



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Ετήσια Γενική Έκθεση 2010



Ιούνιος 2011

Πρόλογος από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου

Ως πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας είμαι στην πολύ ευχάριστη θέση να προλογίσω την ετήσια έκθεση του Οργανισμού για το 2010. Η έκθεση απεικονίζει πλήρως το εκτενές έργο του Οργανισμού και την πρόοδο που σημειώθηκε πέρυσι σε πολλά μέτωπα.

Οι σημαντικότερες εξελίξεις το 2010 αφορούσαν τη στρατηγική ασφάλειας. Η Γενική Συνέλευση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) τον Οκτώβριο στράφηκε προς μια περισσότερο προορατική κανονιστική ρύθμιση με βάση τους κινδύνους, βελτιώνοντας τη διαφάνεια των πληροφοριών για την ασφάλεια και κάνοντας χρήση αποτελεσματικών δεικτών επιδόσεων ασφάλειας. Στο πλαίσιο της Γενικής Συνέλευσης ο EASA συγκαταλέχθηκε μεταξύ των κορυφαίων ρυθμιστικών φορέων σε παγκόσμιο επίπεδο, διαδραματίζοντας ενεργό ρόλο στις συζητήσεις.

Το επίπεδο ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη είναι υψηλό, αλλά δεν είναι το υψηλότερο σε παγκόσμιο επίπεδο. Η πρόσφατη Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές θέτει ως στόχο να καταστεί η Ευρώπη η ασφαλέστερη περιοχή παγκοσμίως ως προς την αεροπορία. Σε ομιλία του τον Ιανουάριο του 2011 (η οποία ήταν προγραμματισμένη για την άνοιξη του 2010, αλλά αναβλήθηκε λόγω της κρίσης της ηφαιστειακής τέφρας), ο αντιπρόεδρος Kallas προκάλεσε την Ευρωπαϊκή Ένωση να «επιτύχει τις υψηλότερες επιδόσεις ασφάλειας, οι οποίες είναι ομοιόμορφα κατανομημένες σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και βελτιώνονται συνεχώς με την πάροδο του χρόνου». Ο EASA βρίσκεται στο επίκεντρο της αντιμετώπισης αυτής της πρόκλησης.

Το 2010, ο Οργανισμός κατάρτισε το πρώτο ευρωπαϊκό πρόγραμμα ασφάλειας και το πρώτο ευρωπαϊκό σχέδιο ασφάλειας. Το πρόγραμμα περιγράφει τον τρόπο λειτουργίας του ευρωπαϊκού συστήματος κανονιστικής ρύθμισης της ασφάλειας της αεροπορίας καθώς και τον τρόπο με τον οποίον συνδυάζονται τα καθήκοντα και οι ευθύνες όλων των διαφόρων παραγόντων. Ουσιαστικά, καθορίζει ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας για την Ευρώπη.

Το σχέδιο είναι ένα επιχειρησιακό έγγραφο που βασίζεται στην εκτεταμένη συλλογή στοιχείων και πληροφοριών, εντοπίζει τους κύριους τομείς κινδύνου για την ασφάλεια που αντιμετωπίζουν οι αερομεταφορείς και καθορίζει μια σειρά μέτρων μετριασμού των κινδύνων. Το σχέδιο θα παραμείνει υπό διαρκή αξιολόγηση, αποτελώντας τον κινητήριο μοχλό για τις πολιτικές και το πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού. Όπως έδειξε το επεισόδιο της ηφαιστειακής τέφρας το 2010, ένας φορέας ρύθμισης ασφάλειας πρέπει να στρέφει την προσοχή του και να αναλαμβάνει διαφορετικά καθήκοντα όταν αλλάζουν οι περιστάσεις και προκύπτουν νέοι κίνδυνοι.

Το 2010, ο Οργανισμός συνέχισε την πορεία του προς ένα ολοκληρωμένο καθεστώς ασφαλείας με νομική βάση που καλύπτει τα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και άλλες ευρωπαϊκές χώρες που εφαρμόζουν τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αεροπορία. Πρόκειται για ένα δύσκολο και φιλόδοξο στόχο που σταδιακά γίνεται πραγματικότητα. Τον περασμένο χρόνο έγινε ένα πολύ σημαντικό βήμα προόδου, με τους κανόνες σχετικά με την αδειοδότηση του προσωπικού και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας να πλησιάζουν στο στάδιο της συμφωνίας και με εκτενείς προπαρασκευαστικές εργασίες σε άλλους τομείς.

Υπάρχουν πολλές πτυχές του έργου του Οργανισμού στις οποίες δεν μπορώ να αναφερθώ συγκεκριμένα εδώ. Αλλά για ακόμη μια φορά θα ήθελα να αποτίσω φόρο τιμής στην τεχνογνωσία και την αφοσίωση του συνόλου του προσωπικού του EASA. Η επιτυχία του EASA βασίζεται στις προσπάθειες και τη δέσμευση του προσωπικού του, το οποίο οικοδομεί ένα οργανισμό για τον οποίον η Ευρώπη μπορεί δικαίως να είναι υπερήφανη.

Michael Smethers

Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου

Πρόλογος του Εκτελεστικού Διευθυντή

Οι εξελίξεις κατά τη διάρκεια του 2010 απέδειξαν περαιτέρω τη σπουδαιότητα της συντονισμένης δράσης για την ασφάλεια της αεροπορίας. Παρότι από τα αριθμητικά στοιχεία προκύπτει ότι ήταν μια καλή χρονιά για την ασφάλεια στην Ευρώπη καθώς δεν σημειώθηκε κανένα ατύχημα στις ευρωπαϊκές αερομεταφορές σταθερών πτερύγων, η χρονιά δεν ήταν καλή για την πολιτική αεροπορία εκτός της περιοχής, καθώς σημειώθηκαν 52 θανάσιμα ατυχήματα και 881 θάνατοι στη συγκεκριμένη κατηγορία. Είναι επιτακτική η συλλογική διαχείριση της ασφάλειας για την αντιμετώπιση ζητημάτων ασφάλειας, όπως η απώλεια ελέγχου και οι υπερβάσεις διαδρόμου προσαπογείωσης σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ο EASA εργάστηκε στην πρώτη γραμμή για τη σημαντική πρόοδο που επιτεύχθηκε το 2010 ως προς την υιοθέτηση μιας προσέγγισης βάσει κινδύνων με στόχο την προώθηση της συντονισμένης δράσης για την ασφάλεια στην Ευρώπη και παγκοσμίως. Ο Οργανισμός διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην 37^η σύνοδο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) που πραγματοποιήθηκε στο Μόντρεαλ τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο του 2010. Ο EASA προετοίμασε θέσεις που προτείνουν μια κοινή ευρωπαϊκή γραμμή σε συντονισμό με τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλους εταίρους. Από τις 33 κοινές θέσεις που θεσπίστηκαν και διανεμήθηκαν σε όλες τις ευρωπαϊκές αντιπροσωπείες στη Γενική Συνέλευση, τις 27 είχε προετοιμάσει ο EASA.

Κατά τη διάρκεια του έτους, ο Οργανισμός σημείωσε πρόοδο στην καθιέρωση του πρώτου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΠΑΑ) συντονίζει και συμπληρώνει τις δράσεις των κρατών μελών εντοπίζοντας βασικούς κινδύνους για την ασφάλεια οι οποίοι να αντιμετωπιστούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο και θέτοντας συγκεκριμένους εθνικούς στόχους ασφάλειας. Το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΣΑΑ) αποτελεί ουσιαστικό μέρος του ΕΠΑΑ. Αυτό το έγγραφο αναφοράς για τους φορείς χάραξης πολιτικής κλείνει τον κύκλο διαχείρισης της ασφάλειας συνδέοντας υψηλού επιπέδου ζητήματα ασφάλειας σε ευρωπαϊκή κλίμακα με δράσεις και πρωτοβουλίες για τον μετριασμό των υποκείμενων κινδύνων.

Το πρόγραμμα και το σχέδιο χαράσσουν μαζί την πορεία των εργασιών σε θέματα ασφάλειας στην Ευρώπη κατά την επόμενη τετραετία, και αυτό σε όλους τους τομείς της αεροπορίας. Με τη στήριξη των εκτεταμένων αρμοδιοτήτων του EASA, που πλέον περιλαμβάνουν τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τα αεροδρόμια, δημιουργείται το πλαίσιο για μια σφαιρική προσέγγιση των συστημάτων ασφάλειας της αεροπορίας.

Αυτή η ολοκληρωμένη προσέγγιση πρέπει να αποτελέσει πυλώνα στήριξης ώστε ο κλάδος να εγγυάται όλο και περισσότερο αυξημένα επίπεδα ασφάλειας, ενώ ταυτόχρονα θα παρέχει βελτιωμένες διαδικασίες πιστοποίησης και κανονιστικές διαδικασίες. Μια πρώτη πρόκληση ως προς αυτή την κατεύθυνση θα είναι η πιστοποίηση της επόμενης γενιάς της τεχνολογίας διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας για την υποστήριξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Από αυτή την άποψη, έχουν συναφθεί συμφωνίες συνεργασίας με την κοινή επιχείρηση SESAR και την EUROCONTROL.

Μετά την έκρηξη του ηφαιστείου Eyjafjallajökull τον Απρίλιο του 2010, ο EASA συνεργάστηκε με ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων μερών ώστε να εξασφαλίσει την ασφάλεια των πτήσεων μετά το εκ νέου άνοιγμα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου. Ο Οργανισμός συνέβαλε επίσης στον καθορισμό μιας νέας ευρωπαϊκής προσέγγισης για την εξασφάλιση της διατήρησης υψηλών επιπέδων ασφάλειας, χωρίς κατάρρευση της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας στη διάρκεια μελλοντικών συμβάντων τέτοιου είδους.

Τέλος, είμαι περήφανος που ο EASA ολοκλήρωσε με επιτυχία τον έλεγχο κατά το πρότυπο ISO 9001:2008 που πραγματοποιήθηκε το Νοέμβριο του 2010. Η συγκεκριμένη πιστοποίηση, η οποία δεν θα ήταν δυνατή χωρίς τη δέσμευση και την αφοσίωση όλου του προσωπικού, αποτελεί αναγνώριση της ικανότητας του EASA να εφαρμόζει αποτελεσματικές διαδικασίες εργασίας και οργάνωσης. Ο EASA αποτελεί πλέον τον πρώτο οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι πλήρως πιστοποιημένος κατά το πρότυπο ISO 9001:2008.

Patrick Goudou
Εκτελεστικός Διευθυντής

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	2
ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ.....	4
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	9
ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ	10
ΚΥΡΙΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ 2010.....	11
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ.....	12
1. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	12
1.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής.....	12
1.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010.....	12
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	15
2.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής.....	15
2.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010.....	15
Ανάλυση ασφάλειας.....	15
Έρευνα.....	18
2.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (KPI)	19
3. ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ.....	20
3.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής.....	20
3.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010.....	20
3.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων	22
4. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.....	23
4.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής.....	23
4.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010.....	23
4.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (KPI)	27
5. ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ.....	28
5.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής.....	28
5.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010.....	28
5.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (KPI)	30
6. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ	31
6.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής.....	31
6.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010.....	31
6.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (KPI)	33
7. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ.....	34
7.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής.....	34
7.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010.....	34
SAFA - Διαδικασία εκτίμησης ασφάλειας ξένων αεροσκαφών	34
Αερομεταφορείς τρίτων χωρών.....	35
7.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (KPI)	36
8. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	37
8.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής.....	37
8.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010.....	37
8.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (KPI)	38

9. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ	39
9.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής.....	39
9.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010	39
Γενική διαχείριση	39
Διαχείριση εφαρμογών και υπηρεσίες ανάθεσης προμηθειών.....	39
Οικονομικές υπηρεσίες	40
Νομικές υπηρεσίες.....	40
Επικοινωνίες	40
Ανθρώπινο δυναμικό.....	41
Τεχνική κατάρτιση.....	42
Πληροφορίες και εταιρικές υπηρεσίες	42
9.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (KPI)	43
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	45
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	48
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΔΗΛΩΣΗ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑΣ ΤΟΥ ΔΙΑΤΑΚΤΗ	49
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ 2010	50
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ, ΓΝΩΜΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ 2010	51
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΤΟ 2010 (ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ EASA)	53
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5: ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	58
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ EASA	60
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΩΝ.....	61

Εισαγωγή¹

Το 2010, ο Οργανισμός συνέχισε την προετοιμασία των νέων αρμοδιοτήτων και καθηκόντων του, εξακολουθώντας ταυτόχρονα και να ενισχύει και να προωθεί τον ρόλο του ως κεντρικού άξονα της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια της αεροπορίας. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Οργανισμός συνέχισε την πρόοδο του προς τη θέσπιση ενός σφαιρικού ευρωπαϊκού νομικού πλαισίου στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και συνέβαλε σημαντικά στην κατάρτιση μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής για την ασφάλεια της αεροπορίας.

Ιδιαίτερως, το 2010, στο πεδίο εφαρμογής του Οργανισμού προστέθηκαν τα εξής καθήκοντα:

- ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού προγράμματος για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΠΑΑ) καθώς και ενός ευρωπαϊκού σχεδίου για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΣΑΑ)·
- θέσπιση του εσωτερικού συστήματος αναφοράς συμβάντων (IORS)·
- προπαρασκευαστική εργασία για την εξουσιοδότηση αερομεταφορέων τρίτων χωρών·
- συμμετοχή στο συμβούλιο επανεξέτασης των επιδόσεων σχετικά με τον μηχανισμό επιδόσεων της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

Μεγάλο μέρος των εργασιών αφορούσε επίσης τη στενή συνεργασία με άλλες αρχές. Ο EASA εξασφάλισε μια σταθερή ευρωπαϊκή εκπροσώπηση στην 37^η Γενική Συνέλευση του ICAO, υποστηρίζοντας την κατάρτιση των εγγράφων εργασίας και πληροφόρησης που κατέθεσε η βελγική προεδρία. Ο Οργανισμός συνέχισε επίσης την άμεση συμμετοχή του σε διάφορες ομάδες και επιτροπές εργασίας του ICAO. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ο Οργανισμός σύναψε συμφωνία συνεργασίας με την EUROCONTROL ενώ υπογράφηκε έγγραφο συμφωνίας με την κοινή επιχείρηση SESAR για τον καθορισμό καθηκόντων και διαδικασιών σχετικών με το πρόγραμμα SESAR.

Το 2010 ο Οργανισμός επικέντρωσε περαιτέρω τις προσπάθειές του στην αναγνώρισή του ως οργανισμού υψηλού επιπέδου ποιότητας. Τον Νοέμβριο του 2010, ο EASA πιστοποιήθηκε επιτυχώς κατά το πρότυπο ISO9001: 2008 και ήταν ο πρώτος ευρωπαϊκός οργανισμός που πιστοποιήθηκε πλήρως. Επιπλέον, το 2010 το τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου του Οργανισμού πιστοποιήθηκε επιτυχώς κατά το διεθνές πλαίσιο επαγγελματικών πρακτικών (IPPF).

Τέλος, ο Οργανισμός πραγματοποίησε την ετήσια αξιολόγηση της ανάλυσης κινδύνων. Οι κίνδυνοι που εντοπίστηκαν και οι δράσεις για το μετριασμό τους που εκτελέστηκαν ή/και ξεκίνησαν παρουσιάζονται στην παρούσα έκθεση.

¹ Η ετήσια γενική έκθεση του Οργανισμού για το 2010 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 2010. Όπως τονίζεται σε αποκλειστικούς πίνακες σχετικούς με την κάθε δραστηριότητα, σχεδόν όλοι οι στόχοι που τέθηκαν στο πρόγραμμα εργασιών για το 2010 είχαν επιτευχθεί στα τέλη του 2010.

Ο Οργανισμός

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας αποτελεί τον κεντρικό άξονα 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

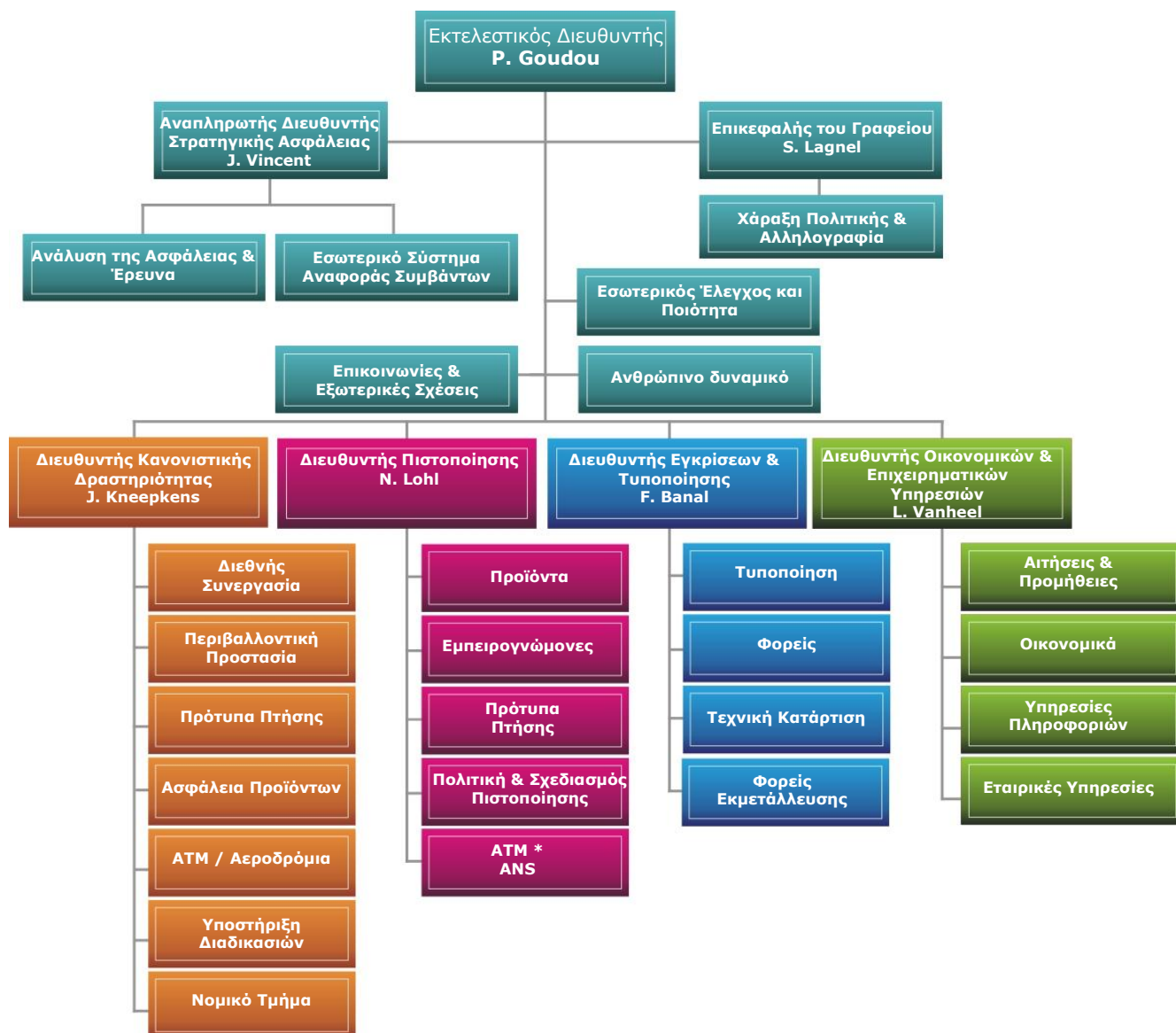
Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν έναν από τους ασφαλέστερους τρόπους μετακίνησης. Καθώς η εναέρια κυκλοφορία αυξάνεται διαρκώς, απαιτείται μια κοινή προσπάθεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου οι αερομεταφορές να παραμείνουν ασφαλείς και βιώσιμες. Ο Οργανισμός αναπτύσσει κοινούς κανόνες για την ασφάλεια 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 (Safety Assessment of Foreign Aircraft - Εκτίμηση της ασφάλειας ξένων αεροσκαφών).
- Συλλογή και ανάλυση δεδομένων, και έρευνα για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας.

