



Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

Ogólne sprawozdanie roczne za 2011 rok

Uwagi wstępne przewodniczącego zarządu

Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego utworzono na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. Zbliżamy się więc do dziesiątej rocznicy jej istnienia. Na początku nie było organizacji, personelu ani lokali. Jeszcze we wrześniu 2003 r., gdy Agencja rozpoczynała swoją działalność, pracowników było niewielu, a struktura organizacyjna znajdowała się w powijakach.

Obecnie Agencja zatrudnia blisko 600 osób, a zakres jej działalności rozszerzono ze zdolności statków powietrznych do lotu, na której początkowo się skupiała, na wszystkie domeny bezpieczeństwa lotów, w tym na operacje lotnicze, licencjonowanie personelu, lotniska i zarządzanie ruchem lotniczym. EASA to centralna instytucja europejska zajmująca się gromadzeniem danych oraz analizami i badaniami w obszarze bezpieczeństwa. Posiada szeroko zakrojony program działań międzynarodowych we współpracy z krajami trzecimi – zarówno sąsiednimi, jak i leżącymi poza Europą. Zajmuje też miejsce wśród wiodących światowych organów regulacyjnych działających na rzecz podnoszenia standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Podobnie jak cała Europa, Agencja ma przed sobą kilka trudnych lat wynikających z niełatwej sytuacji gospodarczej. Opłaty nakładane na podmioty z branży, które stanowią większość z dochodów EASA, muszą odzwierciedlać trudne warunki ekonomiczne, w jakich te podmioty działają. Do tego znaczącym ograniczeniom ulegają pozostałe źródła finansowania działalności Agencji, pochodzące ze źródeł wspólnotowych.

Trzy główne cele mijającego roku, na których koncentrował się Zarząd:

a) tworzenie przepisów w sposób bardziej aktywny i oparty na dowodach. Niezbędne jest podniesienie europejskich standardów bezpieczeństwa na wyższy poziom, a także skierowanie środków tam, gdzie potencjalne korzyści są największe. W 2011 r. Komisja Europejska wydała komunikat w sprawie bezpieczeństwa lotniczego będący politycznym kompasem dla kierunków przyszłego rozwoju Agencji. W komunikacie podkreślono znaczenie ogółouropejskiego gromadzenia informacji pozwalających na identyfikowanie najważniejszych zagrożeń, działań, których celem jest ich zniwelowanie do akceptowalnego poziomu przez zastosowanie różnorodnych mechanizmów, a także monitorowania skuteczności tych działań i ich dostosowywania w miarę konieczności;

(b) potrzeba ścisłego współdziałania Agencji z Komisją i państwami członkowskimi na rzecz koordynacji całości europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego. Jest to konieczne ze względu na nakładanie się i współzależność ról różnych zaangażowanych podmiotów oraz potrzebę zapewnienia jak najpełniejszego wykorzystania skąpych możliwości gdziekolwiek się one pojawiają; a także

c) konieczność zapewnienia możliwie najskuteczniejszego i najbardziej sprawnego zarządzania sprawami wewnętrznymi Agencji.

Niniejsze sprawozdanie roczne za 2011 r. dobitnie pokazuje, jak wiele udało się osiągnąć Agencji w tak stosunkowo krótkim czasie. Łatwo można zapomnieć, że Agencja jest wciąż na początku swojego rozwoju, a niektóre dziedziny nie doczekały się jeszcze przyjęcia i wprowadzenia szczegółowych regulacji. Stworzenie tak silnej i złożonej organizacji bez komfortu stabilizacji wynikającej z zakończonego procesu formowania to niezwykle osiągnięcie. Składam hołd tym wszystkim osobom w Kolonii, które tak ciężko i skutecznie pracowały i pracują nad stworzeniem czegoś, co ustawodawcy mogli przewidzieć tylko w ogólnym zarysie.

Michael Smethers
przewodniczący zarządu

Uwagi wstępne dyrektora wykonawczego

W 2011 r. EASA umocniła swoją centralną rolę w polityce Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Agencja w sposób naukowy i w oparciu o gromadzone dane nadal współpracowała z zainteresowanymi stronami i organizacjami partnerskimi w celu rozwiązania głównych problemów dla bezpieczeństwa lotniczego.

Chociaż statystyki za 2011 r. wskazują na niewielką ogólną poprawę poziomu bezpieczeństwa na świecie, w poszczególnych regionach można było dostrzec duże różnice we wskaźnikach wypadków. Ponadto niektóre czynniki (takie jak utrata kontroli) nadal miały nieproporcjonalny udział w liczbie wypadków statków powietrznych.

Po wcześniejszych konferencjach poświęconych szkoleniu pilotów i wpływowi zmian klimatycznych na bezpieczeństwo ruchu powietrznego konferencja bezpieczeństwa EASA 2011 skupiła się na zapobieganiu utracie kontroli nad statkami powietrznymi oraz jej odzyskiwaniu. Konferencja ta zapewniła mocne podstawy dla dalszej pracy Agencji na rzecz integracji nowych technologii, w tym automatyki kabiny pilota.

Odpowiedzialność EASA za wytyczanie ścieżki dla prac nad bezpieczeństwem we wszystkich dziedzinach lotnictwa została wyraźnie zarysowana w komunikacie Komisji Europejskiej „Utworzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym w Europie”. Niniejszy dokument, opublikowany w październiku 2011 r., prezentuje strategię w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Europie.

Dwa filary tej strategii – Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego oraz Europejski Plan Bezpieczeństwa Lotniczego – stanowią ramy dla ogólnoeuropejskiego systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym.

W Europejskim Planie Bezpieczeństwa Lotniczego znajduje się ocena zagadnień związanych z bezpieczeństwem wraz z wykazem powiązanych działań. Stworzony przez EASA plan łączy zbiór zagadnień bezpieczeństwa wysokiego stopnia z działaniami, które muszą być zrealizowane przez władze krajowe, organizacje partnerskie, branżę oraz samą EASA. Obecna, druga już, edycja planu opiera się na fakcie, iż występującym dziś problemom dotyczącym bezpieczeństwa można zaradzić tylko wtedy, gdy wszyscy uczestnicy systemu będą dążyć do osiągnięcia tego samego celu.

Agencję przystosowano również do lepszego funkcjonowania w warunkach istniejących obecnie zagrożeń. Stworzono wewnętrzny system raportowania zdarzeń (IORS), którego zadaniem jest centralizacja zgłaszanych zdarzeń oraz poszczególnych decyzji i działań następczych. Baza danych IORS to obecnie kluczowe narzędzie w procesie podejmowania decyzji o bezpieczeństwie we wszystkich obszarach działalności EASA.

W maju 2011 r. weszła w życie dwustronna umowa w sprawie bezpieczeństwa lotniczego między Stanami Zjednoczonymi i Unią Europejską. Dzięki tej długo oczekiwanej umowie organy regulacyjne po obu stronach Atlantyku mogą efektywniej wykorzystywać dostępne zasoby.

Za sprawą przyjęcia pierwszych europejskich regulacji w obszarze zarządzania ruchem lotniczym Agencja uczestniczy teraz w pełnym spektrum działań dotyczących bezpieczeństwa lotniczego i promuje całościowe stosowanie systemu – od statków powietrznych przez porty i linie lotnicze, po zarządzanie ruchem lotniczym. Dzięki posiadaniu Europejskiego Planu Bezpieczeństwa Lotniczego Agencja znajduje się teraz – bardziej niż kiedykolwiek wcześniej – w sercu unijnej strategii na rzecz bezpieczeństwa lotniczego.

Jednym z najważniejszych zagrożeń, jakie dostrzegam dla przyszłości lotnictwa, jest współistnienie trudnej sytuacji ekonomicznej w branży lotniczej i redukcji personelu w organizacjach odpowiedzialnych za nadzór, co stanowi konsekwencję ogólnoswiatowego

kryzysu gospodarczego. Należy dołożyć wszelkich starań, aby uniknąć uszczuplenia środków przeznaczonych dla organów regulacyjnych i nadzorczych oraz umożliwić nam dalsze wypełnianie naszej misji i działanie na rzecz najwyższego możliwego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie. To jest moja wiadomość do rządzących nami polityków.

Patrick Goudou
dyrektor wykonawczy

Spis treści

UWAGI WSTĘPNE PRZEWODNICZĄCEGO ZARZĄDU	2
UWAGI WSTĘPNE DYREKTORA WYKONAWCZEGO.....	3
SPIS TREŚCI	5
WPROWADZENIE	7
AGENCJA	9
STRUKTURA ORGANIZACYJNA	10
NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA W 2011 R.....	11
KONTROLA WEWNĘTRZNA I OGRANICZANIE RYZYKA	12
DZIAŁALNOŚĆ AGENCJI	15
1. BEZPIECZEŃSTWO	15
A. STRATEGIA BEZPIECZEŃSTWA I EASP.....	15
<i>Cel i zakres.....</i>	<i>15</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2011 r.....</i>	<i>15</i>
B. ANALIZY I BADANIA BEZPIECZEŃSTWA	16
<i>Cel i zakres.....</i>	<i>16</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2011 r.....</i>	<i>17</i>
2. DZIAŁALNOŚĆ REGULACYJNA	22
<i>Cel i zakres.....</i>	<i>22</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2011 r.....</i>	<i>22</i>
3. NADZÓR.....	24
A. NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM WYROBÓW	24
<i>Cel i zakres.....</i>	<i>24</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2011 r.....</i>	<i>24</i>
B. ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI	26
<i>Cel i zakres.....</i>	<i>26</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2011 r.....</i>	<i>27</i>
C. KONTROLE PRZEPROWADZANE W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH.....	29
<i>Cel i zakres.....</i>	<i>29</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2011 r.....</i>	<i>29</i>
D. OPERATORZY.....	31
<i>Cel i zakres.....</i>	<i>31</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2011 r.....</i>	<i>31</i>
4. WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA	33
<i>Cel i zakres.....</i>	<i>33</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2011 r.....</i>	<i>33</i>
5. DZIAŁANIA POMOCNICZE	34
<i>Cel i zakres.....</i>	<i>34</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2011 r.....</i>	<i>34</i>
<i>Zarządzanie ogólne.....</i>	<i>34</i>
<i>Zarządzanie wnioskami i usługi zaopatrzeniowe.....</i>	<i>34</i>
<i>Obsługa finansowa.....</i>	<i>34</i>

<i>Obsługa prawna</i>	<i>35</i>
<i>Komunikacja</i>	<i>36</i>
<i>Zasoby ludzkie</i>	<i>36</i>
<i>Szkolenie ogólne i techniczne</i>	<i>37</i>
<i>Usługi informacyjne</i>	<i>38</i>
<i>Usługi korporacyjne</i>	<i>39</i>
ZAŁĄCZNIKI	40
ZAŁĄCZNIK 1: OŚWIADCZENIE O WIARYGODNOŚCI WYDANE PRZEZ URZĘDNIKA ZATWIERDZAJĄCEGO	41
ZAŁĄCZNIK 2: PRACE BADAWCZE ORAZ BADANIA NAUKOWE W 2011 R.	42
ZAŁĄCZNIK 3: DECYZJE, OPINIE I NPA W 2011 R.	43
ZAŁĄCZNIK 4: WYNIKI FINANSOWE AGENCJI W 2011 R. (REALIZACJA BUDŻETU EASA) .	44
ZAŁĄCZNIK 5: PRZETARGI ROZPOCZĘTE I/LUB ZAKOŃCZONE W 2011 R.	50
ZAŁĄCZNIK 6: DANE LICZBOWE DOTYCZĄCE POZIOMU ZATRUDNIENIA I DANE DEMOGRAFICZNE	55
ZAŁĄCZNIK 7: KLUCZOWE WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI	57
ZAŁĄCZNIK 8: ZARZĄD EASA	64
ZAŁĄCZNIK 9: WYKAZ SKRÓTÓW	65

Wprowadzenie¹

W 2011 r. Agencja konsolidowała działania związane z przygotowaniem do przyjęcia nowych kompetencji i obowiązków. Obejmowały one między innymi tworzenie projektów dokumentów legislacyjnych i powiązanych przepisów dotyczących pierwszego oraz drugiego rozszerzenia. Przygotowanie przepisów wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa lotnisk zaowocowało wydaniem dotyczącego ich komunikatu NPA, który ukazał się w grudniu 2011 r. Przepisy wykonawcze dotyczące zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS), wydane w okresie od sierpnia do grudnia 2011 r., otworzyły drogę do rozpoczęcia kontroli standaryzacyjnych EASA w tym obszarze.

Jednocześnie Agencja nadal umacniała swoją centralną rolę w strategii Unii Europejskiej na rzecz bezpieczeństwa lotniczego. W tym kontekście EASA udzielała wsparcia Komisji Europejskiej w zakresie definiowania projektów pomocy europejskiej i zarządzania programami unijnymi, w szczególności skierowanymi do krajów z zachodnich Bałkanów, basenu Morza Śródziemnomorskiego oraz Azji Centralnej. Agencja zorganizowała kilka działań wdrożeniowych towarzyszących wejściu w życie umów dwustronnych w sprawie bezpieczeństwa lotniczego (BASA) w ruchu cywilnym, które UE zawarła z USA i Kanadą odpowiednio 1 maja 2011 r. i 26 lipca 2011 r.

Agencja nadal promowała swoją strategię komunikacyjną, organizując pierwsze forum SAFA dla organów regulacyjnych i podmiotów z branży oraz pierwsze branżowe warsztaty certyfikacyjne. W związku z tym, że dyrektywy zdatności do lotu (AD) dotyczące dużych statków powietrznych przyciągają duże zainteresowanie mediów, Agencja kładzie ponadto szczególny nacisk na odpowiednie przygotowywanie ich ram oraz zarządzanie procesem ich wydawania.

Agencja podejmowała również starania na rzecz ciągłego doskonalenia w następujących obszarach:

- W związku z uzyskaniem certyfikatu ISO9001:2008 w 2010 r. EASA zapoczątkowała stały cykl doskonalenia swojego systemu zintegrowanego zarządzania z myślą o corocznym przedłużaniu ważności certyfikatu.
- W październiku rozpoczęto pilotażową fazę funkcjonowania wewnętrznego systemu zgłaszania zdarzeń (IORS). Pełne wdrożenie systemu zaplanowano na początek 2012 r.
- We wrześniu 2011 r. wdrożono nową aplikację i bazę danych SAFA, dzięki czemu krajowe władze lotnicze i operatorzy uzyskali bezpośredni dostęp on-line do sprawozdań SAFA.
- W obszarze zlecania na zewnątrz czynności związanych z certyfikacją uruchomiono procedurę zamówień, dzięki której od początku 2012 r. będzie możliwe zlecanie działań objętych nowymi kompetencjami zarówno krajowym władzom lotniczym, jak i podmiotom uprawnionym.

Z perspektywy organizacyjnej w ramach dyrekcji ds. certyfikacji połączono działy ds. ekspertów i standardów lotniczych. Celem tego jest usprawnienie współpracy między ekspertami zajmującymi się zdatnością do lotu i sprawami operacyjnymi, co doprowadzi do głębszej integracji obsługi spraw dotyczących projektów i zgodności operacyjnej w ramach centralnego zarządzania projektami.

¹ Sprawozdanie roczne Agencji za 2011 r. zostało przygotowane zgodnie z art. 57 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 (rozporządzenie podstawowe). Zostało ono usystematyzowane zgodnie z podstawowymi zadaniami Agencji i prezentuje sposób, w jaki Agencja wdrożyła plan pracy na 2011 r. Jak wskazano w tabelach sporządzonych dla każdego rodzaju działalności, z prawie wszystkich celów określonych w planie pracy na 2011 r. wywiązano się do końca 2010 r.

Agencja założyła również lokalne biuro w Brukseli, a biura tymczasowe otwarto w drugiej połowie roku. Personel przydzielony Brukseli już pracuje, a wyposażanie stałych pomieszczeń biurowych ma się ku końcowi.

Agencja

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego jest głównym podmiotem systemu strategii bezpieczeństwa lotniczego Unii Europejskiej, na który składają się Agencja, Komisja Europejska oraz krajowe władze lotnicze.

Państwa bezpieczeństwa to nasza misja

Nasza misja to promowanie najwyższych wspólnych norm w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym.

Wspólna strategia

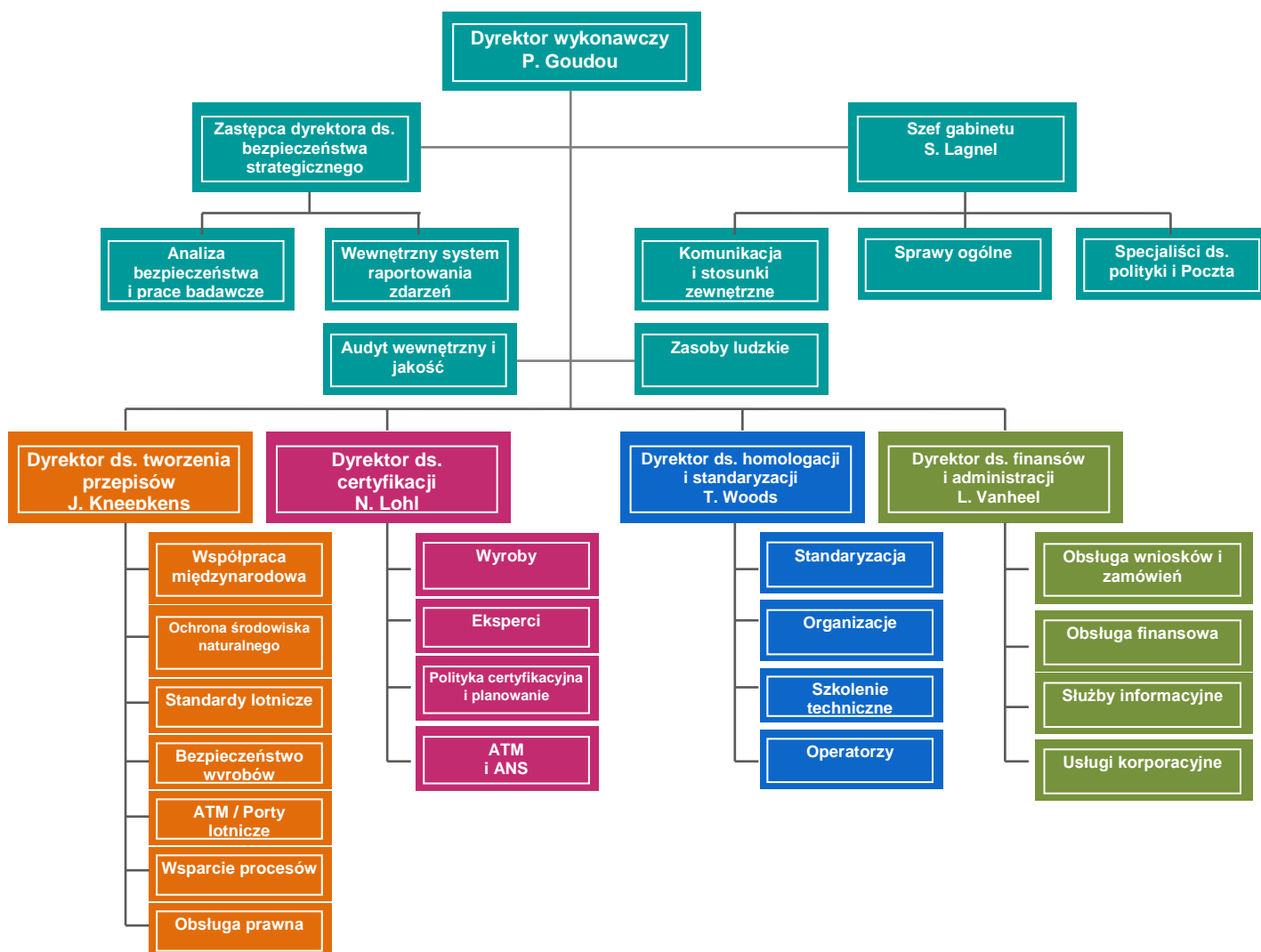
Transport powietrzny jest jednym z najbezpieczniejszych sposobów podróżowania. Wraz ze wzrostem ruchu lotniczego niezbędne jest wspólne przedsięwzięcie na poziomie europejskim, aby zapewnić bezpieczny i zrównoważony transport powietrzny. Agencja opracowuje wspólne przepisy dotyczące bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. Ponadto monitoruje wdrażanie norm, prowadząc kontrole w państwach członkowskich, oraz udostępnia specjalistyczną wiedzę techniczną oraz szkolenia. Agencja współpracuje z krajowymi władzami lotniczymi, które mają do odegrania własne role w systemie UE.

Nasze zadania

Aktualne główne zadania Agencji:

- działalność regulacyjna – przygotowanie projektów dokumentów legislacyjnych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego oraz doradztwo techniczne na rzecz Komisji Europejskiej i państw członkowskich;
- kontrole i szkolenia w celu zapewnienia jednolitego wdrożenia przepisów unijnych w zakresie bezpieczeństwa lotniczego we wszystkich państwach członkowskich;
- certyfikacja wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska;
- zatwierdzanie organizacji projektujących statki powietrzne na całym świecie oraz organizacji produkujących i obsługujących poza UE;
- koordynacja programu SAFA (ocena bezpieczeństwa statków powietrznych kraju trzeciego) Wspólnoty Europejskiej;
- koordynacja programów bezpieczeństwa, gromadzenia danych, wykonywanie analiz i badań w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego.

Struktura organizacyjna



Stan: kwiecień 2012 r.

Najważniejsze wydarzenia w 2011 r.

