



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY  
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE  
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

EVROPSKA AGENCIJA ZA VARNOST V LETALSTVU

# Splošno letno poročilo za leto 2010



junij 2011

# **Predgovor predsednika upravnega odbora**

Kot predsednik upravnega odbora Evropske agencije za varnost v letalstvu sem zelo vesel, da vam lahko predstavim letno poročilo organizacije za leto 2010. Poročilo v celoti ponazarja obsežno delo agencije in napredek, ki ga je ta lani dosegla na številnih področjih.

Najpomembnejši dosežki v letu 2010 se nanašajo na strategijo varnosti. Na oktobrski generalni skupščini Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (Civil Aviation Organisation – ICAO) ) je bila sprejeta usmeritev v bolj proaktivno ureditev varnosti, ki bi temeljila na oceni tveganja ter zagotavljala večjo preglednost informacij o varnosti in uporabljala učinkovite kazalnike uspešnosti na področju varnosti. Agencija je na skupščini med vodilnimi svetovnimi regulatorji zavzela svoje stališče in dejavno sodelovala v razpravah.

V Evropi je standard varnosti v letalstvu visok, drugod po svetu pa ni najboljši. Evropska Komisija je v zadnji beli knjigi o prometu določila cilj, da Evropa postane najvarnejša letalska regija na svetu. Podpredsednik Kallas je v govoru januarja 2011 (ki bi ga moral imeti spomladi 2010 in je bil preložen zaradi kriznih razmer zaradi vulkanskega pepela) pozval EU, naj „doseže največjo varnost, ki bo enaka v vsej Evropski uniji in se bo sčasoma še izboljševala“. EASA ima pri spoprijemanju s tem izzivom osrednjo vlogo.

Leta 2010 je pripravila prvi evropski varnostni program in varnostni načrt. V programu so opisani delovanje evropskega regulativnega sistema za varnost v letalstvu ter naloge in odgovornosti vseh različnih akterjev, ki sodelujejo pri tem. V njem je dejansko opisan sistem upravljanja varnosti za Evropo.

Načrt je operativni dokument, ki temelji na obsežni zbirki podatkov in informacij, v katerem so opredeljena glavna področja varnostnega tveganja, s katerim se spopadajo operaterji, in navedena vrsta ukrepov za zmanjšanje tveganja. Načrt se bo stalno pregledoval, na njem pa bodo temeljili politike in delovni program agencije. Kot je pokazal dogodek z vulkanskim pepelom leta 2010, mora varnostni regulator v novih okoliščinah in ob novih tveganjih preusmeriti pozornost in prevzeti različne naloge.

Agencija se je leta 2010 še bolj približala celovitemu, pravno utemeljenemu varnostnemu režimu, ki vključuje 27 držav članic EU in druge evropske države, ki uporabljajo letalsko zakonodajo EU. To je zahteven in ambiciozen cilj, ki postopno postaja stvarnost. Lansko leto označuje znaten napredek, dosežen s predpisi o licenciranju osebja in upravljanju zračnega prometa, ki so že blizu dogovora, ter obsežno pripravljalo delo na drugih področjih.

Delo agencije vključuje številne druge naloge, ki jih tukaj ne morem posebej navesti. Še enkrat pa izrekam priznanje strokovnemu znanju in predanosti vseh članov osebja agencije. Uspeh agencije je odvisen od prizadevanj in angažiranosti osebja, na katerih temelji organizacija, na katero je Evropa lahko upravičeno ponosna.

Michael Smethers  
predsednik upravnega odbora

## **Predgovor izvršnega direktorja**

Razvoj dogodkov leta 2010 je še dodatno potrdil pomen usklajenega ukrepanja na področju varnosti v letalstvu. Čeprav podatki kažejo, da je bilo za varnost v Evropi to dobro leto, brez nesreč v evropskem komercialnem prometu z zrakoplovi z nepremičnimi krili, je bilo slabo za civilno letalstvo zunaj regije z 52 nesrečami s smrtnim izidom in 881 smrtnimi žrtvami v tej kategoriji. Skupno upravljanje varnosti na svetovni ravni je nujno za obravnavanje vprašanj, povezanih z varnostjo, kot so izguba nadzora in izleti iz vzletno-pristajalne steze.

EASA je bila leta 2010 vodilna pri doseganju pomembnega napredka v zvezi s sprejetjem pristopa, ki temelji na oceni tveganja, za spodbuditev usklajenega ukrepanja na področju varnosti v Evropi in po svetu. Imela je pomembno vlogo na 37. zasedanju skupščine Mednarodne organizacije za civilno letalstvo, ki je potekala septembra in oktobra 2010 v Montrealu. Pripravila je stališča, v katerih je predlagala skupen evropski pristop, ki bi ga usklajevali evropske institucije in drugi partnerji. Od 33 skupnih stališč, ki so bila sprejeta in razdeljena vsem evropskim delegacijam na skupščini, jih je 27 pripravila EASA.

Agencija je med letom dosegla napredek pri vzpostavljanju prvega evropskega sistema upravljanja varnosti v letalstvu. Evropski program za varnost v letalstvu usklajuje in dopolnjuje delo, ki so ga opravile države članice z opredelitvijo ključnih varnostnih tveganj, s katerimi se je treba spoprijeti na evropski ravni, in določitvijo oprijemljivih nacionalnih varnostnih ciljev. Evropski načrt za varnost v letalstvu (EASp) je ključni del evropskega programa za varnost v letalstvu (EASP). To je referenčni dokument za oblikovalce politike, ki zaključuje cikel upravljanja varnosti ter povezuje pomembna evropska varnostna vprašanja z ukrepi in pobudami za zmanjšanje povezanih tveganj.