Οργανωτική δομή



Κατάσταση: Μάιος 2011

Κύριες εκδηλώσεις 2010

Εκδήλωση	Ημερομηνία
Διοργάνωση/συνδιοργάνωση από τον EASA	
Ημερίδα ενημέρωσης του EASA - Η δεύτερη επέκταση του EASA: Αεροδρόμια και διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, Όσλο	22 Ιανουαρίου 2010
2 ^ο Φόρουμ Διεθνούς Συνεργασίας (ICF-2), Ντουμπάι	27-29 Απριλίου 2010
Επίσκεψη του κ. Siim Kallas, Αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αρμόδιου για τις μεταφορές, Κολωνία	31 Μαΐου 2010
Διεθνής διάσκεψη για την ασφάλεια της αεροπορίας ΗΠΑ/Ευρώπης του 2010, Νέα Ορλεάνη	8-10 Ιουνίου 2010
Εργαστήριο για ζητήματα σχετικά με τα νέφη ηφαιστειακής τέφρας, Κολωνία	21 Ιουνίου 2010
Διάσκεψη του EASA με θέμα «Πορεία προς κοινούς κανόνες ασφαλείας – γνώμες της πρώτης φάσης για τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας», Κολωνία	24 Ιουνίου 2010
Διεθνής διάσκεψη για τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην ασφάλεια της αεροπορίας, Κολωνία	8-9 Σεπτεμβρίου 2010
Διάσκεψη AR/OR, Κολωνία	20-21 Οκτωβρίου 2010
Διάσκεψη OPS για το μέρος CAT και το μέρος SPA, Κολωνία	25 Νοεμβρίου 2010
Διοργάνωση σε επίπεδο ICAO / Ευρωπαϊκής Ένωσης	
8 ^η συνεδρίαση της Επιτροπής Αεροπορίας και Προστασίας του Περιβάλλοντος του ICAO (CAEP/8), Μόντρεαλ	1-12 Φεβρουαρίου 2010
Διάσκεψη Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού II, Μαδρίτη	25-26 Φεβρουαρίου 2010
Διάσκεψη υψηλού επιπέδου του ICAO για την ασφάλεια, Μόντρεαλ	29-31 Μαρτίου 2010
1 ^η Διάσκεψη Κορυφής Ευρωπαϊκής Ένωσης-Λατινικής Αμερικής στον τομέα της αεροπορίας, Ρίο ντε Τζανέιρο	24-26 Μαΐου 2010
37 ^η Γενική Συνέλευση του ICAO, Μόντρεαλ	27 Σεπτεμβρίου - 8 Οκτωβρίου 2010
Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Κορυφής για την αεροπορία, Bruges	26-27 Οκτωβρίου 2010

Δραστηριότητες του Οργανισμού

1. Στρατηγική για την ασφάλεια

1.1. 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 ICAO σχετικά με τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας (ΣΔΑ) για τον κλάδο και τα κρατικά προγράμματα ασφάλειας (ΚΠΑ) των συμβαλλόμενων κρατών του ICAO.

Η ανταλλαγή καθηκόντων μεταξύ των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων και των κρατών μελών, όπως περιγράφεται στο βασικό κανονισμό, σημαίνει ότι η συνεργασία είναι ουσιαστικής σημασίας προκειμένου να εξασφαλιστεί η υλοποίηση της διαχείρισης της ασφάλειας. Είναι 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 κλάδου, της EUROCONTROL, των κρατών μελών και του EASA.

Το 2010, αυτές οι εργασίες κορυφώθηκαν με τη δημιουργία του πρώτου ευρωπαϊκού συστήματος για την ασφάλεια της αεροπορίας μέσω της ανάπτυξης του ευρωπαϊκού προγράμματος για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΠΑΑ) και του σχετικού ευρωπαϊκού σχεδίου για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΣΑΑ).

1.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010

➤ Ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΠΑΑ)

Κατά τη διάρκεια του 2010, η EASAC κατήρτισε ένα εγχειρίδιο για το ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΠΑΑ) και ένα ευρωπαϊκό σχέδιο για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΣΑΑ). Βασίζόμενη σε αυτό το έργο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σκοπεύει να εκδώσει ανακοίνωση σχετικά με τη στρατηγική για το μέλλον της ασφάλειας της ευρωπαϊκής αεροπορίας, όπου θα αναφέρει τους στόχους για τα προσεχή χρόνια. Η πλήρης εικόνα παρουσιάζεται με τα εξής τρία στοιχεία: στρατηγική, πρόγραμμα και περιοδικά σχέδια για την ασφάλεια.

Η Ευρώπη είναι πρωτοπόρος σε αυτήν την προσπάθεια καθώς καμία άλλη περιοχή στον κόσμο δεν διαθέτει δομή που να κάνει τη διαχείριση της ασφάλειας πράξη. Το Δεκέμβριο του 2010 το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού ενέκρινε ένθερμα τα παραπάνω στοιχεία.

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

- Ένα σύνολο πολιτικών και στόχων (η στρατηγική)·
- Ένα ολοκληρωμένο σύνολο κανονισμών και δραστηριοτήτων που αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας (το πρόγραμμα)· και
- Μια υψηλού επιπέδου αξιολόγηση θεμάτων ασφάλειας και σχετικό σχέδιο δράσης (το σχέδιο για την ασφάλεια).

- Το εγχειρίδιο του ΕΠΑΑ

Το ΕΠΑΑ περιγράφεται σε ένα εγχειρίδιο. Περιλαμβάνει ένα σύνολο διαδικασιών και δραστηριοτήτων και χωρίζεται σε δύο μέρη.

Το πρώτο μέρος εξετάζει το ευρωπαϊκό σύστημα για την ασφάλεια της αεροπορίας που δημιουργήθηκε από τον βασικό κανονισμό. Θέτει τις βάσεις και περιγράφει τους διαφορετικούς παράγοντες, τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους, καθώς και τον τρόπο της μεταξύ τους αλληλεπίδρασης. Η περιγραφή αυτή είναι θεμελιώδης προκειμένου να γίνει κατανοητός ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το σύστημα για τη βελτίωση της ασφάλειας. Το έγγραφο περιγράφει επίσης τους εξωτερικούς παράγοντες που επηρεάζουν το σύστημα.

Το δεύτερο μέρος περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να λειτουργεί το σύστημα ώστε να βελτιώνει διαρκώς την ασφάλεια. Η εισαγωγή επίσημα της διαχείρισης της ασφάλειας σε όλους τους τομείς του κλάδου της πολιτικής αεροπορίας βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη. Πράγματι, ο ICAO εισήγαγε μια αλλαγή προτύπου η οποία αυτή τη στιγμή βρίσκεται υπό ανάπτυξη. Αυτή η αλλαγή προτύπου αποτελείται από δύο στοιχεία: ΣΔΑ/ΚΠΑ και ρύθμιση βάσει επιδόσεων με τη χρήση προσέγγισης πλήρους συστήματος. Προκειμένου να λάβει υπόψη αυτό το μεταβαλλόμενο περιβάλλον, το μέρος αυτό του εγγράφου προτείνει στόχους καθώς και υφιστάμενες διαδικασίες. Η πρόταση θέτει τη συλλογική διαχείριση της ασφάλειας στον πυρήνα του συστήματος της αεροπορίας.

Το εγχειρίδιο του ΕΠΑΑ αποτελεί αρχικό έγγραφο. Το σύστημα θα πρέπει να εξελιχθεί παράλληλα με την υλοποίηση των αρχών διαχείρισης της ασφάλειας. Η συνεργασία αποτελεί βασικό παράγοντα για την επιτυχή υλοποίηση της διαχείρισης της ασφάλειας. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στην περίπτωση μας και μπορεί κάλλιστα να αποτελέσει πρότυπο για άλλες προσεγγίσεις περιφερειακής συνεργασίας.

Το ΕΠΑΑ αποσκοπεί επίσης να συνδράμει τα κράτη μέλη κατά την εκπόνηση των ΚΠΑ τους. Προσφέρει την ευρωπαϊκή σκοπιά των διαφόρων επαφών και των κοινών προς εξέταση ζητημάτων. Αυτή η ευρωπαϊκή άποψη είναι θεμελιώδης για την προσέγγιση συνεργασίας και το αντίστροφο. Πράγματι, η κοινή κατανόηση του τρόπου λειτουργίας του συστήματος του EASA και των καθηκόντων και των δραστηριοτήτων όλων των παραγόντων αποτελούν τη βάση της ομαδικής εργασίας που πρέπει να αναπτύξουμε προκειμένου να επιτύχουμε σε αυτό το απαιτητικό εγχείρημα.

- Το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΣΑΑ)

Το 2010 αναπτύχθηκε η πρώτη έκδοση του ΕΣΑΑ ακολουθώντας μια προσέγγιση από κάτω προς τα πάνω. Οι αρχικές προτεραιότητες τέθηκαν συνδυάζοντας τις εθνικές προτεραιότητες που δόθηκαν από τα κράτη μέλη. Αυτές οι προτεραιότητες έχουν συγκριθεί με τις προτεραιότητες που έθεσε η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Πρωτοβουλία για την Ασφάλεια (ESSI), η EUROCONTROL ή ο Οργανισμός. Οι μελλοντικές εκδόσεις θα ακολουθήσουν μια πιο εύρωστη μεθοδολογία συνεργασίας σε αντίθεση με εκείνη (προσέγγιση από κάτω προς τα πάνω) που χρησιμοποιείται για την πρώτη έκδοση. Οι αρχές για την ανάπτυξη των επόμενων σχεδίων περιγράφονται στο εγχειρίδιο ΕΠΑΑ.

Η διαχείριση της ασφάλειας έχει εξελιχθεί με την πάροδο των χρόνων. Η βελτίωση του ιστορικού για την ασφάλεια των πτήσεων αποτελεί πλέον ένα απαιτητικό καθήκον που απαιτεί συλλογική προσπάθεια και θέση προτεραιοτήτων στη χρήση πενιχρών πόρων. Η δημοσίευση ενός σχεδίου για την ασφάλεια αποτελεί απόδειξη της δέσμευσης της Ευρώπης για πράξεις.

Ένα τέτοιο έγγραφο αποσκοπεί να καλύψει το κενό στη διαχείριση της ασφάλειας, συνδέοντας τα ζητήματα ασφάλειας που εντοπίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο μέσω της ανάλυσης περιστατικών ασφάλειας με σχέδια δράσης και πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στο μετριασμό των υποκείμενων κινδύνων.

Το ΕΣΑΑ προτείνει μια διαδρομή για την επόμενη τετραετία που δίνει μια πλήρη εικόνα του έργου για την ασφάλεια στην Ευρώπη σε όλους τους τομείς της αεροπορίας. Καθορίζει το πρώτο επίπεδο προτεραιοτήτων το οποίο συμπληρώνεται περαιτέρω με εθνικά σχέδια για την ασφάλεια και, σε επίπεδο Οργανισμού, από ένα εσωτερικό πρόγραμμα για την ασφάλεια. Δημιουργεί ένα δίκτυο για δράση. Ο συντονισμός και η στενή συνεργασία είναι βασικοί παράγοντες προκειμένου το δίκτυο αυτό να είναι πάντα ενημερωμένο και αποτελεσματικό.

2. Ανάλυση και έρευνα ασφάλειας

2.1. 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 Πολιτική 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 για την ασφάλεια και ανάπτυξη μέσων συνεργασίας.
- Διαρκής βελτίωση: προσφορά 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 ενδιαφερόμενα μέρη. Υποστηρίζει επίσης τις δραστηριότητες επικοινωνίας του EASA με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Το 2010 δόθηκε έμφαση στην ενοποίηση των υφιστάμενων δυνατοτήτων π.χ. μέσω περαιτέρω βελτίωσης της συστηματικής προσέγγισης για τη σύνδεση των δραστηριοτήτων ασφάλειας με εντοπισμένους κινδύνους για την ασφάλεια και επεκτείνοντας τη χρήση και την ανταλλαγή δεδομένων για την ασφάλεια.

2.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010

Ανάλυση ασφάλειας

- Παραγωγική χρήση δεδομένων για την ασφάλεια

Η επέκταση της χρήσης δεδομένων για την ασφάλεια έφερε θετικά αποτελέσματα καθώς η εργασία εστιάζει στον εντοπισμό τάσεων και προδρόμων 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 δεδομένων για την ασφάλεια στο εσωτερικό του Οργανισμού.

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

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

- Εσωτερικό σύστημα αναφοράς συμβάντων (IORS)

Ένα βασικό επίτευγμα το 2010 ήταν η δημιουργία του εσωτερικού συστήματος αναφοράς συμβάντων (IORS) με στόχο τη βελτίωση της εσωτερικής οργάνωσης και των διαδικασιών του Οργανισμού για όλα τα συμβάντα που αναφέρονται σε αυτόν. Το έργο αφορούσε μεταξύ άλλων τη χάραξη της πολιτικής του εσωτερικού συστήματος αναφοράς συμβάντων, την εκπόνηση των αναγκαίων διαδικασιών και τον προσδιορισμό του τρόπου χρήσης τους. Το Τμήμα IORS δημιουργήθηκε τον Οκτώβριο του 2010.

- Συνεργασία στην έρευνα

Με τη στενότερη συνεργασία και την εμπιστοσύνη στις μεθόδους εργασίας επιτεύχθηκαν ταχύτερες και ασφαλέστερες διορθωτικές ενέργειες έπειτα από ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα. Θεσπίστηκε και εφαρμόζεται νέα ευρωπαϊκή νομοθεσία, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010², η οποία αποσαφηνίζει τα καθήκοντα και τις ευθύνες του EASA.

Η παρακολούθηση των μειζόνων ατυχημάτων ή σημαντικών περιστατικών πολιτικής αεροπορίας που σημειώθηκαν το 2010 συμπεριλάμβανε:

- 21^η Ιανουαρίου 2010: Ατύχημα στο Agusta AW139 EC-KYR στην Αλμερία της Ισπανίας.
- 10^η Απριλίου 2010: Ατύχημα στο TU-154M των πολωνικών ενόπλων δυνάμεων στην πόλη Smolensk της Ρωσίας.
- 13^η Απριλίου 2010: Airbus A300B4-203F, XA-TUE της AeroUnion στην πόλη Monterrey του Μεξικού.
- 12^η Μαΐου 2010: Ατύχημα στο νηολογημένο 5A-ONG Airbus A330 στη Λιβύη.
- 28^η Ιουλίου 2010: Ατύχημα στο νηολογημένο AP-BJB Airbus A321 της Airblue στο Ισλαμαμπάντ.
- 27^η Ιουλίου 2010: Ατύχημα του νηολογημένου D-ALCQ Boeing MD-11 της Lufthansa Cargo στο αεροδρόμιο του Ριάντ της Σαουδικής Αραβίας.
- 3^η Σεπτεμβρίου 2010: Ατύχημα στο νηολογημένο N571UP Boeing 747-400F στο Ντουμπάι των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων.
- 4^η Νοεμβρίου 2010: Ατύχημα αστοχίας κινητήρα στο Airbus A380 της Qantas (μη θανατηφόρο).

- Ηφαιστειακή τέφρα

Έπειτα από την έκρηξη του ηφαιστείου Eyjafjallajökull στην Ισλανδία τον Απρίλιο του 2010, η οποία προκάλεσε σοβαρή διαταραχή στις εναέριες μεταφορές σε ολόκληρη τη δυτική και τη βόρεια Ευρώπη, ο Οργανισμός κατέβαλε σημαντικές προσπάθειες για την κατάρτιση κατάλληλων μέτρων που προάγουν την ασφαλή συνέχιση των πτητικών λειτουργιών. Δόθηκε προτεραιότητα στον συντονισμό, στα εργαστήρια, στις παρουσιάσεις και στη συμμετοχή σε ομάδες εργασίας που στο σύνολό τους αποσκοπούσαν στην ελαχιστοποίηση του αντίκτυπου τυχόν μελλοντικών συμβάντων. Εκδόθηκε ένα δελτίο πληροφοριών

² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20^{ης} Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/EK, ΕΕ L295/35.

ασφάλειας³ το οποίο περιέχει συστάσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροπλάνων και ελικοπτέρων με στροβιλοκινητήρα που τυγχάνουν εκμετάλλευσης ή προσεγγίζουν σε εναέριο χώρο στον οποίον ήταν γνωστό ή υπήρχαν υποψίες ότι υπάρχει νέφος ηφαιστειακής τέφρας. Ο Οργανισμός ασχολείται με τη νεοσύστατη ευρωπαϊκή μονάδα συντονισμού αεροπορικών κρίσεων (EACCC) προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνεπής, συνεκτική και έγκαιρη απόκριση σε περιπτώσεις κρίσης. Επιπλέον, έχει αρχίσει συνεργασία με τον ICAO για την κατάρτιση νέων προτύπων πιστοποίησης για την ηφαιστειακή τέφρα.

- Πρωτοβουλίες για την ασφάλεια που έφεραν αποτελέσματα

Οι τρεις πυλώνες της ESSI συνδέθηκαν με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την ασφάλεια της αεροπορίας (ΕΠΑΑ).

- Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων (ECAST): Θεσπίστηκαν νέοι όροι αναφοράς που έχουν σχέση με την Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Επιτροπή Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASAC). Πραγματοποιήθηκε η έναρξη της δραστηριότητας της ECAST για την ασφάλεια στο διάδρομο προσαπογείωσης με επικεφαλής την ευρωπαϊκή ομάδα εργασίας για την πρόληψη υπερβάσεων του διαδρόμου προσαπογείωσης (EWGPPE). Βρίσκεται υπό εξέλιξη η έναρξη του ευρωπαϊκού φόρουμ παρακολούθησης των στοιχείων πτήσης (FDM).
- Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Ελικοπτέρων (EHST): Δημοσιεύθηκαν η έκθεση της EHST για τα ατυχήματα της περιόδου 2000-2005 και δύο φυλλάδια και βίντεο για την προώθηση της ασφάλειας. Διοργανώθηκε στην Ευρώπη το διεθνές σεμινάριο για την ασφάλεια των ελικοπτέρων (IHSS) για το 2010.
- Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια της Γενικής Αεροπορίας (EGAST): Δημοσιεύθηκαν οι κατευθυντήριες γραμμές, τα φυλλάδια και τα βίντεο για την προώθηση της ασφάλειας.

- Διαχείριση των επιδόσεων ως προς την ασφάλεια

Συγκροτήθηκε το συμβούλιο επανεξέτασης των επιδόσεων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 691/2010⁴ για τον μηχανισμό επιδόσεων της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Καθώς αυτός ο μηχανισμός επιδόσεων καλύπτει επίσης την ασφάλεια, συμπεριλήφθηκε στον κανονισμό η συνεργασία με τον Οργανισμό. Οι κύριοι τομείς συνεργασίας είναι οι εξής: καθορισμός των βασικών δεικτών επιδόσεων, επανεξέταση των εθνικών βασικών δεικτών επιδόσεων και των ετήσιων εκθέσεων του συμβουλίου επανεξέτασης επιδόσεων. Αυτή η συνεργασία επισημοποιήθηκε μέσω μνημονίου συνεννόησης που υπογράφηκε τον Φεβρουάριο του 2011 μεταξύ του Οργανισμού και των επικεφαλής του συμβουλίου επανεξέτασης των επιδόσεων.

- Προώθηση της ασφάλειας σε διεθνές επίπεδο

Η Διάσκεψη υψηλού επιπέδου του ICAO για την ασφάλεια (HLSC) έλαβε χώρα τον Μάρτιο του 2010. Ο EASA προέδρευσε της ομάδας που ένωσε τα κράτη ώστε να εκπονήσουν και να συζητήσουν έγγραφα που επέτρεψαν στην Ευρώπη να μιλήσει με μια φωνή κατά την HLSC.