Wydarzenie	Data
EASA jako organizator/współorganizator	
Warsztaty dot. operacji lotniczych w warunkach zapylenia wulkanicznego	20 stycznia
Warsztaty certyfikacyjne	21 stycznia
Spotkanie JARUS/FAA/EASA	25 marca – 3 kwietnia
Oficjalne uruchomienie projektu EASA/SESAR JU/ECTL	15 kwietnia
Konferencja UE-USA 2011: „Wzmacnianie bezpieczeństwa lotniczego na świecie: przyszłe wyzwania”	14-16 czerwca
Doroczna konferencja poświęcona bezpieczeństwu i utrzymywaniu kontroli nad statkiem powietrznym – zapobieganie utracie kontroli i jej odzyskiwanie	4-5 października
Forum SAFA dla organów regulacyjnych i podmiotów z branży	19 października
Konferencja europejska poświęcona bezpieczeństwu w kabinie	1-3 listopada
Warsztaty dla krajowych władz lotniczych/krajowych władz bezpieczeństwa dot. pyłu wulkanicznego	2 listopada
Spotkanie EASA-FAA w sprawie standardów lotniczych	15-17 listopada
III forum EASA poświęcone współpracy międzynarodowej	15-17 listopada
V forum wiroplątowe	7-8 grudnia
Organizacja na poziomie ICAO/UE	
Zarządzanie bezpieczeństwem lotniczym w UE do 2020 r.	26 stycznia
Konferencja wysokiego szczebla poświęcona wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej	3-4 marca
VI europejskie dni aeronautyki 2011 (Madryt)	30 marca – 1 kwietnia
Ogólnoświatowe sympozjum ICAO dot. służb żeglugi powietrznej	20-23 września
Warsztaty ICAO dot. paliwa lotniczego i paliw alternatywnych	18-20 października

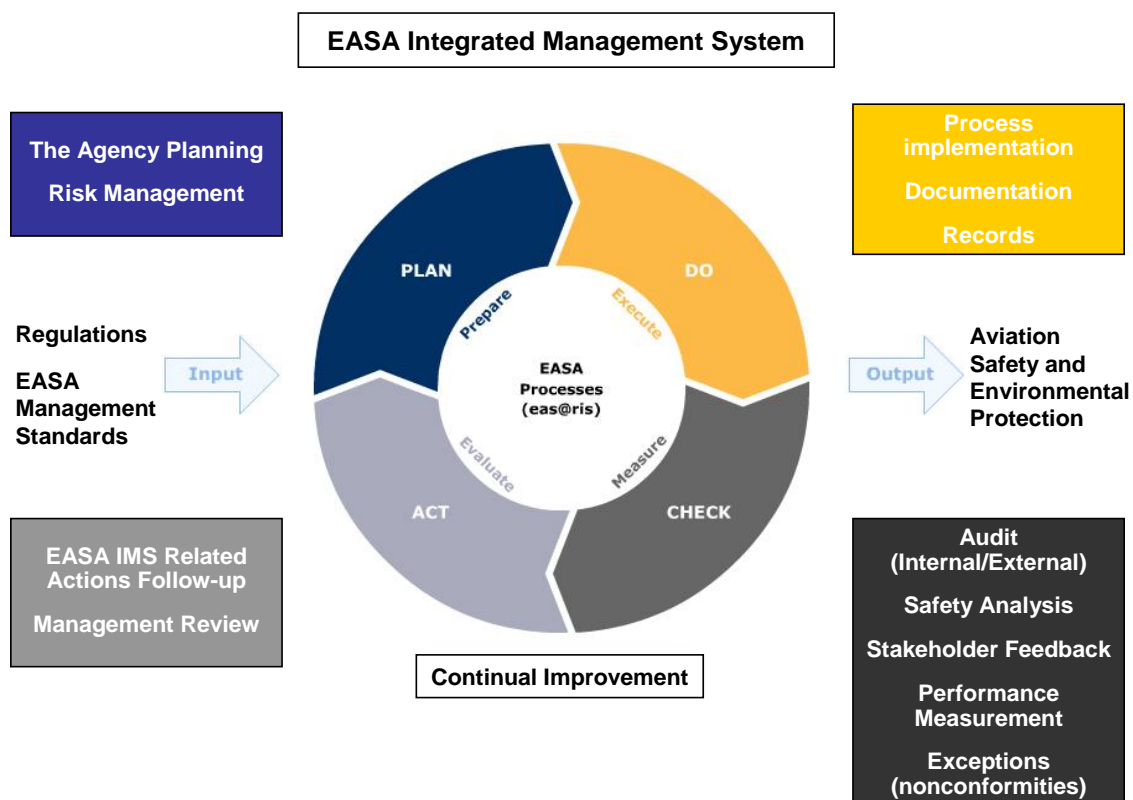
Kontrola wewnętrzna i ograniczanie ryzyka

➤ Kontrola wewnętrzna

Po uzyskaniu certyfikatu ISO 9001:2008 dla swojego systemu zintegrowanego zarządzania (IMS) w 2010 r., w 2011 r. EASA zapoczątkowała stały cykl doskonalenia systemu z myślą o corocznym przedłużaniu ważności certyfikatu.

System IMS EASA jest zgodny z normami zarządzania przyjętymi przez zarząd Agencji w 2008 r. w myśl art. 38 rozporządzenia finansowego. Normy te opierają się na standardach kontroli wewnętrznej opracowanych przez Komisję Europejską oraz na międzynarodowych normach ISO9001:2008. Taki system stanowi podstawę zarówno dla kontroli wewnętrznej, jak i dla ciągłego rozwoju.

System zintegrowanego zarządzania EASA w pełni łączy koncepcję „kontroli wewnętrznej”, której celem jest zapewnienie odpowiedniego zmniejszenia czynników ryzyka, zwiększając w ten sposób zdolność Agencji do osiągnięcia celów w zakresie działalności, jakości, zgodności i finansów. System został stworzony z wykorzystaniem czterostopniowej struktury opartej na najlepszych praktykach wielu organizacji z sektora prywatnego i publicznego.



EN	Tłumaczenie (PL)
EASA Integrated Management System	System zintegrowanego zarządzania EASA
The Agency Planning Risk Management	Planowanie Agencji Zarządzanie ryzykiem
Process implementation Documentation Records	Realizacja procesu Dokumentacja Zapisy
Regulations	Przepisy

EASA Management Standards	Normy zarządzania EASA
Input	Wkład
EASA IMS Related Actions Follow-up Management Review	Monitorowanie działań EASA IMS Przegląd zarządzania
PLAN	PLAN
Prepare	Przygotowanie
DO	WYKONANIE
Execute	Realizacja
CHECK	KONTROLA
Measure	Pomiar
ACT	DZIAŁANIE
Evaluate	Ocena
EASA Processes (eas@ris)	Procesy EASA (eas@ris)
Continual improvement	Ciągłe doskonalenie
Output	Wynik
Aviation Safety and Environmental Protection	Bezpieczeństwo lotnicze i ochrona środowiska naturalnego
Audit (Internal/External)	Audyt (wewnętrzny/zewnętrzny)
Safety Analysis	Analiza bezpieczeństwa
Stakeholder Feedback	Informacje zwrotne od zainteresowanych stron
Performance Measurement	Pomiary wyników
Exceptions (nonconformities)	Wyjątki (niezgodności)

➤ **Ograniczanie ryzyka**

Agencja wdrożyła również proces rocznej oceny ryzyka, którego celem jest określenie zagrożeń wysokiego poziomu dla każdego makro-procesu. Ryzyko ocenia się na podstawie prawdopodobieństwa jego wystąpienia oraz potencjalnego wpływu. W poniższej tabeli przedstawiono zidentyfikowane zagrożenia oraz wykonane lub zainicjowane sposoby ich ograniczania w 2011 r.

Zagrożenia	Główne działania w zakresie ograniczenia ryzyka przeprowadzone lub rozpoczęte w 2011 r.
Procesy zarządzania	
W stosunku do Agencji lub członków jej personelu orzeczono winę i/lub zaistniała odpowiedzialność cywilna/karna.	Plan i procedura działania ułatwiające prowadzenie skoordynowanych czynności w przypadku postępowania prokuratorskiego wobec Agencji. Procedury administracyjne dla postępowania w sprawach, w których prokuratorzy zwrócą się do EASA o zrzeczenie się immunitetu. Odpowiednia polityka komunikacji (strategia jednego głosu). Określenie pojedynczego punktu komunikacji i rozpowszechnienie informacji o nim w ramach Agencji oraz wśród klientów i stron trzecich.
Spadek reputacji Agencji w Komisji Europejskiej lub Parlamencie Europejskim z powodu nieodpowiedniej reakcji na sytuację kryzysową, krytyki/skargi ze strony zainteresowanych stron, szeroko nagłośnionych zarzutów dotyczących nieprawidłowości lub negatywnego postrzegania Agencji.	Plan komunikacji w sytuacjach kryzysowych. Odpowiednia polityka komunikacji (strategia jednego głosu). Określenie pojedynczego punktu komunikacji i rozpowszechnienie informacji o nim w ramach Agencji oraz wśród klientów i stron trzecich.
Niewystarczające zapewnienie zasobów w stosunku do istniejących i nowych zadań (rozszerzenie kompetencji) Agencji.	Właściwe planowanie, system prognozowania oraz system informacyjny w celu zidentyfikowania i uzasadnienia niezbędnych zasobów. Przejrzyste powiązanie pomiędzy zadaniami oraz zasobami finansowymi/siłą roboczą.
Procesy nadzoru nad bezpieczeństwem wyrobów i organizacji	
Nierozwiązane zagadnienia bezpieczeństwa w momencie certyfikacji, walidacji, zatwierdzenia warunków lotu skutkujące wypadkiem statku powietrznego.	Skuteczne procedury robocze do działań certyfikacyjnych, w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów. Zapewnianie bieżącego szkolenia personelu technicznego w celu zapewnienia ciągłej kompetencji.

Zagrożenia	Główne działania w zakresie ograniczenia ryzyka przeprowadzone lub rozpoczęte w 2011 r.
	Skuteczna kontrola nad usługami świadczonymi przez krajowe władze lotnicze.
Nierozwiązane zagadnienia bezpieczeństwa skutkujące wypadkiem statku powietrznego wskutek niewydania dyrektywy o zdolności do lotu lub niewystarczającego działania naprawczego bądź niewystarczającego czasu spełnienia wymagań, określonego w certyfikacie zdolności do lotu.	Skuteczne procedury robocze do zatwierdzania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań dyrektyw zdolności do lotu, w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów. Zapewnianie bieżącego szkolenia personelu technicznego w celu zapewnienia ciągłej kompetencji. Skuteczny system raportowania zdarzeń. Skuteczna kontrola nad usługami świadczonymi przez krajowe władze lotnicze.
Nierozwiązane zagadnienia bezpieczeństwa skutkujące wypadkiem statku powietrznego w następstwie błędnego wydania akceptacji alternatywnych sposobów spełnienia wymagań dyrektywy zdolności do lotu.	Skuteczne procedury robocze do zatwierdzania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań dyrektyw zdolności do lotu, w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów. Zapewnianie bieżącego szkolenia personelu technicznego w celu zapewnienia ciągłej kompetencji. Skuteczna kontrola nad usługami świadczonymi przez krajowe władze lotnicze.
Niewystarczający system raportowania zdarzeń oraz nieskuteczne przetwarzanie raportów ze zdarzeń, dyskredytujące ciągłą zdolność wyrobów do lotu oraz prowadzące do poważnych zdarzeń lub wypadków, którym można było zapobiec.	Promowanie systemu raportowania zdarzeń oraz sprawiedliwej kultury działania (<i>just culture</i>). Skuteczny system raportowania, który zapewnia identyfikowalność wszystkich zdarzeń oraz stosownych działań. Skuteczne procedury robocze do analizy raportów ze zdarzeń oraz specyfikacji niezbędnych działań, w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów. Zapewnianie bieżącego szkolenia personelu technicznego w celu zapewnienia ciągłej kompetencji. Skuteczna kontrola nad usługami świadczonymi przez krajowe władze lotnicze.
Procesy wspomagające	
Zdarzenie, które może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo obiektów, zdolność osób do pracy, dostępność danych/dokumentacji (np. pożar, atak terrorystyczny, poważna epidemia, kradzież).	Skuteczny system bezpieczeństwa. Stosowane ubezpieczenie. Zapasowe obiekty IT oraz zdalne gromadzenie danych w celu ułatwienia ciągłego działania. Biznesowy plan ciągłości działania. Plan reakcji na poważną epidemię.

Działalność Agencji

1. Bezpieczeństwo

a. Strategia bezpieczeństwa i EASP

Cel i zakres

Agencja przejęła przywództwo nad koordynacją i uzupełnianiem wysiłków państw członkowskich UE na rzecz wdrażania wymogów ustalonych przez ICAO w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) dla przemysłu oraz krajowych programów bezpieczeństwa (SSP) dla państw zawierających umowy z ICAO.

Podział ról pomiędzy instytucjami europejskimi a państwami członkowskimi, opisany w rozporządzeniu podstawowym, oznacza konieczność współpracy w celu wdrożenia zarządzania bezpieczeństwem. Istnieje potrzeba zapewnienia regionalnego podejścia (na szczeblu europejskim) w zakresie zasad zarządzania bezpieczeństwem.

W tym kontekście, a także w celu dokonania dalszych postępów, w październiku 2009 r. powołano do życia Europejski Komitet Doradczy ds. Bezpieczeństwa (EASAC) składający się z przedstawicieli Komisji Europejskiej, Rady Oceny Wyników Pracy (PRB), branży, Eurocontrol, państw członkowskich oraz EASA.

W 2011 r. znaczącym wsparciem dla wspólnych prac komitetu było przyjęcie komunikatu Komisji Europejskiej adresowanego do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia systemu zarządzania lotnictwem w Europie (Komunikat), którego jeden z załączników dotyczył Europejskiego Programu Bezpieczeństwa Lotniczego (EASP). W grudniu Zarząd Agencji przyjął również drugie wydanie europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego (EASp). Dzięki temu wprowadzono w życie trójpoziomowe podejście obejmujące strategię, program i plan.

Główne osiągnięcia w 2011 r.

➤ Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego (EASP)

Kontynuuje się prace wykonane przez EASAC, których wynikiem było przygotowanie podręcznika do europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego (podręcznik EASP). Włączenie programu, przededagowanego tak, by był zgodny z formatem ICAO, do Komunikatu w formie załącznika dostarczyło podstawy strategiczne i polityczne do dalszej pracy, a także listę celów na nadchodzące lata. Ukazało się drugie wydanie europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego, wykorzystujące doświadczenia zdobyte przy przygotowywaniu pierwszego.

Podejście do europejskiego bezpieczeństwa lotniczego opiera się na trzech elementach:

- zbiorze zasad postępowania i celów (strategia), który został zawarty w treści Komunikatu;
- zintegrowanym zestawie przepisów oraz działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa (program), który stanowi załącznik do Komunikatu;
- ocenie zagadnień dotyczących wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz powiązanym z nimi planem działania (plan bezpieczeństwa).

- Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego (EASp)

Omawiany rok zakończył się przyjęciem przez zarząd Agencji drugiego wydania europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EASp). Dotyczy ono lat 2012-2015 i zostało przygotowane według tej samej metodologii co wydanie pierwsze. Dzięki temu najważniejsze obszary zagrożeń pozostały niezmienione.

Podobnie jak wydanie pierwsze, wydanie drugie obejmuje trzy szerokie obszary dotyczące zagadnień systemowych, operacyjnych i nowych. Zagrożenia określone dla tych obszarów są ograniczane działaniami na rzecz bezpieczeństwa, podejmowanymi przez państwa członkowskie, Eurocontrol, Komisję Europejską, podmioty z branży oraz Agencję. Mieści się to w zakresie współpracy mającej zwiększyć efektywność działań i wysiłków w celu dalszego zmniejszenia naszych wskaźników wypadków.

Dodatkowo w drugim wydaniu zrealizowano dwa równoległe działania:

- a. przedstawiono sprawozdanie o stanie realizacji 91 stałych działań opracowanych w 2010 r.;
- b. pierwotną listę działań zaproponowanych w pierwszym wydaniu rozszerzono o 24 nowe. Nowe działania zostały ocenione przez EASAC i włączone w istniejące ramy.

Dotychczas 23 państwa członkowskie sformalizowały swoje intencje dobrowolnego wdrożenia planu bezpieczeństwa przez wyznaczenie odpowiednich punktów centralnych. W ciągu roku do punktów tych rozesłano wnioski o raport z wdrażania planu bezpieczeństwa. Do chwili publikacji niniejszego sprawozdania otrzymano piętnaście (15) takich raportów.

Możliwość dobrowolnego wdrożenia planu rozszerzono również na państwa spoza UE będące członkami ECAC. Do chwili publikacji niniejszego sprawozdania pięć (5) państw wyznaczyło własne punkty centralne. Ich wkład zostanie wykorzystany do wdrażania i doskonalenia polityki w zakresie bezpieczeństwa w 2012 r.

Podsumowując, sieć umożliwiająca działanie, zbudowana za sprawą Komunikatu, daje podstawy polityczne do utworzenia systemu zarządzania bezpieczeństwem dla Europy. Program EASP wytycza kurs wewnętrzny, a plan EASp umożliwia okresowe aktualizacje realizowanych zadań. Aktualność działań realizowanych w ramach systemu jako całości zależy właśnie od ciągłej koordynacji i współpracy między jego uczestnikami.

b. Analizy i badania bezpieczeństwa

Cel i zakres

EASA gromadzi i analizuje dane w celu poprawy wyników w zakresie bezpieczeństwa systemu lotniczego. Prowadzi badania, sporządza sprawozdania, monitoruje badanie wypadków, promuje inicjatywy na rzecz bezpieczeństwa oraz ustala, wykorzystuje i rozpowszechnia informacje dotyczące bezpieczeństwa.

Praca dotycząca analizy bezpieczeństwa jest dwójaka. Wewnętrznie analiza bezpieczeństwa stanowi podstawę do definiowania działań i polityki, przedkładanych do rozważenia przez Komitet Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ISC) Agencji. Natomiast zewnętrznie analiza bezpieczeństwa zapewnia wsparcie, współpracę i informacje o zagadnieniach związanych z ryzykiem dla bezpieczeństwa. Funkcje wspierające tę pracę są następujące:

- analiza bezpieczeństwa: przeglądy, prowadzenie badań oraz dostarczanie sprawozdań;
- badania wypadków: rozpowszechnianie i monitoring realizacji zaleceń powypadkowych, jak również opracowanie sposobów współpracy;

- ciągła poprawa: usprawnienie i promowanie inicjatyw dotyczących bezpieczeństwa lotniczego;
- przygotowywanie, wykorzystywanie i rozpowszechnianie informacji wynikających z funkcji technicznych (sprawozdania dotyczące uchybień w obsłudze, statystyki, polityka dotycząca czynnika ludzkiego, analiza parametrów operacyjnych lotu, system zarządzania bezpieczeństwem, przewidywanie i promowanie bezpieczeństwa).

Analiza bezpieczeństwa zapewnia szerokie spektrum w zakresie doradztwa i analizy bezpieczeństwa na rzecz zarówno podmiotów wewnętrznych, jak i zewnętrznych. Wspiera również komunikację EASA z zainteresowanymi stronami.

W 2011 r. nacisk położono na rozwój systemu informacji o zaleceniach w zakresie bezpieczeństwa, przygotowanie i stopniowe wdrożenie wewnętrznego systemu raportowania zdarzeń (IORS) oraz włączenie sekcji ds. informacji o bezpieczeństwie do struktury działu IORS.

Główne osiągnięcia w 2011 r.

Analiza bezpieczeństwa

- Produktywne wykorzystanie danych bezpieczeństwa

Rozszerzenie wykorzystania danych bezpieczeństwa przyniosło owoce w postaci ukierunkowania prac na wykrywanie tendencji oraz prekursorów w celu unikania wypadków w przyszłości. W celu poprawy współpracy w tym zakresie omawiano międzynarodowe porozumienia dotyczące udostępniania informacji. Przekazano nowe narzędzia dla ułatwienia dostępności i podniesienia jakości danych bezpieczeństwa w ramach Agencji.

Jeżeli chodzi o porozumienie robocze między Agencją i EUROCONTROL, jednym z pierwszych jego zadań jest rozszerzenie rocznych przeglądów bezpieczeństwa (ASR) o komponent ATM. Ponadto zatrudniono koordynatora ds. „sieci analizy”, co oznacza, że projekt uruchomiono w 2011 r.

Podjęto również działania, których celem jest wzmocnienie polityki Agencji w zakresie ochrony informacji bezpieczeństwa i wdrażania „sprawiedliwej kultury działania”.

- Wewnętrzny system raportowania zdarzeń (IORS)

W 2011 r. wykonano znaczną pracę w celu finalizacji wewnętrznego systemu raportowania zdarzeń. W październiku rozpoczęto pilotażową fazę IORS, a pełne wdrożenie systemu zaplanowano na początek 2012 r.

W ramach IORS, zgodnie z ustalonymi instrukcjami i polityką działania, scentralizowano zarządzanie wszystkimi zdarzeniami dotyczącymi bezpieczeństwa, przejmując przetwarzanie formularzy zgłoszeniowych nr 44 od działu analiz bezpieczeństwa, tworząc bazę danych o zdarzeniach i ustanawiając zharmonizowany sposób postępowania ze zdarzeniami.

Owocem tej pracy było utworzenie zamkniętego systemu, znanego jako narzędzie przepływu pracy IORS (*IORS Work Flow Tool*), który do końca 2011 r. zaczął odbierać zgłoszenia od czterech czołowych organizacji raportujących.

Dzięki stopniowemu wdrożeniu narzędzia przepływu pracy IORS możliwe było rozpoczęcie intensywnego programu komunikacji obejmującego trzy serie warsztatów, specjalne mini-stanowisko zewnętrzne i zwiększoną frekwencję na pozostałych spotkaniach, warsztatach i konferencjach. Opracowano moduły szkoleniowe specjalnie poświęcone IORS i do końca roku przeszkolono ponad 250 osób.

Jeżeli chodzi o zasoby działu IORS, który utworzono 2010 r., w pierwszym kwartale 2011 r. zatrudniono dwóch specjalistów ds. raportowania zdarzeń w celu zarządzania kwestiami technicznymi, do których w ostatnim kwartale roku dołączył asystent techniczny stanowiący wsparcie w obszarze komunikacji i działań pomocniczych.

- Informacje dotyczące bezpieczeństwa

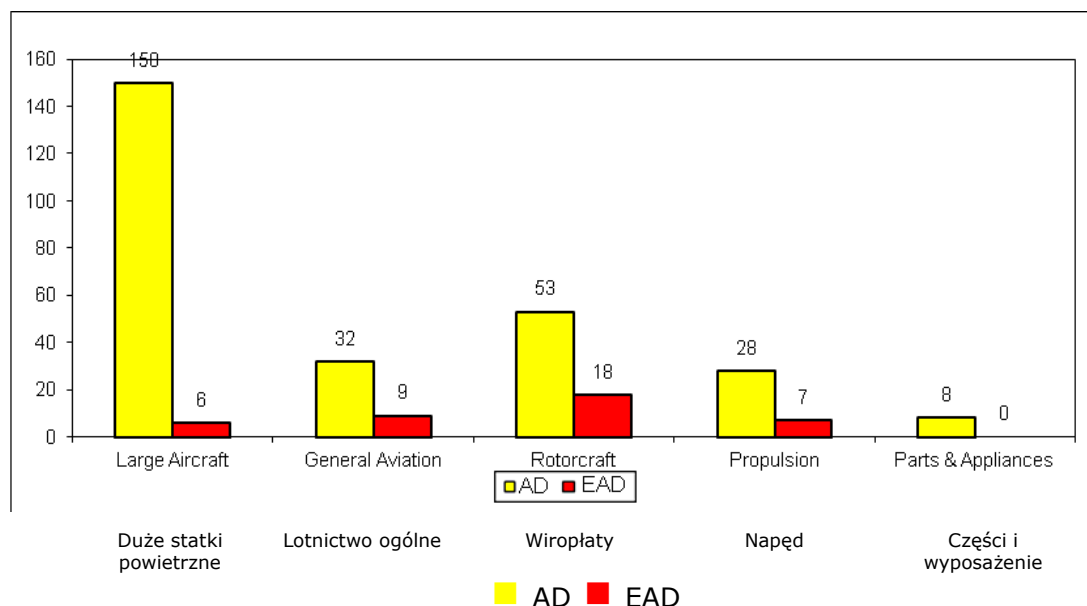
W połowie 2011 r. zakończono przenosiny sekcji ds. informacji o bezpieczeństwie do Dyrekcji E (E6-IORS).