Program in načrt skupaj kažeta usmeritev dela v zvezi z varnostjo na vseh področjih letalstva v Evropi za naslednja štiri leta. V okviru razširjene pristojnosti agencije, ki zdaj vključuje upravljanje zračnega prometa (Air Traffic Management – ATM) in letališča, je bil vzpostavljen okvir za celovit sistemski pristop k varnosti v letalstvu.

Ta celovit pristop mora biti podporni steber industriji, ki zagotavlja vse večjo varnost, hkrati pa omogoča racionalizirane postopke certificiranja in oblikovanja predpisov. Prvi izziv te zaveze bo certificiranje naslednje generacije tehnologije ATM v podporo politiki enotnega evropskega neba. V zvezi s tem so bili sklenjeni delovni dogovori s Skupnim podjetjem SESAR in organizacijo EUROCONTROL.

Agencija je po izbruhu vulkana Eyjafjallajökull aprila 2010 sodelovala s številnimi zainteresiranimi stranmi za zagotovitev varnosti poletov po ponovnem odprtju evropskega zračnega prostora. Pomagala je tudi opredeliti nov evropski pristop za ohranitev visokih varnostnih standardov brez prekinitev evropskega zračnega prometa med podobnimi prihodnjimi dogodki.

In končno, ponosen sem, da je agencija uspešno opravila presojo ISO 9001:2008, ki je potekala novembra 2010. Ta certifikat, ki brez angažiranja in predanosti celotnega osebja ne bi bil mogoč, je priznanje sposobnosti agencije za vzpostavitev učinkovitih delovnih in organizacijskih postopkov. EASA je zdaj prva agencija EU, ki je v celoti certificirana v skladu z ISO 9001:2008.

Patrick Goudou  
izvršni direktor

# Vsebina

<b>PREDGOVOR PREDSEDNIKA UPRAVNEGA ODBORA .....</b>	<b>2</b>
<b>PREDGOVOR IZVRŠNEGA DIREKTORJA .....</b>	<b>3</b>
<b>VSEBINA .....</b>	<b>4</b>
<b>UVOD.....</b>	<b>6</b>
<b>AGENCIJA.....</b>	<b>7</b>
<b>ORGANIZACIJSKA SHEMA .....</b>	<b>8</b>
<b>POMEMBNEJŠI DOGODKI LETA 2010 .....</b>	<b>9</b>
<b>DEJAVNOSTI AGENCIJE .....</b>	<b>10</b>
<b>1. STRATEGIJA VARNOSTI .....</b>	<b>10</b>
1.1. Cilj in področje uporabe .....	10
1.2. Glavni dosežki leta 2010.....	10
<b>2. VARNOSTNA ANALIZA IN RAZISKAVE.....</b>	<b>12</b>
2.1. Cilj in področje uporabe .....	12
2.2. Glavni dosežki leta 2010.....	12
Varnostna analiza.....	12
Raziskave .....	14
2.3. Ključni kazalniki uspešnosti (Key Performance Indicators – KPI).....	15
<b>3. PRAVNA UREDITEV .....</b>	<b>16</b>
3.1. Cilj in področje uporabe .....	16
3.2. Glavni dosežki leta 2010.....	16
3.3. Ključni kazalniki uspešnosti .....	18
<b>4. CERTIFICIRANJE PROIZVODOV .....</b>	<b>19</b>
4.1. Cilj in področje uporabe .....	19
4.2. Glavni dosežki leta 2010.....	19
4.3. Ključni kazalniki uspešnosti .....	22
<b>5. ODOBRITEV ORGANIZACIJ .....</b>	<b>23</b>
5.1. Cilj in področje uporabe .....	23
5.2. Glavni dosežki leta 2010.....	23
5.3. Ključni kazalniki uspešnosti .....	25
<b>6. INŠPEKCIJSKI PREGLEDI V DRŽAVAH ČLANICAH.....</b>	<b>26</b>
6.1. Cilj in področje uporabe .....	26
6.2. Glavni dosežki leta 2010.....	26
6.3. Ključni kazalniki uspešnosti .....	28
<b>7. OPERATERJI.....</b>	<b>29</b>
7.1. Cilj in področje uporabe .....	29
7.2. Glavni dosežki leta 2010.....	29
SAFA.....	29
Operaterji tretjih držav .....	30
7.3. Ključni kazalniki uspešnosti .....	30
<b>8. MEDNARODNO SODELOVANJE .....</b>	<b>31</b>
8.1. Cilj in področje uporabe .....	31
8.2. Glavni dosežki leta 2010.....	31
8.3. Ključni kazalniki uspešnosti .....	31

<b>9.        PODPORNE DEJAVNOSTI.....</b>	<b>33</b>
9.1. Cilj in področje uporabe .....	33
9.2. Glavni dosežki leta 2010.....	33
Splošno upravljanje.....	33
Upravljanje vlog in javna naročila .....	33
Finančne storitve.....	34
Pravne storitve .....	34
Komunikacija.....	34
Človeški viri .....	35
Tehnično usposabljanje.....	35
Informacijske in korporativne storitve.....	36
9.3. Ključni kazalniki uspešnosti .....	37
<b>NOTRANJJI NADZOR IN ZMANJŠEVANJE TVEGANJ.....</b>	<b>38</b>
<b>PRILOGE.....</b>	<b>41</b>
<b>PRILOGA 1: IZJAVA ODREDBODAJALCA O ZANESLJIVOSTI .....</b>	<b>42</b>
<b>PRILOGA 2: ŠTUDIJE IN RAZISKOVALNI PROJEKTI 2010.....</b>	<b>43</b>
<b>PRILOGA 3: SKLEPI, MNENJA IN OBVESTILA O PREDLAGANI SPREMEMBI IZ LETA 2010 ....</b>	<b>44</b>
<b>PRILOGA 4: FINANČNA USPEŠNOST AGENCIJE LETA 2010 (IZVRŠEVANJE PRORAČUNA</b> <b>EASA) .....</b>	<b>46</b>
<b>PRILOGA 5: PODATKI O ZAPOSLOVANJU IN DEMOGRAFIJA .....</b>	<b>50</b>
<b>PRILOGA 6: UPRAVNI ODBOR EASA.....</b>	<b>52</b>
<b>PRILOGA 7: SEZNAM KRATIC.....</b>	<b>53</b>