Ο Οργανισμός διοργάνωσε, το Σεπτέμβριο του 2010, μια μεγάλη διεθνή διάσκεψη σχετικά με τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην ασφάλεια της αεροπορίας.

³ ΔΠΑ αριθ. 2010-17R2 του EASA: Flight in Airspace with a low contamination of Volcanic Ash (Πτήση σε εναέριο χώρο με χαμηλή ρύπανση ηφαιστειακής τέφρας).

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής, της 29^{ης} Ιουλίου 2010, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ΕΕ L201/1.

Έρευνα

➤ Σχεδιασμός έρευνας για το μέλλον

Λαμβάνοντας υπόψη τις κορυφαίες προτεραιότητες του ευρωπαϊκού σχεδίου για την ασφάλεια της αεροπορίας και του θεματικού προγράμματος της Ευρωπαϊκής Ομάδας Συνεργασίας για την Έρευνα στην Αεροπορία (EARPG), ο Οργανισμός ενοποίησε το 2010 τις ανάγκες του και τα αιτήματα για προτάσεις νέων έργων, καθώς και τις εκκρεμότητες προηγούμενων ετών στο φιλόδοξο σχέδιο έρευνας 2011-2013 του EASA. Το σχέδιο περιλαμβάνει προτάσεις έργων που προέρχονται από το κανονιστικό πρόγραμμα, έργα που προτείνονται από τις συστάσεις ασφαλείας, προτάσεις που έγιναν στο πλαίσιο της ESSI, από διευθύνσεις πιστοποίησης και κανονιστικής ρύθμισης, και από την Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα Ανθρωπίνων 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 EASA συμμετείχε σε επιτροπές/συμβουλευτικές επιτροπές έργων των ενδιαφερόμενων μερών και διοργάνωσε, υπό την αιγίδα του, συναντήσεις αξιολόγησης της προόδου.

Επιπλέον, ο EASA είχε διασυνδέσεις με τις μεγάλης κλίμακας τεχνολογικές πρωτοβουλίες SESAR και CLEAN SKY. Κατά τη διάρκεια του 2010, ο Οργανισμός συμμετείχε επίσης και συνέβαλε στην ομάδα υλοποίησης και στην ομάδα ολοκλήρωσης της Συμβουλευτικής Επιτροπής για την Αεροναυτική Έρευνα στην Ευρώπη (ACARE). Κατάλογος των μελετών και ερευνητικών έργων του 2010 παρατίθεται στο **παράρτημα 2**.

2.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (ΚΡΙ)

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2009	Στόχος 2010	Αποτέλεσμα 2010
Βελτίωση της έγκαιρης διαθεσιμότητας και ενίσχυση του περιεχομένου της ετήσιας επισκόπησης ασφάλειας	Επιτάχυνση της ημερομηνίας κυκλοφορίας, ενισχυμένοι δείκτες, βελτιωμένο εύρος και βαθμός λεπτομέρειας	Ολοκλήρωση και έγκριση του περιεχομένου έως την 1 ^η Ιουνίου	Ολοκλήρωση και έγκριση του περιεχομένου έως την 25 ^η Μαΐου	Η ετήσια επισκόπηση ασφάλειας για το 2009 με βελτιωμένο περιεχόμενο εγκρίθηκε από την Εσωτερική Επιτροπή Ασφάλειας του Οργανισμού την 6 ^η Απριλίου 2010
Βελτίωση της απόκρισης του Οργανισμού σε επίσημες συστάσεις ασφαλείας	Ποσοστό νέων συστάσεων ασφαλείας που απαντώνται σε διάστημα έως 90 ημερών	90%	95%	88%
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 5 μείζονων θανατηφόρων ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας	Παρακολούθηση 7 μείζονων θανατηφόρων ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας	Υπέρβαση των στόχων
Βελτίωση του ρυθμού σχεδιασμού και υλοποίησης σχεδιασμένων δράσεων	Αποδοχή σχεδίων δράσης. Παρακολούθηση της υλοποίησης των σχεδίων δράσης με υψηλό ποσοστό αντιμετώπισης δράσεων	Παράδοση του προϊόντος από τις ομάδες εργασίας της ECAST, έγκριση 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

3. Κανονιστική ρύθμιση

3.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής

Ο Οργανισμός, σε στενή συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 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 γνώμες απευθυνόμενες προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και καταρτίζει υποστηρικτικό υλικό πιστοποίησης και καθοδήγησης.

Το 2010, ο Οργανισμός συνέχισε περαιτέρω τις δραστηριότητές του σύμφωνα με τις προτεραιότητες που είχαν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και με στόχο την πλήρη εφαρμογή του βασικού κανονισμού. Η εξασφάλιση της έγκαιρης παράδοσης προϊόντων κανονιστικών διαδικασιών παρέμεινε μείζονος σημασίας πρόκληση το 2010, ιδίως όσον αφορά τους τρεις κανόνες «ταχείας διαδικασίας» για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

3.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010

➤ Πρόγραμμα κανονιστικών δραστηριοτήτων

Ο EASA παρέδωσε έναν σημαντικά μεγαλύτερο αριθμό κανονιστικών δραστηριοτήτων συγκριτικά με τις 17 δραστηριότητες που προβλεπόταν στο πρόγραμμα κανονιστικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της γνώμης που επιτάσσει την εισαγωγή του νέου λογισμικού ACAS II, της απόφασης που εισάγει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) και υλικό καθοδήγησης (GM) στο μέρος M σχετικά με την «αντι-παγοποίηση/αποπαγοποίηση», των 3 γνωμών ταχείας διαδικασίας για τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και των εγγράφων απάντησης σε παρατηρήσεις (CRD) για το μέρος σχετικά με την αδειοδότηση των πληρωμάτων πτήσης (FCL), το ιατρικό μέρος (MED), το μέρος σχετικά με τις απαιτήσεις αρχών/τις απαιτήσεις φορέων εκμετάλλευσης (AR/OR), το μέρος για τα πληρώματα θαλάμου επιβατών (CC) και το μέρος για τις αεροπορικές δραστηριότητες (OPS)⁵. Οι γνώμες για το μέρος FCL και το ιατρικό μέρος παραδόθηκαν το 2010. Κατάλογος των αποφάσεων, γνωμών και κοινοποιήσεων προτεινόμενης τροποποίησης του 2010 παρατίθεται στο **παράρτημα 3**.

➤ Υφιστάμενες αρμοδιότητες

Ο EASA έχει εκδώσει πολλές σημαντικές κοινοποιήσεις προτεινόμενης τροποποίησης σχετικά με την ανάθεση τεχνικών υπηρεσιών βάσει σύμβασης, την προσαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003⁶, τον κώδικα αξιοπλοΐας CS-25 για τον τύπο και τον αριθμό των εξόδων κινδύνου επιβατών και τους κώδικες αξιοπλοΐας CS-27 / CS-29 για την παρακολούθηση της καλής κατάστασης μέσω κραδασμών.

➤ Επέκταση του πεδίου εφαρμογής

- Πρώτη επέκταση

Ο Οργανισμός συνέχισε το έργο του σύμφωνα με τα οκτώ πακέτα εργασίας προτεραιότητας που συμφωνήθηκαν από το διοικητικό συμβούλιο το Σεπτέμβριο του

⁵ Μέρος OPS για τις εμπορικές αερομεταφορές ελικοπτήρων και αεροπλάνων (CAT (A + H)) και τις πτητικές λειτουργίες για τις οποίες απαιτούνται ειδικές εγκρίσεις (SPA).

⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20^{ης} 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.

2009. Τα πακέτα εργασίας ήταν ευθυγραμμισμένα με τις κοινοποιήσεις προτεινόμενης τροποποίησης και την προτεινόμενη νέα δομή των κανόνων, ιδιαίτερα δεδομένης της προόδου που επιτεύχθηκε, των διαθέσιμων εσωτερικών και εξωτερικών πόρων και της συναφούς εμπειρίας, καθώς και της αναδιάρθρωσης των τεχνικών απαιτήσεων του μέρους OPS.

Τα έγγραφα απάντησης σε παρατηρήσεις για το μέρος AR και το μέρος OR δημοσιεύθηκαν τον Οκτώβριο του 2010. Περιέχουν τις απαιτήσεις αρχών (AR) για την αδειοδότηση των πληρωμάτων πτήσης, τους φορείς εκπαίδευσης, τα αεροϊατρικά κέντρα, τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης, τις αεροπορικές δραστηριότητες, την αεροϊατρική πιστοποίηση και τα πληρώματα θαλάμου επιβατών, και τις απαιτήσεις φορέων εκμετάλλευσης (OR) για τους φορείς εκπαίδευσης, τα αεροϊατρικά κέντρα, τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης και τα πληρώματα θαλάμου επιβατών. Τα έγγραφα απάντησης σε παρατηρήσεις για τις προδιαγραφές πιστοποίησης προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης για αεροπλάνα και ελικόπτερα δημοσιεύθηκαν το Δεκέμβριο του 2010.

- Δεύτερη επέκταση

Ο Οργανισμός εξέδωσε τις γνώμες της «πρώτης φάσης» (ταχείας διαδικασίας) για τρεις ουσιαστικής σημασίας κανόνες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και συνέχισε τις κανονιστικές του δραστηριότητες σύμφωνα με τις συμφωνηθείσες προτεραιότητες. Ο EASA εξέδωσε επίσης τη γνώμη για τον κανόνα των απαιτήσεων που αφορούν τη χρήση του κοινού εναέριου χώρου, με το πρώτο τμήμα σχετικά με το λογισμικό ACAS II έκδοση 7.1 που επιτάσσει τη χρήση του στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο. Η ανάπτυξη των εκτελεστικών κανόνων για την ασφάλεια των αεροδρομίων συνεχίστηκε με στόχο την έκδοση των σχετικών κοινοποιήσεων προτεινόμενης τροποποίησης μέχρι το 2011 και τη θέσπιση των κανόνων μέχρι το 2013, όπως προβλέπεται από τον βασικό κανονισμό.

Όπως ζητήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και σύμφωνα με τον συμβουλευτικό ρόλο του Οργανισμού σε θέματα ασφάλειας (άρθρο 13α του κανονισμού-πλαίσιο για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό), ο Οργανισμός συνέβαλε ενεργά στην ανάπτυξη των εκτελεστικών κανόνων του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού σχετικά με τα καθήκοντα διαχείρισης του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και στην παροχή των πληροφοριών για τη δημιουργία ή την τροποποίηση λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου (FAB).

- Εφαρμογή του προγράμματος κανονιστικών εργασιών του 2010: διασυνδέσεις με φορείς

Κατά την εφαρμογή του προγράμματος εργασιών της για το 2010, η Διεύθυνση Κανονιστικής Δραστηριότητας ανέπτυξε περαιτέρω διασυνδέσεις με την EUROCONTROL, το SESAR και τον ICAO.

Εγκρίθηκε η συμφωνία εργασίας μεταξύ του Οργανισμού και της EUROCONTROL και εφαρμόστηκαν το πρόγραμμα εργασιών για το 2011 και οι σχετικές προδιαγραφές των δραστηριοτήτων για την αναζήτηση μέγιστων συνεργιών ως προς τις δραστηριότητες των δύο οργανισμών και τη διευκόλυνση της εφαρμογής του μεταβαλλόμενου κανονιστικού περιβάλλοντος στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Δημιουργήθηκε επίσης στενή σχέση συνεργασίας στον τομέα της περιβαλλοντικής προστασίας.

Υπογράφηκε επίσημα έγγραφο συμφωνίας (LoA) μεταξύ του Οργανισμού και της κοινής επιχείρησης SESAR για τον καθορισμό καθηκόντων και διαδικασιών που συνδέονται με το πρόγραμμα SESAR. Ο Οργανισμός συμμετέχει από κανονιστική άποψη στον σχεδιασμό, τη σύνταξη κανόνων, και σε περιπτώσεις σχετικές με την ασφάλεια, και διαδραματίζει βασικό

ρόλο στη διαδικασία επικύρωσης των πακέτων εργασίας SESAR. Ο Οργανισμός υποστήριξε επίσης το πρόγραμμα SESAR για την επικύρωση των θεμάτων ασφάλειας που σχετίζονται με την εφαρμογή του προγράμματος.

Επιπλέον, ο EASA συνέχισε την άμεση συμμετοχή του στις διάφορες ομάδες και επιτροπές του ICAO, τονώνοντας τη συνεργασία του με τον ICAO και την υποστήριξή του προς αυτόν για την ανάπτυξη των νέων κανόνων και προτύπων. Ο EASA συνεργάστηκε με την ειδική ομάδα και τις επιτροπές του ICAO σχετικά με τις λειτουργίες και τις υπηρεσίες των αεροδρομίων, με την ομάδα μελέτης του ICAO για τα μη επανδρωμένα συστήματα αεροσκαφών και με την ειδική ομάδα για τη νέα γενιά των επαγγελματιών του τομέα της αεροπορίας (NGAP). Επίσης, συμμετείχε στις συνεδριάσεις των ειδικών ομάδων για το θόρυβο των αεροσκαφών, τις εκπομπές των αεροσκαφών, τη μοντελοποίηση και τη βάση δεδομένων. Δόθηκε υποστήριξη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την προετοιμασία της συνεδρίασης της συντονιστικής ομάδας ICAO / CAEP.

3.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2009	Στόχος 2010	Αποτέλεσμα 2010
Βελτίωση της κανονιστικής διαδικασίας με τη διοργάνωση διασκέψεων για την επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη σε προηγούμενο στάδιο της διαδικασίας	Αριθμός διασκέψεων υψηλού επιπέδου που διοργανώνονται στην αρχή των νέων διαδικασιών	4	4	6 ⁷
Περισσότερο προορατική στάση απέναντι στον ICAO, τα κράτη μέλη, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης με στόχο την ανάληψη ηγετικού ρόλου στην κατάρτιση κανόνων και τον προσδιορισμό των στόχων ασφάλειας	Έγκριση και βαθμός εφαρμογής της πολιτικής για την αλληλεπίδραση με αυτούς τους διαφορετικούς βασικούς παράγοντες.	Η πολιτική που καταρτίζεται από τη Διεύθυνση Κανονιστικής Δραστηριότητας εγκρίνεται από τους Διευθυντές	Υλοποίηση 75% της πολιτικής	95 %
Εφαρμογή της εγκεκριμένης πολιτικής κανονιστικής δραστηριότητας	% διαδικασιών που υλοποιούνται	95%	95%	135 %

⁷ Ημερίδα ενημέρωσης του EASA - Η δεύτερη επέκταση του EASA: αεροδρόμια και διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, εργαστήριο διασύνδεσης Μέρους 21J/145 – Συζήτηση σχετικά με την έγκριση εξαρτημάτων και επισκευών, Εργαστήριο σχετικά με τα MDM.047, M.014 και 145.012, Διάσκεψη AR/OR, Διάσκεψη OPS για το Μέρος CAT και το Μέρος SPA.

4. Πιστοποίηση προϊόντων

4.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής

Ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση τύπου 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 και λύσεων επισκευής. Επιπλέον, καλύπτει 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 (Οδηγίες αξιοπλοΐας, AD).

Το 2010, η Διεύθυνση Πιστοποίησης του Οργανισμού εστίασε στην ενίσχυση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη διαρκή αξιοπλοΐα και στην προετοιμασία της άσκησης των νέων αρμοδιοτήτων επιπροσθέτως της άσκησης της κύριας δραστηριότητάς της στον τομέα της πιστοποίησης αξιοπλοΐας και της περιβαλλοντικής πιστοποίησης αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού.

4.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010

Η Διεύθυνση Πιστοποίησης ξεκίνησε και υποστήριξε ενεργά την ανάπτυξη ενός νέου συστήματος (εργαλείων και μεθόδων εργασίας) για τη συνεκτική συλλογή, ανάλυση και καταγραφή εισερχόμενων πληροφοριών ασφάλειας. Επίσης, συνέβαλε στην ανάπτυξη του κανονιστικού πλαισίου για τις νέες αρμοδιότητες του Οργανισμού. Υποστήριξη δόθηκε επίσης στην αναθεώρηση του τρέχοντος κανονισμού για τα τέλη και τα δικαιώματα ⁸ με στόχο τη δημιουργία του κατάλληλου μηχανισμού χρηματοδότησης για τις νέες δραστηριότητες.

Η Διεύθυνση τροποποίησε την οργάνωσή της αναλόγως και ίδρυσε το Τμήμα Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) και Συστημάτων Αεροναυτιλίας (ANS), το οποίο θα είναι αρμόδιο για όλες τις έρευνες και την επιτήρηση των συστημάτων που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών ATM/ANS.

Η ανάπτυξη ενός «προγράμματος εκπαιδευόμενων» για νέους μηχανικούς προχώρησε περαιτέρω με απόφαση του Εκτελεστικού Διευθυντή⁹ που θέτει το γενικό πλαίσιο για προγράμματα πρακτικής άσκησης στον EASA.

Ο Οργανισμός προώθησε ενεργά τη συνεργασία του με ενδιαφερόμενα μέρη μέσω μιας σειράς ειδικών εκδηλώσεων (εργαστήρια, σεμινάρια, συναντήσεις διευθυντών κλπ.) και ενός πρόσφατου εργαλείου επικοινωνίας, των μηνμονίων πιστοποίησης¹⁰.

⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 593/2007 της Επιτροπής, της 31^{ης} Μαΐου 2007, για τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1356/2008 της Επιτροπής, της 23^{ης} Δεκεμβρίου 2008 σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 593/2007.

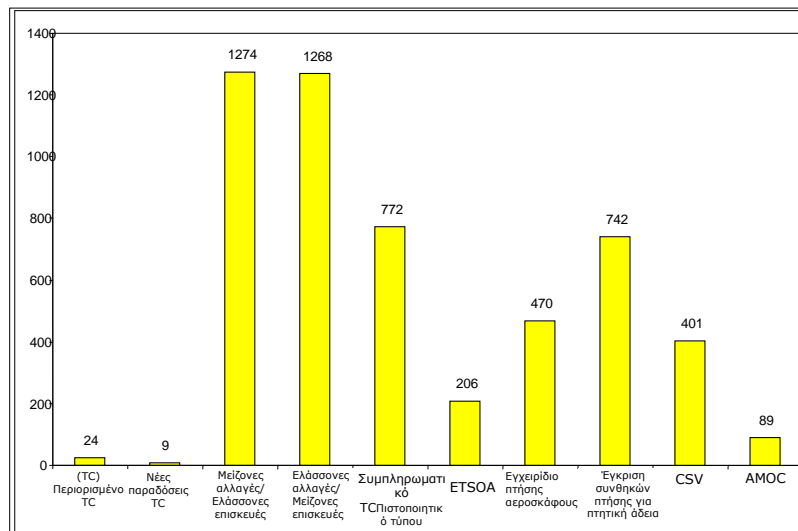
⁹ Απόφαση αριθ. 2010/175/Ε του Εκτελεστικού Διευθυντή του Οργανισμού, της 16^{ης} Δεκεμβρίου 2010 σχετικά με τους κανόνες που διέπουν το πρόγραμμα πρακτικής άσκησης του EASA.

¹⁰ Τα μηνμόνια πιστοποίησης του EASA αποσαφηνίζουν τη γενική γραμμή δράσης του Οργανισμού για συγκεκριμένα θέματα πιστοποίησης. Αποσκοπούν να παρέχουν καθοδήγηση για συγκεκριμένα θέματα και ως μη δεσμευτικό υλικό μπορούν να παρέχουν συμπληρωματική πληροφόρηση και καθοδήγηση για την επίδειξη της συμμόρφωσης με τα τρέχοντα πρότυπα.