Sekcja ds. informacji o bezpieczeństwie ma udział w nadzorze nad ciągłą zdolnością do lotu wyrobów, wyposażenia i części projektowanych lub użytkowanych w państwach członkowskich UE oraz krajach stowarzyszonych.

Do obowiązków sekcji należy wydawanie i rozpowszechnianie dyrektyw zdolności do lotu (AD), nadzwyczajnych dyrektyw zdolności do lotu (EAD), biuletynów informacyjnych w sprawie bezpieczeństwa (SIB), a także publikowanie AD, EAD i SIB wydane przez organa trzecie państwa projektu i przyjęte w Europie. Portal publikacji AD znajduje się pod adresem <http://ad.easa.europa.eu/>.

Ponieważ dyrektywy zdolności do lotu (AD) dotyczące A380 przyciągają duże zainteresowanie mediów, Agencja kładzie specjalny nacisk na odpowiednie przygotowywanie ich ram oraz zarządzanie procesem ich wydawania.

Liczba publikacji wydanych przez sekcję w 2011 r. wyniosła: 271 AD i 40 EAD. Poniższy wykres przedstawia szczegółowe zestawienie tych publikacji:



Opublikowano również 41 SIB, przy czym warto zauważyć, że chociaż większość dotyczyła spraw związanych ze zdolnością do lotu, to 10 zajęło się również sprawami związanymi z operacjami lotniczymi (np. pyłem wulkanicznym, funkcjonalnych lotów kontrolnych, dostępnością EGNOS itp.), a 8 podejrzeniami dotyczącymi niezatwierdzonych części.

- Współpraca w badaniu wypadków

Jednym z głównych osiągnięć w 2011 r. było przygotowanie oprogramowania dla systemu informacji o zaleceniach w zakresie bezpieczeństwa, którego rolą jest gromadzenie wszystkich zaleceń w centralnym repozytorium UE. Równolegle EASA przetworzyła 118 nadesłanych

zaleceń w zakresie bezpieczeństwa oraz zamknęła 75 otwartych zaleceń i zaktualizowała 132 oczekujące. 80 projektów raportów z badania wypadków przetworzono w celu przygotowania uwag zgodnie z rozporządzeniem UE nr 996/2010. Wśród dużych wypadków lub poważnych zdarzeń w lotnictwie cywilnym, które monitorowano w 2011, znalazły się:

- wypadek MD-82, EC-HFP, linii Spanair w porcie lotniczym Madryt Barajas w dniu 20 sierpnia 2008 r.;
- „kangurze” lądowanie MD-11, D-ALCQ, w Rijadzie w dniu 27 lipca 2010 r.;
- nieopanowana awaria silnika Airbusa A380, VH-OQA, Rolls Royce Trent 900, w dniu 4 listopada 2010 r.;
- utrata Airbusa A330, F-GZCP, nad Atlantykiem w dniu 1 czerwca 2009 r.;
- przeciągnięcie ATR 42, N902FX, podczas podejścia w Lubbock Preston w dniu 27 stycznia 2009 r.;
- wypadek z pożarem na pokładzie towarowego B-747-400F, N571UP, w Dubaju, ZEA, w dniu 3 września 2010 r.;
- wypadek Aerospatiale (Eurocopter) AS332 L2 Super Puma, G-REDL, 11 mil morskich NE od Peterhead w Szkocji w dniu 1 kwietnia 2009 r.
- Pył wulkaniczny

W 2011 r. wystąpiło kilka przypadków zagrożenia pyłem wulkanicznym, stanowiących wyzwanie dla bezpieczeństwa lotniczego. Warte szczególnego odnotowania były erupcje w na Islandii i w Chile. Wyzwania postawione przed bezpieczeństwem lotniczym w Europie w wyniku erupcji wulkanu Grímsvötn na Islandii pokazały fachowość, z jaką Agencja może uczestniczyć w skoordynowanej odpowiedzi na takie zdarzenia na poziomie ogólnoeuropejskim.

Dzięki wnioskowi wyciągniętemu z poważniejszej erupcji z 2010 r. oraz pracy międzynarodowej grupy zadaniowej ICAO ds. pyłu wulkanicznego (IVATF) i europejskiej komórki koordynacji kryzysowej ds. lotnictwa (EACCC) prostsze okazało się opanowanie zdarzenia z 2011 r.

EASA kontynuowała pracę nad opracowaniem wytycznych dla oceny ryzyka przez analizę odpowiednich danych dotyczących bezpieczeństwa. W tym celu EASA była w 2011 r. gospodarzem dwóch warsztatów dotyczących pyłu wulkanicznego. Pierwszy z nich, poświęcony operacjom lotniczym w warunkach zapylenia wulkanicznego (*Volcanic Ash Operations Workshop*), odbył się w styczniu i dotyczył metodologii oceny ryzyka w przypadku zagrożeń naturalnych ogólnie oraz erupcji wulkanów w szczególności. Drugi był przeznaczony dla krajowych organów lotniczych i bezpieczeństwa (*Volcanic Ash NAA/NSA Workshop*) i odbył się w listopadzie. Stanowił okazję dla organów administracji, agencji i władz do wymiany poglądów na temat polityki, planowania i oceny ryzyka w zakresie erupcji wulkanicznych z myślą o dalszej harmonizacji i standaryzacji sposobów reagowania przez systemy lotnicze na takie zdarzenia w Europie.

- Wyniki z inicjatyw bezpieczeństwa

Trzy filary ESSI (ECAST, EGAST oraz EHEST), które w 2010 r. połączono z programem EASP, kontynuowały prace nad wdrożeniem swoich programów roboczych w ramach europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EASp). Zespoły te są dobrowolną formą współpracy między organami regulacyjnymi i podmiotami z branży, polegającą na wspólnym opracowywaniu produktów mających poprawiać bezpieczeństwo przez eliminowanie najważniejszych zidentyfikowanych zagrożeń.

W 2011 r. europejski zespół ds. bezpieczeństwa lotnictwa komercyjnego (ECAST), europejski zespół ds. bezpieczeństwa śmigłowców (EHEST) oraz europejski zespół ds. bezpieczeństwa

lotnictwa ogólnego (EGAST) włączyły nowe działania do EASp i przygotowały dalsze materiały promujące bezpieczeństwo, które są gotowe do wykorzystania i dostępne na stronie internetowej ESSI pod adresem <http://easa.europa.eu/essi/index.html>.

Dodatkowo podjęto decyzję o skupieniu się na małych operatorach i lotnictwie ogólnym, obszarze dzielonym przez EGAST i EHEST. Na arenie międzynarodowej wzmocniono współpracę z amerykańskim zespołem ds. bezpieczeństwa lotnictwa komercyjnego (CAST), międzynarodowym zespołem ds. bezpieczeństwa śmigłowców (IHST) oraz połączonym komitetem sterującym ds. lotnictwa ogólnego FAA (GA-JSC).

- Zarządzanie wynikami w zakresie bezpieczeństwa

Schemat funkcjonowania Rady oceny wyników pracy (PRB) zakłada współpracę z Agencją, ponieważ w zakres jej działania wchodzi również bezpieczeństwo. Główne obszary współpracy to: definiowanie kluczowych wskaźników efektywności (KPI), przegląd krajowych planów efektywności oraz roczne sprawozdania PRB. Współpracę tę sformalizowano w lutym 2011 r. poprzez podpisanie protokołu ustaleń (MOU) pomiędzy kierownictwem Agencji i PRB. W 2011 r. EASA miała swój udział w następujących osiągnięciach: przegląd planów efektywności na poziomie krajowym i FAB, przyjęcie przez dyrektora wykonawczego akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) dla KPI w zakresie bezpieczeństwa na pierwszy okres sprawozdawczy (RP1) oraz wspólna praca z PRU nad opracowaniem podejścia regulacyjnego do RP2, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa.

Przedstawiona tu konieczna współpraca strategiczna wymaga odpowiednich środków.

- Promowanie bezpieczeństwa w skali międzynarodowej

W dniach 4 i 5 października 2011 r. EASA była gospodarzem dorocznej konferencji bezpieczeństwa poświęconej tematyce utrzymywania kontroli nad statkiem powietrznym, w tym zapobiegania utracie kontroli i jej odzyskiwaniu (*Staying in Control – Loss-of-Control Prevention & Recovery*). Jest to jeden z głównych obszarów ryzyka określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego (EASp). Omówiono wiele czynników ryzyka mających związek z utratą kontroli nad statkami powietrznymi, w tym czynnik ludzki, wyniki analizy bezpieczeństwa, badanie wypadków, szkolenie, badania, próby w locie itp. Konferencja pozwoliła również zdefiniować wiele działań następnych, które włączono do EASp.

Podczas ogólnosiwiatowego sympozjum żeglugi powietrznej (GANIS), które odbyło się w Montrealu we wrześniu 2011 r., EASA wraz z organizacjami partnerskimi, Komisją Europejską, Eurocontrol i wspólnym przedsięwzięciem SESAR, w ramach interoperacyjności globalnej zaprezentowała europejskie podejście do zagadnienia globalnego ATM.

Prace badawcze

➤ Planowanie prac badawczych na przyszłość

Biorąc pod uwagę główne priorytety europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EASp) oraz programu tematycznego europejskiej grupy partnerskiej ds. badań lotniczych (EARPG) w 2011 r., Agencja zarówno skonsolidowała swoje potrzeby i wnioski w zakresie nowych propozycji projektów, jak również zaległości z poprzednich lat w ambitny plan badawczy EASA na lata 2011-2014. Plan składa się z propozycji projektów i wniosków pochodzących z programu dotyczącego tworzenia przepisów, projektów sugerowanych przez zalecenia bezpieczeństwa, propozycji złożonych przez ESSI, dyrekcję ds. certyfikacji i tworzenia przepisów oraz europejską grupę doradczą ds. czynników ludzkich (EHFAG).

Agencja ściśle współpracowała z Komisją Europejską w zakresie działalności badawczej Wspólnoty mającej wpływ na system EASA (7 program ramowy [FP7], podtemat 7.1 Aeronautyka i transport lotniczy). W tym kontekście EASA opracowała podstawowe zasady dotyczące uczestnictwa swojego personelu w komitetach oceniających program ramowy WE oraz komitetach doradczych.

Ponadto EASA połączyła się z inicjatywami technologii na dużą skalę SESAR i CLEAN SKY. W 2011 r. Agencja wzięła również udział w tworzeniu nowego komitetu doradczego ds. badań i innowacji aeronautycznych w europie (ACARE). Agencja przyczyniła się do opracowania strategicznego planu badań i innowacji (SRIA) przez przyjęcie obowiązków współprzewodniczenia grupie roboczej ds. bezpieczeństwa i ochrony oraz zaangażowanie w prace innych grup roboczych SRIA.

Listę badań i projektów badawczych realizowanych w 2011 r. zamieszczono w **załączniku 2**.

2. Działalność regulacyjna

Cel i zakres

Agencja zarządza przygotowaniem ustawodawstwa unijnego związanego z bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym oraz zgodnością z normami ochrony środowiska, a także koordynuje te przygotowania. W tym kontekście EASA przygotowuje opinie skierowane do Komisji Europejskiej i przyjmuje specyfikacje wspierające proces certyfikacji, akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz wytyczne.

Główne osiągnięcia w 2011 r.

➤ Program tworzenia przepisów

W 2011 r. Agencja kontynuowała działania, których celem jest tworzenie projektów dokumentów legislacyjnych i powiązanych przepisów dotyczących tzw. pierwszego i drugiego rozszerzenia. Jednym z głównych wyzwań tego roku pozostało terminowe przygotowanie przepisów dotyczących zdatności do lotu (bezpieczeństwo i ochrona środowiska naturalnego). Agencja sfinalizowała dwadzieścia działań regulacyjnych. Pełny wykaz decyzji, opinii oraz NPA opublikowanych w 2011 r. przedstawiono **załączniku 3**.

➤ Zdatność do lotu i ochrona środowiska naturalnego

Agencja wydała kilka ważnych NPA dotyczących zlecenia usług technicznych, dostosowania rozporządzenia (WE) nr 2042/2003², ochrony dużych samolotów przed niskim poziomem i wyczerpaniem zapasu paliwa, ochrony przeciwołblodzeniowej dużych samolotów i silników turbinowych, a także aktualizacji specyfikacji certyfikacyjnych dotyczących zdatności do lotu zgodnie z unijnymi przepisami zakazującymi stosowania halonu. Ponadto Agencja wydała poprawki wytycznych do zmienionych przepisów dotyczących wyrobów zawartych w części 21, które zostały w pełni zharmonizowane z przepisami amerykańskimi i kanadyjskimi.

W obszarze ochrony środowiska naturalnego Agencja miała swój udział w tworzeniu programu prac CAEP9 przez opracowanie nowych norm dotyczących CO₂ oraz pyłu zawieszonego, mających wpływ na poprawę wpływu lotnictwa na zdrowie i środowisko, a także przez pracę na rzecz aktualizacji wymogów przeciwhałasowych, które pomagają utrzymać natężenie ruchu w portach lotniczych dotkniętych problemem hałasu.

➤ Rozszerzenie zakresu

- Operacje lotnicze i licencje pilotów

Agencja kontynuowała swoją pracę zgodnie z ośmioma pakietami priorytetów roboczych uzgodnionymi we wrześniu 2009 r. Priorytety zostały dostosowane do NPA i proponowanej nowej struktury przepisów, ze szczególnym uwzględnieniem poczynionych postępów, dostępnych zasobów wewnętrznych i zewnętrznych oraz powiązanej z nimi specjalistycznej wiedzy, a także zmiany struktury wymogów technicznych OPS.

W tym kontekście Agencja koncentrowała się na finalizacji dokumentów CRD oraz przygotowywanych opinii dotyczących pierwszego rozszerzenia kompetencji. Pierwsze 4 załączniki do nowego rozporządzenia w sprawie załóg statków powietrznych (część FCL, część

² Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych i wyrobów lotniczych oraz części i wyposażenia lotniczego, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315/1).

MED, warunki konwersji licencji krajowych oraz akceptacji licencji z krajów trzecich) opublikowano w Dzienniku Ustaw w listopadzie 2011 r. Powiązane z nimi akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz wytyczne opublikowano jako decyzje EASA na stronie internetowej Agencji w grudniu 2011 r. W 2011 r. opublikowano wszystkie OPS CRD, a także opinię w sprawie wymogów dotyczących organów i organizacji oraz operacji zarobkowego transportu lotniczego.

Po pięciu latach prac regulacyjnych Agencja wydała opinię proponującą włączenie koncepcji danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD) do treści części 21 oraz innych przepisów wykonawczych. Na potrzeby wdrożenia OSD opublikowano również dwa komunikaty NPA, w których zaproponowano specyfikacje certyfikacyjne dla szkoleń personelu pokładowego na typ statku powietrznego oraz MMEL.

- Bezpieczeństwo lotnisk, zarządzanie ruchem lotniczym oraz służby żeglugi powietrznej

Na polu ATM Agencja aktywnie wspierała Komisję w procesie przyjmowania czterech różnych przepisów ATM dotyczących: licencjonowania ATCO, nadzoru nad bezpieczeństwem ATM/ANS i wymogami wspólnymi oraz wspólnych wymogów dotyczących korzystania z przestrzeni powietrznej, których pierwsza podczęść dotyczy systemu ACAS II wersja 7.1. Po wydaniu opinii w sprawie części B ustandaryzowanych europejskich przepisów dotyczących przestrzeni powietrznej (SERA) (październik 2011 r.) Agencja nadal wspierała Komisję, w szczególności w przygotowywaniu zintegrowanej struktury części A i B SERA. Ponadto w ramach wsparcia dla wdrożenia programu efektywności SES Agencja wydała również AMC/GM dla SKPI (przepisy wykonawcze dotyczące efektywności ATM).

Przygotowanie przepisów wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa lotnisk zaowocowało wydaniem dotyczącego ich komunikatu NPA, który ukazał się w grudniu 2011 r. Komunikat ten jest w pełni zgodny z planem przyjmowania przepisów wykonawczych do 2013 r. przewidzianym w rozporządzeniu podstawowym.

- Wdrożenie programu dotyczącego tworzenia przepisów na 2011 r.: współpraca z organizacjami

W ramach wdrażania programu prac na 2011 r. dykcja ds. tworzenia przepisów zacieśniła współpracę z EUROCONTROL, SESAR oraz ICAO.

Ponieważ ewentualne zadania Agencji dotyczące programu SESAR oceniono jako znaczące, Agencja zawarła ze wspólnym przedsięwzięciem SESAR umowę o finansowanie ewentualnych prac.

W ramach nowego zadania i w ścisłej współpracy z EUROCONTROL Komisja Europejska zaprosiła Agencję do przygotowania oceny zharmonizowanej wysokości bezwzględnej przejściowej w europejskiej przestrzeni powietrznej (HETA).

Agencja aktywnie uczestniczyła w opracowywaniu, wspólnie z Komisją oraz EUROCONTROL, kluczowych wskaźników efektywności w zakresie bezpieczeństwa oraz przygotowała dla Komisji propozycję odpowiednich zmian w rozporządzeniu nr 691/2010.

3. Nadzór

a. *Nadzór nad bezpieczeństwem wyrobów*

Cel i zakres

Agencja jest odpowiedzialna za certyfikację wyrobów, części i wyposażenia aeronautycznego w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska. Odpowiedzialność obejmuje wstępną certyfikację nowego typu projektów oraz szeregu powiązanych działań, takich jak uzupełnianie certyfikaty typu, zatwierdzenie zmian certyfikatu typu oraz zatwierdzanie projektów napraw. Ponadto dotyczy ona działań ukierunkowanych na zapewnieniu ciągłej zdolności do lotu certyfikowanych wyrobów, części oraz wyposażenia przez cały okres ich żywotności, tj. reagowanie bez zbędnej zwłoki na problemy bezpieczeństwa oraz wydawanie i rozpowszechnianie stosownych informacji obowiązkowych.

Głównym celem było przygotowanie do wdrożenia nowych kompetencji, w szczególności koncepcji danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD) oraz dalszego doskonalenia funkcji Agencji w zakresie ciągłej zdolności do lotu.

Główne osiągnięcia w 2011 r.

W 2011 r. Agencja nadal kształtowała swoją strukturę organizacyjną, aby lepiej stawiać czoła nadchodzącym wyzwaniom związanym z wdrożeniem nowych kompetencji oraz wewnętrznego systemu raportowania zdarzeń (IORS). W tym kontekście w strukturze dyrekcji ds. certyfikacji uruchomiono nowy dział ds. ATM/ANS, który odpowiada za badania nad systemami zapewniającymi usługi ATM/ANS na poziomie pan-europejskim (np. EGNOS, Galileo, IRIS, systemy wykorzystywane przez zarządzających europejską siecią ATM, przyszłe systemy opracowane w ramach SESAR) oraz nadzór nad nimi. Do zespołu nowo utworzonego działu dołączyło dwóch ekspertów ds. ATM/ANS wyższego szczebla. Wreszcie, w związku z koncepcją danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD), za sprawą której ocena wszystkich elementów operacyjnych zostanie zintegrowana ze wstępną certyfikacją wyrobów aeronautycznych, połączono działy ds. ekspertów oraz standardów lotniczych.

Agencja nadal aktywnie promowała współpracę i usprawnienie komunikacji z zainteresowanymi stronami przez wiele imprez specjalnych. W styczniu 2011 r. po raz pierwszy zorganizowano warsztaty certyfikacyjne adresowane do podmiotów z branży.

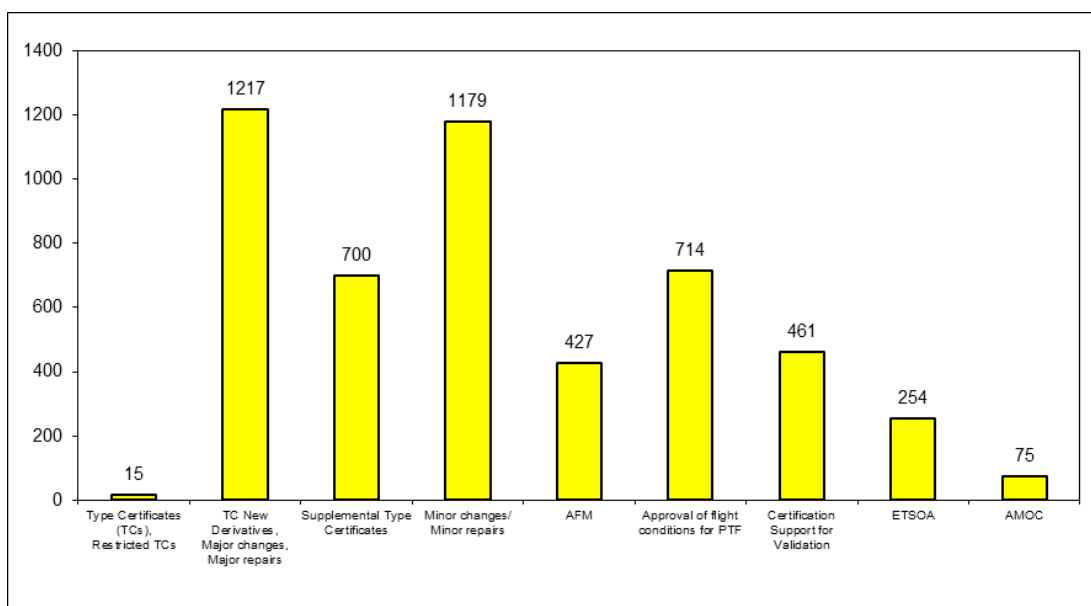
Co do współpracy międzynarodowej, w 2011 r. odnotowano kilka ważnych wydarzeń. Po wejściu w życie 1 maja umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej i Unią Europejską w sprawie współpracy w regulacji bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, 5 maja rada nadzoru nad certyfikacją przyjęła techniczne procedury wdrożeniowe (TIP) dla certyfikacji w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska naturalnego. Ponadto we wrześniu wspólny komitet sektorowy ds. certyfikacji przyjął TIP przeznaczone do dwustronnej umowy w sprawie bezpieczeństwa lotniczego zawartej między UE i Kanadą.

Wreszcie, dzięki ustanowieniu ogólnych ram dla programów praktyk w EASA, co miało miejsce w ubiegłym roku, w październiku 2011 r. uruchomiono 1. program praktyk EASA. Jego celem jest przyciągnięcie wysoko wykwalifikowanych studentów i absolwentów uczelni wyższych.