## Uvod<sup>1</sup>

Agencija je leta 2010 nadaljevala pripravo na svoje nove naloge in odgovornosti, hkrati pa še naprej krepila svojo vlogo glavnega akterja na področju strategije Evropske unije za varnost v letalstvu. V tem okviru je dosegla dodaten napredek pri vzpostavljanju celovitega evropskega pravnega okvira na področju varnosti v civilnem letalstvu in znatno prispevala k oblikovanju evropske strategije za varnost v letalstvu.

Leta 2010 so bile dodane zlasti naslednje naloge agencije:

- razvoj evropskega programa za varnost v letalstvu (European Aviation Safety Programme – EASP) in evropskega načrta za varnost v letalstvu (European Aviation Safety Plan – EASp);
- vzpostavitev notranjega sistema poročanja o dogodkih (Internal Occurrence Reporting System – IORS);
- pripravljalo delo v zvezi z izdajo dovoljenj operaterjem tretjih držav (Third Country Operator – TCO);
- sodelovanje v odboru za pregled uspešnosti (Performance Review Board – PRB) načrta izvedbe za upravljanje zračnega prometa (Air Traffic Management – ATM).

Veliko dela je vključevalo tudi tesno sodelovanje z drugimi organi. EASA je zagotovila skladno evropsko zastopanje na 37. generalni skupščini ICAO, ki je podprlo osnutek delovnih in informativnih dokumentov, ki jih je predložilo belgijsko predsedstvo. Še naprej je neposredno sodelovala v različnih delovnih skupinah in odborih ICAO. Na evropski ravni je sklenila delovni dogovor z organizacijo EUROCONTROL in podpisala izjavo o soglasju (Letter of Agreement – LoA) s Skupnim podjetjem SESAR za opredelitev nalog in načinov, povezanih s programom SESAR.

Leta 2010 si je še naprej prizadevala predvsem, da postane priznana kot visokokakovostna organizacija. Novembra 2010 je uspešno opravila presojo za standard ISO9001:2008 in postala prva v celoti certificirana evropska agencija. Poleg tega je bila leta 2010 uspešno certificirana funkcija notranje revizije agencije v skladu z mednarodnim okvirom strokovnih praks (International Professional Practices Framework – IPPF).

In končno, agencija je opravila svojo letno oceno tveganja. Ugotovljena tveganja ter izvedeni in/ali začeti ukrepi za njihovo zmanjšanje so predstavljeni v tem poročilu.

---

<sup>1</sup> Splošno letno poročilo agencije za leto 2010 je bilo pripravljeno v skladu s členom 57 Uredbe (ES) št. 216/2008 (osnovna uredba). Strukturirano je po ključnih dejavnostih agencije in opisuje, kako je agencija izvajala delovni program za leto 2010. Kot je razvidno iz posebnih preglednic, namenjenih posameznim dejavnostim, so bili skoraj vsi cilji iz delovnega programa za leto 2010 doseženi do konca leta 2010.

## Agencija

Evropska agencija za varnost v letalstvu je glavni akter sistema Evropske unije za varnost v letalstvu, ki ga sestavljajo agencija, Evropska komisija in nacionalni letalski organi.

### **Vaša varnost je naše poslanstvo**

Naša naloga je spodbujati najvišje skupne standarde varnosti in varstva okolja v civilnem letalstvu.