➤ **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 2010 έδειξε ότι ο κλάδος ανέκαμψε από την οικονομική κρίση. Ο αριθμός (5.255) παρέμεινε σταθερός σε σύγκριση με το 2009. Λήφθηκαν αιτήσεις για την πιστοποίηση νέου σχεδιασμού τύπου για διάφορες κατηγορίες προϊόντων: από αερόπλοια, αερόστατα, κινητήρες, έλικες έως μικρά αεροπλάνα και ελικοφόρα αεροσκάφη. Όσον αφορά τα μεγάλα αεροπλάνα, η Bombardier, канаδική εταιρεία κατασκευής αεροσκαφών, υπέβαλε αίτηση για ταυτόχρονη ευρωπαϊκή (EASA)/καναδική (αρχή Transport Canada Civil Aviation, TCCA) πιστοποίηση των δικινητήριων αεροπλάνων της μεσαίων αποστάσεων της σειράς C (CS100 και CS300) . Στο διάγραμμα παρουσιάζεται ανάλυση της φύσης των αιτήσεων που λήφθηκαν:



- Μείζονος σημασίας υπό εξέλιξη πολυετή προγράμματα πιστοποίησης τύπου

Σημαντικό έργο πραγματοποιήθηκε σε μια σειρά από πολυετή έργα πιστοποίησης τύπου, όπως για τα Airbus A350, τα στρατιωτικά αεροσκάφη μεταφοράς A400M, τα ελικόπτερα Eurocopter EC175, καθώς και για την επικύρωση των αεριωθούμενων επιχειρηματικών αεροπλάνων Embraer EMB-550 και EMB-545, του περιφερειακού αεριωθούμενου αεροπλάνου Mitsubishi Regional Jet (MRJ), του ελικοπτέρου πολλαπλών ρόλων HAL Dhruv και του περιφερειακού αεριωθούμενου αεροπλάνου Sukhoi Superjet 100. Το 2010, η επικύρωση των αεριωθούμενων αεροπλάνων γραμμής Boeing B787 και B747-8 έφτασε στην τελική φάση της, ωστόσο τα δύο έργα αντιμετώπισαν κάποια καθυστέρηση λόγω τεχνικών ζητημάτων.

- Αριθμός πιστοποιητικών που εκδόθηκαν

Κατά τη διάρκεια του έτους εκδόθηκαν 3.996 ¹¹ πιστοποιητικά. Χορηγήθηκαν πιστοποιητικά τύπου για το δικινητήριο μονοπλάνο με διαμόρφωση ωστικής έλικας Skycar, το στροβιλοκινητήρα SaM146-IS17, τον εμβολοφόρο ντιζελοκινητήρα TDA CR 1.9 8V και την έλικα Helix H50F. Επιπλέον, ο Οργανισμός ολοκλήρωσε με επιτυχία την επικύρωση του βραζιλιάνικου ελαφρού επιχειρηματικού αεριωθούμενου αεροπλάνου Embraer EMB-505, του αμερικανικού επιχειρηματικού μεσαίου μεγέθους αεριωθούμενου αεροπλάνου Hawker Model 4000 και των διάφορων τύπων αυστραλιανών αερόστατων θερμού αέρα Kavanagh. Περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου χορηγήθηκε στην εταιρεία αεροσκαφών Beriev για το πολλαπλών χρήσεων αμφίβιο αεροσκάφος της, το Be-200ES-E.

➤ Διαρκής αξιοπλοΐα

- Το θέμα των καθισμάτων της εταιρείας Koito

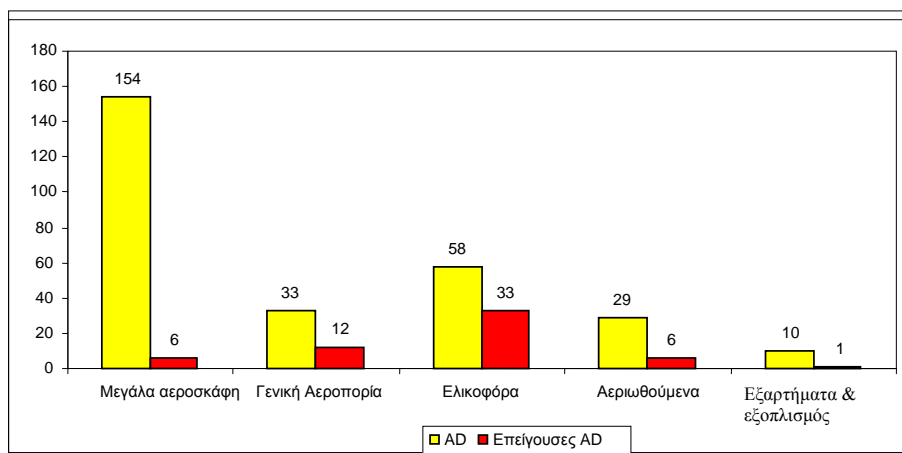
Όσον αφορά τα ζητήματα παραποίησης των αποτελεσμάτων της δοκιμής καθισμάτων από την ιαπωνική εταιρεία Koito Industries Ltd, ο EASA συνεργάστηκε πολύ στενά με την αντίστοιχη υπηρεσία των ΗΠΑ, την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA), για την κατάρτιση των αντίστοιχων υποχρεωτικών ενεργειών που κορυφώνονται στο εναρμονισμένο περιεχόμενο της σχετικής προτεινόμενης οδηγίας αξιοπλοΐας του EASA PAD/της κοινοποίησης προτεινόμενης κανονιστικής διαδικασίας της FAA. Πριν από τη δημοσίευση των οριστικών κανόνων, διοργανώθηκαν δύο συναντήσεις ενημέρωσης του κλάδου για τη διευκόλυνση του σχολιασμού.

- Ατύχημα της Qantas

Κατά τη διάρκεια του έτους, η διεύθυνση συμμετείχε ενεργά στην ανάλυση ερευνών ατυχημάτων και συμβάντων, συμπεριλαμβανομένου του ατυχήματος, το Νοέμβριο του 2010, ενός αεροσκάφους Airbus A380 που χρησιμοποιούσε η Qantas Airlines.

- Οδηγίες αξιοπλοΐας και οδηγίες αξιοπλοΐας έκτακτης ανάγκης

Τέλος, προκειμένου να διασφαλιστούν οι λειτουργίες διαρκούς αξιοπλοΐας που σχετίζονται με τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό που βρίσκονται υπό την επιτήρηση του Οργανισμού, εκδόθηκαν 284 οδηγίες αξιοπλοΐας (AD) και 58 οδηγίες αξιοπλοΐας έκτακτης ανάγκης (EAD). Τα σχετικά στοιχεία παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα:

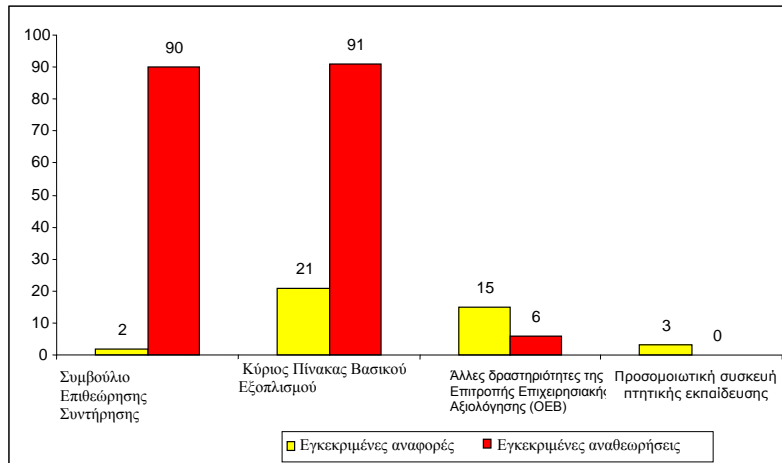


¹¹ Ως πιστοποιητικό νοείται κάθε έγκριση, άδεια ή άλλο έγγραφο που εκδίδεται ως αποτέλεσμα της πιστοποίησης.

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

Οι εν λόγω δραστηριότητες περιλαμβάνουν τη διαδικασία του Συμβουλίου Επιθεώρησης Συντήρησης (MRB) και ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων της Επιτροπής Επιχειρησιακής Αξιολόγησης (OEB), όπως η έγκριση του κύριου πίνακα βασικού εξοπλισμού (MMEL), θέματα εκπαίδευσης τύπου πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών και πιστοποιήσεις προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης (FSTD).

Τα αντίστοιχα αποτελέσματα μπορούν να απεικονιστούν ως ακολούθως:



4.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (ΚΡΙ)

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2009	Στόχος 2010	Αποτέλεσμα 2010
Εξασφάλιση ελάχιστου επιπέδου επιτήρησης της διαρκούς αξιοploίας	Αριθμός ετήσιων τεχνικών ωρών εργασίας που εκτελούνται ως ποσοστό των προγραμματισμένων ωρών	90%	90%	88,19%
Επιτέλεση δραστηριοτήτων πιστοποίησης από προσωπικό του Οργανισμού σύμφωνα με την πολιτική σχετικά με την επιτέλεση δραστηριοτήτων από προσωπικό του Οργανισμού	Αριθμός ωρών του προσωπικού του Οργανισμού ως ποσοστό του συνόλου των ωρών	62%	64%	70,95%
Βελτίωση της αποτελεσματικότητας του τεχνικού προσωπικού	Μερίδιο των τεχνικών ωρών (εργασιών στο πλαίσιο έργων) ως ποσοστό του συνόλου των ωρών	65%	66%	80,11%
Εξασφάλιση επαρκούς ολοκλήρωσης εργασιών πιστοποίησης με βάση όλα τα πρότυπα πτήσης	Αριθμός τεχνικών ωρών εργασίας που εκτελούνται ανά έργο ως ποσοστό των προγραμματισμένων ωρών	-	90%	97,85%
Ικανοποίηση του κλάδου	Ποσοστό θετικών σχολίων που έχουν ληφθεί μέσω των ερωτηματολογίων σχολιασμού των ενδιαφερόμενων μερών		80%	72% (βάσει ποσοστού συμμετοχής 29%)
Ποιότητα της επιτήρησης ασφάλειας που σχετίζεται με τον σχεδιασμό (αρχική αξιοploία και διαρκής αξιοploία)	Αριθμός μείζονος σημασίας περιστατικών ή ατυχημάτων (αεροσκάφη CS 25 & CS 29) οφειλόμενων πλήρως ή εν μέρει σε ελλείψεις σχεδιασμού		Αριθμός ίσος ή μικρότερος από τον μέσο όρο της προηγούμενης δεκαετίας	Υπό αναθεώρηση με στόχο την ανάπτυξη ενός πιο ουσιαστικού δείκτη

5. Εγκρίσεις φορέων

5.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής

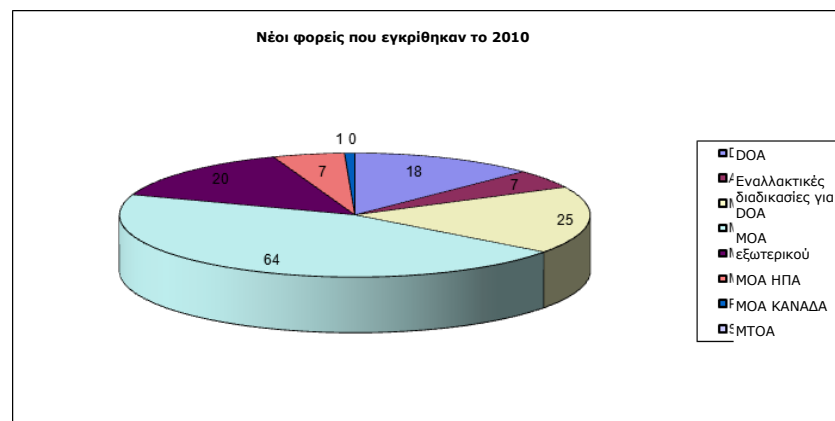
Ο EASA είναι αρμόδιος για την έγκριση φορέων σχεδιασμού ανεξάρτητα από τον τόπο στον οποίο βρίσκονται και φορέων υπεύθυνων για την παραγωγή, τη συντήρηση, την εκπαίδευση στον τομέα της συντήρησης και τη διαχείριση της διαρκούς αξιοploΐας, οι οποίοι βρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών. Περιλαμβάνεται επίσης η έγκριση φορέων παραγωγής που βρίσκονται εκτός της επικράτειας ενός ή περισσότερων κρατών μελών, κατόπιν αιτήματος του κράτους μέλους ή των κρατών μελών.

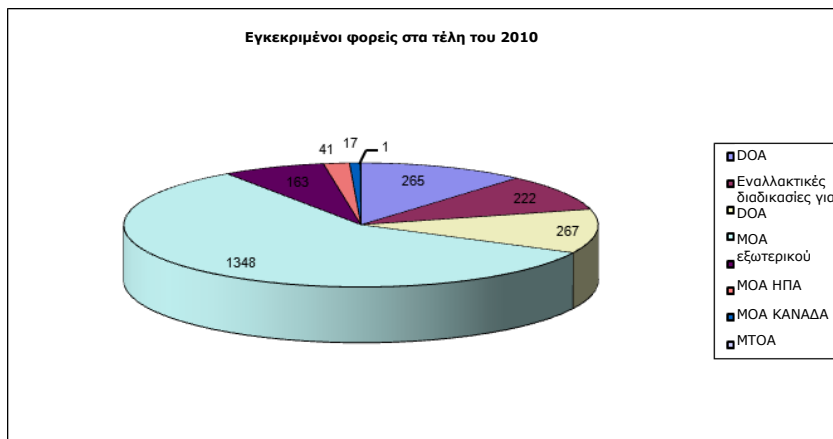
Το 2010, οι δραστηριότητες έγκρισης φορέων εντός του αρχικού πεδίο δραστηριοτήτων του Οργανισμού ωρίμασε πλέον σε επίπεδο δραστηριότητας και σε επίπεδο μεθοδολογιών. Το 2010 το έργο επικεντρώθηκε στην υιοθέτηση της ισχύουσας μεθόδου και της προσέγγισης για εγκρίσεις φορέων καθώς και στην κατάρτιση των νέων αρμοδιοτήτων και την υλοποίηση των σχετικών διαδικασιών, π.χ. επέκταση στην αδειοδότηση των πληρωμάτων πτήσης και τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας/συστήματα αεροναυτιλίας (ταχεία διαδικασία).

5.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010

Οι δραστηριότητες έγκρισης φορέων σημείωσαν σταθερή αύξηση κατά το 2010, συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού/των εναλλακτικών διαδικασιών για εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού, των εγκρίσεων φορέων παραγωγής (POA) και των εγκρίσεων φορέων συντήρησης/διαχείρισης διαρκούς αξιοploΐας (MOA/COA). Ο φόρτος εργασίας εποπτείας 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 2010



Εγκριμένοι φορείς στις 31/12/2010**➤ Εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού**

Στις 31 Δεκεμβρίου 2010 είχαν εκδοθεί συνολικά 265 εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού, 192 από τις οποίες εκπονήθηκαν από το προσωπικό του Οργανισμού. Στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών αεροπορίας παρέμειναν 73 εγκρίσεις. Ενενήντα δύο φορείς υποβλήθηκαν σε αρχική αξιολόγηση για εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού και 45 σε εναλλακτικές διαδικασίες για εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού. Ως προς τις δραστηριότητες που επιτελέστηκαν από προσωπικό του Οργανισμού, επιτεύχθηκε ο αναμενόμενος στόχος. Τρεις επιπλέον φορείς ανατέθηκαν σε επικεφαλής ομάδων του EASA το 2010, συμπεριλαμβανομένης 1 DOA και 2 εναλλακτικών διαδικασιών για DOA. Θα υπάρξουν περαιτέρω αναθέσεις εάν οι εθνικές αρχές αεροπορίας αποφασίσουν να παύσουν τις δραστηριότητές τους ή εάν απαιτηθεί από το πεδίο εφαρμογής της επέκτασης των DOA.

➤ Εγκρίσεις φορέων παραγωγής

Ενισχύθηκαν περαιτέρω οι επαφές με την κινεζική αρχή σχετικά με τις εγκαταστάσεις παραγωγής δύο κατόχων έγκρισης φορέα παραγωγής του EASA και την γραμμή τελικής συναρμολόγησης (FAL) της Airbus στην Κίνα. Επιπλέον, εφαρμόστηκε και υιοθετήθηκε η διαδικασία για την έκδοση από τον EASA πιστοποιητικών αξιοπιστίας αεροσκαφών εξαγωγής (EcofA) για αεροσκάφη κατασκευασμένα στην Κίνα. Την εν λόγω δραστηριότητα υποστήριξε ο εκπρόσωπος της EASA στην Κίνα.

➤ Εγκρίσεις φορέων συντήρησης/διαχείρισης διαρκούς αξιοπιστίας

Στον τομέα των εγκρίσεων φορέων συντήρησης/διαχείρισης διαρκούς αξιοπιστίας, στις περισσότερες περιπτώσεις ο EASA 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 συνέβαλλε στην προετοιμασία της ομαλής μετάβασης από τη διμερή συμφωνία συντήρησης στη νέα διμερή συμφωνία Ευρωπαϊκής Ένωσης-ΗΠΑ.

5.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (ΚΡΙ)

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2009	Στόχος 2010	Αποτέλεσμα 2010
Θέσπιση μέσων για ελέγχους διενέργειας εποπτείας από τις εθνικές αρχές αεροπορίας με στόχο 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	Δεν εφαρμόζεται	5%	3,8%
Εφαρμογή νέων αρμοδιοτήτων, έγκαιρα προσαρμοσμένων στις αλλαγές στις ημερομηνίες εφαρμογής	Διαθεσιμότητα προγράμματος εφαρμογής	Τακτική προσαρμογή του προγράμματος εφαρμογής	Εφαρμογή των νέων αρμοδιοτήτων σύμφωνα με το πρόγραμμα εφαρμογής	Προσαρμογή στο πρόγραμμα εφαρμογής σύμφωνα με τις αλλαγές στους εκτελεστικούς κανόνες
Προορακτική ανάπτυξη δομημένων δεσμών με την Επιτροπή και τις κύριες ρυθμιστικές αρχές στον τομέα των αερομεταφορέων τρίτων χωρών, διατηρώντας παράλληλα την ανεξαρτησία του Οργανισμού	Αριθμός τακτικών συναντήσεων με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή	Δεν εφαρμόζεται	Τριμηνιαίες συναντήσεις	Τακτική διεξαγωγή συναντήσεων
Εκπόνηση κατάλληλων διαδικασιών για εξωτερική ανάθεση σε εθνικές αεροπορικές αρχές αναφορικά με νέες αρμοδιότητες	Ποσοστό των δραστηριοτήτων που ανατίθενται εξωτερικά σε σχέση με τις δραστηριότητες που επιτελεί το προσωπικό του EASA	Οριστικοποίηση του σχεδίου των διαδικασιών εξωτερικής ανάθεσης	Θέσπιση διαδικασιών εξωτερικής ανάθεσης (στόχος 80%)	Προσαρμογή στις διαδικασίες εξωτερικής ανάθεσης λόγω της αναβολής της πολιτικής εξωτερικής ανάθεσης
Ανάπτυξη συστήματος εποπτείας με βάση τους κινδύνους με καθορισμένες φάσεις δοκιμών και εφαρμογής	Εφαρμογή των φάσεων εποπτείας βάσει κινδύνων σε σχέση με το πρόγραμμα εφαρμογής	Οριστικοποίηση της φάσης καθορισμού	Οριστικοποίηση της φάσης δοκιμών	Οριστικοποίηση της έννοιας, περαιτέρω πρόσδος αναλόγως της διαθεσιμότητας εργαλείων δοκιμών

6. Επιθεωρήσεις των κρατών μελών

6.1. 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 αξιοπλοΐας, ο Οργανισμός παρακολουθεί τη συμμόρφωση των εθνικών αρχών αεροπορίας με τις απαιτήσεις του βασικού κανονισμού και των σχετικών εκτελεστικών κανόνων σύμφωνα με το πλαίσιο που θέτει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής.¹² Στους τομείς των αεροπορικών δραστηριοτήτων (OPS), των αδειών πληρώματος 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 Συμβουλίου¹³ (ο κανονισμός EU-OPS).