➤ **Certyfikacja wyrobów, części i wyposażenia aeronautycznego w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska**

• Tendencja w zakresie otrzymanych wniosków

Liczba nowych wniosków złożonych do Agencji o certyfikację w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska w 2011 r. (5 042) pozostała na stałym poziomie. Wnioski o certyfikację projektów nowych typów dotyczyły wielu wyrobów aeronautycznych, w tym super odrzutowca biznesowego średnich rozmiarów i dalekiego zasięgu Falcon SMS od Dassault Aviation, dużych śmigłowców AW169 oraz AW189 firmy AgustaWestland, silnika turbowentylatorowego Silvercrest od SNECMA, balonów serii GB firmy Cameron Balloons Ltd. Złożono również wiele wniosków z sektora lotnictwa ogólnego, dotyczących głównie bardzo lekkich samolotów. Poniższy wykres przedstawia zestawienie wg charakteru otrzymanych wniosków:



EN	Tłumaczenie (PL)
Type Certificates (TCs)	Certyfikaty typu (TC)
Restricted TCs	Ograniczone TC
TC New Derivates, Major changes, Major repairs	Nowe pochodne TC, Duże zmiany, Duże naprawy
Supplemental Type Certificates	Uzupełniające certyfikaty typu
Minor changes / Minor repairs	Mniejsze zmiany/mniejsze naprawy
AFM	AFM
Approval of flight conditions for PTF	Zatwierdzenie warunków lotu dla PTF
Certification Support for Validation	Wsparcie certyfikacyjne dla walidacji
ETSOA	ETSOA
AMOC	AMOC

Warto nadmienić, że w 2012 r. spodziewane są nowe projekty z krajów wschodzących (Chiny, Indie).

• Główne bieżące wieloroczne programy certyfikacji typu

W 2011 r. kontynuowano realizację szeregu wielorocznych projektów certyfikacyjnych, takich jak Airbus A350, Airbus A320neo (którego celem jest zmniejszenie zużycia paliwa, a – co za tym idzie – poprawienie osiągnięć i energooszczędności tego statku powietrznego), wojskowy samolot transportowy Airbus A400M, odrzutowiec biznesowy Embraer EMB-545/550, samolot Mitsubishi Regional Jet, MRJ-200 oraz Suchoj Superjet 100.

- Liczba wydanych certyfikatów

W 2011 r. wydano 3 823 certyfikatów. Certyfikaty typu przyznano m.in. TP400-D6 (pierwszemu dużemu silnikowi turbośmigłowemu certyfikowanemu przez EASA), towarowej i pasażerskiej wersji Boeinga B747-8 oraz Boeingowi Dreamliner B787-8.

➤ Ciągła zdolność do lotu

- Wypadek Qantas

Po wypadku z rozpadnięciem się silnika w statku powietrznym A380 linii Qantas Airlines w listopadzie 2010 r. postępy w prowadzonym badaniu, dalsza ocena danych producenta i dodatkowej analizy wytrzymałościowej, a także zastosowanie dalszych środków ostrożności doprowadziły w marcu 2011 r. do anulowania dyrektywy zdolności do lotu (nr 2010-0242R1) w sprawie obowiązkowych kontroli struktur wysokiego/pośredniego ciśnienia (HP/IP) w silnikach serii Trent 900.

- Problem z fotelami Koito

W sprawie fałszowania wyników testów foteli przez Koito Industries Ltd. (Japonia) na początku 2010 r. EASA i FAA w sposób zharmonizowany wypracowały własne działania obowiązkowe. Wydane przez EASA i FAA dyrektywy zdolności do lotu (EASA AD nr 2011-0098, FAA AD nr 2011-12-01) zostały opublikowane w czerwcu i weszły w życie 1 sierpnia.

➤ Zadania certyfikacyjne związane z operacjami

W tym obszarze Agencja przygotowała wdrożenie 1. rozszerzenia swoich kompetencji przez wkład w działania regulacyjne EASA (opracowanie NPA, CRD oraz specyfikacji certyfikacyjnych), a także przez wsparcie dla przyjęcia koncepcji OSD przez krajowe władze lotnicze w Europie i ich zagraniczne odpowiedniki, takie jak FAA i TCCA. Dodatkowo w 2011 r. zrealizowano nowe programy MRB oraz dokonano oceny zgodności operacyjnej nowych technologii (EVS) i procedur. Usprawnienie europejskiego systemu raportowania zdarzeń w zakresie elementów operacyjnych jest spodziewane w 2012 r.

b. Zatwierdzanie organizacji

Cel i zakres

EASA jest odpowiedzialna za zatwierdzanie organizacji projektowych bez względu na ich lokalizację oraz organizacji odpowiedzialnych za wytwarzanie, obsługę techniczną, szkolenie w zakresie obsługi technicznej i zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu, które mają siedzibę poza terytorium państw członkowskich. Obejmuje to także zatwierdzanie organizacji produkcyjnych zlokalizowanych na terytorium co najmniej jednego państwa członkowskiego na wniosek państwa członkowskiego/państw członkowskich. W 2011 r. działania związane z zatwierdzaniem organizacji w początkowym zakresie działań Agencji osiągnęły zaawansowany poziom zarówno w perspektywie działalności, jak i metodologii.

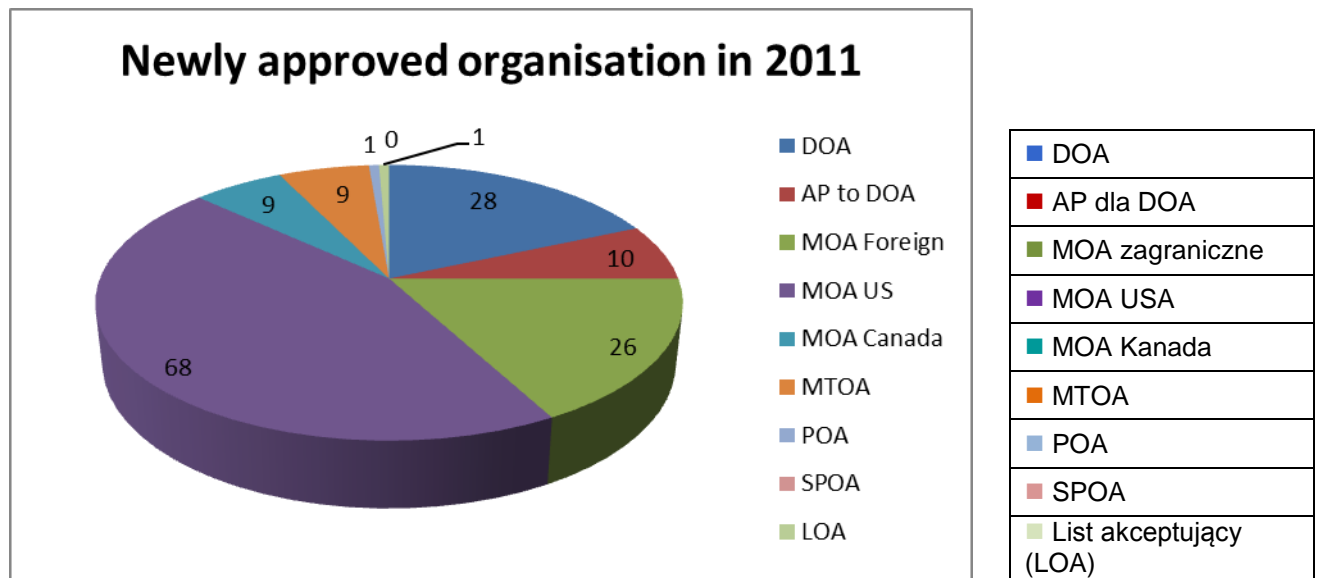
Oprócz działań objętych początkowym zakresem, dział otrzymał zadania dotyczące konkretnych nowych kompetencji. Sekcja ds. ATM/ANS ma obowiązek wspierać Komisję w nadzorze nad stanowiskiem kierownika sieci w Eurocontrol. Przydzielono jej także zadanie przygotowania do przejęcia nadzoru nad EGNOS i zatwierdzenia szkół ATCO poza Europą. Sekcja FCLOA podjęła wszystkie niezbędne kroki w celu przygotowania do zatwierdzania i nadzoru nad zatwierdzonymi organizacjami szkoleniowymi obsługującymi ośrodki szkoleń

lotniczych i medycyny lotniczej, które według stanu na 2012 r. znajdują się poza państwami członkowskimi EASA.

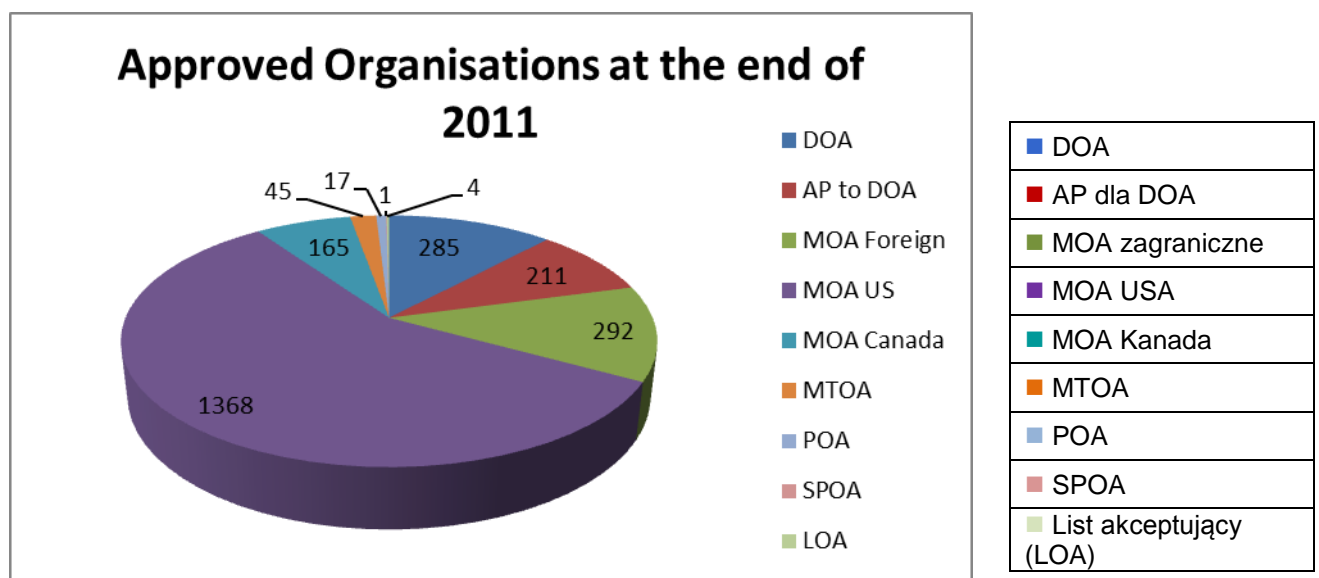
Główne osiągnięcia w 2011 r.

Liczba przypadków zatwierdzania organizacji rosła stopniowo w 2011 r. Znalazły się w niej zatwierdzenia organizacji projektowych (DOA)/alternatywnych procedur (AP) dla DOA, zatwierdzenia organizacji produkcyjnych (POA) oraz zatwierdzenia organizacji zajmujących się obsługą techniczną/ciągłą zdolnością do lotu (MOA/COA). Obciążenie pracą w zakresie nadzoru nad europejskim, jednolitym zatwierdzeniem organizacji produkującej (SPOA) Airbusa zwiększyło się nieznacznie, również w lokalizacjach poza Europą. Dane dotyczące zatwierdzania organizacji przedstawiono na poniższych wykresach:

Nowo zatwierdzone organizacje w 2011 r.



Zatwierdzone organizacje na dzień 31 grudnia 2011 r.



➤ **Zatwierdzenia organizacji projektowych**

Na dzień 31 grudnia 2011 r. zostało wydanych 285 DOA, z czego 218 zostało zinternalizowanych przez Agencję, 67 pozostawało w rękach krajowych władz lotniczych, 76 organizacji przeszło wstępną ocenę pod kątem DOA, a 42 pod kątem AP dla DOA. Internalizacja działań osiągnęła przewidywalny cel. 21 dodatkowych organizacji przekazano do liderów zespołu EASA w 2011 r., w tym 7 DOA oraz 2 AP dla DOA. Dalsze transfery będą miały miejsce, jeśli krajowe władze lotnicze zdecydują się na zaprzestanie działalności lub jeśli będzie tego wymagało rozszerzenie zakresu DOA.

➤ **Zatwierdzanie organizacji produkcyjnych**

W 2011 r. EASA wydała 17 POA dla zagranicznych organizacji produkcyjnych oraz 1 pojedyncze POA dla Airbusa. Dodatkowo EASA kontynuowała wydawanie eksportowych certyfikatów zdatności do lotu dla statków powietrznych produkowanych przez organizacje zatwierdzone przez EASA (EASA POA) w Chinach oraz przez Airbusa na mocy zatwierdzenia SPOA w Europie. EASA miała również swój udział w realizacji postanowień umów dwustronnych UE-USA i UE-Kanada w obszarze produkcji.

➤ **Zatwierdzanie organizacji obsługi technicznej/organizacji zarządzających ciągłą zdatnością do lotu (CAMO)**

Agencja rozpoczyna zlecanie krajowym władzom lotniczym większości prac technicznych zarówno w zakresie zatwierdzania organizacji obsługi technicznej/organizacji zarządzających ciągłą zdatnością do lotu, jak również ciągłego nadzoru nad organizacjami. Wewnętrzni eksperci zajmują się ograniczoną liczbą zatwierdzeń, aby móc utrzymywać i poszerzać wiedzę specjalistyczną umożliwiającą skuteczne zarządzanie działalnością realizowaną przez krajowe władze lotnicze. EASA przyczyniła się do przygotowania płynnego przejścia od istniejącego dwustronnego stosunku w zakresie obsługi technicznej do nowej dwustronnej umowy UE-USA. Pierwsze zatwierdzenie dla zagranicznej organizacji CAMO zostało wydane przez EASA w 2011 r.

➤ **Zatwierdzenia dla organizacji licencjonujących załogi lotnicze**

W 2011 r. rozpoczęto koordynację zatwierdzeń dla organizacji licencjonujących załogi lotnicze (FCL OA) z głównymi krajowymi władzami lotniczymi oraz wsparcie w różnych kwestiach związanych z przygotowywanymi regulacjami. Przygotowano procesy wdrażania FCL OA. Przygotowano instrukcje robocze oraz wytyczne dla organizacji szkolenia pilotów i ośrodków medycyny lotniczej. Przeprowadzono rekrutację liderów zespołu FCL OA. Dodatkowo zrealizowano specyfikacje techniczne i szacunki obciążenia pracą dotyczące zleceń zewnętrznych. Do grudnia 2011 r. wybrano podmioty uprawnione w zakresie organizacji szkolenia pilotów oraz trzy krajowe władze lotnicze nadzorujące ośrodki medycyny lotniczej.

➤ **Zatwierdzenia ATM/ANS**

Sekcja ds. zatwierdzeń dla organizacji ATM/ANS została utworzona w maju 2011 r., a do jej głównych działań należało przygotowanie uzgodnień z Komisją i Eurocontrol umożliwiających nadzór nad kierownikiem sieci. Uzgodnienia te przedstawiono Komitetowi ds. jednolitej przestrzeni powietrznej podczas warsztatów.

Rozpoczęto równoległe działania w celu przygotowania do przejęcia nadzoru nad dostawcą usług EGNOS, ESSP. Składały się na nie spotkania nadzorcze z władzami francuskimi i belgijskimi oraz udział w audytach.

Ponieważ zarówno sama sekcja, jak i jej cele są nowe, rozpoczęto opracowywanie jej procesów, formularzy i procedur, a także rekrutację nowego personelu.

c. Kontrole przeprowadzane w państwach członkowskich

Cel i zakres

Agencja wspomaga Komisję Europejską w monitorowaniu jednolitego i skutecznego wdrażania prawa unijnego przez krajowe władze lotnicze państw członkowskich poprzez kontrole standaryzacyjne. Kontrole te mogą obejmować badanie przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw będących pod nadzorem kontrolowanych krajowych urzędów lotnictwa.

W obszarach wstępnej i ciągłej zdadności do lotu Agencja monitoruje zgodność krajowych władz lotniczych z wymaganiami podstawowego rozporządzenia oraz powiązаныmi przepisami wykonawczymi zgodnie z ramami określonymi przez rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006.³ W dziedzinach operacji lotniczych (OPS), licencjonowania załóg lotniczych (FCL) oraz symulatorów lotu (FSTD) Agencja przeprowadza kontrole standaryzacyjne, aby zapewnić płynne przejście oraz aby uniknąć luki w bezpieczeństwie, aż do przyjęcia kolejnych przepisów wykonawczych UE. Zastosowanie mają nadal wspólne wymagania lotnicze (JAR) oraz, w odniesieniu do operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu samolotów, przepisy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91⁴ („EU-OPS”).

W obszarze zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS) wydanie kilku przepisów wykonawczych w okresie sierpień-grudzień 2011 r. uutorowało drogę do rozpoczęcia przez EASA kontroli standaryzacyjnych w tym zakresie.

Główne osiągnięcia w 2011 r.

➤ Zasięg działania

W 2011 r. zakres standaryzacji obejmował 46 państw: 31 „państw EASA” plus 15 państw, które podpisały porozumienia robocze z EASA. W ciągu roku przeprowadzono kontrole w 27 państwach EASA oraz 7 w państwach, które podpisały porozumienia robocze. W standaryzacji nadal łączono wszystkie kontrole sektorowe planowane dla tego samego państwa w celu zapewnienia Komisji Europejskiej spójnego globalnego obrazu we wszystkich dziedzinach technicznych. W wyniku tego większość regularnych kontroli w 2011 r. zaplanowano i przeprowadzono w ramach kontroli połączonych.

➤ Grono inspektorów

EASA jest zaangażowana we włączenie wyznaczonych inspektorów krajowych władz lotniczych do swoich zespołów kontroli, co umożliwi czerpanie korzyści z ich kompetencji i praktycznego doświadczenia oraz budowanie i rozpowszechnianie wspólnego zrozumienia obowiązujących wymogów w ramach krajowych władz lotniczych (proaktywna standaryzacja). W 2011 r. 96 członków zespołów to inspektorzy wyznaczeni przez krajowe władze lotnicze (58%). Zorganizowano 5 wstępnych szkoleń dla inspektorów standaryzacyjnych, z czego 2 były poświęcone ATM/ANS w związku z nadchodzącym rozszerzeniem działań standaryzacyjnych.

³ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129/10.

⁴ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do zarobkowego transportu lotniczego, Dz.U. L 254/1.

Przeszkolono ponad 80 nowych inspektorów, głównie z obszarów ATM/ANS, FCL, OPS oraz FSTD.

➤ **Kluczowe wyniki standaryzacji**

W 2011 r. przeprowadzono 107 kontroli standaryzacyjnych⁵:

Rodzaj kontroli	AIR	OPS	LIST	MEST	FSTD
Regularna	20	17	18	18	8
Kontynuacja	4	4	3	2	0
Ad-hoc	4	7	1	1	0
Ogółem	28	28	22	21	8

Uwaga: w 2011 r. działalność z zakresu standaryzacji wstępnej i ciągłej zdatności do lotu włączono do zdatności do lotu (AIR).

W wyniku kontroli stwierdzono 781 nieprawidłowości, z czego 738 zaklasyfikowano jako niezgodności wymagające planu działań naprawczych, który powinien zostać zaproponowany i wdrożony przez kontrolowane urzędy. Około 26% wszystkich nieprawidłowości sklasyfikowano jako znaczące braki, mogące skutkować problemami w dziedzinie bezpieczeństwa, jeśli nie zostaną właściwie naprawione.

Wszystkie plany działań naprawczych zaproponowane przez krajowe władze lotnicze zostały ocenione przez odpowiednie sekcje standaryzacji. W kilku konkretnych przypadkach nie osiągnięto porozumienia, co doprowadziło do wydania raportów uzupełniających. Agencja monitoruje uzgodnione działania w celu zapewnienia ich wdrożenia.

➤ **Spotkania standaryzacyjne**

W 2011 r. wydział ds. standaryzacji zorganizował 9 spotkań, w których udział wzięło ogółem 442 przedstawiciele krajowych władz lotniczych. Spotkania standaryzacyjne okazały się właściwym narzędziem do osiągnięcia wysokiego stopnia wspólnego zrozumienia oraz interpretacji obowiązujących wymogów. Wnioski z każdego spotkania udostępnia się dyrekcji ds. regulacji prawnych tak, aby te kwalifikujące się jako potencjalne materiały regulacyjne można było dalej opracowywać. Na podstawie pozytywnej informacji zwrotnej otrzymanej od krajowych władz lotniczych Agencja zdecydowała się zwiększyć częstotliwość spotkań.

➤ **Ciągła poprawa procesu standaryzacji**

Obecnie proces standaryzacji jest dojrzały i całkowicie spełnia swoje cele.

Niemniej jednak Agencja pracuje w kierunku ciągłej poprawy jego jakości, skuteczności i wydajności. W tym zakresie w 2011 r. wdrożono już szereg środków i będą one dalej usprawniane w 2012 r., kiedy to proces ten przejdzie dużą ewolucję. W tym celu utworzono już krajowy system raportowania, zdefiniowane zostanie stałe monitorowanie bezpieczeństwa lotniczego (CMA) oparte o model pewności oraz zostaną zrewidowane metody przeprowadzania kontroli (rozporządzenie nr 736/2006).

Jednocześnie dużym wyzwaniem dla standaryzacji będzie przeprowadzanie kontroli standaryzacyjnych w obszarze ATM/ANS oraz wejście w życie przepisów wykonawczych w dziedzinach operacji lotniczych, licencjonowania załóg lotniczych oraz urządzeń symulacji lotu.

⁵ Ponadto wydział ds. standaryzacji był zaangażowany w 7 międzynarodowych wizyt standaryzacyjnych (USA, Kanada, Brazylia) i 9 wizyt akredytacyjnych.

d. Operatorzy

Cel i zakres

Dział ds. operatorów obejmuje działania Agencji związane z koordynacją wspólnotowego programu oceny bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych (SAFA) oraz autoryzacją operatorów z krajów trzecich (TCO).

Działalność SAFA prowadzona przez EASA to funkcja koordynacji, która obejmuje:

- prowadzenie i aktualizację bazy danych sprawozdań z kontroli na ziemi SAFA;
- wykonywanie analiz i sprawozdań na podstawie zgromadzonych danych;
- usprawnianie organizacji i przeprowadzania odpowiednich kursów szkoleniowych;
- przedstawianie propozycji do podręczników i procedur;
- usprawnianie standaryzacji działań SAFA.

Ponadto w ramach art. 23 rozporządzenia podstawowego EASA Agencja będzie odpowiedzialna za wydawanie autoryzacji operatorom państw trzecich (TCO), którzy pragną wlatywać do przestrzeni powietrznej EASA oraz lądować w jednym z państw EASA.

