση για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Παράρτημα – Οργανόγραμμα του EASA (Δεκέμβριος 2003)

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