Το 2010, ο Οργανισμός εστίασε στην περαιτέρω ενίσχυση των υφιστάμενων διαδικασιών τυποποίησης και κινήθηκε προς τη διαρκή βελτίωση της διαδικασίας τυποποίησης.

6.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010

➤ Το πεδίο δράσης

Το 2010, το πεδίο εφαρμογής της τυποποίησης περιλάμβανε 46 χώρες: τα 31 «κράτη του EASA» συν τα 15 κράτη που υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας με τον EASA. Κατά τη διάρκεια του έτους διενεργήθηκαν επιθεωρήσεις σε 26 «κράτη του EASA» και σε 7 κράτη που υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας. 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, περίπου 90% των τακτικών επιθεωρήσεων το 2010 είχαν προγραμματιστεί και διενεργήθηκαν ως «συνδυασμένες επιθεωρήσεις».

➤ Ομάδα επιθεωρητών

Ο EASA έχει δεσμευτεί να περιλαμβάνει στις ομάδες επιθεώρησης του Οργανισμού αποσπασμένους επιθεωρητές από τις εθνικές αεροπορικές αρχές ώστε να επωφελείται από τις ικανότητες και την πρακτική πείρα τους, καθώς και να επιτύχει και να διαδώσει την κοινή κατανόηση των ισχυουσών απαιτήσεων σε όλες τις εθνικές αεροπορικές αρχές (προληπτική τυποποίηση). Το 2010, 95 μέλη ομάδας ήταν αποσπασμένοι επιθεωρητές εθνικών αεροπορικών αρχών (54%). Διεξήχθησαν τρεις κύκλοι μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης επιθεωρητών τυποποίησης, όπου εκπαιδεύτηκαν περισσότεροι από 40 νέοι επιθεωρητές, κυρίως στους τομείς της αδειοδότησης πληρωμάτων πτήσης, των αεροπορικών δραστηριοτήτων και των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης.

¹² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής, της 16^{ης} Μαΐου 2006, σχετικά με τις μεθόδους εργασίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας για τη διενέργεια επιθεωρήσεων τυποποίησης, ΕΕ L 129/10.

¹³ 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.

➤ **Βασικά αποτελέσματα της τυποποίησης**

Το 2010, πραγματοποιήθηκαν 111 επιθεωρήσεις τυποποίησης¹⁴, ως ακολούθως:

Τύπος επιθεώρησης	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Τακτική	14	22	12	18	18	7
Παρακολούθησης	0	4	9	3	2	0
Επιτόπια	0	1	1	0	0	0
Σύνολο	14	27	22	21	20	7

Συνεπεία των επιθεωρήσεων προέκυψαν 949 πορίσματα, εκ των οποίων 876 ταξινομήθηκαν ως περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που απαιτούν την πρόταση σχεδίου διορθωτικής δράσης από την επιθεωρούμενη εθνική αεροπορική αρχή. Περίπου το 20% όλων των πορισμάτων ταξινομήθηκαν ως σημαντικές ελλείψεις που μπορεί να δημιουργήσουν ανησυχίες για την ασφάλεια, αν δεν διορθωθούν δεόντως.

Όλα τα σχέδια διορθωτικής δράσης που προτάθηκαν από τις εθνικές αεροπορικές αρχές 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.

➤ **Συναντήσεις τυποποίησης**

Το 2010 το Τμήμα Τυποποίησης διοργάνωσε 10 συναντήσεις τις οποίες παρακολούθησαν συνολικά 448 εκπρόσωποι εθνικών αεροπορικών αρχών. Οι συναντήσεις τυποποίησης αποδείχθηκαν ένα αποτελεσματικό εργαλείο για την επίτευξη υψηλού επιπέδου κοινής κατανόησης και ερμηνείας των ισχυουσών απαιτήσεων. Τα συμπεράσματα της κάθε συνάντησης 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 συναντήσεων τυποποίησης βάσει των θετικών σχολίων που λήφθηκαν 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. Προς αυτόν το σκοπό, έχουν ήδη ληφθεί ορισμένα μέτρα και θα βελτιωθούν περαιτέρω το 2011, και στο μέλλον, η διαδικασία θα εξελιχθεί σημαντικά προς μια προσέγγιση διαρκούς παρακολούθησης (CMA) βάσει κινδύνων.

Αυτή η δυναμική προσέγγιση είχε επιβεβαιωθεί κατά τη διάρκεια του ελέγχου της Υπηρεσίας Εσωτερικού Ελέγχου¹⁵ τον Σεπτέμβριο. Στην έκθεση αποτυπώθηκε το συμπέρασμα ότι το σύστημα εσωτερικού ελέγχου που εφαρμόζεται παρέχει εύλογη διασφάλιση αναφορικά με την επίτευξη των στόχων που αφορούν την επιθεώρηση των εθνικών αρχών αεροπορίας.

¹⁴ Επιπλέον, το Τμήμα Τυποποίησης συμμετείχε σε 7 διεθνείς επισκέψεις τυποποίησης (ΗΠΑ, Καναδάς, Βραζιλία) και σε 9 επισκέψεις διαπίστευσης.

¹⁵ Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

6.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (ΚΡΙ)

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2009	Στόχος 2010	Αποτέλεσμα 2010
Ολοκλήρωση του συμφωνημένου αριθμού επισκέψεων βάσει του εγκεκριμένου ετήσιου σχεδίου	% των προγραμματισμένων επισκέψεων που πραγματοποιήθηκαν		100% των προγραμματισμένων επισκέψεων + επιτόπιων και άλλων αιφνιδιαστικών επισκέψεων	Προγραμματίστηκαν: 104 Πραγματοποιήθηκαν: 111 (2 επιτόπιες)
Επέκταση των συναντήσεων τυποποίησης στις νέες αρμοδιότητες	Αριθμός συναντήσεων πιστοποίησης ανά πεδίο εφαρμογής	1 συνάντηση ανά πεδίο εφαρμογής	1 συνάντηση ανά πεδίο εφαρμογής	2 συναντήσεις ανά πεδίο εφαρμογής στις νέες αρμοδιότητες
Ενεργή συμμετοχή στους κύκλους μαθημάτων που παρέχονται στις εθνικές αεροπορικές αρχές	Αριθμός μελών του προσωπικού που συμμετέχουν ενεργά	1 μέλος του προσωπικού ανά πεδίο εφαρμογής	Τουλάχιστον 1 μέλος του προσωπικού ανά πεδίο εφαρμογής	1 μέλος του προσωπικού ανά πεδίο εφαρμογής όπου υπήρξε συμμετοχή
Επέκταση στους τομείς OPS/FCL/FSTD των ιδίων προσόντων επιθεωρητών		Δημιουργία καταλόγου επιθεωρητών που θα αξιολογηθούν	Έναρξη της αξιολόγησης	Η αξιολόγηση ξεκίνησε
Συνέχιση της ενοποίησης της υφιστάμενης ομάδας επιθεωρητών		Αύξηση κατά 10%	Αύξηση κατά 10%	Μέση αύξηση το 2010 > 10%
Διερεύνηση της πιθανότητας (προθυμίας) βραχυπρόθεσμης (ενός έτους) απόσπασης προσωπικού των εθνικών αρχών αεροπορίας στον EASA	Καθορισμός της ανάγκης και της διαδικασίας	Αποστολή επιστολής προς όλες τις εθνικές αρχές αεροπορίας για τον καθορισμό του προσωπικού που πρόκειται να αποσπασθεί	Τουλάχιστον 1 αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας	1 αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας το 2010
Χρήση του δείκτη αντίδρασης για τον καθορισμό του σχεδιασμού των επισκέψεων		Τροποποίηση των διαδικασιών ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές επιπτώσεις της υλοποίησης του συστήματος που βασίζεται σε κινδύνους (συντομότερη, 1 έτος, μεγαλύτερη, 3 έτη)	Τροποποίηση των διαδικασιών ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές επιπτώσεις της υλοποίησης του συστήματος που βασίζεται σε κινδύνους (συντομότερη, 1 έτος, μεγαλύτερη, 3 έτη)	Μερική επίτευξη. Οι διαδικασίες τροποποιούνται προς την κατεύθυνση μιας προσέγγισης με βάση τον κίνδυνο, σύμφωνα με το μοντέλο της προσέγγισης διαρκούς παρακολούθησης (CMA) του ICAO.

7. Αερομεταφορείς

7.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής

Το Τμήμα Αερομεταφορέων καλύπτει τις δραστηριότητες του Οργανισμού που σχετίζονται με το 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 στους χώρους στάθμευσης 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·
- διεξαγωγή της τυποποίησης της δραστηριότητας του προγράμματος 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 2010 ο Οργανισμός εστίασε στην περαιτέρω ενίσχυση του προγράμματος SAFA (συμπεριλαμβανομένης επί παραδείγματι της ανάπτυξης και θέσης σε λειτουργία της νέας εφαρμογής SAFA, της εφαρμογής του κεντρικού συστήματος για την παρακολούθηση των διορθωτικών ενεργειών και της διαρκούς ενημέρωσης των διαδικασιών της SAFA), στη διενέργεια ελέγχων τυποποίησης SAFA σε εθνικές αρχές αεροπορίας και στη διαρκή παροχή υποστήριξης στην Επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών (ASC) στον κατάλογο ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όσον αφορά τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών, ο Οργανισμός επικεντρώθηκε στις προπαρασκευαστικές εργασίες (ακριβής ορισμός πεδίου εφαρμογής, φόρτος εργασίας και διαδικασίες).

7.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010

SAFA - Διαδικασία εκτίμησης ασφάλειας ξένων αεροσκαφών

➤ Ενίσχυση του προγράμματος SAFA

Το 2010, ο EASA άρχισε την εκ νέου ανάπτυξη μιας νέας εφαρμογής και βάσης δεδομένων SAFA καθορίζοντας απαιτήσεις υψηλού επιπέδου και λεπτομερείς επιχειρηματικές απαιτήσεις. Η νέα αυτή εφαρμογή θα προσφέρει πλήρη υποστήριξη σε ολόκληρη τη διαδικασία (προετοιμασία, αναφορές, παρακολούθηση και περαίωση των υποθέσεων πορισμάτων).

Η ανάλυση SAFA διενεργήθηκε σύμφωνα με το καθορισμένο πρόγραμμα. Όλων των τακτικών αναλύσεων προηγήθηκε επισκόπηση ποιότητας η οποία είχε στόχο τον εντοπισμό σφαλμάτων αναφορών. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης καθώς και τα αποτελέσματα της διαδικασίας της 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.

Το 2010 αναθεωρήθηκε το υλικό καθοδήγησης SAFA (συμπεριλαμβανομένων λεπτομερών διαδικασιών για τη διενέργεια επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης, αναφορές και παρακολούθηση) λαμβάνοντας υπόψη τις πλέον πρόσφατες τροποποιήσεις των ισχυόντων προτύπων του ICAO καθώς και σχόλια από τα συμμετέχοντα στο πρόγραμμα SAFA κράτη και από ελέγχους τυποποίησης SAFA που διενέργησε ο EASA.

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 2010 προγραμματίστηκαν και ολοκληρώθηκαν συνολικά 24 επιθεωρήσεις τυποποίησης σε συμμετέχοντα στο πρόγραμμα SAFA κράτη εντός και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

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

Εν όψει της προβολής του προγράμματος SAFA της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι χρησιμοποιούμενες αρχές και η μεθοδολογία SAFA παρουσιάστηκαν σε διάφορα διεθνή κοινά στο πλαίσιο του Φόρουμ Διεθνούς Συνεργασίας του EASA και του 2^{ου} εργαστηρίου για τον Οδικό Χάρτη για την Ασφάλεια στην Παγκόσμια Αεροπορία που διοργανώθηκε από τον ICAO/τη Διακρατική Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας. Το πρόγραμμα SAFA παρουσιάστηκε επίσης κατά τη διάρκεια διαφόρων σεμιναρίων, εργαστηρίων και διμερών συναντήσεων σε μια σειρά κρατών: Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ινδία, Βενεζουέλα και Κίνα.

Σύμφωνα με την εντολή που δόθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο Οργανισμός πραγματοποίησε επίσης διαπραγματεύσεις με μη ευρωπαϊκά κράτη για την ένταξή τους στο πρόγραμμα SAFA της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε πρώτη φάση δόθηκαν προσκλήσεις σε 4 χώρες: Βραζιλία, Καναδάς, Μαρόκο και Τυνησία και έχουν ήδη ξεκινήσει διαπραγματεύσεις με τη Βραζιλία, τον Καναδά και το Μαρόκο.

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. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα:

- τη δημιουργία ενός σφαιρικού σχεδίου για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών και την ανάπτυξη αρχικών στοιχείων για επιτήρηση βάσει επιδόσεων λαμβάνοντας υπόψη αρχές αξιολόγησης κινδύνων·
- τη σύνταξη τεχνικών και διοικητικών διαδικασιών του EASA για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών·
- την υποστήριξη των κανονιστικών διαδικασιών στον τομέα των αδειών αερομεταφορέων τρίτων χωρών·
- την έναρξη των προσλήψεων προσωπικού.

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 κατά τη διάρκεια πολλών αποστολών αξιολόγησης της ασφάλειας στο πλαίσιο της Επιτροπής για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών. Το Τμήμα Αερομεταφορέων Τρίτων Χωρών ανέλαβε το συντονισμό και ενεργοποίησε εκ νέου την ανενεργή ομάδα εργασίας ανάλυσης αναφορών του Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας Ασφαλείας (USOAP) του ICAO.

7.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (ΚΡΙ)

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2009	Στόχος 2010	Αποτέλεσμα 2010
Συμμετοχή σε σεμινάρια, συνέδρια, περιοδείες	Αριθμός πρωτοβουλιών στις οποίες συμμετείχε ο Οργανισμός, εκτός των συνήθων εκδηλώσεων	Τουλάχιστον 3	Τουλάχιστον 3	4
Παρουσίαση του συστήματος SAFA της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά τη διάρκεια σχετικών διεθνών διασκέψεων και κατόπιν αιτήματος μεμονωμένων κρατών για την ευθυγράμμιση των μεθόδων επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης με εκείνες άλλων μεγάλων αρχών αεροπορίας	Αριθμός εξωτερικών παρουσιάσεων και ανταλλαγών με αρχές τρίτων χωρών		5	7
Αξιολόγηση επιθεωρητών SAFA	Ολοκλήρωση της εκπαίδευσης με εγκεκριμένο φορέα εκπαίδευσης του EASA		Βελτίωση σε ετήσια βάση	Ολοκλήρωση των επιχειρηματικών απαιτήσεων της βάσης δεδομένων SAFA. Άρχισαν οι εργασίες της ανάπτυξης καθεαυτής
Ανάπτυξη της βάσης δεδομένων SAFA	Ευκολία χρήσης και ποιότητα των παραγόμενων στοιχείων	5 επιθεωρήσεις	24 επιθεωρήσεις	24 (100%)

8. Διεθνής συνεργασία

8.1. Στόχος και πεδίο εφαρμογής

Ο Οργανισμός συμβάλλει στη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας με ξένες εθνικές αρχές αεροπορίας και συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά τη διαπραγμάτευση διμερών συμφωνιών για την ασφάλεια της αεροπορίας (BASA). Επιπλέον, ο Οργανισμός υποστηρίζει αναπτυσσόμενες χώρες για τη βελτίωση των κανονιστικών δυνατοτήτων τους.

8.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010

➤ Διμερείς συμφωνίες και συμφωνίες συνεργασίας

Η διμερής συμφωνία για την ασφάλεια της αεροπορίας (BASA), μεταξύ της Βραζιλίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την πολιτική αεροπορία, συμπεριλαμβανομένων παραρτημάτων για την πιστοποίηση αεροναυτικών προϊόντων και τη συντήρηση, υπογράφηκε στη Μπραζίλια την 14^η Ιουλίου 2010.

Υπογράφηκαν οκτώ συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ του EASA και της κινεζικής αρχής πολιτικής αεροπορίας (CAAC), μια διεθνής συνεργασία με τη Ρωσία, δύο τροποποιήσεις του προσαρτήματος με την Ιαπωνία και ένα προσάρτημα με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.¹⁶

➤ Τεχνική συνεργασία

Ο EASA παρείχε υποστήριξη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά τον καθορισμό σχεδίων παροχής κοινοτικής βοήθειας και τη διαχείριση κοινοτικών προγραμμάτων (π.χ. Νότια Ασία, Νοτιοανατολική Ασία, Ινδία, Κίνα, Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, Ρωσία, βαλκανικές χώρες, χώρες της Μεσογείου και Κεντρική Ασία).

Οι δραστηριότητες τεχνικής συνεργασίας του EASA περιλάμβαναν (1) την άμεση διαχείριση των ειδικών προγραμμάτων βοήθειας και (2) συμμετοχή σε αποστολές τεχνικής βοήθειας στη Γκαμπόν, το Κονγκό, το Μπαγκλαντές, το Μαυροβούνιο, τη Γεωργία, την Κόστα Ρίκα και το Μαλάουι.

Το 2^ο Φόρουμ Διεθνούς Συνεργασίας (ICF-2) του EASA πραγματοποιήθηκε στο Ντουμπάι τον Απρίλιο του 2010.

¹⁶ Πλήρης κατάλογος των συμφωνιών συνεργασίας του EASA διατίθεται στο δικτυακό τόπο του EASA στον ακόλουθο σύνδεσμο: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

8.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (ΚΡΙ)

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2009	Στόχος 2010	Αποτέλεσμα 2010
Προώθηση του συστήματος του EASA μέσω διμερών συμφωνιών, συμφωνιών συνεργασίας και τοπικών εκπροσώπων	Αριθμός πρωτοβουλιών που εκτελούνται ενεργά	1 (1 διμερής με τον Καναδά + έναρξη της επέκτασης)	Συνέχιση της επέκτασης	Το σύστημα του EASA προωθείται διαρκώς, π.χ. μέσω: (1) Υποστήριξης προς διμερείς συμφωνίες (Βραζιλία) (2) Συμφωνιών συνεργασίας (8 με την CAAC, 2 με την JCAB, 1 με την IAC)
Ανάπτυξη εκπαίδευσης και διοργάνωση τεχνικών εργαστηρίων	Δείκτη αποτελεί ο αριθμός των εργαστηρίων που διοργανώνονται εξηγώντας τις επιπτώσεις των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.	3	1 διάσκεψη, οικογένεια του EASA	Διοργανώθηκαν 12 δραστηριότητες 8 αποστολές καταλόγου ασφάλειας και τεχνικής βοήθειας IPA
Ηγετικός ρόλος στο συντονισμό των διαφόρων Ευρωπαίων παραγόντων που ενέχονται στην τεχνική συνεργασία	Αριθμός δράσεων τεχνικής συνεργασίας που συντονίζει ο Οργανισμός, συμπεριλαμβανομένης της συμφωνίας συνεργασίας με κράτη του JAA εκτός του EASA	Έναρξη του ευρωπαϊκού συντονισμού	1 συντονισμένο πρόγραμμα με την ECAC	3 εκδηλώσεις ICF με τη συμμετοχή εθνικών αρχών αεροπορίας Έργο IPA

9. Δραστηριότητες υποστήριξης

9.1. 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 2010, οι κύριες προκλήσεις στον τομέα της υποστήριξης συμπεριλάμβαναν την ολοκλήρωση της πιστοποίησης κατά το πρότυπο ISO 9001: 2008, την περαιτέρω ενοποίηση του συστήματος ERP και της λύσης SAP, και την περαιτέρω ενίσχυση των διαδικασιών ανάπτυξης ανθρώπινου δυναμικού.