### **Skupna strategija**

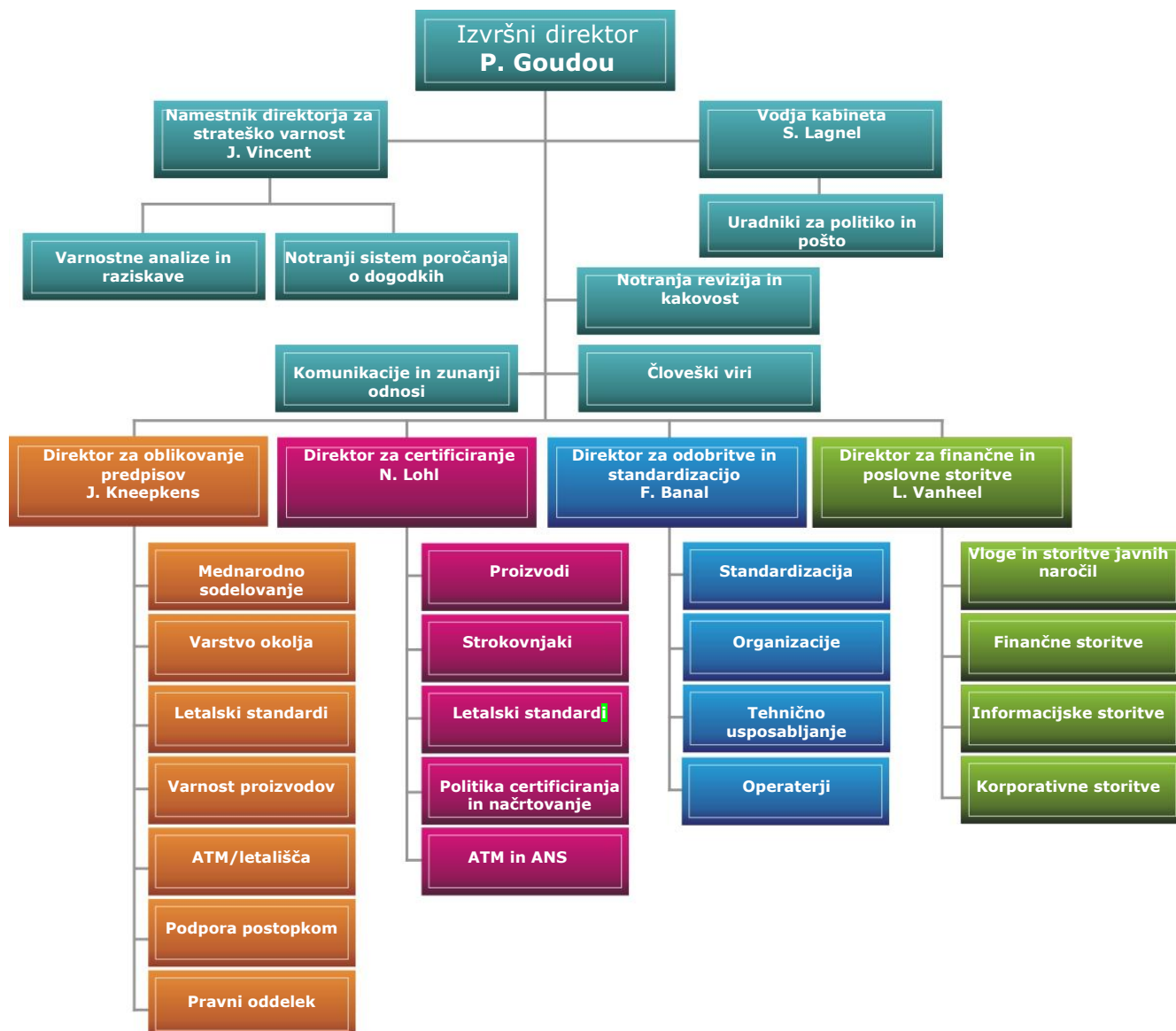
Zračni prevoz je ena od najvarnejših oblik potovanja. Zaradi stalnega povečevanja zračnega prometa so na evropski ravni potrebna skupna prizadevanja za ohranitev varnosti in trajnosti zračnega prometa. Agencija razvija skupne predpise o varnosti in varstvu okolja. Spremlja izvajanje standardov z inšpekcijskimi pregledi v državah članicah ter zagotavlja sistemu potrebne strokovno znanje in usposabljanje. Agencija sodeluje z nacionalnimi letalskimi organi, ki imajo v sistemu EU svojo vlogo.

### **Naše naloge**

Glavne sedanje naloge agencije so:

- pravna ureditev: priprava zakonodaje o varnosti v letalstvu ter zagotavljanje strokovnega svetovanja Evropski komisiji in državam članicam;
- inšpekcijski pregledi in usposabljanje za zagotovitev enotnega izvajanja evropske zakonodaje o varnosti v letalstvu v vseh državah članicah;
- certificiranje plovnosti in okoljske ustreznosti tipa letalskih proizvodov, delov in naprav;
- odobritev organizacij za projektiranje zrakoplovov po svetu ter organizacij za proizvodnjo in vzdrževanje zrakoplovov zunaj EU;
- usklajevanje programa SAFA Evropske skupnosti (Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA);
- zbiranje, analiziranje in raziskave podatkov za izboljšanje varnosti v letalstvu.

## Organizacijska shema



Stanje: maja 2011



## Pomembnejši dogodki leta 2010

Dogodek	Datum
<b>ki ga je organizirala/soorganizirala agencija</b>	
Informativni dan agencije – Druga širitev pristojnosti agencije: letališča in ATM, Oslo	22. januarja 2010
2. forum za mednarodno sodelovanje (ICF-2), Dubaj	27.–29. aprila 2010
Obisk g. Siima Kallasa, podpredsednika Evropske komisije, odgovornega za promet, Köln	31. maja 2010
Mednarodna konferenca ZDA/Evropske o varnosti v letalstvu 2010, New Orleans	8.–10. junija 2010
Delavnica o vprašanjih, ki jih je sprožil oblak vulkanskega prahu, Köln	21. junija 2010
Konferenca EASA „Na poti k skupnim varnostnim predpisom – mnenja o ATM iz prve faze“, (Towards Common Safety Rules – first phase ATM Opinions), Köln	24. junija 2010
Mednarodna konferenca o vplivu podnebnih sprememb na varnost v letalstvu, Köln	8.–9. septembra 2010
Konferenca o zahtevah za organe/organizacije, Köln	20.–21. oktobra 2010
Konferenca OPS o delih CAT in SPA, Köln	25. novembra 2010
<b>Organiziran na ravni ICAO/EU</b>	
8. zasedanje odbora ICAO za varstvo okolja v letalstvu (CAEP/8), Montreal	1.–12. februarja 2010
Konferenca Enotno evropsko nebo II, Madrid	25.–26. februarja 2010
Konferenca ICAO na visoki ravni o varnosti, Montreal	29.–31. marca 2010
1. vrh EU in Latinske Amerike o letalstvu, Rio de Janeiro	24.–26. maja 2010
37. generalna skupščina ICAO, Montreal	27. septembra–8. oktobra 2010
Evropski vrh o letalstvu, Bruges	26.–27. oktobra 2010

## Dejavnosti agencije

### ***1. Strategija varnosti***

#### **1.1. Cilj in področje uporabe**

Agencija je prevzela vodilno vlogo pri usklajevanju in dopolnjevanju prizadevanj držav članic EU za izpolnitev zahtev, ki jih je ICAO določila za sisteme upravljanja varnosti (Safety Management System – SMS) industriji in programe državne varnosti (State Safety Programme – SSP) državam pogodbenicam ICAO.