W 2010 r. Agencja skupiła się na dalszym rozszerzeniu programu SAFA (w tym np. na opracowaniu i wdrożeniu ponownie opracowanej aplikacji SAFA, ciągłej aktualizacji procedur SAFA), przeprowadzaniu audytów standaryzacji SAFA w krajowych władzach lotniczych oraz na zapewnianiu Komisji ciągłego wsparcia dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (ASC) w zakresie wykazu bezpieczeństwa UE.

Główne osiągnięcia w 2011 r.

SAFA

➤ Usprawnienie programu SAFA

We wrześniu 2011 r. uruchomiono nową aplikację i bazę danych SAFA. Wszystkie dane historyczne zostały z powodzeniem przeniesione do nowej bazy danych. Nowa aplikacja oferuje pełne wsparcie dla całego procesu (przygotowanie, raportowanie, monitorowanie i zamknięcie nieprawidłowości), rozszerzone funkcje kwerend i analiz oraz pozwala krajowym władzom lotniczym (z krajów nie uczestniczących w programie SAFA) i operatorom na uzyskanie bezpośredniego dostępu do sprawozdań SAFA on-line.

Analizę SAFA wykonano zgodnie z określonym harmonogramem. Wyniki analizy oraz wyniki procesu określenia priorytetów kontroli SAFA przedstawiono podczas spotkań komitetu ds. bezpieczeństwa lotniczego (wykaz bezpieczeństwa). Wykonano również szereg analiz ad-hoc na wnioski Komisji Europejskiej w celu wspierania różnych badanych przypadków.

Zgodnie z dyrektywą SAFA oraz zakresem obowiązków dla standaryzacji SAFA uzgodnionym z państwami uczestniczącymi w SAFA, EASA kontynuowała proces standaryzacyjny zainicjowany w 2009 r. W 2011 r. zaplanowano i wykonano ogółem 12 kontroli standaryzacyjnych w państwach uczestniczących w SAFA należących do UE i spoza UE, na czym zakończono pierwszy w historii cykl standaryzacyjny obejmujący wszystkie państwa uczestniczące w SAFA (z wyjątkiem Monako).

Rok 2011 charakteryzował się również zwiększeniem przejrzystości dla branży lotniczej. EASA zorganizowała I forum SAFA dla organów regulacyjnych i podmiotów z branży, podczas którego przedstawiciele państw uczestniczących w SAFA, ICAO, IATA, AEA, ELFAA, IACA, AACO, AAPA mogli swobodnie omówić sprawy związane z SAFA.

➤ **Międzynarodowa promocja programu UE SAFA**

Kontynuowano promocję programu UE SAFA na arenie międzynarodowej. W ramach realizacji postanowień II międzynarodowego forum współpracy EASA zorganizowano międzynarodową kontrolę na ziemi. Program SAFA zaprezentowano również podczas różnych seminariów, warsztatów i spotkań dwustronnych wielu krajom i organizacjom regionalnym – Kanadzie, Czarnogórze, Japonii, Singapurze, agencji CASSOA (*East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency*), ICAO Ameryki Łacińskiej.

W wyniku negocjacji rozpoczętych z niektórymi partnerami strategicznymi w sprawie włączenia programu UE SAFA w 2011 r. Agencja zawarła pierwsze porozumienie robocze w państwie spoza Europy (Marokiem), które zostało tym samym 43. państwem uczestniczącym w SAFA. Kontynuowano negocjacje z Kanadą i Brazylią. Rozpoczęto negocjacje z Czarnogórą.

Operatorzy z krajów trzecich

W ramach rozszerzenia zakresu działalności Agencja rozpoczęła prace przygotowawcze (określenie dokładnego zakresu, obciążenia pracą i procedur) w kontekście autoryzacji operatorów z krajów trzecich (TCO).

Komisję Europejską regularnie wspierano w kontekście wykazu bezpieczeństwa UE. EASA uczestniczyła w przesłuchaniach przygotowawczych zagranicznych władz oraz operatorów i zapewniała wiedzę techniczną podczas wielu zadań w zakresie oceny technicznej w ramach wykazu bezpieczeństwa UE. Sekcja TCO kontynuowała koordynowanie prac grupy roboczej ds. analizy raportów USOAP ICAO, dzięki czemu komitet ds. bezpieczeństwa lotniczego UE otrzymał wiele raportów dotyczących poszczególnych krajów.

4. Współpraca międzynarodowa

Cel i zakres

Agencja podejmuje uzgodnienia robocze z zagranicznymi urzędami lotnictwa i pomaga Komisji Europejskiej w negocjacjach i realizacji umów dwustronnych w sprawie bezpieczeństwa lotniczego (BASA).

Ponadto Agencja wzmacnia swoje stosunki z ICAO, w ścisłej koordynacji z Komisją Europejską i państwami członkowskimi oraz w odniesieniu do Eurocontrol.

Co więcej, Agencja wspiera państwa rozwijające się w zakresie poprawy ich zdolności regulacyjnych.

Główne osiągnięcia w 2011 r.

➤ Umowy dwustronne oraz uzgodnienia robocze

Umowy dwustronne w sprawie bezpieczeństwa lotniczego (BASA) w obszarze bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego pomiędzy UE i USA oraz UE i Kanadą weszły w życie odpowiednio 1 maja 2011 r. i 26 lipca 2011 r. Agencja zorganizowała szereg działań wdrożeniowych, takich jak spotkania podkomitetów (do spraw certyfikacji i obsługi technicznej), zatwierdzenie dokumentów 3 rzędu czy opracowanie i realizacja szkoleń technicznych.

Podpisano 5 uzgodnień roboczych między EASA a chińską cywilną administracją lotniczą CAAC, 11 uzgodnień roboczych w sprawie rozszerzenia zakresu ATM/ANS między EASA i państwami PANEP⁶, jedno uzgodnienie robocze między EASA i Japońskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego obejmujące procedury wykonawcze, jedno uzgodnienie robocze między EASA i Hong Kong CAD, a także zmiany do załącznika 1 procedur wykonawczych do uzgodnienia roboczego między GCAA-UAE i EASA.⁷

➤ Współpraca z ICAO

EASA podjęła szereg ważnych działań w celu zwiększenia swojego zaangażowania w sprawy ICAO. Począwszy od lipca 2011 r. przedstawiciel EASA rezyduje w przedstawicielstwie UE przy ICAO w Montrealu. Dzięki temu EASA może mieć większy wgląd w prace komisji ds. żeglugi powietrznej i zacieśnić stosunki z Sekretariatem ICAO. Oprócz tego EASA oddelegowała eksperta do wspierania Sekretariatu w opracowywaniu nowego załącznika dotyczącego zarządzania bezpieczeństwem oraz działalności związanej z tym panelem. Pierwsze posiedzenie panelu miało miejsce w listopadzie 2011 r. EASA podjęła współpracę z Komisją Europejską, państwami członkowskimi UE oraz ICAO w celu opracowania prostszej metody zgłaszania odrębności w obszarach, do których kompetencje uzyskała UE. EASA współpracuje z regionalnym biurem ICAO w Paryżu, któremu pomaga sformować nową europejską grupę regionalną ds. bezpieczeństwa lotniczego.

➤ Współpraca techniczna

EASA udzielała wsparcia Komisji Europejskiej w zakresie definiowania projektów pomocy europejskiej i zarządzania programami unijnymi, w szczególności skierowanymi do krajów z zachodnich Bałkanów, basenu Morza Śródziemnomorskiego oraz Azji Centralnej. EASA wspierała również programy wspólnotowe w regionie Azji-Pacyfiku i w Afryce. Działania w

⁶ Partnerzy pan-europejscy (ang. Pan-European Partners, PANEP)

⁷ Pełny wykaz uzgodnień roboczych zawartych przez EASA znajduje się na stronie internetowej EASA pod adresem: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

zakresie współpracy technicznej obejmowały (1) bezpośrednie zarządzanie wyspecjalizowanymi programami wsparcia oraz (2) udział w misjach wsparcia technicznego w Zambii, Beninie, Gabonie, Ghanie, Mauretanii, Mali Kongo oraz Kambodży.

W listopadzie 2011 r. w Singapurze odbyło się III międzynarodowe forum współpracy EASA (ICF-3).

5. Działania pomocnicze

Cel i zakres

Działania pomocnicze EASA dotyczą ogólnego zarządzania i administrowania Agencją. Obejmują one ogólną organizację (zarządzanie, planowanie, ogólna koordynacja działalności), wsparcie komunikacyjne, porady prawne, audyt i zapewnienie jakości. Działania te obejmują ponadto wsparcie administracyjne i informacyjne (finanse, zarządzanie zasobami ludzkimi, zamówienia publiczne, usługi korporacyjne i usługi informacyjne) oraz wsparcie operacyjne (zarządzanie wnioskami, badanie bezpieczeństwa, akredytacje, szkolenia techniczne, umowy z krajowymi władzami lotniczymi).

W 2011 r. główne wyzwania w obszarze wsparcia obejmowały uruchomienie dwóch dużych aplikacji informatycznych (SAFA oraz IORS) oraz finalizację uzgodnień dotyczących otwarcia biura EASA w Brukseli.

Główne osiągnięcia w 2011 r.

Zarządzanie ogólne

Międzynarodowa konferencja bezpieczeństwa lotniczego USA/Europa 2011 „Wzmacnianie globalnego bezpieczeństwa lotniczego: przyszłe wyzwania” odbyła się w Wiedniu w dniach 14-16 czerwca, a wzięło w niej udział ponad 300 przedstawicieli krajowych władz lotniczych, branży oraz organizacji.

Zarządzanie wnioskami i usługi zaopatrzeniowe

Wystawiono ponad 10 000 faktur za opłaty i honoraria.

W 2011 r. przeprowadzono i rozstrzygnięto 34 przetargi o dużej wartości obejmujące potrzeby zaopatrzeniowe różnych dyrekcji EASA (szczegóły – patrz załącznik 5).

W obszarze zlecania czynności certyfikacyjnych znaczący wysiłek poświęcono przetargowi prowadzącemu do rozpoczęcia zlecania czynności objętych nowymi kompetencjami krajowym władzom lotniczym oraz podmiotom uprawnionym począwszy od kwietnia 2012 r. Etap I przetargu zakończono. Etap II zostanie zakończony na początku 2012 r.

Dzięki restrykcyjnemu zarządzaniu zamówieniami zakupu zlecanymi krajowym władzom lotniczym nie było potrzeby wprowadzenia poprawek do budżetu w 2011 r.

Obsługa finansowa

Usprawnienie procesu odzyskiwania należności pozwoliło na realizację budżetu na poziomie 98% i skrócenie okresu zalegania z zapłatą za fakturę do 98 dni. Pełne zestawienie wyników finansowych Agencji w 2011 r. przedstawiono w załączniku 4. Roczne sprawozdanie finansowe

za 2010 r. zostało zatwierdzone przez Europejski Trybunał Obrachunkowy, a Parlament Europejski udzielił Agencji skwitowania za 2009 r.

Rozbudowano możliwości sprawozdawcze w celu zapewnienia wsparcia dla kierownictwa Agencji w podejmowaniu decyzji i planowaniu niezbędnych środków pozwalających na skuteczne wypełnianie jej misji. Co miesiąc każdemu z dyrektorów z Komitetu Wykonawczego przedstawiano tablicę wyników zawierającą kluczowe wskaźniki efektywności (w tym te dla rocznego programu prac), a wyniki omawiano. Przygotowywano specjalne raporty i analizy, a także kwartalne zamknięcia rachunków obejmujące prognozy sytuacji w ciągu roku i sytuacji gospodarczej. Pozwoliło to na dokładny monitoring działań związanych z opłatami i honorariami.

W obszarze planowania Agencja przygotowała pięcioletni plan biznesowy, który został zatwierdzony przez zarząd. W rocznym cyklu planowania Agencji ten dokument stanowi podstawę do przygotowania budżetu rocznego, programu prac oraz wieloletniego planu polityki kadrowej. Dołożono starań w celu uproszczenia dokumentów, w szczególności przez zmniejszenie ich rozmiarów i zapewnienie większej zwięzłości. Szczególną uwagę poświęcono dalszej poprawie obliczeń zasobów w oparciu o szacunkowe obciążenie pracą, kluczowym wskaźnikom efektywności, a także zdefiniowaniu celów SMART.

Wprowadzono usprawnienia w różnych innych obszarach: w komunikacji wewnątrz Agencji (organizacja dni finansowych z dyrekcjami operacyjnymi), systemie rachunkowym (zwłaszcza księgowanie kosztów umożliwiające zarządzanie budżetem i kosztami w podziale na poszczególne działania i projekty), ramach rozporządzeń finansowych (Agencja zgłosiła propozycje rewizji i uproszczenia zasad rachunkowości oraz zasad finansowych, które zostaną omówione w Komisji Europejskiej) oraz uproszczeniu administracji.

Obsługa prawna

Dział prawny aktywnie uczestniczył w opracowywaniu nowych produktów w zakresie tworzenia przepisów.

Ponadto Wydział Prawny służył wsparciem w zakresie technicznych/operacyjnych funkcji Agencji, np. w obszarze dotyczących wdrożenia art. 1 ust. 2 rozporządzenia podstawowego oraz w sprawie stosowania przepisów artykułu 83bis Konwencji chicagowskiej do systemu UE, a także w sprawach dotyczących opracowania niezbędnych ram umownych zapewniających utrzymanie ważności licencji pilotów testowych EASA.

Dział w dalszym ciągu koordynował odpowiedź Agencji na wnioski pochodzące od władz prowadzących badania wypadków oraz od władz sądowych w ścisłej współpracy z dyrekcjami operacyjnymi oraz zewnętrznym doradcą prawnym. Ponadto Agencja uruchomiła stronę internetową swojego inspektora danych osobowych (DPO) podczas V europejskiego dnia ochrony danych oraz pracowała nad różnymi sprawami dotyczącymi ochrony danych, np. w komunikacji elektronicznej, procedurach dyscyplinarnych, polityce w zakresie telewizji przemysłowej oraz rejestracji wnioskodawców w SAP.

W 2011 r. dział uczestniczył, w ramach liczącej się delegacji UE, w pracach grupy zadaniowej ICAO ds. ochrony bezpieczeństwa informacji, a także przewodniczył międzyagencyjnej sieci prawnej.

Komunikacja

W 2011 r. stworzono pewne kluczowe narzędzia komunikacji wewnętrznej. Sieć intranet Agencji została całkowicie przeprojektowana i obecnie umożliwia wymianę informacji wzbogaconą zaawansowanymi funkcjami nawigacji i wyszukiwania. Teraz wszyscy członkowie personelu Agencji mają dostęp do cotygodniowego biuletynu poświęconego działalności EASA, a także do codziennego przeglądu prasy.

EASA publikowała komunikaty prasowe na takie tematy, jak zharmonizowane przepisy dotyczące ograniczenia czasu lotu czy informacje specjalne EASA, certyfikacja TP 400 – silnika dla Airbusa A400M oraz certyfikacja Boeinga 787. EASA zaangażowała się również w prace nad wnioskiem Biura ds. Odpowiedzialności Rządu USA w sprawie certyfikacji materiałów kompozytowych.

Zorganizowano szereg wywiadów telewizyjnych, radiowych oraz prasowych z udziałem personelu EASA na takie tematy jak wypadek lotu Air France 447 i działania regulacyjne w sprawie ograniczenia czasu lotu.

Uruchomiono nowy kanał komunikacji – portal wymiany informacji między EASA i krajowymi władzami lotniczymi. Jest on już dostępny dla przedstawicieli EASA i europejskich urzędów odpowiedzialnych za komunikację.

Wśród zewnętrznych publikacji Agencji w 2011 r. znalazły się: ogólna broszura „Dlaczego lotnictwo jest bezpieczne”, roczny przegląd bezpieczeństwa za 2010 r., ogólne sprawozdanie roczne za 2010 r., Fact Book 2005-2010, zbiór publikacji dla Europejskiego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Śmigłowców EHEST oraz Europejskiego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Ogólnego, wiadomości EASA nr 6, 7, 8 i 9.

Zasoby ludzkie

Na koniec 2011 r. EASA zatrudniała 574 pracowników czasowych (TA), tj. o 50 więcej niż w roku poprzednim. Dodatkowo w EASA zatrudniono 57 pracowników kontraktowych (CA) oraz 11 oddelegowanych ekspertów krajowych (SNE). W trakcie 2011 r. EASA zawarła 85 nowych umów o pracę, a 28 jej pracowników opuściło Agencję z różnych przyczyn (rezygnacja, koniec umowy, emerytura i zwolnienie). Skutkiem tego był wzrost zatrudnienia netto o 57 pracowników. 27 pracowników pomyślnie przeszło zewnętrzne lub wewnętrzne procedury rekrutacji.

Agencja opublikowała 63 ogłoszenia o wakatach ukierunkowane na 69 stanowisk i sfinalizowała 60 postępowań rekrutacyjnych, co odpowiadało 70 docelowym stanowiskom. Wpłynęło około 4145 podań i przeprowadzono ponad 525 rozmów.

Nowe umowy zawarte w 2011 r. (TA/CA/SNE)	85
Pracownicy odchodzący w 2011 r. (TA/CA/SNE)	28
Wzrost zatrudnienia netto w 2011 r. (TA/CA/SNE)	57
Wakaty opublikowane w 2011 r. (TA/CA/SNE)	63
Kandydaci wewnętrzni wybrani (TA)	27

Oprócz zatrudnionych już pracowników 16 kolejnych pracowników czasowych przyjęło propozycję zatrudnienia i dołączy do personelu Agencji w pierwszych miesiącach 2012 r. Szczegółowe dane liczbowe Agencji dotyczące poziomu zatrudnienia i dane demograficzne z 2011 r. zawarto w **załączniku 5**.

Po przeprowadzeniu procedury oceny oraz ponownej klasyfikacji 109 pracowników zaproponowano przeklasyfikowanie, z czego 83 pomyślnie zmieniono zaszeregowanie zgodnie

z art. 45 ust. 2 (znajomość trzeciego języka UE na poziomie B2). W 2011 r. po raz drugi przeprowadzono ponowną klasyfikację pracowników kontraktowych.

Ukończono pierwszą ankietę dot. motywacji pracowników, sprawozdanie z wyników, sporządzone przez wykonawcę Ipsos Loyalty GmbH udostępniono wszystkim pracownikom w I kw. 2011 r. Po publikacji raportu zorganizowano prezentacje dla wszystkich dyrekcji. Na I kw. 2012 r. zaplanowano również warsztaty dla wszystkich dyrektorów i szefów działów w celu omówienia wyników i sformułowania planu działania. Druga ankieta dla pracowników (w formie badania bieżącego) zostanie zainicjowane w I kw. 2012.

W I kw. 2011 r. rozpoczęła się ankieta mająca odnotować wszystkie dostępne w EASA obszary wiedzy lotniczej. Planuje się ciągłą aktualizację jej wyników. Wszyscy nowi pracownicy są proszeni o wypełnienie ankiety na początku zatrudnienia w EASA.

W IV kw. 2011 r. Agencja zainicjowała pierwszą ankietę wśród swoich interesariuszy przeprowadzaną w ramach procesów wewnętrznych. Jej celem jest określenie oczekiwań i ocenienie zadowolenia interesariuszy wewnętrznych w zakresie zasobów ludzkich. Wyniki, opublikowane w I kw. 2012 r., pokazały liczne uczestnictwo ze strony pracowników oraz ogólne zadowolenie z procesów kadrowych (72% zadowolonych). Wyniki były zachęcające, a komentarze pokazały, że inicjatywa spotkała się z dobrym przyjęciem.

Szkolenie ogólne i techniczne

Szkolenie ogólne

W obszarze zarządzania personelem i rozwoju personelu Agencja zorganizowała i umożliwiła przeprowadzenie 322 szkoleń ogólnych (z czego 103 to kursy i testy językowe), w których wzięło udział łącznie 1709 osób (w tym 594 w kursach/testach językowych). W celu uzupełnienia nauczania języków prowadzonego stacjonarnie, w czerwcu 2011 r. wszystkim pracownikom udostępniono platformę e-learning. Ponadto, po ostatecznym skonfigurowaniu narzędzia do zarządzania szkoleniami (*EASA Learning Gateway, ELG*), uruchomiono je i udostępniono wszystkim pracownikom we wrześniu 2011 r.

Podpisanie umów z nowymi dostawcami szkoleń pod koniec 2010 r. zaowocowało przeprowadzeniem szeregu działań z zakresu budowania zespołu, a także szkoleń o charakterze ogólnym oraz specjalnych zajęć z zakresu świadomości międzykulturowej. Ich celem jest stworzenie w EASA podstaw dla kultury inicjatyw budowania zespołu i zbudowanie świadomości wielokulturowości w codziennych kontaktach w pracy.

Szkolenie dla kadry zarządczej zostało przeprowadzone przez nowego dostawcę, Cognos International. Wzięło w nich udział łącznie 83 kierowników EASA, przy średniej obecności ponad 90%. Tradycyjnie nowym specjalistom ds. raportowania oferowano szkolenie z oceny umiejętności. Powyższe inicjatywy spotkały się z pozytywnym odzewem i żywym zainteresowaniem.

Z myślą o utrzymaniu standardów ochrony i bezpieczeństwa obiektów opublikowano politykę BHP, do katalogu szkoleń ogólnych włączono program pierwszej pomocy oraz przeprowadzono pełną kontrolę bezpieczeństwa wszystkich urządzeń przenośnych.

Szkolenie techniczne

W celu spełnienia rosnącego zapotrzebowania na szkolenie terminowe i ad-hoc podjęto następujące działania w 2011 r.:

- opublikowanie na stronie internetowej EASA katalogu szkoleń technicznych dla krajowych władz lotniczych, podmiotów z branży, zagranicznych urzędów lotniczych oraz instytucji akademickich w celu zwiększenia widzialności i wykorzystania szybkiej rejestracji (*one-stop registration*);
- opublikowanie rosnącej liczby kursów e-nauki, w tym z zakresu umowy w sprawie bezpieczeństwa UE/USA, ARIS oraz IORS;
- dzielenie się najlepszymi praktykami krajowymi władzami lotniczymi podczas spotkań wspólnej grupy ds. inicjatyw szkoleniowych (CTIG), a także uczestnictwo w warsztatach poświęconych standaryzacji i działaniom regulacyjnym;
- ukończenie ogólnej inwentaryzacji biblioteki zasobów technicznych oraz odnowienie prenumeraty najważniejszych publikacji dot. standardów oraz publikacji elektronicznych;
- szkolenie z zakresu nowej elektronicznej platformy egzaminacyjnej ELG (e-examination) dla organizacji i krajowych władz lotniczych.