9.2. Κύρια επιτεύγματα το 2010

Γενική διαχείριση

Η διεθνής διάσκεψη για την ασφάλεια της αεροπορίας ΗΠΑ/Ευρώπης του 2010 με θέμα «Παγκόσμια διαχείριση της ασφάλειας: εξέλιξη κοινής νοοτροπίας» πραγματοποιήθηκε στη Νέα Ορλεάνη της Λουϊζιάνα στις 8 - 10 Ιουνίου, με περισσότερους από 300 συμμετέχοντες από τις εθνικές αρχές αεροπορίας, τη βιομηχανία και φορείς.

Διαχείριση εφαρμογών και υπηρεσίες ανάθεσης προμηθειών

Η κατάρτιση των διοικητικών διαδικασιών για τις νέες αρμοδιότητες του Οργανισμού ξεκίνησε το 2010, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού των εντύπων των αιτήσεων και των πιστοποιητικών που απαιτούνται για τα νέα καθήκοντα.

Έως τα τέλη του 2010 είχαν τιμολογηθεί τα προβλεπόμενα έσοδα από τέλη & δικαιώματα ύψους 72.000.000 ευρώ. Η πρόταση για την τρίτη γενιά του κανονισμού του Οργανισμού για τα τέλη και τα δικαιώματα συζητήθηκε περαιτέρω με τη βιομηχανία και την Επιτροπή, και τον Ιούνιο του 2010 δόθηκε στο διοικητικό συμβούλιο ενοποιημένη σχέδιο κανονισμού.

Εφαρμόστηκε η έννοια των μεμονωμένων εντολών αγοράς για την εξωτερική ανάθεση των καθηκόντων πιστοποίησης. Κατά τη διάρκεια του τέταρτου τριμήνου του 2010 άρχισε ο σχεδιασμός και η προετοιμασία της σύμβασης για την εξωτερική ανάθεση καθηκόντων πιστοποίησης (νέα και τρέχοντα καθήκοντα του Οργανισμού).

Κατά τη διάρκεια του έτους πραγματοποιήθηκε η διαχείριση 23 υψηλής αξίας διαδικασιών πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος που καλύπτουν τόσο λειτουργικές όσο και διοικητικές ανάγκες. Είκοσι από αυτές ολοκληρώθηκαν επιτυχώς και υπογράφηκαν 29 συμβάσεις υψηλής αξίας, ύψους περίπου 14 εκατ. ευρώ. Επιπλέον, υπογράφηκαν 428 συμβάσεις ως αποτέλεσμα των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων χαμηλής αξίας, ύψους περίπου 1,65 εκατ. ευρώ.

Οικονομικές υπηρεσίες

Το 2010, το Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών πέτυχε μια ικανοποιητική εκτέλεση του προϋπολογισμού της τάξης του 98,4%. Λεπτομέρειες για τις οικονομικές επιδόσεις παρέχονται στο **παράρτημα 4**.

Το σύστημα διαχείρισης επιχειρησιακών πόρων (ERP) ενισχύθηκε περαιτέρω και χρησιμοποιείται συστηματικά για όλους τους τύπους οικονομικών συναλλαγών και για το κλείσιμο της χρήσης.

Εξετάστηκε το επιχειρηματικό σχέδιο του Οργανισμού για την περίοδο 2011-2015 και τον Δεκέμβριο του 2010 το διοικητικό συμβούλιο ενέκρινε μια νέα έκδοση, συμπεριλαμβανομένου ενός πακέτου αποταμίευσης 3.000.000 ευρώ σχετικά με την επιχορήγηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Νομικές υπηρεσίες

Το Νομικό Τμήμα έχει συμβάλει ενεργά στην ανάπτυξη των παραδοτέων των κανονιστικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων αρκετά σημαντικών θεμάτων όπως οι γνώμες για τις ιατρικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τους φορείς και οι NPA για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών.

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.

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, έχει εξασφαλίσει τη διαρκή πρόοδο της εφαρμογής του κανονισμού του Οργανισμού για την προστασία των δεδομένων.

Τέλος, το Τμήμα έχει επεξεργαστεί μια σειρά από αιτήματα για την πρόσβαση του κοινού σε έγγραφα και αιτήματα των ΗΠΑ για τη διαβούλευση τρίτων στο πλαίσιο του νόμου σχετικά με την ελευθερία της πληροφορίας (FOIA) των ΗΠΑ. Έχει παράσχει επίσης ηγετική υποστήριξη για την περαιτέρω ανάπτυξη της πολιτικής του Οργανισμού σχετικά με την προστασία των πληροφοριών ασφάλειας.

Επικοινωνίες

Ο δικτυακός τόπος easa.europa.eu ανασχεδιάστηκε πλήρως και τώρα παρέχει βελτιωμένες δυνατότητες πλοήγησης και αναζήτησης. Ο EASA ανέπτυξε επίσης την παρουσία του στα κοινωνικά μέσα μαζικής ενημέρωσης, κάνοντας ενεργή χρήση του Facebook και του Twitter για να ενημερώνει τα μέλη του.

Ο EASA έχει δημοσιεύσει δελτία τύπου για θέματα όπως οι εναρμονισμένοι κανόνες για την αδειοδότηση των χειριστών, προτάσεις για περιορισμούς του χρόνου πτήσης, την πρώτη πιστοποίηση EASA για έναν γαλλορωσικό κινητήρα (SaM146) και το δελτίο πληροφοριών ασφάλειας για την κρίση της ηφαιστειακής τέφρας. Ο EASA συμμετείχε επίσης ενεργά στην αντιμετώπιση της κρίσης Qantas/A380/Trent900.

Διοργανώθηκε μεγάλος αριθμός συνεντεύξεων στην τηλεόραση, το ραδιόφωνο και τον Τύπο με εργαζόμενους του EASA για θέματα όπως οι εξελίξεις στις κανονιστικές δραστηριότητες (FCL, FTL, κλπ.), η πιστοποίηση και η στρατηγική ασφάλεια.

Οι εκδόσεις του Οργανισμού για το 2010 συμπεριλάμβαναν: την Ετήσια Επισκόπηση Ασφάλειας 2009, την Ετήσια Έκθεση 2009, το Βιβλίο Στοιχείων 2005-2009, την Επισκόπηση Ασφάλειας της EHEST, νέα του EASA.

Ανθρώπινο δυναμικό

Στα τέλη του 2010, ο EASA απασχολούσε 524 έκτακτους υπαλλήλους (ΕΥ), 63 περισσότερους από το προηγούμενο έτος. Επιπλέον, απασχολήθηκαν στον EASA 54 συμβασιούχοι υπάλληλοι (ΣΥ) και 8 αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες (ΑΕΕ). Κατά τη διάρκεια του 2010, ο EASA σύναψε 92 νέες συμβάσεις εργασίας γεγονός που οδήγησε σε καθαρή αύξηση 72 εργαζομένων. Είκοσι εργαζόμενοι αποχώρησαν από τον Οργανισμό για διάφορους λόγους (παραίτηση, λήξη της σύμβασης, συνταξιοδότηση και απόλυση) και 31 εργαζόμενοι επέτυχαν σε εξωτερικές ή εσωτερικές διαδικασίες επιλογής.

Ο Οργανισμός προκήρυξε 57 κενές θέσεις, με στόχο τις 67 θέσεις και ολοκλήρωσε 60 διαδικασίες επιλογής που αντιστοιχούν σε 66 στοχευμένες θέσεις. Λήφθηκαν περίπου 2.800 αιτήσεις και πραγματοποιήθηκαν περισσότερες από 405 συνεντεύξεις.

Καθαρή αύξηση προσωπικού 2010 (ΕΥ/ΣΥ/ΑΕΕ)	72
Κενές θέσεις που προκηρύχθηκαν το 2010 (ΕΥ/ΣΥ/ΑΕΕ)	57
Επιτυχείς εσωτερικοί υποψήφιοι (ΕΥ)	31
Εργαζόμενοι που αποχώρησαν το 2010 (ΕΥ/ΣΥ)	20

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 2011. Λεπτομέρειες σχετικά με το επίπεδο στελέχωσης και δημογραφικά στοιχεία του προσωπικού του Οργανισμού για το 2010 περιλαμβάνονται στο **παράρτημα 5**.

Όσον αφορά τη διαχείριση και την ανάπτυξη του προσωπικού, ο Οργανισμός διοργάνωσε και προώθησε 235 προγράμματα γενικής κατάρτισης (104 για γλώσσες/δοκιμές) με συνολικά 1.248 (684) συμμετέχοντες. Αγοράστηκε ένα εργαλείο διαχείρισης της κατάρτισης και η διαμόρφωσή του ξεκίνησε στα τέλη του 2010. Το εργαλείο έχει προγραμματιστεί να ολοκληρωθεί και να τεθεί στη διάθεση όλου του προσωπικού από το δεύτερο τρίμηνο του 2011.

Μετά την αξιολόγηση και τη διαδικασία ανακατάταξης, 100 εργαζόμενοι έχουν προταθεί για ανακατάταξη εκ των οποίων 68 ανακατατάχθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 2 (γνώση μιας τρίτης γλώσσας της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Το 2010 ήταν το πρώτο έτος κατά το οποίο ανακατατάχθηκαν επίσης συμβασιούχοι υπάλληλοι.

Το έργο αξιολόγησης θέσεων εργασίας ολοκληρώθηκε το Νοέμβριο του 2010. Το έργο είχε ως αποτέλεσμα την επικαιροποίηση και ολοκλήρωση όλων των περιγραφών των θέσεων εργασίας του EASA, την αξιολόγηση όλων των θέσεων και ένα σύστημα οργανωτικής βαθμολόγησης το οποίο θα προσαρμοστεί περαιτέρω στις ανάγκες του EASA το 2011.

Επιπλέον, η πρώτη έρευνα για τα κίνητρα του προσωπικού ξεκίνησε από τον ανάδοχο Ipsos Loyalty GmbH και η έρευνα είναι στη διάθεση όλου του προσωπικού από το Δεκέμβριο του 2010 έως και τη 10^η Ιανουαρίου 2011. Η πλήρης έκθεση δημοσιεύθηκε σε όλο το προσωπικό το πρώτο τρίμηνο του 2011.

Καταρτίστηκε κατάλογος εμπειρογνωμοσύνης της αεροπορίας με στοιχεία από τις βασικές δραστηριότητες του EASA. Έχει προγραμματιστεί έρευνα για την καταγραφή όλης της διαθέσιμης εμπειρογνωμοσύνης αεροπορίας που διαθέτει το προσωπικό του EASA για το πρώτο τρίμηνο του 2011.

Τεχνική κατάρτιση

Προκειμένου να ανταποκριθεί στην αυξανόμενη ζήτηση για έγκαιρη και επιτόπια κατάρτιση, τα ακόλουθα μέτρα λήφθηκαν το 2010:

- εξορθολογισμός του συστήματος του Τμήματος Τεχνικής Κατάρτισης για τον προγραμματισμό των μαθημάτων, την προβολή και την καταγραφή, καθώς και την εδραίωση μεμονωμένων αιτημάτων για προγράμματα κατάρτισης·
- προκήρυξη αυξανόμενου αριθμού προγραμμάτων ηλεκτρονικής μάθησης·
- ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και αναγκών κατάρτισης με εθνικές αρχές αεροπορίας, μέσω συναντήσεων της κοινής ομάδας πρωτοβουλίας κατάρτισης (CTIG)·
- εξορθολογισμός και γενική απογραφή των πόρων της τεχνικής βιβλιοθήκης και υιοθέτηση της ηλεκτρονικής εξέτασης από φορείς κατάρτισης και εθνικές αρχές αεροπορίας.

Τα κύρια επιτεύγματα το 2010 συμπεριλάμβαναν:

- συμφωνία σχετικά με τα κριτήρια επάρκειας για επιθεωρητές μέσω διαδικασιών CTIG·
- αύξηση των φορέων ηλεκτρονικής εξέτασης σε 29 πλέον 13 εθνικών αρχών αεροπορίας κρατών μελών·
- επανεξέταση και επικαιροποίηση των 6 κορυφαίων πωλητών διδακτέας ύλης για την ηλεκτρονική εξέταση·
- υιοθέτηση νέων τεχνολογιών κατάρτισης για την κάλυψη της διευρυνόμενης πελατειακής βάσης·
- ανάπτυξη και παροχή ειδικευμένων προγραμμάτων για: τις προδιαγραφές πιστοποίησης CS-23, τη διαρκή αξιοποίηση σχεδιασμού τύπου, την κατάρτιση εκπαιδευτών, τη συμφωνία Ευρωπαϊκής Ένωσης/Καναδά·
- στενή συνεργασία με τους εμπειρογνώμονες για την ανάπτυξη περιεχομένου και προγραμμάτων βάσει ικανοτήτων·
- δημοσίευση του προγράμματος κατάρτισης 2011 (Δεκέμβριος 2010).

Το 2010 οι δραστηριότητες κατάρτισης είχαν ως εξής:

Σύνοδοι κατάρτισης	70
Προγράμματα	44
Συμμετέχοντες από τον EASA	484
Συμμετέχοντες από εθνικές αρχές αεροπορίας	121

Πληροφορίες και εταιρικές υπηρεσίες

Από την πλευρά των επιχειρηματικών εφαρμογών ξεκίνησαν πολλές στρατηγικές δράσεις, παραδείγματος χάρη το SAFA και το IORS, με καταληκτική ημερομηνία υλοποίησης εντός του 2011. Παράλληλα, η σχετική ενότητα παρείχε συνεχή υποστήριξη για τη διατήρηση και βελτίωση πολλών βασικών επιχειρηματικών εφαρμογών όπως AWD (οδηγίες αξιοποίησης), το CRT (κοινό εργαλείο απαντήσεων), πολλές τοποθεσίες SharePoint, το σύστημα ανθρώπινου δυναμικού και τη δικτυακή πύλη.

Από την πλευρά του ERP, ο Οργανισμός εξακολούθησε τη βελτιστοποίηση του εργαλείου, προσθέτοντας επιπλέον χαρακτηριστικά και προβαίνοντας στη λεπτομερή ρύθμιση των λειτουργιών που υλοποιήθηκαν.

Από την πλευρά των υποδομών, τα τμήματα της τεχνολογίας των πληροφοριών του Ευρωπαϊκού Κέντρου Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) και του EASA αποφάσισαν να συνεργαστούν για την αποτελεσματική μείωση του κόστους, με τη φιλοξενία των αντίστοιχων απομακρυσμένων κέντρων δεδομένων αυτόματης μεταγωγής (failover).

Όσον αφορά τις εταιρικές υπηρεσίες, έπειτα από λεπτομερείς αναλύσεις σχετικά με τις απαιτήσεις χώρου και την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα προέκυψε η ανάγκη να εξετάσει ο Οργανισμός εναλλακτικούς χώρους για την έδρα του το αργότερο έως τη λήξη της τρέχουσας συμφωνίας μίσθωσης το 2016. Η διαδικασία θα συνεχιστεί και το 2011.

Στον τομέα της διαχείρισης ταξιδιών, λόγω της αύξησης του αριθμού των επαγγελματικών ταξιδιών σε πόλεις με αυξημένους κινδύνους ασφαλείας, για ορισμένους προορισμούς θεσπίστηκε η εκ των προτέρων εκτίμηση των κινδύνων.

Όσον αφορά τη διαχείριση εγγράφων και αρχείων, συνολικά 5.500 αρχεία που διαβίβασε ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) καταγράφηκαν και μεταφέρθηκαν στο κεντρικό αρχείο.

9.3. Βασικοί δείκτες επιδόσεων (KPI)

Στόχος	KPI	Στόχος 2009	Στόχος 2010	Αποτέλεσμα 2010
Βελτιωμένη ταχύτητα της διαδικασίας ανάθεσης καθηκόντων για την δραστηριότητες που σχετίζονται με την αρχική πιστοποίηση αξιοπλοΐας.	Ποσοστό αιτήσεων που διεκπεραιώθηκαν για την ανάθεση καθηκόντων εντός 5 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης.	70%	75%	73%
Βελτιωμένη ταχύτητα της διαδικασίας έκδοσης πιστοποιητικών	Ποσοστό τεχνικών θεωρήσεων που διεκπεραιώθηκαν για την έκδοση πιστοποιητικού εντός 5 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της τεχνικής θεώρησης.	70%	75%	88%
Διατήρηση υψηλού επιπέδου εκτέλεσης του προϋπολογισμού	Ποσοστό των αναλήψεων υποχρεώσεων που εκτελέστηκαν σε σχέση με την πρόβλεψη λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο του ετήσιου προϋπολογισμού.	98%	98%	98%
Αύξηση της αποτελεσματικότητας της διαδικασίας είσπραξης οφειλών	Μέσος αριθμός ημερών έως την έκδοση ενταλμάτων είσπραξης μετρητών	133	120	108
Υλοποίηση του οργανογράμματος	Ποσοστό των θέσεων εξουσιοδοτημένων έκτακτων υπαλλήλων που καλύπτονται έως τα τέλη του 2010	95%	98%	92%
Καθορισμός τυπικού προγράμματος κατάρτισης (κοινά κριτήρια όσον αφορά τις γνώσεις, τις δεξιότητες και την εμπειρία) για τα προφίλ των επιθεωρητών ασφαλείας της αεροπορίας.	Τελικό έγγραφο εργασίας	Σχέδιο εγγράφου εργασίας	Συμφωνημένο και εγκεκριμένο τελικό έγγραφο εργασίας	Επίτευξη

Στόχος	ΚΡΙ	Στόχος 2009	Στόχος 2010	Αποτέλεσμα 2010
Προώθηση της χρήσης του συστήματος ηλεκτρονικής εξέτασης από τους εξωτερικούς φορείς και ανάπτυξη μιας σειράς θεμάτων και ερωτήσεων πολλαπλής επιλογής (MCQ) ηλεκτρονικής εξέτασης.	Αριθμός ηλεκτρονικών εξετάσεων που διεξάχθηκαν Αριθμός θεμάτων και MCQ ηλεκτρονικής εξέτασης	Αριθμός ηλεκτρονικών εξετάσεων: 500 Αριθμός θεμάτων ηλεκτρονικής εξέτασης: τουλάχιστον 16	Αριθμός ηλεκτρονικών εξετάσεων: 1000 Αριθμός θεμάτων ηλεκτρονικής εξέτασης: τουλάχιστον 24	Αριθμός θεμάτων ηλεκτρονικής εξέτασης: 5
Πιστοποίηση ISO 9001	Απόκτηση του πιστοποιητικού	Προετοιμασία και προέλεγχος	Απόκτηση του πιστοποιητικού	Το πιστοποιητικό χορηγήθηκε την 15 ^η Δεκεμβρίου 2010
Καθορισμός κοινού συστήματος διαχείρισης αρχείων σε όλο τον EASA που να ικανοποιεί τις απαιτήσεις συμμόρφωσης και της πιστοποίησης ISO 9001.	Επιτυχής εγκατάσταση λογισμικού διαχείρισης αρχείων σε όλα τα τμήματα.		2 τμήματα πιλότος	Το έργο τέθηκε σε αναμονή λόγω της ανασκόπησης των προτεραιοτήτων του χαρτοφυλακίου του έργου των υπηρεσιών πληροφοριών.

Εσωτερικός έλεγχος και μετριάσμός κινδύνων

➤ Εσωτερικός έλεγχος

Το 2010, ο EASA ενοποίησε το Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης (IMS) που δημιουργήθηκε το 2008 με σκοπό την πιστοποίησή του κατά τα πρότυπα ISO 9001:2008 το 2010.

Το σύστημα IMS 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 συνεχούς βελτίωσης.

Το σύστημα IMS 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.



➤ **Μετριασμός 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 κίνδυνοι που εντοπίστηκαν το 2010 και οι δράσεις που υλοποιήθηκαν ή/και ξεκίνησαν για τον μετριασμό τους.