Delitev nalog med evropske institucije in države članice v skladu z osnovno uredbo pomeni, da je sodelovanje ključno za zagotovitev izvajanja upravljanja varnosti. Treba je zagotoviti regionalni (vseevropski) pristop k načelom upravljanja varnosti.

Ob upoštevanju navedene potrebe in za zagotovitev napredka je bil oktobra 2009 ustanovljen Odbor Evropske agencije za varnost v letalstvu, v katerem so zastopani Evropska komisija, industrija, EUROCONTROL, države članice in EASA.

Leta 2010 je to delo doseglo vrhunec v oblikovanju prvega evropskega sistema varnosti v letalstvu z razvojem evropskega programa za varnost v letalstvu in povezanega evropskega načrta za varnost v letalstvu.

#### **1.2. Glavni dosežki leta 2010**

##### ➤ **Evropski program za varnost v letalstvu (European Aviation Safety Programme – EASP)**

Odbor EASAC je leta 2010 pripravil priročnik evropskega programa za varnost v letalstvu (EASP) in evropskega načrta za varnost v letalstvu (EASp). Evropska komisija namerava na podlagi tega dela izdati sporočilo o strategiji za prihodnost evropske varnosti v letalstvu, v katerem bo navedla cilje za prihodnja leta. Vključevalo bo tri elemente: strategijo, program in redne varnostne načrte, ki zagotavljajo popolno sliko.

Evropa ima pionirsko vlogo v teh prizadevanjih, saj nobena druga regija na svetu nima strukture, ki spreminja upravljanje varnosti v dejanja. Upravni odbor agencije je decembra 2010 navdušeno potrdil navedene elemente.

Predlagani pristop k evropski varnosti v letalstvu temelji na treh elementih:

- sklopu politik in ciljev (strategija);
  - celovitem sklopu predpisov in dejavnosti, namenjenih izboljšanju varnosti (program); ter
  - oceni varnostnih vprašanj na visoki ravni in povezanem načrtu ukrepanja (varnostni načrt).
- Priročnik EASP

V priročniku je opisan program EASP. Obsega sklop postopkov in dejavnosti ter je razdeljen na dva dela.

V prvem delu je obravnavan evropski sistem varnosti v letalstvu iz osnovne uredbe. V njem je pojasnjeno ozadje. Vsebuje opis različnih akterjev, njihovih vlog in odgovornosti ter medsebojnega delovanja. To je temelj za razumevanje, kako se sistem lahko uporabi

za izboljšanje varnosti. V dokumentu so opisani tudi zunanji akterji, ki vplivajo na sistem.

V drugem delu je opisano, kako bi moral sistem delovati za stalno izboljševanje varnosti. Uvedba formaliziranega upravljanja varnosti v vse sektorje industrije civilnega letalstva se še razvija. ICAO je dejansko uvedla spremembo v modelu, ki se trenutno uvaja. To spremembo modela sestavljata dva elementa: SMS/SSP in ureditev, ki temelji na uspešnosti in celovitem sistemskem pristopu. Za upoštevanje tega spreminjajočega se okolja se v navedenem delu dokumenta predlagajo želje in obstoječi postopki. V predlogu je skupno upravljanje varnosti opredeljeno kot ključni element letalskega sistema.

Priročnik EASP je začetni dokument. Ker se izvajanje načel upravljanja varnosti razvija, se bo moral razvijati tudi sistem. Sodelovanje je ključno za uspešno izvajanje upravljanja varnosti. To velja zlasti v našem primeru in se lahko uporabi tudi kot model za druge pristope regionalnega sodelovanja.

Cilj EASP je tudi zagotoviti pomoč državam članicam pri pripravi njihovih državnih varnostnih programov (state safety programme – SSP). Zagotavlja evropsko stališče do različnih vmesnikov in skupnih vprašanj, ki jih je treba obravnavati. Ta evropska vizija je bistvo skupnega pristopa in obratno. Dejansko je skupno razumevanje delovanja sistema agencije ter vlog in dejavnosti vseh akterjev podlaga timskega dela, ki ga bomo morali vzpostaviti za zagotovitev uspeha teh zahtevnih prizadevanj.

- Evropski načrt za varnost v letalstvu (European Aviation Safety Plan – EASp)

Leta 2010 je bila pripravljena prva izdaja načrta EASp na podlagi pristopa od spodaj navzgor. Prve prednostne naloge so bile določene z združitvijo nacionalnih prednostnih nalog, ki so jih zagotovile države članice. Te prednostne naloge so se primerjale s prednostnimi nalogami, ki so jih določili evropska pobuda za strateško varnost (European Safety Strategy Initiative – ESSI), EUROCONTROL ali agencija. Prihodnje izdaje bodo temeljile na bolj trdni kooperativni metodologiji za razliko od metodologije od spodaj navzgor, ki je bila uporabljena za to prvo različico. Načela za razvoj naslednjih načrtov so opisana v priročniku EASP.

Upravljanje varnosti se je z leti razvijalo. Izboljšanje varnosti je postala zahtevna naloga, ki zahteva skupna prizadevanja in prednostno razporeditev omejenih virov. Objava varnostnega načrta kaže na zavezanost Evrope k ukrepanju.