Główne osiągnięcia w 2011 r.:

- wzrost liczby dostawców e-egzaminów do 43, w tym 13 krajowych władz lotniczych z państw członkowskich;
- nowy przetarg czteroletni obejmujący 17 partii;
- wdrożenie systemu EASA ELG do szkolenia kierownictwa oraz platformy e-egzaminów z migracją całej bazy danych na własne serwery EASA;
- przyjęcie nowych technologii szkoleniowych w celu obsługi rosnącej bazy klientów;
- opracowanie oraz realizacja kursów specjalistycznych dla: CS-23, CS-27/29, osób oceniających FSTD, umowy w sprawie bezpieczeństwa UE/USA, ARIS, systemu ELG, bazy danych SAFA oraz IORS;
- publikacja harmonogramu szkoleniowego na 2012 r. (grudzień 2011 r.).

W 2011 r. działalność szkoleniowa przedstawiała się następująco:

Sesje szkoleniowe	78
Kursy	40
Uczestnicy z EASA	495
Uczestnicy z krajowych władz lotniczych	235

Usługi informacyjne

W przypadku aplikacji biznesowych zrealizowano szereg projektów strategicznych dla biznesu: SAFA (program oceny bezpieczeństwa statków powietrznych kraju trzeciego) oraz IORS (wewnętrzny system raportowania zdarzeń) oraz narzędzie szkoleniowe do szkoleń wewnętrznych i zewnętrznych.

Dodatkowo, rozpoczęto analizę kolejnego projektu strategicznego, TCO (operatorzy z krajów trzecich), którego realizację przewidziano na 2012 r.

Równolegle zapewniano stałe wsparcie w utrzymaniu i ulepszeniu szeregu podstawowych aplikacji biznesowych takich jak AWD (dyrektywy zdatności do lotu), CRT (narzędzie wspólnej reakcji) oraz system HR. Rozpoczęto projekt Master Data Management (zarządzanie danymi referencyjnymi), co ma zapewnić harmonizację oraz pojedyncze źródło informacji podstawowych we wszystkich opracowanych przez siebie aplikacjach biznesowych oraz w systemie SAP.

W przypadku ERP Agencja w dalszym ciągu optymalizowała narzędzie, dodając nowe funkcje oraz dopracowując już wdrożone funkcjonalności. Ukończono podstawy i analizę dla kolejnych

rozszerzeń, w tym aplikacji Flexitime oraz portalu Applicant Web Portal. Wdrożenie przewiduje się w 2012 r.

W przypadku infrastruktury EASA rozpoczęła przygotowania do hostingu swoich kluczowych usług informatycznych w centrum danych ECDC (agencja UE ze Sztokholmu). Wdrożenie planuje się w 2012 r.

Agencja przeprowadziła również udaną migrację do MS Office 2010, a na 2012 r. zaplanowała migrację do Windows 7.

Usługi korporacyjne

Zarządzanie obiektami

Otwarto biura tymczasowe w Brukseli oraz znaleziono lokalizację biura stałego na Avenue de Cortenbergh 100. W chwili sporządzania niniejszego sprawozdania personel przydzielony do Brukseli pracował oraz trwało wykańczanie pomieszczeń biurowych.

Zarządzanie podróżami

W celu opanowania kosztów podróży wydano zrewidowaną politykę postępowania, obejmującą m.in. zasady wyboru najlepszych dostępnych cen. Wyniki zostaną poddane ocenie na początku 2012 r. Czas przetwarzania wniosków o zwrot wydatków utrzymano na tym samym poziomie bez wzrostu zatrudnienia mimo zwiększenia czasu podróży o 14%.

Załączniki

- **Załącznik 1: Oświadczenie o wiarygodności wydane przez urzędnika zatwierdzającego**
- **Załącznik 2: Prace badawcze oraz badania naukowe w 2011 r.**
- **Załącznik 3: Decyzje, opinie i NPA w 2011 r.**
- **Załącznik 4: Wyniki finansowe Agencji w 2011 r. (realizacja budżetu EASA)**
- **Załącznik 5: Przetargi rozpoczęte i/lub zakończone w 2011 r.**
- **Załącznik 6: Dane liczbowe dotyczące poziomu zatrudnienia i dane demograficzne**
- **Załącznik 7: Kluczowe wskaźniki efektywności**
- **Załącznik 8: Zarząd EASA**
- **Załącznik 9: Wykaz skrótów**

Załącznik 1: Oświadczenie o wiarygodności wydane przez urzędnika zatwierdzającego

Ja, niżej podpisany, Patrick Goudou, dyrektor wykonawczy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, pełniąc funkcję urzędnika zatwierdzającego,

- Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszym sprawozdaniu są rzetelne i wiarygodne⁸.
- Oświadczam, że mam uzasadnione przekonanie, że zasoby przeznaczone na działania opisane w niniejszym sprawozdaniu zostały wykorzystane do zamierzonych celów, a także zgodnie z zasadami należytego zarządzania finansami i że ustanowione procedury kontroli zapewniają konieczne gwarancje dotyczące zgodności z prawem i prawidłowości transakcji leżących u ich podstaw.

To uzasadnione przekonanie jest oparte na mojej własnej ocenie i na dostępnych mi informacjach, takich jak: informacje z corocznego przeglądu kontroli wewnętrznych, a także wnioski ze sprawozdań służb audytu wewnętrznego i sprawozdań Trybunału Obrachunkowego za lata poprzedzające rok złożenia niniejszego oświadczenia.

- Potwierdzam, że nie posiadam informacji o żadnych zagadnieniach niewykazanych w sprawozdaniu, które mogłyby działać na niekorzyść Agencji.
- Potwierdzam, że po przeprowadzeniu audytu IAS przedsięwzięto odpowiednie środki w celu wykonania głównych zaleceń, jakie zostały sformułowane.

Patrick Goudou,
dyrektor wykonawczy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

⁸ W tym kontekście rzetelność i wiarygodność oznacza wiarygodny, kompletny i prawidłowy obraz omawianych spraw.

Załącznik 2: Prace badawcze oraz badania naukowe w 2011 r.

W 2011 r. po udanym przeprowadzeniu procedury przetargowej Agencja sfinansowała 15 projektów, z których każdy trwał od 6 do 15 miesięcy, a ich łączny budżet wyniósł mln EUR (1,263 mln EUR dla BL3903 + 480 tys. EUR dla BL3600):

• CODAMEIN II - Tępe uszkodzenia (oddziaływanie dużych energii) paneli kompozytowych - rozszerzenie 1. projektu
• FUAD – Dodatki przeciwwymarzające do paliwa dla odrzutowców cywilnych
• HELMGOP – Wycieki oleju z głównej skrzyni przekładniowej śmigłowca – optymalizacja działania
• HFOD – Badanie tolerancji śmigłowców na uszkodzenia obiektami obcymi (śmigło ogonowe)
• HDVE – Lot śmigłowcem w środowisku o ograniczonej widoczności
• HighIWC – Zawartość wody lodowej w chmurach na dużej wysokości
• MULCORS – Zastosowanie procesorów wielordzeniowych w lotniczych systemach pokładowych
• NGW – Wykrywanie porywów wiatru blisko ziemi
• RECAT – Przegląd proponowanych zmian w kategoryzacji statków powietrznych i minimach separacji stosowanych dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym
• SHARDELD – Aspekty bezpieczeństwa związane ze stosowaniem narzędzi do projektowania sprzętu w odniesieniu do programowalnych elementów lotniczego sprzętu elektronicznego
• SISA – Udoskonalenie wyznaczania zakresu w zasadzie „patrz i unikaj” stosowanej w lotnictwie ogólnym
• WATUS-II – Określenie poziomu bezpieczeństwa na potrzeby separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym w przypadku nowych dużych statków powietrznych – rozszerzenie wstępnego badania
• SEBED-II – Pogorszenie stanu pasa bezpieczeństwa, rozszerzenie wstępnego projektu o dodatkowe testy
• Wyposażenie do ciągłego pomiaru tarcia (CFME) – zastosowanie na zanieczyszczonych powierzchniach
• SAMPLE III – Pył zawieszony a statki powietrzne SC-2

W 2011 r. Agencja otrzymała i zaakceptowała końcowe raporty z następujących projektów:

• CODAMEIN: Metody pomiaru i inspekcji uszkodzeń materiałów kompozytowych (zagrożenie oddziaływaniem dużych energii)
• WAFCOLT: Zachowanie wody w paliwie lotniczym w niskiej temperaturze
• SEBED: Pogorszenie stanu pasa bezpieczeństwa
• SOMCA: Implikacje dla bezpieczeństwa w analizie zasięgu modelu oprogramowania
• WATUS: Określenie poziomu bezpieczeństwa na potrzeby separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym w przypadku dużych statków powietrznych
• RECAT: przegląd proponowanych zmian w kategoryzacji statków powietrznych i minimach separacji stosowanych dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym

Raporty można przejrzeć i pobrać na stronie internetowej Agencji⁹

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

Załącznik 3: Decyzje, opinie i NPA w 2011 r.**Decyzje**

Decyzja	Numer zadania	Przedmiot
Decyzja 2011/001/R	ATM.002	Wprowadzenie oprogramowania ACAS II wersja 7.1 aktualizacja AMC-20
Decyzja 2011/002/R	M.022	Poprawki w AMC do części M, dodatkowy tekst w AMC M.A.706 lit. (e) pkt (2): zmiana AMC M.A.706 lit. (e) pkt (2)
Decyzja 2011/004/R	25.037 (a)	Awionika – Harmonizacja ze zrewidowanym 25.1322/AMC w sprawie ostrzegania załóg lotniczych oraz AMC 25-11 w sprawie elektronicznych systemów wyświetlania w koordynacji z HF HWG
Decyzja 2011/005/R	MDM.032 (e)	Decyzja w sprawie nowej klasy CS-LSA
Decyzja 2011/006/R	21.059	Ochrona środowiska – klasyfikacja zmian w projekcie typu
Decyzja 2011/008/R	66.026	Załącznik 1 Uprawnienia na typ statku powietrznego do części 66 licencja na obsługę statku powietrznego
Decyzja 2011/010/R	21.018	Poprawienie GM do 21A.101
Decyzja 2011/011/R	145.022	Kontrola kontraktowego personelu obsługi technicznej (prg. 145.A30)
Decyzja 2011/012/R Decyzja 2011/013/R	31.003	Wolne balony gazowe – Opracowanie specyfikacji certyfikacyjnych dla wolnych balonów gazowych (CS-31GB)
Decyzja 2011/014/R	OPS.089	A-NPA Zarządzanie operacjami lotniczymi w warunkach znanego lub prognozowanego zanieczyszczenia chmurą pyłu wulkanicznego
Decyzja 2011/015/R	FCL.001	AMC i GM część MED
Decyzja 2011/016/R	FCL.001	AMC i GM część FCL
Decyzja 2011/017/R	ATM.022	Opracowanie AMC/GM dla SKPI (przepisy wykonawcze dla ATM)

Opinie

Opinie	Numer zadania	Przedmiot
Opinia 01/2011	MDM.032 (e)	Proces ELA oraz standardowe zmiany i naprawy
Opinia 03/2011	FCL.001 / OPS.001	Wymogi dotyczące organów i organizacji
Opinia 02/2011	FCL.001	Kwalifikowanie personelu pokładowego i powiązane zaświadczenia
Opinia 04/2011	OPS.001 (a)	Przepisy wykonawcze dla operacji lotniczych
Opinia 05/2011	ATM.001(a)	Wymogi dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej
Opinia 06/2011	BR.008	Wdrożenie poprawek CAEP 8
Opinia 07/2011	21.039 (a)	Dane dotyczące zgodności operacyjnej

NPA

NPA	Numer zadania	Przedmiot
NPA 2011-01	31.003-004	CS dla „Wolnych balonów gazowych (CS-31GB)” oraz „Balonów na ogrzane powietrze (CS-31HB)”
NPA 2011-02	ATM.001	SERA Część B
NPA 2011-03	25.058	Certyfikacja dużych samolotów do warunków oblodzenia
NPA 2011-04	E.009	Certyfikacja silników turbinowych do warunków oblodzenia
NPA 2011-05	OPS.004	Operatorzy z krajów trzecich
NPA 2011-06 (A-NPA)	OPS.089	Konsultacje w sprawie dokumentu ICAO IVATF dot. zarządzania operacjami lotniczymi w warunkach znanego lub prognozowanego zanieczyszczenia chmurą pyłu wulkanicznego
NPA 2011-07	66.026	Uprawnienia na typ statku powietrznego – część 66 AML
NPA 2011-08	BR.008, 34.002 i 36.006	Wdrożenie poprawek CAEP 8
NPA 2011-09	25.070	Włączenie generycznych SC i AMC CRI do CS-25
NPA 2011-10	21.039(f)	CS-CC (personel pokładowy)
NPA 2011-11	21.039(c)	CS-MMEL (główny wykaz wyposażenia minimalnego)
NPA 2011-12	ETSO.008	Systematyczny przegląd i transpozycja obowiązujących norm FAA TSO dla części i wyposażenia do EASA ETSO
NPA 2011-13	25.055	Ochrona dużych samolotów przed niskim poziomem i wyczerpaniem zapasu paliwa
NPA 2011-14	MDM.071	Halon – Aktualizacja CS zgodnie z rozporządzeniami UE
NPA 2011-15	MDM.038 - (RMT.0239)	Niewiążące wytyczne do limitów TBO
NPA 2011-16	FCL.008 (RMT 0198-0199)	Kwalifikacje do lotów w IMC
NPA 2011-17	MDM.089 (RMT.0364)	Pył wulkaniczny
NPA 2011-18	ATM.022	Kluczowe wskaźniki efektywności w zakresie bezpieczeństwa
NPA 2011-19	M.027	Monitoring ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych
NPA 2011-20	ADR.001, 002 i 003	ADR

Załącznik 4: Wyniki finansowe Agencji w 2011 r. (realizacja budżetu EASA)¹⁰**4.1. Wstępny rachunek wyniku budżetowego za 2011 r.** (wszystkie dane liczbowe podano w tysiącach EUR – EUR '000).

Rachunki wyniku budżetowego przedstawiają szczegółowy obraz wykonania budżetu. Są one oparte o zmodyfikowaną zasadę kasową.

PRZYCHODY	2011	2010
Dotacja Komisji (na budżet operacyjny – tytuły 1, 2 i 3 – Agencji)	35 192	35 025
Fundusze Phare z Komisji	946	515
Inne dochody i finansowanie otrzymane za pośrednictwem Komisji	1 525	962
Dochody z opłat	72 000	68 260
Inne przychody	1 308	802
DOCHÓD OGÓŁEM (a)	110 949	105 564
WYDATKI		
Tytuł I: Personel	57 911	56 215
Tytuł II: Wydatki administracyjne	13 871	13 919
Tytuł III: Wydatki operacyjne z wyłączeniem przychodów przeznaczonych na określony cel pochodzących z opłat i należności	51 442	52 654
Przydzielone środki przeniesione opat i należności	26 281	21 230
WYDATKI OGÓŁEM (b)	149 505	144 018
WYNIK W DANYM ROKU BUDŻETOWYM (a)-(b)	- 38 556	- 38 454
Anulowanie niewykorzystanych środków na płatności przeniesionych z poprzedniego roku	2 526	1 101
Korekta przeniesienia z poprzedniego roku środków dostępnych na dzień 31.12 wynikających z przydzielonego dochodu	36 350	38 934
Różnice kursowe w roku budżetowym (zysk + / strata -)	- 13	- 16
SALDO RACHUNKU WYNIKU W ROKU BUDŻETOWYM	306 2	1 565
Rok bilansowy N-1	1 565	1 083
Dodatni bilans z roku N-1 zbilansowany w roku N do Komisji	- 1 565	- 1 083
Wynik wykorzystywany do określenia kwot w ogólnej księgowości	306 2	1 565
Dotacja Komisji – Agencja rejestruje naliczony przychód a Komisja naliczone wydatki	34 885	33 460
Finansowanie wstępne pozostające otwarte do zwrotu przez Agencję do Komisji w roku N+1	306 2	1 565
Nieuwzględnione w rachunku budżetowym:		
Odsetki wygenerowane przez 31/12/N ze środków z dotacji Komisji oraz do zwrotu do Komisji (zobowiązanie)	59 217	49 734

¹⁰ Sprawozdanie końcowe Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w sprawie sprawozdania EASA za 2010 r. ma być przekazane w czerwcu 2010 r.

W 2011 r. Agencja korzystała jedynie z niezróżnicowanych środków.

Całkowite zużycie środków na zobowiązania wyniosło 149 506 tys. EUR (144 018 tys. EUR w 2010 r.), z których 121 966 tys. EUR (122 271 tys. w 2010 r.) wykorzystano na pokrycie zobowiązań, a 27 539 tys. EUR (21 747 tys. EUR w 2010 r.) w postaci środków z przychodów przeznaczonych na określone cele zostało automatycznie przeniesione zgodnie z art. 10 rozporządzenia finansowego EASA.

Całkowite zużycie środków na płatności osiągnęło 149 506 tys. EUR (144 018 tys. EUR w 2010 r.), z czego 93 917 tys. EUR (95 884 tys. EUR w 2010 r.) zapłacono, a 55 588 tys. EUR (48 134 tys. EUR w 2010 r.) zostało automatycznie przeniesione (28 049 tys. EUR na zobowiązania i 27 539 tys. EUR na środki z przychodów przeznaczonych na określone cele).

Środki z przychodów przeznaczonych na określony cel w kwocie 27 539 tys. EUR, które zostały automatycznie przeniesione, składają się z 26 281 tys. EUR zewnętrznych przychodów przeznaczonych na określony cel z opłat i należności oraz 1 258 tys. EUR z innych przychodów przeznaczonych na określony cel.

Środki odpowiadające dochodom celowym w kwocie 1 233 tys. EUR na kontynuację pomocy technicznej i współpracę z krajami trzecimi zostały zatwierdzone w budżecie końcowym na 2011 r. Łącznie z kwotami przeniesionymi z 2010 r., łączna kwota dostępnych środków wyniosła 1 444 tys. EUR, z czego 422 tys. EUR zagospodarowano, a 1 022 tys. EUR przeniesiono automatycznie na 2012 r.

Dzięki rygorystycznemu monitoringowi budżetu w roku finansowym osiągnięto wysoką realizację budżetu na poziomie 98,80%.

4.2. Wstępne wykonanie budżetu (wszystkie dane liczbowe podano w tysiącach EUR – EUR '000).

	2011		2010	
TYTUŁ I – Wydatki na personel				
	Płatności	Zobowiązania	Płatności	Zobowiązania
Środki budżetowe – C1+R0+C4+C5(1)	58 658	58 658	56 288	56 288
Przydzielone	0	57 911	0	56 214
Wypłacone	57 212	0	55 429	0
Automatyczne przeniesienia	699	0	786	0
Wydatki/zobowiązania ogółem (2)	57 911	57 911	56 215	56 214
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	0	0	0	1
Anulowane	747	747	73	73
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3)/(1)	98,73%	98,73%	99,87%	99,87%
TYTUŁ II – Wydatki administracyjne				
Środki budżetowe – C1+R0+C4+C5(1)	14 359	14 359	14 102	14 102
Przydzielone	0	13 871	0	13 919
Wypłacone	9 931	0	10 357	0
Automatyczne przeniesienia	3 940	0	3 563	0

Przeniesienia pozaautomatyczne	0	0	0	0
Wydatki/zobowiązania ogółem (2)	13 871	13 871	13 919	13 919
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	0	0	0	0
Anulowane	488	488	183	183
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3)/(1)	96,60%	96,60%	98,70%	98,70%
TYTUŁ III – Wydatki operacyjne				
Środki budżetowe – C1+R0+C4+C5(1)	78 300	78 300	74 038	74 038
Przydzielone	0	50 184	0	52 138
Wypłacone	26 774	0	30 098	0
Automatyczne przeniesienia	50 949	0	43 786	0
Przeniesienia pozaautomatyczne	0	0	0	0
Wydatki/zobowiązania ogółem (2)	77 723	50 184	73 884	52 138
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	0	27 539	0	21 746
Anulowane	577	577	154	154
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3)/(1)	99,26%	99,26%	99,79%	99,79%
OGÓŁEM				
Środki budżetowe – C1+R0+C4+C5(1)	151 318	151 318	144 428	144 428
Przydzielone	0	121 966	0	122 271
Wypłacone	93 917	0	95 884	0
Automatyczne przeniesienia	55 588	0	48 134	0
Przeniesienia pozaautomatyczne	0	0	0	0
Wydatki/zobowiązania ogółem (2)	149 506	121 966	144 018	122 271
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	0	27 539	0	21 747
Anulowane	1 812	1 812	410	410
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3)/(1)	98,80%	98,80%	99,72%	99,72%

4.3. Wstępny rachunek wyniku ekonomicznego w 2011 r. (wszystkie dane liczbowe podano w tysiącach EUR – EUR '000).

Sprawozdanie finansowe przedstawia wszystkie opłaty oraz dochody dla roku budżetowego na podstawie zasad rachunkowości zgodnych z zasadami rachunkowości KE.

4.3.1. Naliczone opłaty i należności oraz dotacja

	2011	2010
PRZYCHODY OPERACYJNE		
Opłaty i należności	69 419	77 374
Wkład od podmiotów WE	35 607	33 725
Odzyskane wydatki	573	417
Inne	-	399
Wkład od krajów EFTA	980	962
PRZYCHODY OPERACYJNE OGÓŁEM	106 579	112 079
WYDATKI OPERACYJNE		
Wydatki na personel	- 55 799	- 53 023
Budynki i powiązane wydatki	- 7 794	- 8 187
Inne wydatki	- 5 769	- 7 088
Amortyzacja i odpisy	- 3 152	- 3 670
Działania w zakresie outsourcingu i zamówień	- 30 287	- 36 016
WYDATKI OPERACYJNE OGÓŁEM	- 102 802	- 107 984
NADWYŻKA (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ	3 778	4 094
PRZYCHODY NIEOPERACYJNE (WYDATKI)		
Odsetki uzyskane od stron trzecich	598	413
Odsetki i należności wypłacone stronom trzecim	- 69	-96
NADWYŻKA / (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI NIEOPERACYJNEJ	528	317
NADWYŻKA / (DEFICYT) ZE ZWYKŁEJ DZIAŁALNOŚCI	4 306	4 411
NADWYŻKA / (DEFICYT) Z POZYCJI NIESTANDARDOWYCH	-	0
NADWYŻKA NETTO ZA DANY OKRES	4 306	4 411

4.3.2. Tylko opłaty i należności

	2011	2010
PRZYCHODY OPERACYJNE		
Opłaty i należności	69 419	77 374
Wkład od podmiotów WE	-	-
Odzyskane wydatki	242	252
Inne	-	-
Wkład od krajów EFTA	-	-
PRZYCHODY OPERACYJNE OGÓŁEM	69 661	77 626
WYDATKI OPERACYJNE		
Wydatki na personel	- 33 190	- 32 264
Budynki i powiązane wydatki	- 4 657	- 5 091
Inne wydatki	- 3 384	- 4 347
Amortyzacja i odpisy	- 1 993	- 2 949
Działania w zakresie outsourcingu i zamówień	- 22 851	- 27 145
WYDATKI OPERACYJNE OGÓŁEM	- 66 076	- 71 796
NADWYŻKA (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ	3 585	5 830
PRZYCHODY NIEOPERACYJNE (WYDATKI)		
Odsetki uzyskane od stron trzecich	598	413
Odsetki i należności wypłacone stronom trzecim	- 41	- 64
NADWYŻKA / (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI NIEOPERACYJNEJ	557	349
NADWYŻKA / (DEFICYT) ZE ZWYKŁEJ DZIAŁALNOŚCI	4 142	6 179
NADWYŻKA / (DEFICYT) Z POZYCJI NIESTANDARDOWYCH	-	-
NADWYŻKA NETTO ZA DANY OKRES	4 142	6 179

4.3.3 Tylko dotacja

	2011	2010
PRZYCHODY OPERACYJNE		
Opłaty i należności	-	-
Wkład od podmiotów WE	35 607	33 725
Odzyskane wydatki	331	165
Inne	-	399
Wkład od krajów EFTA	980	962
PRZYCHODY OPERACYJNE OGÓŁEM	36 919	34 453
WYDATKI OPERACYJNE		
Wydatki na personel	- 22 609	- 20 759
Budynki i powiązane wydatki	- 3 137	- 3 097
Inne wydatki	- 2 385	- 2 741
Amortyzacja i odpisy	- 1 159	- 720
Działania w zakresie outsourcingu i zamówień	- 7 436	- 8 871
WYDATKI OPERACYJNE OGÓŁEM	- 36 725	- 36 188
NADWYŻKA (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ	193	- 1 736
PRZYCHODY NIEOPERACYJNE (WYDATKI)	-	-
Odsetki uzyskane od stron trzecich	-	-
Odsetki i należności wypłacone stronom trzecim	29	-32
NADWYŻKA / (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI NIEOPERACYJNEJ	29	-32
	-	
NADWYŻKA / (DEFICYT) ZE ZWYKŁEJ DZIAŁALNOŚCI	164	-1 768
NADWYŻKA / (DEFICYT) Z POZYCJI NIESTANDARDOWYCH	-	
NADWYŻKA NETTO ZA DANY OKRES	164	-1 768

Załącznik 5: Przetargi rozpoczęte i/lub zakończone w 2011 r.