Κίνδυνοι	Κυριότερες δράσεις μετριασμού που υλοποιήθηκαν/ξεκίνησαν το 2010
Διαδικασίες διαχείρισης	
Δίωξη και υπαιτιότητα του Οργανισμού.	Διαδικασία και σχέδιο δράσης που διευκολύνουν συντονισμένες δράσεις σε περίπτωση δίωξης του Οργανισμού. Διοικητικές διαδικασίες για τον χειρισμό υποθέσεων αν οι εισαγγελείς 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.
Αρνητική κάλυψη από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης π.χ. για πολιτικούς λόγους που συμπεριλαμβάνουν καταγγελίες ενδιαφερόμενων μερών, σύγκρουση αεροσκάφους ή ισχυρισμοί υψηλού επιπέδου για μη νόμιμη ενέργεια.	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.
Διαδικασίες επιτήρησης προϊόντων και φορέων	
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. Παροχή συνεχούς εκπαίδευσης για το τεχνικό προσωπικό με στόχο να διασφαλίζεται η συνεχής επάρκειά του. Αποτελεσματικός έλεγχος των υπηρεσιών που παρέχονται από εθνικές αρχές αεροπορίας.
Σύγκρουση αεροσκάφους δοκιμών λόγω κακού χειρισμού του αεροσκάφους, εσφαλμένης έγκρισης του φορέα πτητικής δοκιμής ή υπερβολικών απαιτήσεων συμμόρφωσης, ή πίεσης στον αιτούντα.	Αποτελεσματικές διαδικασίες εργασίας για τις δραστηριότητες πιστοποίησης/έγκρισης φορέων (DOA), συμπεριλαμβανομένων καταλλήλων 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.
Αδικοι έγκριση έκδοση έγκρισης, επέκταση του πεδίου εφαρμογής της έγκρισης ή συνέχιση της έγκρισης με επιπτώσεις στην ασφάλεια (λόγω λάθους/παράλειψης κατά την αρχική έγκριση ή τη διαρκή εποπτεία).	Αποτελεσματικές διαδικασίες εργασίας για τις δραστηριότητες έγκρισης φορέων, συμπεριλαμβανομένων καταλλήλων ελέγχων. Δυνατότητα παροχής αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τις εργασίες που έχουν εκτελεστεί μέσω της διατήρησης εγγράφων και αρχείων.
Αστοχία κατόχου έγκρισης (π.χ. ανεπαρκής συντήρηση με συνέπεια τη σύγκρουση μεγάλου αεροσκάφους) λόγω εσφαλμένης επικύρωσης συστάσεων εθνικής αρχής αεροπορίας	Παροχή συνεχούς εκπαίδευσης για το τεχνικό προσωπικό με στόχο να διασφαλίζεται η συνεχής επάρκειά του. Αποτελεσματικός έλεγχος των υπηρεσιών που παρέχονται από εθνικές αρχές αεροπορίας.
Ανεπαρκής έκδοση ειδικής προδιαγραφής αξιοπιστίας (SAS) με συνέπεια τη σύγκρουση αεροσκάφους.	Εκτελεστικοί κανόνες και υλικά καθοδήγησης σχετικά με την έκδοση ειδικών προδιαγραφών αξιοπιστίας. Αποτελεσματικές διαδικασίες εργασίας για την έκδοση ειδικών προδιαγραφών αξιοπιστίας, 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 2010
Ζητήματα ασφάλειας που δεν έχουν επιλυθεί και οδηγούν στη σύγκρουση αεροσκάφους λόγω μη έκδοσης οδηγίας αξιοπολίας ή ανεπαρκών διορθωτικών ενεργειών, ανεπαρκούς χρόνου συμμόρφωσης καθοριζόμενου σε οδηγία αξιοπολίας.	Αποτελεσματικές διαδικασίες εργασίας για την αποδοχή μέσω εναλλακτικών των οδηγιών αξιοπολίας, 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 με στόχο 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 αξιοπολίας.	Αποτελεσματικές διαδικασίες εργασίας για την αποδοχή μέσω εναλλακτικών των οδηγιών αξιοπολίας, 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 με στόχο 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 αξιοπολία προϊόντων και οδηγούν σε ατυχήματα ή σοβαρά περιστατικά που θα μπορούσαν να αποφευχθούν.	Πρωώθηση του συστήματος αναφοράς συμβάντων και του πνεύματος δικαιοσύνης. 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 με στόχο να διασφαλίζεται η συνεχής επάρκειά του. Αποτελεσματικός έλεγχος των υπηρεσιών που παρέχονται από εθνικές αρχές αεροπορίας.
Υποστηρικτικές διαδικασίες	
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.

Παραρτήματα

- **Παράρτημα 1: Δήλωση αξιοπιστίας του Διατάκτη**
- **Παράρτημα 2: Μελέτες και ερευνητικά έργα του 2010**
- **Παράρτημα 3: Αποφάσεις, γνώμες και κοινοποιήσεις προτεινόμενων τροποποιήσεων του 2010**
- **Παράρτημα 4: Οικονομικές επιδόσεις του Οργανισμού το 2010 (εκτέλεση του προϋπολογισμού του EASA)**
- **Παράρτημα 5: Αριθμητικά και δημογραφικά στοιχεία προσωπικού**
- **Παράρτημα 6: Διοικητικό συμβούλιο του EASA**
- **Παράρτημα 7: Κατάλογος ακρωνύμων**

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 γεγονότα¹⁷.

- Δηλώνω ευλόγως πεπεισμένος ότι οι πόροι που διατέθηκαν για τις δραστηριότητες τις περιγραφόμενες στην παρούσα έκθεση χρησιμοποιήθηκαν για το 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.

Κολωνία

Ημερομηνία

Υπογραφή

Patrick Goudou,
Εκτελεστικός Διευθυντής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας
της Αεροπορίας

¹⁷ 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 2010

Το 2010, μετά την επιτυχημένη ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής προσφορών, ο Οργανισμός αποφάσισε να χρηματοδοτήσει τα εξής επτά έργα, διάρκειας από 6 έως 15 μήνες το καθένα, και με συνολικό προϋπολογισμό ύψους 1 507 εκατομμυρίων ευρώ:

• CODAMEIN: Μετρήσεις και επιθεώρηση βλαβών σύνθετων υλικών (απειλή πρόσκρουσης αμβλείας πρόσκρουσης μεγάλης ενέργειας)
• WAFCOLT: Συμπεριφορά του νερού σε καύσιμα υπό συνθήκες χαμηλής θερμοκρασίας
• SEBED: Υποβάθμιση των ζωνών ασφαλείας
• SOMCA: Επιπτώσεις στην ασφάλεια κατά τη διενέργεια ανάλυσης κάλυψης μοντέλου λογισμικού
• WATUS: Διαχωρισμός απορρεύματος ανατάραξης για μεγάλα αεροσκάφη
• Έρευνα των κανονισμών για υπηρεσίες εδάφους αντι-παγοποίησης και απο-παγοποίησης
• SAMPLE III: Σωματιδιακή ύλη αεροσκαφών

Το 2010 ο Οργανισμός έλαβε και αποδέχτηκε τις τελικές εκθέσεις των ακόλουθων έργων:

• SAVE: Μελέτη οικονομικής μοντελοποίησης αεροπορίας
• SAMPLE II: Μελέτη, δειγματοληψία και μέτρηση εκπομπών σωματιδίων αεροσκαφών
• Δυνατότητα οικονομικής μοντελοποίησης αεροπορίας για κανονιστική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων
• LIBCOS: Συμπεριφορά φορτίου κατά την πρόσκρουση για σύνθετα υλικά
• SAPOX: Πτυχές ασφάλειας συστημάτων οξυγόνου παλμού
• MOSTDONT: Αναμεταδότης τρόπου λειτουργίας S σε εναέριο χώρο υψηλής συγκέντρωσης της κυκλοφορίας
• Υπερ-ελαφρά αεροσκάφη, επανεξέταση των κανονισμών στα κράτη μέλη
• Τυποποίηση κινδύνων χαλαζόπτωσης
• RuFAB: Μέτρηση των χαρακτηριστικών τριβής στον διάδρομο προσαπογείωσης και πέδηση αεροσκάφους

Οι εκθέσεις είναι διαθέσιμες για προβολή και λήψη στην ιστοσελίδα του Οργανισμού σχετικά με την έρευνα.¹⁸

¹⁸ Βλέπε <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php>.

Παράρτημα 3: Αποφάσεις, γνώμες και κοινοποιήσεις προτεινόμενων τροποποιήσεων του 2010

Αποφάσεις

Απόφαση	Αριθμός καθήκοντος	Θέμα
Απόφαση 2010/001/R	21.001	Έγκριση POA για προμηθευτές βάσεων δεδομένων αεροναυτιλίας
	21.002	Αριθμός πιστοποιητικού εγκεκριμένων φορέων
	21.003	Τροποποίηση του μέρους 21 και των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης/του υλικού καθοδήγησης
	21.023(c)	Πτητική άδεια: δικαίωμα για τους φορείς διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας
	MDM.007 (c)	Πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία
Απόφαση 2010/002/R	21.023(c)	Πτητική άδεια: δικαίωμα για τους φορείς διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας
	66.001 (b)	Διόρθωση συντακτικών σφαλμάτων στο μέρος 66 και στα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
	145.001 (b)	Διόρθωση συντακτικών σφαλμάτων στο μέρος 145 και στα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
	147.001 (b)	Διόρθωση συντακτικών σφαλμάτων στο μέρος 147 και στα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
	M.001 (b)	Διόρθωση συντακτικών σφαλμάτων στο μέρος M και στα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
	MDM.007 (b)	Πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης σε υπηρεσία
	MDM.002 (c)	Σύστημα διασύνδεσης ηλεκτρικών καλωδιώσεων Προβλεπόμενο παραδοτέο: απόφαση τροποποίησης των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης/του υλικού καθοδήγησης του μέρους M (κατόπιν τροποποίησης του μέρους M σύμφωνα με το καθήκον MDM.002(a))
Απόφαση 2010/003/R	MDM.034	Σύνθετα υλικά
Απόφαση 2010/005/R	25.040	ΕΞΟΔΟΙ ΤΥΠΟΥ III (πρόσβαση και ευκολία λειτουργίας)
	25.057	Πρότυπα σχεδιασμού σχετικά με την ασφάλεια
	MDM.034	Σύνθετα υλικά
Απόφαση 2010/006/R	MDM.054	Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για την απο-παγοποίηση/αντι-παγοποίηση και σχετική προκαταρκτική ΕΠΤ 2007-11
Απόφαση 2010/007/R Απόφαση 2010/008/R	MDM.034	Σύνθετα υλικά
Απόφαση 2010/010/R	ETSO.007	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
Απόφαση 2010/011/R	66.025	Τακτική ενημέρωση αυτού του ενεργού αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης που χρησιμοποιείται ως αναφορά για την έκδοση ικανοτήτων τύπου. Προβλεπόμενο παραδοτέο: Απόφαση που ενημερώνει το προσάρτημα I των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης του μέρους 66
Απόφαση 2010/012/R Απόφαση 2010/013/R Απόφαση 2010/014/R Απόφαση 2010/015/R	MDM.001 (a)	Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)/Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων (LROPS)
Απόφαση 2010/016/R	21,042	Μέρος 21 έλεγχος προμηθευτή άλλου μέρους
	ETSO.007	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
	MDM.001 (a)	Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS)/Πτήσεις μεγάλων αποστάσεων (LROPS)

Γνώμες

Γνώμες	Αριθμός καθήκοντος	Θέμα
Γνώμη 01/2010	21.024(a)	Τμήμα Ι - Έγκριση φορέα σχεδιασμού
Γνώμη 02/2010	ATM.001 (ΤΑΧΕΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ),	Επέκταση του συστήματος του EASA στη ρύθμιση της ασφάλειας στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS) - θέσπιση κανόνων για τις απαιτήσεις που αφορούν του φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας
	ATM.004 (ΤΑΧΕΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ)	Επέκταση του συστήματος του EASA στη ρύθμιση της ασφάλειας στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS) - θέσπιση κανόνων για τις αρμόδιες αρχές
Γνώμη 03/2010	ATM.003 (ΤΑΧΕΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ)	Επέκταση του συστήματος του EASA στη ρύθμιση της ασφάλειας στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS) - θέσπιση κανόνων για την αδειοδότηση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας
Γνώμη 04/2010	FCL.001	Μέρος FCL. Επέκταση του βασικού κανονισμού στην αδειοδότηση πληρωμάτων πτήσης
Γνώμη 05/2010	ATM/ANS.002	Εισαγωγή του λογισμικού TCAS II έκδοση 7.1
Γνώμη 06/2010	145.012 (a)	Μέρος 145 Απλή και πολλαπλή διάθεση σε υπηρεσία
Γνώμη 07/2010	FCL.001	Μέρος MED Επέκταση του βασικού κανονισμού στην αδειοδότηση πληρωμάτων πτήσης

Κοινοποιήσεις Προτεινόμενης Τροποποίησης (NPA)

Προσέγγιση μη ακριβείας	Αριθμός ενέργειας	Θέμα
NPA 2010-01	21.042	Έλεγχος προμηθευτή άλλου μέρους
NPA 2010-02	21.018	Βελτίωση του υλικού καθοδήγησης για την παράγραφο 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	Εισαγωγή του λογισμικού ACAS II έκδοση 7.1
NPA 2010-04	27&29.002	Αντοχή σε βλάβες και αξιολόγηση κόπωσης σύνθετων υλικών στροφειόπτερων
NPA 2010-05	66.025	Προσάρτημα 1 Ικανότητες τύπου αεροσκαφών για την άδεια συντήρησης αεροσκαφών του μέρους 66
NPA 2010-06	27&29.002	Αντοχή σε βλάβες και αξιολόγηση κόπωσης μεταλλικών υλικών στροφειόπτερων
NPA 2010-07	M.022	Τροποποίηση των αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης για την παράγραφο M.A.706 στοιχείο ε) ώστε να καλύπτονται επιπρόσθετες περιπτώσεις προκειμένου να αποδεχτεί η αρμόδια αρχή την απασχόληση του διορισμένου κατόχου θέσης στον φορέα εκμετάλλευσης/του φορέα του μέρους M τμήμα Z από το συμβασιούχο φορέα του μέρους 145
NPA 2010-08	145.022	Έλεγχος συμβασιούχου προσωπικού συντήρησης
NPA 2010-09	M-014	Ανάθεση με την υπογραφή σύμβασης δραστηριοτήτων διαχείρισης διαρκούς αξιοποίησης
NPA 2010-10	MDM.047	Ευθυγράμμιση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και το παράρτημα 6 του ICAO για τις αρχές ανθρώπινων παραγόντων που πρέπει να τηρούνται στο σχεδιασμό και την εφαρμογή του προγράμματος συντήρησης αεροσκάφους
NPA 2010-11	25.039	Έξοδοι κινδύνου επιβατών, χαρακτηριστικά αντιμετώπισης κινδύνου και πορείες διαφυγής - Εναρμόνιση με την FAA
NPA 2010-12	27&29.019	Σύστημα παρακολούθησης καλής κατάστασης μέσω κραδασμών (VHM)
NPA 2010-13	21.059	Προστασία του περιβάλλοντος - κατηγοριοποίηση αλλαγών σε τύπο σχεδιασμού
NPA 2010-14	OPS.055	Εκτελεστικοί κανόνες για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και απασχόλησης και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για εμπορικές αερομεταφορές (CAT) με αεροπλάνα

Παράρτημα 4: Οικονομικές επιδόσεις του Οργανισμού το 2010 (εκτέλεση του προϋπολογισμού του EASA)¹⁹

4.1. Λογαριασμός προκαταρκτικού αποτελέσματος εκτέλεσης προϋπολογισμού 2010 (Σε χιλιάδες ευρώ - € '000).

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

ΕΣΟΔΑ	2010	2009
Επιχορήγηση από την Επιτροπή (για τον προϋπολογισμό λειτουργίας -Τίτλοι 1, 2 και 3 - του Οργανισμού)	35.025	33.862
Κεφάλαια Phare από την Επιτροπή	515	322
Άλλες συνεισφορές και χρηματοδότηση μέσω της Επιτροπής	962	972
Έσοδα από τέλη	68.260	54.867
Άλλα έσοδα	802	1.909
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ (α)	105.564	91.932
ΔΑΠΑΝΕΣ		
Τίτλος I: Προσωπικό	56.215	46.887
Τίτλος II: Διοικητικές δαπάνες	13.919	12.927
Τίτλος III: Λειτουργικές δαπάνες πλην εσόδων ειδικού προορισμού από τέλη και δικαιώματα	52.654	46.505
Έσοδα ειδικού προορισμού από τέλη και δικαιώματα από το προηγούμενο έτος	21.230	27.135
ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΩΝ (β)	144.018	133.454
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΤΟΥΣ (α-β)	-38.454	-41.522
Ακυρωθείσες μεταφορές πιστώσεων πληρωμών από το προηγούμενο έτος που δεν χρησιμοποιήθηκαν	1.101	1.283
Προσαρμογή για μεταφορά από το προηγούμενο έτος πιστώσεων διαθέσιμων την 31.12 από έσοδα ειδικού προορισμού	38.934	41.325
Συναλλαγματικές διαφορές οικονομικού έτους (κέρδη+/απώλειες-)	-16	-3

¹⁹ Η τελική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τους λογαριασμούς του EASA για το 2010 αναμένεται να ληφθεί τον Ιούνιο του 2010.

ΕΣΟΔΑ	2010	2009
ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΤΟΣ	1.565	1.083
Υπόλοιπο έτους N-1	1.083	1.316
Θετικό υπόλοιπο από το έτος N-1 που επιστράφηκε στην Επιτροπή στο έτος N	-1.083	-1.316
Αποτέλεσμα που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των ποσών στη γενική λογιστική	1.565	1.083
Επιχορήγηση από την Επιτροπή - ο Οργανισμός καταχωρεί τα δεδουλευμένα έσοδα και τις δεδουλευμένες δαπάνες της Επιτροπής	33.460	32.779
Η προχρηματοδότηση παραμένει ανοιχτή για επιστροφή από τον Οργανισμό στην Επιτροπή στο έτος N+1	1.565	1.083
Δεν συμπεριλαμβάνεται στο αποτέλεσμα του προϋπολογισμού		
Τόκοι έως την 31.12 του έτους N επί των κεφαλαίων επιχορήγησης της Επιτροπής και που θα επιστραφούν στην Επιτροπή (υποχρέωση)	49.734	133,600

Το 2010, ο Οργανισμός χρησιμοποίησε μόνο μη διαχωριζόμενες πιστώσεις. Η συνολική χρησιμοποίηση πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων ανήλθε σε 144.018 χιλιάδες ευρώ (133.454 χιλιάδες ευρώ το 2009), από τα οποία έχουν αναληφθεί 122.271 χιλιάδες ευρώ (106.137 χιλιάδες ευρώ το 2009), ενώ 21.747 χιλιάδες ευρώ (27.317 χιλιάδες ευρώ το 2009) σε πιστώσεις από έσοδα ειδικού προορισμού μεταφέρθηκαν αυτόματα σύμφωνα με το άρθρο 10 του δημοσιονομικού κανονισμού του EASA. Οι πιστώσεις από έσοδα ειδικού προορισμού ύψους 21.747 χιλιάδων ευρώ, οι οποίες μεταφέρθηκαν αυτόματα, περιλαμβάνουν 21.230 χιλιάδες ευρώ από εξωτερικά έσοδα ειδικού προορισμού από τέλη και δικαιώματα και 517 χιλιάδες ευρώ από άλλα έσοδα ειδικού προορισμού.