Cilj takega dokumenta je zapreti zanko upravljanja varnosti s povezavo varnostnih vprašanj, opredeljenih na evropski varni z analizo varnostnih dogodkov, z akcijskimi načrti in pobudami, sprejetimi za zmanjšanje povezanih tveganj.

Načrt EASp vključuje predlog poti za naslednja štiri leta z razumljivim opisom dela za zagotavljanje varnosti v Evropi na vseh področjih letalstva. Določa prvo raven prednostnih nalog, ki jo dopolnjujejo nacionalni varnostni načrti, na ravni agencije pa program notranje varnosti. Zagotavlja mrežo za ukrepanje. Usklajevanje in tesno sodelovanje sta ključna za njegovo posodabljanje in učinkovitost.

## **2. Varnostna analiza in raziskave**

### **2.1. Cilj in področje uporabe**

EASA pridobiva in analizira podatke, ki prispevajo k izboljšanju varnosti letalskega sistema. Izvaja študije, pripravlja poročila, spremlja preiskave nesreč, spodbuja varnostne pobude ter oblikuje, uporablja in širi informacije, povezane z varnostjo.

Delo, povezano z analizo varnosti, ima dvojni pomen: navznoter je analiza varnosti podlaga za opredelitev ukrepov in politik, ki jih prouči Odbor za notranjo varnost (Internal Safety Committee – ISC) agencije, navzven pa se z analizo varnosti pomaga, sodeluje in obvešča o varnostnih tveganjih. Delo podpirajo naslednje naloge:

- varnostna analiza: pregledi, izvajanje študij in zagotavljanje poročil;
- preiskave: širjenje in nadaljnje spremljanje varnostnih priporočil ter razvijanje načinov sodelovanja;
- stalno izboljševanje: spodbujanje in podpiranje pobud za varnost v letalstvu;
- oblikovanje, uporaba in širjenje informacij, ki izhajajo iz tehničnih funkcij (poročanje o napakah pri obratovanju, statistični podatki, politika človeškega dejavnika, analiza operativnih podatkov o letih, sistem upravljanja varnosti, predvidevanje in spodbujanje varnosti).

Z varnostno analizo se notranjim in zunanjim strankam zagotovijo različni varnostni nasveti ter analiza. Podpira tudi dejavnosti agencije za komuniciranje z zainteresiranimi stranmi.

Leta 2010 je bila pozornost namenjena utrditvi obstoječih zmogljivosti, npr. z nadaljnjo krepitvijo sistematičnega pristopa k povezovanju varnostnih dejavnosti z ugotovljenimi varnostnimi tveganji ter širitvi uporabe in izmenjave varnostnih podatkov.

### **2.2. Glavni dosežki leta 2010**

#### **Varnostna analiza**

- Učinkovita uporaba varnostnih podatkov

Razširitev uporabe varnostnih podatkov je bila nagrajena, saj je delo osredotočeno na zaznavanje trendov in znanilcev za preprečitev prihodnjih nesreč. Za izboljšanje sodelovanja je potekala razprava o mednarodni ureditvi za izmenjavo podatkov. Zagotovila so se nova orodja za lažjo dostopnost do varnostnih podatkov v agenciji.

V skladu z delovnim dogovorom med agencijo in EUROCONTROLOM je ena od prvih nalog tega dogovora razširiti letni varnostni pregled (Annual Safety Review – ASR) zaradi vključitve elementa ATM. Poleg tega je bil zaposlen koordinator za „mrežo analize“, kar pomeni, da je projekt leta 2011 lahko zaživel.

Opravljen je bilo tudi delo za okrepitev politike agencije na področju varstva podatkov in uporabe „kulture pravičnosti“.

- Notranji sistem poročanja o dogodkih (Internal Occurrence Reporting System – IORS)

Glavni dosežek leta 2010 je bila vzpostavitev notranjega sistema poročanja o dogodkih s ciljem izboljšati notranjo organizacijo agencije in postopke za vse dogodke, ki se ji

sporočijo. Delo se je med drugim nanašalo na razvoj politike IORS, potrebne postopke in predvideno obliko. Oddelek IORS je bil ustanovljen oktobra 2010.

- Sodelovanje pri preiskavah

S tesnejšim sodelovanjem in zaupanjem v delovne metode so se po nesreči in resnem incidentu hitreje zagotovili varni korektivni ukrepi. Razvita in sprejeta je bila nova evropska zakonodaja, Uredba (EU) št. 996/2010<sup>2</sup>, ki je pojasnila naloge in odgovornosti agencije.

Spremljale so se naslednje večje nesreče ali resni incidenti v civilnem letalstvu, ki so se zgodili leta 2010:

- 21. januarja 2010: Agusta AW139 EC-KYR, nesreča v Almerii, Španija;
- 10. aprila 2010: TU-154M, nesreča letala poljskih oboroženih sil v Smolensku, Rusija;
- 13. aprila 2010: Airbus A300B4-203F, XA-TUE družbe AeroUnion v Monterreyu, Mehika;
- 12. maja 2010: Airbus A330, 5A-ONG, nesreča v Libiji;
- 28. julija 2010: Airbus A321, AP-BJB Airblue, nesreča v Islamabadu;
- 27. julija 2010: Boeing MD-11, Lufthansa cargo, D-ALCQ, nesreča na letališču Riyadh, Saudova Arabija;
- 3. septembra 2010: Boeing 747-400F, N571UP, nesreča v Dubaju, ZAE;
- 4. novembra 2010: Airbus A380 v Qantasu, nesreča zaradi okvare motorja (brez smrtnih žrtev).