STAN	
	ZAKOŃCZONY
	ANULOWANY (po rozpoczęciu procedury)

D	Rodz. proc.	Nr ref.	Nr części	Nazwa kontraktu	Rodzaj kontraktu	Nr kontraktu	Zwycięski oferent	Łączna (maks.) wartość	Podpisanie kontraktu	STAN
E	Potw	EASA.2010.OP.06		CODAMEIN – Metody pomiaru i inspekcji uszkodzeń materiałów kompozytowych	Bezpośredni	EASA.2010.C13	Bishop GmbH	175 000,00 EUR	03/01/2011	ZAKOŃCZONY
F	Potw	EASA.2010.OP.09	Część 1	Zaopatrzenie biurowe – Büromaterial und Zubehör, Papier	Ramowy	EASA.2011.FC01	Lyreco GmbH Deutschland	600 000,00 EUR	09/03/2011	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2010.OP.15		E-nauka języków obcych	Ramowy	EASA.2011.FC02	Digital publishing	250 000,00 EUR	11/04/2011	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2010.OP.15		E-nauka języków obcych	Ramowy	EASA.2011.FC03	Auralog	250 000,00 EUR	18/04/2011	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2010.OP.22		WATUS – Określenie poziomu bezpieczeństwa na potrzeby separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym w przypadku dużych statków powietrznych	Bezpośredni	EASA.2010.C14	Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	65 000,00 EUR	03/02/2011	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2010.OP.21		SEBED – Pogorszenie stanu pasa bezpieczeństwa	Bezpośredni	EASA.2010.C21	Konsorcjum MIRA Ltd. (lider) i HSL (partner)	246 400,00 EUR	24/02/2011	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2011.OP.01	Część 1	Catering – podstawowe usługi cateringowe	Ramowy	EASA.2011.FC32	Rebekka Rücker (L'Orange – CafeBistroRestaurant)	120 000,00 EUR	09/01/2012	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2011.OP.04	Część 4	Szkolenie techniczne – Wstępne szkolenie dla inspektorów ds. materiałów niebezpiecznych	Ramowy	EASA.2011.FC08	CAA Intl Ltd	150 000,00 EUR	20/10/2011	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2011.OP.04	Część 8	Szkolenie techniczne – Audytor IOSA	Ramowy	EASA.2011.FC09	Aviation Quality Services GmbH	150 000,00 EUR	05/10/2011	ZAKOŃCZONY

D	Rodz. proc.	Nr ref.	Nr części	Nazwa kontraktu	Rodzaj kontraktu	Nr kontraktu	Zwycięski oferent	Łączna (maks.) wartość	Podpisanie kontraktu	STAN
S	Potw	EASA.2011.OP.04	Część 16	Szkolenie techniczne – EWIS dla wykwalifikowanego personelu wykonującego obsługę techniczną	Ramowy	EASA.2011.FC10	CAA Intl Ltd	150 000,00 EUR	20/10/2011	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2011.OP.04	Część 17	Szkolenie techniczne – Bezpieczeństwo złożonych systemów	Ramowy	EASA.2011.FC11	RGW Cherry & Associates Ltd	150 000,00 EUR	11/10/2011	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2011.OP.04	Część 18	Szkolenie – Współpraca techniczna i międzynarodowa	Ramowy	EASA.2011.FC04	CAA Intl Ltd	4 000 000,00 EUR	15/07/2011	ZAKOŃCZONY
F	PN	EASA.2011.NP.05		Usługi Microsoft	Międzyinstytucjonalny	DI/05950-00-EASA.SU01	Microsoft	2 000 000,00 EUR	02/03/2011	ZAKOŃCZONY
F	POgr	EASA.2011.RP.06 - PHASE 1		Outsourcing zadań certyfikacyjnych do krajowych władz lotniczych i podmiotów uprawnionych	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	ZAKOŃCZONY
F	PN	EASA.2011.NP.07		Zaopatrzenie biurowe – część 2 – IT Zubehör, Tinte, Toner, USB-Sticks	Ramowy	EASA.2011.FC05	Lyreco GmbH Deutschland	300 000,00 EUR	10/08/2011	ZAKOŃCZONY
F	PN	EASA.2011.NP.08		Obsługa agencyjna podróży	Ramowy	EASA.2011.FC06	Top Service Reisebüro GmbH	1 000 000,00 EUR	22/08/2011	ZAKOŃCZONY
F	PN	EASA.2011.NP.09		Licencje na oprogramowanie (Oracle) – uzupełnienie kontraktu	Ramy międzyinstytucjonalne	DI/06410-00-EASA.SU01	Oracle Belgium bvba	145 000,00 EUR	10/02/2011	ZAKOŃCZONY
E	LVP	EASA.2011.E5.NP.01		Szkolenia ICT	Ramowy	EASA.2011.E.5.NP.01	Prokoda GmbH	60 000,00 EUR	14/10/2011	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.12		Wkład do opracowania norm ICAO dot. emisji CO2 przez statki powietrzne	Ramowy	EASA.2011.FC.07	Envisa SAS	1 000 000,00 EUR	05/09/2011	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.13		Wyposażenie do ciągłego pomiaru tarcia – zastosowanie na zanieczyszczonych drogach startowych	Bezpośredni	EASA.2011.C22	Konsorcjum Douglas Equipment (lider; jednostka biznesowa Curtiss Wright Flow Control (UK) Ltd.) i IHS Global Ltd. (ESDU)	76 405,00 EUR	22/12/2011	ZAKOŃCZONY

D	Rodz. proc.	Nr ref.	Nr części	Nazwa kontraktu	Rodzaj kontraktu	Nr kontraktu	Zwycięski oferent	Łączna (maks.) wartość	Podpisanie kontraktu	STAN
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 1	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC12	Envisa SAS	1 500 000,00 EUR	03/11/2011	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 1	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC13	AEA Technology plc	1 500 000,00 EUR	03/11/2011	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 1	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC14	NLR	1 500 000,00 EUR	03/11/2011	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 1	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC15	J.W. Pulles	1 500 000,00 EUR	03/11/2011	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 1	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC16	CAA International Ltd	1 500 000,00 EUR	03/11/2011	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 2	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC24	Konsorcjum SGI Aviation Services B.V. (lider) i R.G.W. Cherry & Associates Limited	2 500 000,00 EUR	24/01/2012	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 2	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC25	Konsorcjum ECORYS Nederland B.V. (lider) i NLR	2 500 000,00 EUR	24/01/2012	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 2	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC26	Airsight GmbH	2 500 000,00 EUR	24/01/2012	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 2	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC27	Konsorcjum Dornier Consulting GmbH (lider) oraz Airport Research Center GmbH	2 500 000,00 EUR	24/01/2012	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 2	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC28	Konsorcjum Egis Avia (lider) i Bureau Veritas	2 500 000,00 EUR	24/01/2012	ZAKOŃCZONY
R	Potw	EASA.2011.OP.14	Część 2	Wsparcie dla oceny skutków oraz oceny przepisów EASA (ASSESS I)	Wielokrotny kontrakt ramowy (z ponownym otwarciem konkurencji)	EASA.2011.FC29	CAA International	2 500 000,00 EUR	24/01/2012	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2011.OP.17		HDVE – Lot śmigłowcem w środowisku o ograniczonej widoczności	Bezpośredni	EASA.2011.C21	NLR	197 000,00 EUR	15/12/2011	ZAKOŃCZONY

D	Rodz. proc.	Nr ref.	Nr części	Nazwa kontraktu	Rodzaj kontraktu	Nr kontraktu	Zwycięski oferent	Łączna (maks.) wartość	Podpisanie kontraktu	STAN
E	PN	EASA.E.2.2011.NP.01		Przegląd RECAT	Bezpośredni	EASA.E.2.2011.NP.01	NLR	42 500,00 EUR	01/08/2011	ZAKOŃCZONY
S	PN	EASA.2011.NP.18		ASCEND – Dostarczenie bazy danych bezpieczeństwa lotniczego	Ramowy	EASA.2011.FC19	ASCEND Worldwide Limited	96 000,00 EUR	21/11/2011	ZAKOŃCZONY
F	PN	EASA.2011.NP.23		Biuro w Brukseli – Najem nieruchomości komercyjnej	Ramowy	Nie dotyczy	Deka Immobilien GmbH	Nie dotyczy	06/02/2012	ZAKOŃCZONY
F	PN	EASA.2011.NP.23		Biuro w Brukseli – Wykończenie (prace)	Bezpośredni	Nie dotyczy	DTZ Consulting Brussels	219 101,02 EUR	07/02/2012	ZAKOŃCZONY
		EASA.2011.NP.23		Biuro w Brukseli – Zarządzanie obiektami	Ramowy	Nie dotyczy	Jones Lang Lasalle	Nie dotyczy	27/02/2012	ZAKOŃCZONY
E	PN	EASA.2011.NP.24		CODAMEIN II – Metody pomiaru i inspekcji uszkodzeń materiałów kompozytowych	Bezpośredni	EASA.2011.C20	Bishop GmbH	190 000,00 EUR	06/01/2012	ZAKOŃCZONY
F	PN	EASA.2011.NP.26		Licencje SAP	Ramowy	BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 – EASA.SU01	SAP Belgium S.A.	540 533,08 EUR	07/10/2011	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2011.OP.28		HighIWC – Zawartość wody lodowej w chmurach na dużej wysokości	Bezpośredni	EASA.2011.C30	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Delegation Rhone Auvergne	298 500,00 EUR	06/01/2012	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2011.OP.29		HELMGOP – Wycieki oleju z głównej skrzyni przekładniowej śmigłowca – optymalizacja działania	Bezpośredni	EASA.2011.C23	Cranfield University	90 000,00 EUR	06/01/2012	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2011.OP.30		MULCORS – Zastosowanie procesorów wielordzeniowych w lotniczych systemach pokładowych	Bezpośredni	EASA.2011.C31	Thales Avionics S.A.	100 000,00 EUR	19/12/2011	ZAKOŃCZONY
E	PN	EASA.2011.NP.33		SHARDELD – Aspekty bezpieczeństwa związane ze stosowaniem narzędzi do projektowania sprzętu w odniesieniu do programowalnych elementów lotniczego sprzętu elektronicznego	Bezpośredni	EASA.2011.C33	IOxOS Technologies S.A.	90 000,00 EUR	16/12/2011	ZAKOŃCZONY
R	PN	EASA.2011.NP.32		Sprzęt badawczy	Bezpośredni	EASA.2011.C34	AVL List	85 000,00 EUR	16/12/2011	ZAKOŃCZONY

D	Rodz. proc.	Nr ref.	Nr części	Nazwa kontraktu	Rodzaj kontraktu	Nr kontraktu	Zwycięski oferent	Łączna (maks.) wartość	Podpisanie kontraktu	STAN
E	Potw	EASA.2011.OP.01	Część 2	Catering – Usługi cateringowe na wysokim poziomie	Ramowy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	ANULOWANY – nie złożono ofert w odpowiedzi na zapytanie
S	Potw	EASA.2011.OP.04	Części 1-3 Części 5-7 Części 9-14	Obsługa szkoleń technicznych	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	ANULOWANY – brak odpowiednich ofert
E	Potw	EASA.2011.OP.19		Doradca medyczny	Ramowy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	ANULOWANY – LVP w 2012 r.
F	PN	EASA.F.1.2011.NP.01 oraz EASA.F.1.2011.NP.02		Badanie dot. ubezpieczenia odpowiedzialności podmiotów uprawnionych	Bezpośredni	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	ANULOWANY – Oferty nie spełniały progowych wymagań technicznych w zakresie jakości
E	Potw	EASA.2011.OP.27		SHARDELD – Aspekty bezpieczeństwa związane ze stosowaniem narzędzi do projektowania sprzętu w odniesieniu do programowalnych elementów lotniczego sprzętu elektronicznego	Ramowy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	ANULOWANY – nie złożono ofert w odpowiedzi na zapytanie
E	Potw	EASA.2011.OP.31		HyLiG - Wodór jako gaz nośny	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	ANULOWANY – Oferty nie spełniały progowych wymagań technicznych w zakresie jakości

RODZAJ PROCEDURY

PN	Procedura negocjacyjna
POgr	Procedura ograniczona
Potw	Procedura otwarta

Załącznik 6: Dane liczbowe dotyczące poziomu zatrudnienia i dane demograficzne

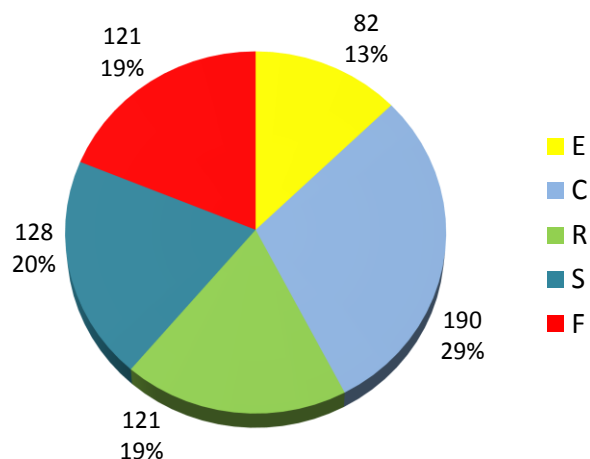
Ta część przedstawia analizę oraz statystyki dotyczące pracowników zatrudnionych na koniec okresu sprawozdawczego, zgodnie z różnymi parametrami, takimi jak narodowość, płeć oraz wiek. Dane liczbowe we wszystkich tabelach w tej części odzwierciedlają sytuację na dzień 31.12.2011 r.

Rysunek 1: Plan zatrudnienia

Kategoria/ Zaszereg.	Stanowiska obsadzone na 31.12.2010	Plan zatrudnienia 2011	Stanowiska obsadzone na 31.12.2011	Stopień obsadzenia na 31.12.2011
AD	404	448	443	99%
16		1		
15	2	1	2	
14	3	8	5	
13	4	14	8	
12	27	30	21	
11	15	51	14	
10	36	64	55	
9	89	84	78	
8	67	94	73	
7	74	58	98	
6	70	38	73	
5	17	5	16	
AST	119	126	130	103%
7		5		
6		11	2	
5	8	27	7	
4	17	31	24	
3	45	28	52	
2	33	17	29	
1	16	7	16	
Ogółem	523	574	573	100%

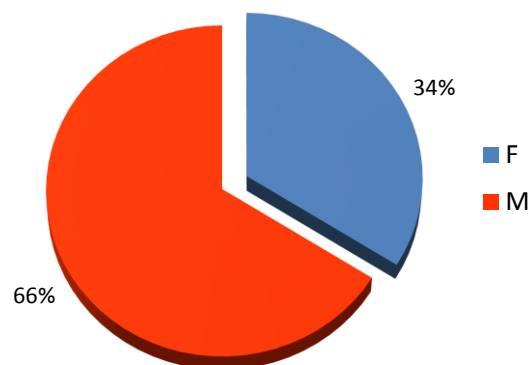
- W tej tabeli ujęto wyłącznie stanowiska pracowników czasowych (TA). Niniejsza tabela przedstawia stanowiska obsadzone na koniec okresu sprawozdawczego, a nie liczbę zatrudnionych pracowników. Należy zauważyć, że 2 pilotów zatrudnionych na część etatu zajmuje tylko 1 stanowisko. Dlatego EASA zatrudnia 524 pracowników czasowych zajmujących 523 stanowiska. Dodatkowo na koniec 2011 r. zatrudniano 57 pracowników kontraktowych (CA) oraz 11 oddelegowanych ekspertów krajowych (SNE).
- Wszystkie stanowiska zatwierdzone w planie zatrudnienia EASA zdefiniowano jako „czasowe”.
- Należy zauważyć, że w instytucjach UE istnieje możliwość „niższego obsadzania” stanowisk, co oznacza obsadzenie stanowiska pracownikiem o niższym zaszeregowaniu niż teoretycznie przypisane do stanowiska. Rozkład kwalifikacji w planie zatrudnienia odpowiada „wyższemu” dopuszczalnemu rozłożeniu zaszeregowania, przy czym obsadzone stanowiska wylicza się od najwyższego do najniższego za pomocą mechanizmu kaskadowego.

Rysunek 2: Pracownicy według dyrekcji



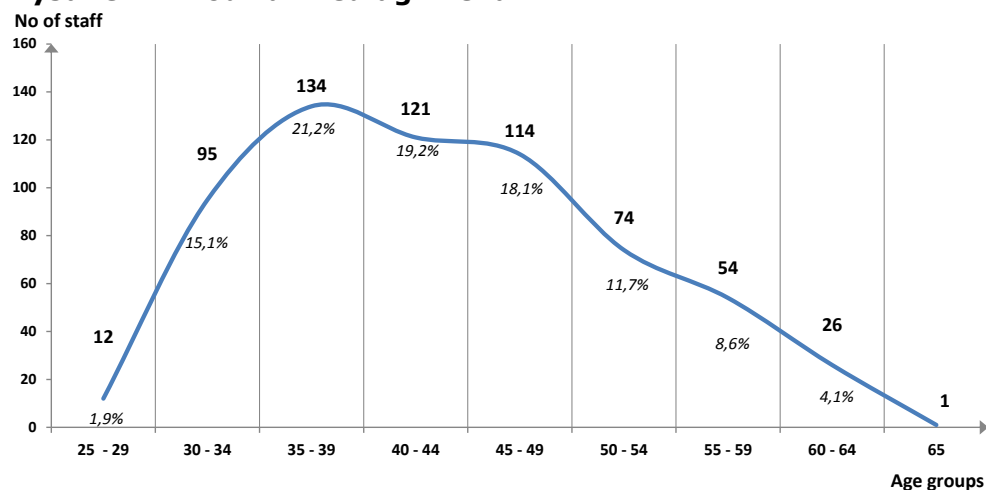
Uwzględnieni pracownicy: TA, CA, SNE.

Rysunek 3: Podział według płci



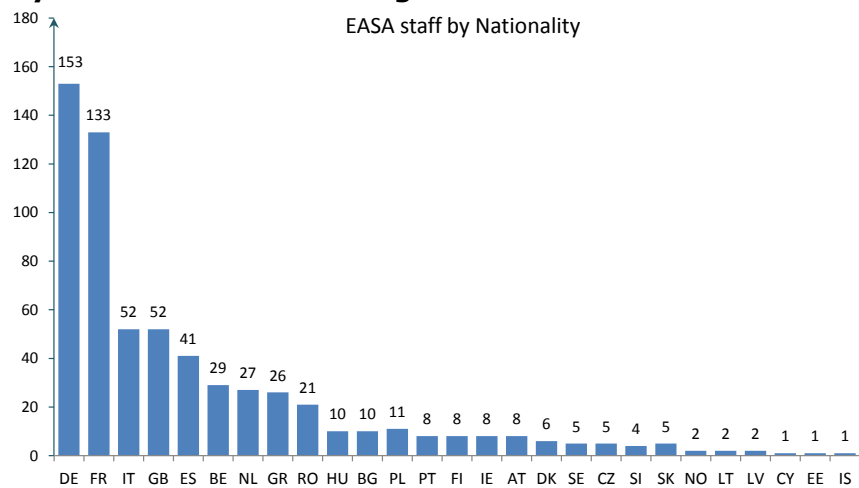
Uwzględnieni pracownicy: TA, CA, SNE.

Rysunek 4: Podział według wieku



Uwzględnieni pracownicy: TA, CA.

Rysunek 5: Podział według narodowości



Uwzględnieni pracownicy: TA, CA.

Załącznik 7: Kluczowe wskaźniki efektywności**STRATEGIA BEZPIECZEŃSTWA ORAZ EASP I ANALIZY ORAZ BADANIA BEZPIECZEŃSTWA**

Cel	KPI	Cel na 2010 r.	Cel na 2011 r.	Wynik w 2011 r.
Poprawa terminowej dostępności oraz poprawa treści Roczego Przeglądu Bezpieczeństwa	Data wydania jest znana, zakres wskaźników jest poszerzony, a szczegóły są ulepszone	Treść opracowana i zatwierdzona do 25 maja	Treść opracowana i zatwierdzona do 25 kwietnia	Osiągnięto, dodano nowy rozdział dot. ATM
Ustanowienie i utrzymanie wewnętrznego systemu powiadamiania o zdarzeniach	Skuteczne przekazywanie informacji na temat bezpieczeństwa zainteresowanym stronom/decydom za pomocą specjalnych sprawozdań i biuletynów	Nie dotyczy	Funkcjonowanie IORS przy udziale 5 głównych organizacji raportujących	Postępujące wprowadzenie systemu w IV kw. 2011
Poprawa reakcji Agencji na oficjalne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	Odsetek nowych zaleceń bezpieczeństwa, na które udzielono odpowiedzi w ciągu 90 dni	95%	97%	91%
Skoordynowane, przemyślane i terminowe reakcje na poważne wypadki śmiertelne w lotnictwie cywilnym	Działania następcze i aktywne wspieranie badania wypadków w celu opracowania najlepszego planu działań naprawczych	Monitorowanie 7 poważnych wypadków śmiertelnych w lotnictwie cywilnym	Zdolność reagowania na 10 poważnych wypadków lotniczych	
Poprawa planowania i tempa wdrożenia planowanych działań	Zaakceptowane plany działania. Śledzenie wdrożenia planu działania wykazujące realizację wysokiego procentu działań	Grupy robocze ECAST dostarczają produkt, EHEST zatwierdza plan działania; EGAST publikuje materiały dot. promocji bezpieczeństwa	Grupy robocze ECAST dostarczają produkt, EHEST zatwierdza plan działania; EGAST publikuje materiały dot. promocji bezpieczeństwa	Na dobrej drodze. Ustandaryzowana struktura planu odzwierciedla programy prac trzech zespołów. Większa dostrzegalność najważniejszych działań przez EASP

DZIAŁALNOŚĆ REGULACYJNA

Uwaga: dane liczbowe dotyczące EPC pochodzą z aplikacji do rozliczania czasu pracy. Przewidujemy, że spójniejsze dane (w odniesieniu do faktycznych EPC) będą dostępne w przyszłości. Dane szacunkowe będą aktualizowane odpowiednio do wyników i postępu prac w danym roku.