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

	2010		2009	
ΤΙΤΛΟΣ Ι – Δαπάνες προσωπικού				
	Πληρωμές	Αναλήψεις υποχρεώσεων	Πληρωμές	Αναλήψεις υποχρεώσεων
Πίστωση προϋπολογισμού - C1+R0+C4+C5(1)	56.288	56.288	47.763	47.763
Αναλήψεις υποχρεώσεων	0	56.214	0	46.887
Πληρωμή	55.429	0	46.306	0
Αυτόματες μεταφορές	786	0	581	0
Συνολικές δαπάνες/ανάληψη υποχρεώσεων (2)	56.215	56.214	46.887	46.887
Πιστώσεις που μεταφέρθηκαν από έσοδα ειδικού προορισμού (3)	0	1	0	0
Ακύρωση	73	73	876	876
% που χρησιμοποιήθηκε επί της πίστωσης προϋπολογισμού (2+3)/(1)	99,87%	99,87%	98,17%	98,17%

	2010		2009	
ΤΙΤΛΟΣ II – Διοικητικές δαπάνες				
Πίστωση προϋπολογισμού- C1+R0+C4+C5(1)	14.102	14.102	13.270	13.270
Αναλήψεις υποχρεώσεων	0	13.919	0	12.926
Πληρωμή	10.357	0	9.666	0
Αυτόματες μεταφορές	3.563	0	3.260	0
Μη αυτόματες μεταφορές	0	0	0	0
Συνολικές δαπάνες/ανάληψη υποχρεώσεων (2)	13.919	13.919	12.926	12.926
Πιστώσεις που μεταφέρθηκαν από έσοδα ειδικού προορισμού (3)	0	0	0	0
Ακύρωση	183	183	343	343
% που χρησιμοποιήθηκε επί της πίστωσης προϋπολογισμού (2+3) /(1)	98,70%	98,70%	97,41%	97,41%
ΤΙΤΛΟΣ III – Λειτουργικά έξοδα				
Πίστωση προϋπολογισμού- C1+R0+C4+C5(1)	74.038	74.038	73.917	73.917
Αναλήψεις υποχρεώσεων	0	52.138	0	46,23
Πληρωμή	30.098	0	25.752	0
Αυτόματες μεταφορές	43.786	0	47.888	0
Μη αυτόματες μεταφορές	0	0	0	0
Συνολικές δαπάνες/ανάληψη υποχρεώσεων (2)	73.884	52.138	73.641	46,323
Πιστώσεις που μεταφέρθηκαν από έσοδα ειδικού προορισμού (3)	0	21.746	0	27.317
Ακύρωση	154	154	277	277
% που χρησιμοποιήθηκε επί της πίστωσης προϋπολογισμού (2+3) /(1)	99,79%	99,79%	99,63%	99,63%
ΣΥΝΟΛΟ				
Πίστωση προϋπολογισμού- C1+R0+C4+C5(1)	144.428	144.428	134.950	134.950
Ανάληψη υποχρέωσης	0	122.271	0	106.137
Πληρωμή	95.884	0	81.725	0
Αυτόματες μεταφορές	48.134	0	51.729	0
Μη αυτόματες μεταφορές	0	0	0	0
Συνολικές δαπάνες/ανάληψη υποχρεώσεων (2)	144.018	122.271	133.454	106.137

	2010		2009	
Πιστώσεις που μεταφέρθηκαν από έσοδα ειδικού προορισμού (3)	0	21747	0	27.317
Ακύρωση	410	410	1.496	1.496
% που χρησιμοποιήθηκε επί της πίστωσης προϋπολογισμού (2+3) /(1)	99,72%	99,72%	98,89%	98,89%

4.3. Λογαριασμός προκαταρκτικού οικονομικού αποτελέσματος 2010 (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.

	2010	2009
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ		
Τέλη και δικαιώματα	77.374	61.621
Συνεισφορές κοινοτικών οργανισμών	33.725	32.661
Ανάκτηση εξόδων	417	645
Λοιπά	-399	0
Συνεισφορά χωρών ΕΖΕΣ	962	1.729
ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ	112.079	96.657
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ		
Έξοδα προσωπικού	-53.023	-44.977
Έξοδα κτιριακών εγκαταστάσεων και σχετικά έξοδα	-8.187	-7.707
Άλλα έξοδα	-7.088	-6.901
Αποσβέσεις και παραγραφές	-3.670	-1.645
Εξωτερική ανάθεση και δραστηριότητες σύνταξης συμβάσεων	-36.016	-33.693
ΣΥΝΟΛΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ	-107.984	-94.922
Πλεόνασμα (Έλλειμμα) λειτουργικών δραστηριοτήτων	4.094	1.735
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ (ΕΞΟΔΑ)		
Τόκοι που εισπράχθηκαν από τρίτα μέρη	413	630
Τόκοι και χρεώσεις που καταβλήθηκαν σε τρίτα μέρη	-96	-86
ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	317	544
ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΑΠΟ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	4.411	2.278
ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (ΕΛΛΕΙΜΜΑ) ΑΠΟ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	0	0
ΚΑΘΑΡΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	4.411	2.278

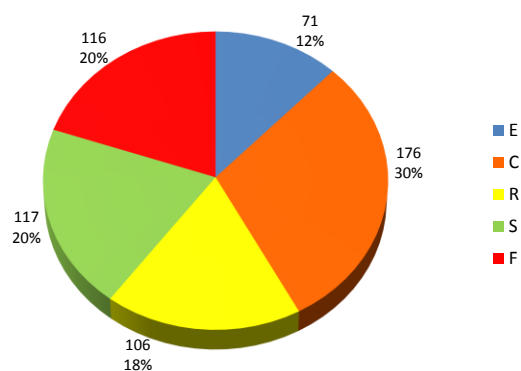
Παράρτημα 5: Αριθμητικά και δημογραφικά στοιχεία προσωπικού

Σε αυτό το μέρος παρέχονται ανάλυση και στατιστικά στοιχεία σχετικά με το απασχολούμενο προσωπικό κατά το τέλος της περιόδου αναφορών με βάση διαφορετικές παραμέτρους, όπως εθνικότητα, φύλο και ηλικία. Για όλους τους πίνακες σε αυτό το μέρος, τα στοιχεία αποτυπώνουν την κατάσταση κατά την 31.12.2010.

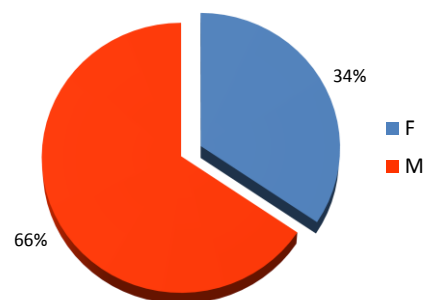
Εικόνα 1: Οργανόγραμμα

Κατηγορία/ Βαθμός	Πληρωθείσες θέσεις στις 31.12.2009	Οργανόγραμμα 2010	Πληρωθείσες θέσεις στις 31.12.2010	Ποσοστό απασχόλησης την 31.12.2010
AD	354	447	404	90%
15	2	2	2	
14	3	6	3	
13	3	12	4	
12	21	26	27	
11	19	50	15	
10	15	55	33	
9	96	75	91	
8	63	104	68	
7	58	58	74	
6	55	55	69	
5	19	4	18	
AST	106	123	119	97%
7		3		
6		7		
5	3	24	8	
4	13	30	17	
3	36	30	45	
2	41	18	33	
1	13	11	16	
Total	460	570	523	92%

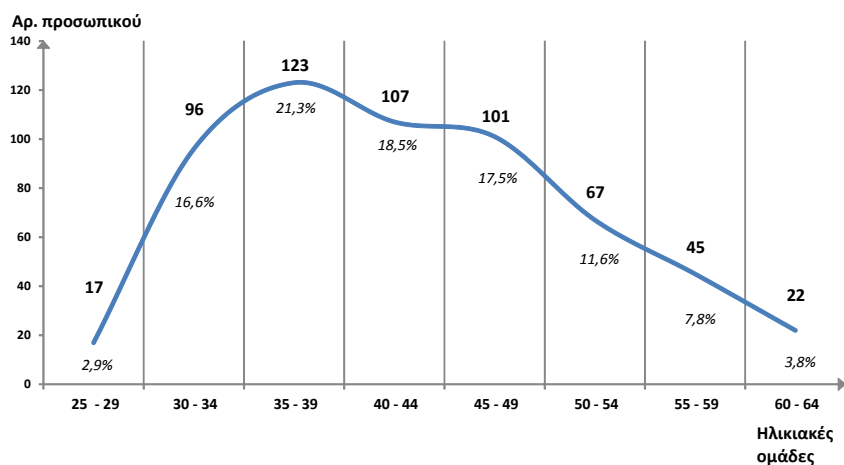
- Στον πίνακα λαμβάνονται υπόψη μόνο οι θέσεις έκτακτων υπαλλήλων (ΕΥ). Ο εν λόγω πίνακας παρουσιάζει τις πληρωθείσες θέσεις κατά το τέλος της περιόδου αναφορών και όχι τον αριθμό των απασχολούμενων μελών του προσωπικού (καθεστώς ημισαπασχόλησης για δύο μέλη προσωπικού). Επίσης, στα τέλη του 2010 απασχολήθηκαν 54 συμβασιούχοι υπάλληλοι (ΣΥ) και 8 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 πιθανό να υπάρχουν θέσεις που «υποκαλύπτονται». Αυτό σημαίνει ότι μια θέση καλύπτεται με μέλος του προσωπικού συμβατικού βαθμού χαμηλότερου του θεωρητικού βαθμού που συνδέεται με τη θέση. Στην πραγματικότητα, η κατανομή των βαθμών στο οργανόγραμμα αντιστοιχεί στην «υψηλότερη» εγκεκριμένη διανομή συμβατικών βαθμών, όπου οι πληρωθείσες θέσεις μετρώνται από την υψηλότερη έως τη χαμηλότερη με κλιμακωτό τρόπο.

Εικόνα 2: Κατανομή προσωπικού κατά διεύθυνση

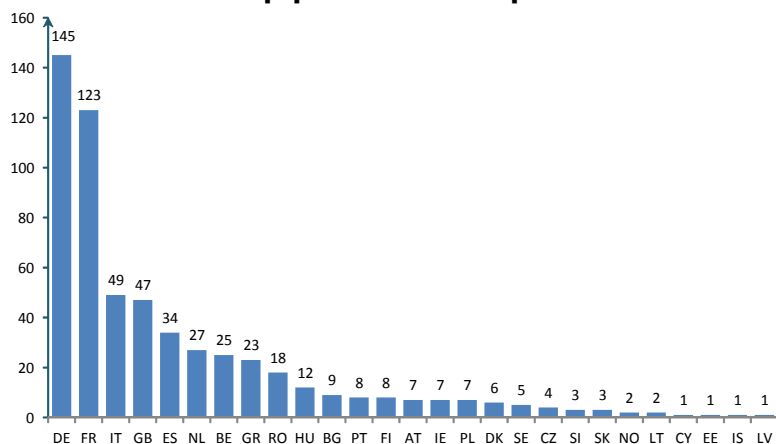
Προσωπικό που λαμβάνεται υπόψη: ΕΥ, ΣΥ ΑΕΕ

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 6: Διοικητικό συμβούλιο του EASA

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

Σύνθεση²⁰

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

Επίσης, η Συμβουλευτική Επιτροπή του EASA συμμετέχει στις συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου ως παρατηρητής.

Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου	Αντιπρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου
Michael SMETHERS	Maxime COFFIN

²⁰ Λεπτομερής κατάλογος των μελών του διοικητικού συμβουλίου του EASA διατίθεται στο δικτυακό τόπο του EASA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Παράρτημα 7: Κατάλογος ακρωνύμων

ACARE	Advisory Council for Aeronautics Research in Europe-Συμβουλευτική Επιτροπή για την Αεροναυτική Έρευνα στην Ευρώπη
ACI	Airport Council International - Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων
AD	Airworthiness Directive-Οδηγία αξιοπιστίας
AMC	Acceptable Means of Compliance - Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
ANS	Air Navigation Services - Υπηρεσίες αεροναυτιλίας
AR	Authority Requirements - Απαιτήσεις αρχών
ATCO	Air Traffic Controller - Ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας
ATM	Air Traffic Management - Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας
BASA	Bilateral Air Safety Agreement-Διμερής Συμφωνία για την Ασφάλεια της Αεροπορίας
CAAC	General Administration of Civil Aviation of China - Γενική Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας της Κίνας
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (ICAO)-Επιτροπή Αεροπορίας και Προστασίας του Περιβάλλοντος (ICAO)
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation - Οργανισμός Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροναυτιλίας
CAT	Commercial Air Transport - Εμπορικές αερομεταφορές
CAW	Continuing Airworthiness - Διαρκής αξιοπιστία
CC	Cabin Crew - Πλήρωμα θαλάμου επιβατών
CMA	Continuous Monitoring Approach - Προσέγγιση Διαρκούς Παρακολούθησης
COA	Continuing Airworthiness Organisations-Φορείς Διαρκούς Αξιοπιστίας
CRD	Comment Response Document - Έγγραφο απάντησης σε παρατηρήσεις
CRT	Comment Response Tool-Εργαλείο σχολιασμού/απαντήσεων
CTIG	Common Training Initiative Group - Κοινή ομάδα πρωτοβουλίας κατάρτισης
DOA	Design Organisation Approval - Έγκριση Φορέων Σχεδιασμού
EACCC	European Crisis Coordination Cell - Ευρωπαϊκή Μονάδα Συντονισμού Αεροπορικών Κρίσεων
EAD	Emergency Airworthiness Directive - Οδηγία αξιοπιστίας έκτακτης ανάγκης
EARPG	European Aviation Research Partnership Group-Ευρωπαϊκή Ομάδα Συνεργασίας για την Έρευνα στην Αεροπορία
EASAC	European Aviation Safety Advisory Committee - Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Επιτροπή Ασφάλειας της Αεροπορίας
EC	European Commission-Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ECAC	European Civil Aviation Conference-Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team-Ευρωπαϊκή Ομάδα Ασφάλειας Εμπορικής Αεροπορίας
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control - Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων
ECofA	Export Certificate of Airworthiness-Πιστοποιητικό αξιοπιστίας αεροσκαφών εξαγωγής
EGAST	European General Aviation Safety Team-Ευρωπαϊκή Ομάδα Ασφάλειας Γενικής Αεροπορίας
EHEST	European Helicopter Safety Team-Ευρωπαϊκή Ομάδα Ασφάλειας των Ελικοπτέρων
EHFAG	European Human Factors Advisory Group - Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα Ανθρωπίνων Παραγόντων
ERP	Enterprise Resource Planning-Προγραμματισμός Επιχειρησιακών Πόρων
ESSI	European Safety Strategy Initiative-Ευρωπαϊκή Στρατηγική Πρωτοβουλία για την Ασφάλεια
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation-Εξουσιοδότηση ευρωπαϊκών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment-Ευρωπαϊκός Οργανισμός Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας
FAA	Federal Aviation Administration (USA) - Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΗΠΑ)
FAB	Functional Airspace Blocks - Λειτουργικά Τμήματα Εναέριου Χώρου
FAL	Final Assembly Line-Γραμμή τελικής συναρμολόγησης
FCL	Flight Crew Licensing-Άδεια Πληρώματος Πτήσης
FDM	Flight Data Monitoring - Παρακολούθηση Δεδομένων Πτήσης
FOIA	(US) Freedom of Information Act - Νόμος σχετικά με την ελευθερία της πληροφορίας των ΗΠΑ
FSTD	Προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης
GM	Υλικό καθοδήγησης
HLSC	(ICAO) High Level Safety Conference - Διάσκεψη υψηλού επιπέδου του ICAO για την ασφάλεια
HR	Ανθρώπινο δυναμικό
IAC	Interstate Aviation Committee-Διακρατική Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας
IAS	Internal Audit Service (European Commission) - Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
IAW	Initial Airworthiness-Αρχική αξιοπιστία
ICAO	International Civil Aviation Organisation - Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας
ICF	International Cooperation Forum - Φόρουμ Διεθνούς Συνεργασίας
IGPT	Inter Group on Pilot Training (EASA) - Ομάδα για την εκπαίδευση των χειριστών (EASA)
IORS	(EASA) Internal Occurrence Reporting System - Εσωτερικό Σύστημα Αναφοράς Συμβάντων (EASA)

IPPF	International Professional Practices Framework - Διεθνές Πλαίσιο Επαγγελματικών Πρακτικών
ISC	Internal Safety Committee-Εσωτερική Επιτροπή Ασφάλειας
ITQI	International Training Qualification Initiative (IATA) - Διεθνής Πρωτοβουλία Αξιολόγησης Εκπαίδευσης (IATA)
JAA	Joint Aviation Authorities-Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας
JAR	Joint Aviation Requirement-Κοινές απαιτήσεις αεροπορίας
JCAB	Japanes Civil Aviation Bureau - Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Ιαπωνίας
LoA	Letter of Agreement -Έγγραφο συμφωνίας
MMEL	Κύριος Πίνακας Βασικού Εξοπλισμού
MOA	Maintenance Organisation Approval-Έγκριση Φορέα Συντήρησης
MRB	Maintenance Review Board - Συμβούλιο Επιθεώρησης Συντήρησης
NAA	National Aviation Authority-Εθνική Αρχή Αεροπορίας
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (ICAO) - Νέα γενιά επαγγελματιών αεροπορίας (ICAO)
NPA	Notice of Proposed Amendment (EASA)-Κοινοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (EASA)
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (FAA) - Ειδοποίηση Προτεινόμενης Κανονιστικής Διαδικασίας (FAA)
OPS	Air Operations - Αεροπορικές δραστηριότητες
OR	Organisation Requirements - Απαιτήσεις φορέων
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) - Πρόταση έκδοσης οδηγίας αξιοποίησης (EASA)
POA	Production Organisation Approval-Έγκριση Φορέα Παραγωγής
PRB	Performance Review Board - Συμβούλιο Επανεξέτασης Επιδόσεων
Q	Τρίμηνο
RTC	Restricted Type Certificate-Περιορισμένο Πιστοποιητικό Τύπου
SAE	Society of Automotive Engineers-Σύλλογος Μηχανολόγων Αυτοκινούμενων Μέσων
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft-Εκτίμηση της ασφάλειας ξένων αεροσκαφών
SAN	Storage Area Network - Δίκτυο Περιοχής Αποθήκευσης
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN] - Συστήματα, εφαρμογές και προϊόντα στην επεξεργασία δεδομένων [EL]
SARPS	(ICAO) Standards and Recommended Practises - Πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (ICAO)
SAS	Special Airworthiness Specification - Ειδική Προδιαγραφή Αξιοποίησης
SESAR	Single European Sky ATM Research-Ερευνητικό Πρόγραμμα Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
SPOA	Single Productions Organisations - Έγκριση Ενιαίου Φορέα Παραγωγής
STC	Supplemental Type Certificate-Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Τύπου
STD	Synthetic Training Device-Συνθετικό Μέσο Πτητικής Εκπαίδευσης
TC	Type Certificate-Πιστοποιητικό Τύπου
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TCO	Third Country Operators - Αερομεταφορείς τρίτων χωρών
TFOEB	Operational Evaluation Board-Επιτροπή Επιχειρησιακής Αξιολόγησης
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO)-Γενικό Ελεγκτικό Πρόγραμμα Εποπτείας Ασφαλείας της ICAO (ICAO)
WA	Working Arrangement - Συμφωνία Συνεργασίας
AEE	Αποσπασμένος Εθνικός Εμπειρογνώμονας
Αριθ.	Αριθμός
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΠΑΑ	Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα για την Ασφάλεια της Αεροπορίας
ΕΣΑΑ	Ευρωπαϊκό Σχέδιο για την Ασφάλεια της Αεροπορίας
EY	Έκτακτος υπάλληλος
ΗΑΕ	Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα
ΚΠΑ	Κρατικό Πρόγραμμα Ασφάλειας
ΣΔΑ	Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας
ΣΥ	Συμβασιούχος υπάλληλος
ΤΠ	Τεχνολογία Πληροφοριών