- Vulkanski pepel

Po izbruhu vulkana Eyjafjallajökull (Islandija) aprila 2010, ki je povzročil velike motnje v letalskem prometu v zahodni in severni Evropi, si je agencija znatno prizadevala za vzpostavitev ustreznih ukrepov za spodbuditev varnega nadaljevanja letalskih operacij. Prednost je bila dana usklajevanju, delavnicam, predstavitvam in sodelovanju v delovnih skupinah, vse s ciljem čim bolj zmanjšati vpliv morebitnih prihodnjih dogodkov. Izdano je bilo varnostno informativno glasilo<sup>3</sup> s priporočili za operaterje turbinskih letal in helikopterjev, ki se uporabljajo v zračnem prostoru ali blizu njega, za katerega je znano ali se sumi, da je onesnažen z vulkanskim pepelom. Agencija deluje v novo ustanovljenem Evropskem odseku za koordinacijo ukrepov v kriznih razmerah v letalstvu (European Aviation Crisis Coordination Cell – EACCC), da zagotavlja dosleden, skladen in pravočasen odziv na krizne razmere. Poleg tega je začela sodelovati z ICAO pri vzpostavitvi novih certifikacijskih standardov za vulkanski pepel.

- Varnostne pobude, ki zagotavljajo rezultate

Trije stebri pobude ESSI so se povezali z evropskim programom za varnost v letalstvu (European Aviation Safety Programme – EASP).

- Evropska skupina za varnost v komercialnem letalstvu (European Commercial Aviation Safety Team – ECAST): sprejet je bil nov pravilnik v povezavi z evropskim svetovnim odborom za varnost v letalstvu (European Aviation Safety Advisory Committee – EASAC). Uvedena je bila dejavnost skupine ECAST za varnost na vzletno-pristajalni stezi, ki jo vodi Evropska delovna skupina za preprečevanje izleta iz vzletno-pristajalne steze (European Working Group for the Prevention of Runway

<sup>2</sup> Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES, UL L 295/35.

<sup>3</sup> EASA SIB št. 2010-17R2: Letenje v zračnem prostoru z majhno onesnaženostjo z vulkanskim pepelom (Flight in Airspace with a low contamination of Volcanic Ash).

Excursion – EWGPRED). Pripravlja se vzpostavitev Evropskega foruma za spremljanje podatkov o poletih (Flight Data Monitoring – FDM).

- Evropska skupina za varnost helikopterjev (European Helicopter Safety Team – EHEST): objavljeno je bilo poročilo skupine EHEST o nesrečah v obdobju 2000–2005 skupaj z dvema letakoma in ustreznimi videi za spodbujanje varnosti. Leta 2010 je bil v Evropi organiziran mednarodni seminar o varnosti helikopterjev (International Helicopter Safety Seminar – IHSS).
- Evropska skupina za varnost v splošnem letalstvu (European General Aviation Safety Team – EGAST): objavljene so bile smernice, letaki in videi skupine EGAST za spodbujanje varnosti.

- Upravljanje varnosti

Odbor za oceno uspešnosti (Performance Review Board – PRB) je bil ustanovljen z Uredbo (EU) št. 691/2010<sup>4</sup> v zvezi z načrtom izvedbe za upravljanje zračnega prometa (air traffic management – ATM). Ker navedeni načrt izvedbe vključuje tudi varnost, je bilo sodelovanje z agencijo vključeno v navedeno uredbo. Glavna področja sodelovanja so: opredelitev ključnih kazalnikov uspešnosti, pregled nacionalnih načrtov izvedbe in letna poročila odbora PRB. To sodelovanje je bilo formalizirano z memorandumom o soglasju, ki so ga februarja 2011 podpisali agencija in vodje PRB.

- Krepitev varnosti na mednarodni ravni

Konferenca ICAO na visoki ravni o varnosti je potekala marca 2010. Agencija je predsedovala skupini, ki je združila države za pripravo in predložitev dokumentov, ki so Evropi omogočili enotni nastop na konferenci HLSC.

Agencija je septembra 2010 organizirala veliko mednarodno konferenco o vplivu podnebnih sprememb na varnost v letalstvu

## **Raziskave**

### **➤ Načrtovanje raziskav za prihodnost**

Agencija je leta 2010 ob upoštevanju glavnih prednostnih nalog evropskega načrta za varnost v letalstvu in tematskega programa Evropske partnerske skupine za letalske raziskave (European Aviation Research Partnership Group – EARPAG) združila svoje potrebe in zahteve za predloge za nove projekte in zaostanek iz predhodnih let v ambicioznem načrtu raziskav za obdobje 2011–2013. Načrt vključuje predloge projektov, ki izhajajo iz programa za oblikovanje predpisov, projektov iz varnostnih priporočil, predlogov pobude ESSI, direktorátov za certificiranje in oblikovanje predpisov ter Evropske svetovalne skupine za človeške dejavnike (European Human Factors Advisory Group – EHFAG).

Agencija je tesno sodelovala z Evropsko komisijo v raziskovalnih dejavnostih Skupnosti, ki vplivajo na sistem EASA (sedmi okvirni program – FP7, podtema 7.1 Aeronavtika in zračni promet). V tem okviru se je udeležila sestankov projektnih odborov zainteresiranih strani/svetovalnih odborov ter organizirala sestanke za pregled napredka.

---

<sup>4</sup> Uredba Komisije (EU) št. 691/2010 z dne 29. julija 2010 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja ter o spremembi Uredbe (ES) št. 2096/2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, UL L 201/1.

Poleg tega se je povezala s tehnološkima pobudama velikega obsega SESAR in CLEAN SKY. Leta 2010 je tudi sodelovala in prispevala k delu skupine za izvajanje in skupine za povezovanje Svetovalnega sveta za raziskovanje na področju aeronavtika (Advisory Council for Aeronautics Research – ACARE) v Evropi. Seznam študij in raziskovalnih projektov iz leta 2010 je naveden v **Prilogi 2**.