Cel	KPI	Cel na 2010 r.	Cel na 2011 r.	Wynik w 2011 r.
Zwiększenie komunikacji i zacieśnienie współpracy z zainteresowanymi stronami	<ul style="list-style-type: none"> - Liczba zorganizowanych wydarzeń - Odsetek pozytywnych uwag od zainteresowanych stron dotyczących treści i organizacji wydarzeń - Ekwivalent pełnego czasu pracy (EPC) przeznaczanego na wsparcie branży jako odsetek zaplanowanego EPC 	25 wydarzeń Nie dotyczy Nie dotyczy	25 wydarzeń 65% 20% EPC	22 wydarzenia Nie dotyczy 5% EPC

	- Odsetek liczby terminowo otrzymanych pism z branży, od państw członkowskich i Komisji	Nie dotyczy	60%	87%
Przyjęcie aktywnej postawy wobec ICAO, państw członkowskich i instytucji UE w celu przejęcia inicjatywy w odniesieniu do opracowywania przepisów i ustalania celów w zakresie bezpieczeństwa	- Odsetek uczestnictwa w odpowiednich panelach ICAO ds. bezpieczeństwa i środowiska naturalnego	95%	98%	100%
	- Odsetek terminowych odpowiedzi na wnioski w sprawie odstępstw	Nie dotyczy	60%	86%
	- Ekwiwalent pełnego czasu pracy (EPC) jako odsetek zaplanowanego EPC przeznaczonego na wsparcie:	Nie dotyczy	15% EPC	5,5% EPC
	o Komisji (KE) o państw członkowskich (PC) o krajów trzecich (KT)		o 4% KE o 5% PC o 6% KT	o 1,7% KE o 3,4% PC o 0,5% KT
Realizacja przyjętego programu działań regulacyjnych (rok N – N+3)	- Wartość procentowa realizacji programu działań regulacyjnych	95%	95%	91%
	- Ekwiwalent pełnego czasu pracy (EPC) przeznaczonego na tworzenie przepisów jako odsetek zaplanowanego EPC	Nie dotyczy	35% EPC	48% EPC
Udoskonalenie/usprawnienie procesów regulacyjnych	- Ekwiwalent pełnego czasu pracy (EPC) przeznaczonego na usprawnianie procesów zarządzanych przez dział ds. tworzenia przepisów, jako odsetek zaplanowanego EPC	Nie dotyczy	30% EPC	1,6%

NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM WYROBÓW

Cel	KPI	Cel na 2010 r.	Cel na 2011 r.	Wynik w 2011 r.
Zapewnienie minimalnego poziomu nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu	Liczba godzin pracy technicznej w ciągu roku jako odsetek zaplanowanych godzin pracy	90%	90%	87,87%
Internalizacja projektów certyfikacyjnych i zadań CAW zgodnie z polityką internalizacji	Godziny pracy wewnętrznej jako odsetek całkowitego obciążenia pracą	64%	72%	75,85%
Zwiększenie wydajności personelu technicznego	Udział godzin pracy technicznej (projekty) jako odsetek całkowitej liczby godzin	66%	77%	81,66%
Zapewnienie odpowiedniej realizacji wszystkich zadań certyfikacyjnych dotyczących standardów lotniczych	Liczba godzin pracy technicznej przeznaczonych na każdy projekt jako odsetek zaplanowanych godzin pracy	90%	90%	114,22%

Zadowolenie branży	Odsetek pozytywnych informacji zwrotnych uzyskanych za pośrednictwem kwestionariuszy informacji zwrotnych od zainteresowanych stron	80%	65%	Nie dotyczy*
--------------------	---	-----	-----	--------------

ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI

Cel	KPI	Cel na 2010 r.	Cel na 2011 r.	Wynik w 2011 r.
Ustalenie środków do wykonania nadzoru nad krajowymi władzami lotniczymi w celu zapewnienia wspólnego wdrożenia nadzoru nad organizacjami; wykonuje się to niezależnie od tego, czy nadzór będzie wykonany przez EASA, czy przez krajowe władze lotnicze w imieniu EASA	Liczba wizyt u krajowych władz lotniczych z udziałem kierowników zespołów EASA lub kadry kierowniczej EASA	5%	5%	5%
Wdrożenie nowych kompetencji, terminowe dostosowanie do zmian dat wdrożenia	Dostępność planu wdrożenia	Wdrożenie nowych kompetencji zgodnie z planem wdrożenia	Nowe kompetencje wdrożone	Wdrożenie wykonano w zakresie, w jakim sfinalizowano procedury i formularze
Przygotowanie odpowiednich procedur związanych ze zlecaniem zadań krajowym władzom lotniczym w odniesieniu do nowych kompetencji	Udział procentowy zleconych zadań a zadania wykonane przez pracowników EASA	Opracowanie procedur zlecenia na zewnątrz (cel 80%)	Procedury zlecenia na zewnątrz opracowane (cel 80%)	Działające wsparcie dla procesu przetargowego, zaplanowanie wsparcia dla akredytacji (nowy zakres kompetencji)
Opracowanie systemu nadzoru opartego na zagrożeniach wraz ze zdefiniowanymi fazami testowania i wdrażania	Wdrożenie faz nadzoru opartych na zagrożeniu w porównaniu z planem wdrożenia	Zakończenie fazy testowania	Wdrożenie na poziomie 50%	Koncepcję rozszerzono na wszystkie kompetencje dot. zatwierdzania organizacji, trwa koordynacja z S.1 i S.4
Zapewnienie wnioskowanych środków na działalność kontrolną działu ds. standaryzacji	% realizacji wniosków	90% zrealizowanych wniosków	90% zrealizowanych wniosków	90% zrealizowanych wniosków

KONTROLE W KRAJACH CZŁONKOWSKICH

Cel	KPI	Cel na 2010 r.	Cel na 2011 r.	Wynik w 2011 r.
Ukończenie ustalonej liczby wizyt kontrolnych zgodnie z zatwierdzonym planem rocznym (1. filar strategiczny)	% zaplanowanych wizyt, które zostały przeprowadzone	100% zaplanowanych wizyt + wizyty ad hoc i inne nieplanowane	100% zaplanowanych wizyt + dodatkowo 10% (ad-hoc, FUP, itp.)	100% wykonania we wszystkich obszarach (plus znacząca liczba dodatkowych wizyt ad-hoc i następczych)

Rozwijanie środków standaryzacji proaktywnej (2. filar strategiczny)	Odbywanie spotkań standaryzacyjnych	Jedno na dany zakres	1 spotkanie w sp. FSTD i IAW 2 spotkania w sp. CAW, OPS, FCL	Cel osiągnięty (spotkania standaryzacyjne przeprowadzone w wszystkich istniejących obszarach)
Ocena skutków rozporządzenia podstawowego i przepisów wykonawczych (art. 24 ust.3) (3. filar strategiczny)	% kwestii przeanalizowanych wobec kwestii zidentyfikowanych	Nie dotyczy	70%	100%

OPERATORZY

Cel	KPI	Cel na 2010 r.	Cel na 2011 r.	Wynik w 2011 r.
Ustanowienie niezbędnych procesów i procedur, w tym kompletnej bazy danych do celów gromadzenia zezwoleń, ich analizy i zarządzania nimi, wraz z koniecznymi modyfikacjami narzędzia ERP Agencji	Procedury i procesy, wymogi biznesowe dotyczące baz danych, formularze wniosku i system finansowania	Przygotowane projekty procedur i procesów oraz wymogi biznesowe dotyczące baz danych	Przygotowane projekty procedur i procesów oraz baza danych	Projekt procedury opracowany w ARIS; utworzono dokument analizy biznesowej dla aplikacji komputerowej TCO; odbyto regularne spotkania z dyrektorem F w sprawie integracji procedury administracyjnej TCO w SAP
Pomyślne wdrożenie przepisu wykonawczego dotyczącego zezwoleń dla TCO	Sprawne wdrożenie przepisu wykonawczego	Nie dotyczy	Wykonana wstępna ocena ryzyka	Procedura tworzenia przepisów dla przewidywanej części TCO opóźniona z przyczyn niezależnych od S.4.2 (CRD opublikowano w styczniu 2012 r.)
Wsparcie Komisji w kontekście rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r.	Udzielanie wsparcia Komisji zgodnie z wnioskowanym zapotrzebowaniem	10 misji (przewidzianych przez Komisję)	10 misji	CION nie wnioskował o żadne misje (wykaz bezpieczeństwa UE) 10 wysłuchań/spotkań ASC w Brukseli
Udział w seminariach, konferencjach, spotkaniach wyjazdowych (roadshow)	Liczba inicjatyw nienależących do rutynowych wydarzeń, w których wzięto udział	Co najmniej 3	5	7
Przedstawienie systemu Komisja Europejska-Safa na stosownych konferencjach międzynarodowych i na wniosek poszczególnych państw w celu uzgodnienia metod doraźnych kontroli naziemnych z innymi głównymi władzami lotniczymi	Liczba zewnętrznych prezentacji i wymian z władzami krajów trzecich	5	5	9

Kwalifikowanie inspektorów SAFA	Ukończenie szkolenia z organizacją szkoleniową zatwierdzoną przez EASA	Poprawa rok do roku	Wszystkie STL&STM	Osiągnięto
Opracowanie bazy danych SAFA	Łatwość użycia i jakość wyników	24 wizyty kontrolne	100%	100%

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

Cel	KPI	Cel na 2010 r.	Cel na 2011 r.	Wynik w 2011 r.
Promowanie systemu EASA za pośrednictwem umów dwustronnych, uzgodnień roboczych oraz lokalnych przedstawicieli	- Udział proc. liczby podjętych inicjatyw w stosunku do otrzymanych wniosków - Odsetek spotkań koordynacyjnych zorganizowanych w następstwie uzgodnień	Nie dotyczy	90% wniosków rozpatrzonych pozytywnie w rozsądnym terminie Zorganizowano 90% spotkań koordynacyjnych	98% 100%
Wsparcie KE w definiowaniu, wdrażaniu i ocenie unijnych programów współpracy w zakresie lotnictwa cywilnego (nowy cel)	Liczba projektów z bezpośrednim udziałem EASA (udział w posiedzeniach komitetów sterujących projektami, wkład w działania techniczne itp.)	5 projektów	7 projektów	19 projektów
Opracowanie i realizacja działań w zakresie współpracy technicznej, takich jak szkolenia i warsztaty techniczne przeznaczone dla władz partnerów zagranicznych	Liczba działań technicznych zorganizowanych w celu rozpowszechniania i wyjaśniania przepisów unijnych	15 wydarzeń	15 wydarzeń	20 wydarzeń
Wsparcie dla koordynowania przez Komisję pism państw członkowskich ICAO zgodnie z procedurą Komisji	- Odsetek terminowo przekazanych zaleceń dotyczących pism państw członkowskich	90%	90%	98%

DZIAŁANIA POMOCNICZE¹¹

Cel	KPI	Cel na 2010 r.	Cel na 2011 r.	Wynik w 2011 r.
Terminowe przetwarzanie wniosków w celu zapewnienia jakości i ciągłego doskonalenia usług na rzecz branży	Odsetek wniosków przydzielonych w ciągu 5 dni roboczych od dnia otrzymania	75%	75%	73%
Terminowe przetwarzanie dokumentów dotyczących zamknięcia w celu zapewnienia jakości i ciągłego doskonalenia usług na rzecz branży	Odsetek certyfikatów wydanych w ciągu 2 dni roboczych od dnia otrzymania badań technicznych	75% ¹	80% ²	90%

¹¹ Niektóre z KPI poddano ocenie w celu ich lepszego dostosowania to sposobu pracy w SAP, co uwidoczniło już w programie prac na 2012 r.

Spełnienie warunków umów ramowych z krajowymi władzami lotniczymi	Odsetek faktur przetworzonych (płatność zainicjowana) w ciągu 45 dni kalendarzowych od dnia rejestracji faktury	100% ²	98% ³	99%
Świadczenie odpowiednich usług w zakresie zamówień publicznych przedsiębiorstwom	Odsetek planów dotyczących wysokich wartości (>60k) (według przeglądu z września) zrealizowanych na koniec roku (liczba procedur, liczba podpisanych umów, wielkość budżetu)	90%	92%	96%
Utrzymanie wysokiego wskaźnika wykonania budżetu	Odsetek wypełnionych zobowiązań w porównaniu z prognozą dotyczącą całego budżetu rocznego	98%	98%	98%
Zwiększenie skuteczności procesu odzyskiwania długów	Średnia liczba dni na zrealizowanie nakazów odzyskania środków	120	100	98
Przedstawienie zarządowi odpowiednich informacji dotyczących zarządzania	Tablica wyników dla każdego posiedzenia zarządu	3	4	4
Ustanowienie wspólnego systemu zarządzania danymi w EASA spełniającego wymogi zgodności i normy ISO 9001.	Pomyślne wdrożenie oprogramowania do zarządzania danymi we wszystkich działach	2 departamenty pilotażowe	Studium wykonalności dot. zarządzania informacjami	Ukończona ocena biznesowa
Wdrożenie planu zatrudnienia	Odsetek zatwierdzonych stanowisk pracowników czasowych obsadzonych do końca 2011 r.	98%	97%	100%
Określenie standardowego programu szkoleń (wspólne kryteria dot. wiedzy, umiejętności i doświadczenia) dla inspektorów ds. bezpieczeństwa lotnictwa	Ostateczna wersja dokumentu roboczego	Ostateczna wersja dokumentu roboczego uzgodniona i przyjęta	Wstępne opracowanie i dostarczenie określonych wspólnych modułów i programów szkoleniowych	Wersja 3 dokumentu dot. kryteriów kwalifikacji inspektorów IAW i CAW została uzgodniona z CTIG
Certyfikacja ISO 9001	Ocena przez organ zewnętrzny	Certyfikat uzyskany	Certyfikat zachowany	Certyfikat zachowany
Przeprowadzenie rocznej analizy ryzyka	Aktualizacja rejestru ryzyka	Aktualizacja 100%	Aktualizacja 100%	Aktualizacja 100%
Akredytacja -Zapewnienie ciągłego i stabilnego procesu nadzoru nad krajowymi władzami lotniczymi i/lub podmiotami uprawnionymi, którym przydzielane są zadania z	Wskaźnik zgodności: Wdrożony roczny plan akredytacji <i>Cel: Przeprowadzenie wszystkich wizyt kontrolnych zaplanowanych na dany rok N</i>	Aktualizacja 100%	Aktualizacja 100%	Aktualizacja 100%

zakresu certyfikacji - Uzyskanie odpowiedniej pewności co do tego, iż krajowe władze lotnicze i/lub podmioty uprawnione są w stanie realizować przydzielone im zadania w sposób umożliwiający Agencji terminowe reagowanie na wnioski	Wskaźnik wykonania: Udana obsługa dodatkowych audytów ACCR określonych w ciągu roku N <i>Cel:</i> <i>Wszystkie dodatkowe</i> <i>audyty do</i> <i>przeprowadzenia w</i> <i>roku N</i>			
--	--	--	--	--

Załącznik 8: Zarząd EASA

W zarządzie EASA zasiadają przedstawiciele państw członkowskich i Komisji Europejskiej. Zarząd jest odpowiedzialny za definiowanie priorytetów Agencji, ustalanie budżetu oraz monitorowanie działalności Agencji.

W 2011 r. odbyły się cztery posiedzenia zarządu.

Skład¹²

Członkowie posiadający prawo głosu	Komisja Europejska i europejskie państwa członkowskie (27)
Członkowie nieposiadający prawa głosu	Norwegia, Liechtenstein, Islandia, Szwajcaria
Obserwatorzy	Albania, Bośnia i Hercegowina, Chorwacja, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Czarnogóra, Serbia oraz misja Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie (do wyznaczenia)

Również organ doradczy EASA (EAB) uczestniczy w spotkaniach zarządu jako obserwator.

Przewodniczący zarządu	Wiceprzewodniczący zarządu
Michael SMETHERS (Wielka Brytania)	Maxime COFFIN (Francja)

¹² Szczegółowa lista członków zarządu EASA jest dostępna na stronie internetowej EASA:
<http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Załącznik 9: Wykaz skrótów

ACARE	Komitet Doradczy ds. Badań Aeronautycznych w Europie
ACI	Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych
AD	Dyrektywa zgodności do lotu
AMC	Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań
ANS	Służby żeglugi powietrznej
AR	Wymogi dotyczące organów
ATCO	Kontroler ruchu lotniczego
ATM	Zarządzanie ruchem lotniczym
BASA	Umowa dwustronna w sprawie bezpieczeństwa lotniczego
CA	Pracownik kontraktowy
CAAC	Chińska Generalna Administracja Lotnictwa Cywilnego
CAEP	Komitet ICAO ds. ochrony środowiska naturalnego w zakresie lotnictwa
CANSO	Organizacja Służb Żeglugi Powietrznej Lotnictwa Cywilnego
CAT	Zarobkowy transport lotniczy
CAW	Ciągła zgodność do lotu
CC	Personel pokładowy
CMA	Stałe monitorowanie bezpieczeństwa lotniczego
CRD	Dokument reakcji na uwagi
CRT	Narzędzie reakcji na uwagi
CTIG	Wspólna grupa inicjatywna ds. szkoleń
COA	Organizacje zarządzania ciągłą zgodnością do lotu
DOA	Zatwierdzenie organizacji projektowej
EACCC	Europejska Komórka Koordynacji Kryzysowej
EAD	Nadzwyczajna dyrektywa zgodności do lotu
EARPG	Europejska grupa partnerska ds. badań lotniczych
EASAC	Europejski Komitet Doradczy ds. Bezpieczeństwa
EASP	Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego
EASp	Europejski Plan Bezpieczeństwa Lotniczego
EC	Komisja Europejska
ECAC	Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego
ECAST	Europejski Zespół ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Komercyjnego
ECofA	Wywozowe świadectwo zgodności do lotu
ECDC	Europejskie Centrum Zapobiegania i Kontroli Chorób
EGAST	Europejski Zespół ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Ogólnego
EHFAG	Europejska Grupa Doradcza ds. Czynników Ludzkich
EHEST	Europejski Zespół ds. Bezpieczeństwa Śmigłowców
ERP	Planowanie zasobów przedsiębiorstwa
ESSI	Europejska Strategiczna Inicjatywa na rzecz Bezpieczeństwa
ETSOA	Autoryzacja europejskiej normy technicznej
EU	Unia Europejska
EUROCAE	Europejska Organizacja Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego
FAA	Federalna Administracja ds. Lotnictwa (USA)
FAB	Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej
FAL	Końcowa linia montażowa
FCL	Licencjonowanie załóg lotniczych
FDM	Monitorowanie danych lotu
FOIA	Ustawa o wolności informacji (USA)
FSTD	Symulator lotu
FTE	Ekwiwalent pełnego czasu pracy
GM	Wytyczne
HLSC	Konferencja (ICAO) poświęcona Wysokiemu Poziomowi Bezpieczeństwa
HR	Zasoby ludzkie
IAC	Międzynarodowy Komitet Lotniczy (MAK)
IAS	Służba audytu wewnętrznego (Komisji Europejskiej)
IAW	Początkowa zgodność do lotu
ICF	Forum współpracy międzynarodowej
ICAO	Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego
IGPT	Wewnętrzna grupa ds. szkolenia pilotów (EASA)
IORS	Wewnętrzny system raportowania zdarzeń (EASA)
IPPF	Międzynarodowe ramowe zasady praktyki zawodowej
ISC	Wewnętrzny komitet ds. bezpieczeństwa
IT	Informatyka
ITQI	Międzynarodowa Inicjatywa ds. kwalifikacji szkolenia (IATA)
JAA	Wspólne władze lotnicze

JAR	Wspólne wymagania lotnicze
JARUS	Wspólne władze ds. działań regulacyjnych w zakresie systemów bezzałogowych
JCAB	Japoński Urząd Lotnictwa Cywilnego
LoA	Dokument porozumienia
MMEL	Główny wykaz wyposażenia minimalnego
MOA	Zatwierdzenie organizacji odpowiedzialnych za obsługę techniczną
MRB	Rada ds. przeglądu obsługi technicznej
NAA	Krajowe władze lotnicze
NGAP	Pracownicy lotnictwa nowego pokolenia (ICAO)
No.	Numer
NPA	Zawiadomienie o proponowanej zmianie (EASA)
NPRM	Projekt regulacji (FAA)
TFOEB	Operacyjna Rada Oceniająca
OPS	Operacje lotnicze
OR	Wymogi dotyczące organizacji
PAD	Propozycja wydania dyrektywy zgodności do lotu (EASA)
POA	Zatwierdzenie organizacji produkującej
PRB	Rada Oceny Wyników Pracy
Q	Kwartał
RTC	Ograniczony certyfikat typu
SAE	Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacji
SAFA	Ocena bezpieczeństwa statków powietrznych kraju trzeciego
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systemy, Zastosowania, Produkty w Przetwarzaniu Danych [PL]
SARPS	Normy i zalecane praktyki ICAO
SAN	Sieć obszarów pamięci
SAS	Specjalna specyfikacja zgodności do lotu
SESAR	Europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji
SPOA	Jednolite zatwierdzenie organizacji produkującej
SNE	Oddelegowany ekspert krajowy
SMS	System zarządzania bezpieczeństwem
SSP	Krajowy Program Bezpieczeństwa
STC	Uzupełniający certyfikat typu
STD	Syntetyczne urządzenie szkoleniowe
TA	Pracownik czasowy
TC	Certyfikat typu
TCO	Operatorzy z krajów trzecich
TCCA	Urząd Lotnictwa Cywilnego Kanady
UAE	Zjednoczone Emiraty Arabskie
USOAP	Uniwersalny program kontroli nadzoru bezpieczeństwa (ICAO)
WA	Uzgodnienie robocze