### 2.3. Ključni kazalniki uspešnosti (Key Performance Indicators – KPI)

Cilj	KPI	Cilj 2009	Cilj 2010	Rezultat 2010
Izboljšati pravočasno razpoložljivost ter razširiti vsebino letnega varnostnega pregleda	Datum objave prestavljen na zgodnejši čas, izboljšani kazalniki ter obseg in podrobnosti	Dokončati in odobriti vsebino do 1. junija	Dokončati in odobriti vsebino do 25. maja	Odbor za notranjo varnost je odobril letni varnostni pregled z razširjeno vsebino za leto 2009 6. aprila 2010
Izboljšati odziv agencije na uradna varnostna priporočila	Odstotek novih varnostnih priporočil, na katere se je odzvalo najpozneje v 90 dneh	90 %	95 %	88 %
Zagotoviti usklajene, izmerjene in pravočasne odzive na velike nesreče v civilnem letalstvu s smrtnim izidom	Spremljanje preiskav in zagotavljanje dejavne podpore za določitev najustrežnejšega načrta korekcijskih ukrepov	Spremljati pet velikih nesreč v civilnem letalstvu s smrtnim izidom	Spremljati sedem velikih nesreč v civilnem letalstvu s smrtnim izidom	Preseženo
Izboljšati načrtovanje in stopnjo izvedbe načrtovanih ukrepov	Akcijski načrti sprejeti. Spremljanje izvajanja akcijskega načrta pokaže visok odstotek obravnavanih ukrepov	Delovne skupine ECAST zagotovijo produkt, EHEST odobri akcijski načrt; EGAST objavi gradivo za spodbujanje varnosti	Delovne skupine ECAST zagotovijo produkt, EHEST izvede akcijski načrt; EGAST objavi gradivo za spodbujanje varnosti	Doseženo

### 3. Pravna ureditev

#### 3.1. Cilj in področje uporabe

Agencija v tesnem sodelovanju z Evropsko komisijo vodi in usklajuje pripravo zakonodaje EU za ureditev varnosti v civilnem letalstvu in okoljske ustreznosti. V tem okviru agencija izdaja mnenja, namenjena Evropski komisiji, ter sprejema podporno gradivo in navodila za certificiranje.

Leta 2010 je nadaljevala svoje dejavnosti v skladu s prednostnimi nalogami, ki jih je določila Evropska komisija, s ciljem zagotoviti popolno izvajanje osnovne uredbe. Pravočasna zagotovitev produktov postopkov oblikovanja predpisov je leta 2010 ostala velik izziv, zlasti glede treh predpisov ATM po skrajšanih postopkih.

#### 3.2. Glavni dosežki leta 2010

##### ➤ Program oblikovanja predpisov

EASA je opravila bistveno več kot 17 nalog, predvidenih v programu oblikovanja predpisov, vključno z mnenjem, ki zahteva uvedbo nove programske opreme ACAS II, sklepom o uvedbi sprejemljivih postopkov usklajevanja (Acceptable Means of Compliance – AMC) in navodil (Guidance Material – GM) v del M „Razledenitev/Preprečevanje zaledenitve“, tremi mnenji o ATM po hitrem postopku ter dokumenti o odzivih na pripombe (Comment Response Documents – CRD) k delom Licenciranje letalskega osebja (Flight Crew Licensing – FCL), Letalska medicina (Medical – MED), Zahteve za organe/Zahteve za organizacije (Authority Requirements/Organisation Requirements – AR/OR), Kabinsko osebje (Cabin Crew – CC) in Zračne operacije (Air Operations – OPS)<sup>5</sup>. Leta 2010 sta bili objavljeni mnenji o delih FCL in MED. Seznam sklepov, mnenj in obvestil NPA (obvestil o predlagani spremembi) iz leta 2010 je naveden v **Prilogi 3**.

##### ➤ Sedanje pristojnosti

EASA je izdala več pomembnih obvestil NPA o naročanju tehničnih storitev, sprejetju Uredbe (ES) št. 2042/2003<sup>6</sup>, CS-25 o tipu in številu potniških izhodov v sili in CS-27/CS-29 o spremljanju nihanja zdravja.

##### ➤ Razširitev obsega pristojnosti

- Prva razširitev

Agencija je nadaljevala svoje delo v skladu z osmimi svežnji prednostnih nalog, ki jih je določil upravni odbor septembra 2009. Ti svežnji so bili usklajeni z obvestili NPA in predlagano novo strukturo predpisov, zlasti ob upoštevanju doseženega napredka, razpoložljivih notranjih in zunanjih virov in povezanega strokovnega znanja ter prestrukturiranja tehničnih zahtev OPS.

<sup>5</sup> OPS, za komercialni zračni prevoz s helikopterji in letali (CAT (A+H)) in operacije, ki zahtevajo posebne odobritve (specific approvals – SPA).

<sup>6</sup> Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami, UL L 315/1.



CRD k delu AR in delu OR je bil objavljen oktobra 2010. Vsebuje zahteve za organe (AR) v zvezi z licenciranjem letalskega osebja, organizacijami za usposabljanje, zdravstvenimi centri za letalsko osebje, napravami FSTD, zračnimi operacijami, izdajanjem zdravniških spričeval letalskemu osebju ter kabinskim osebjem, in zahteve za organizacije (OR) v zvezi z organizacijami za usposabljanje, zdravstvenimi centri za letalsko osebje, napravami FSTD in kabinskim osebjem. Dokumenti CRD k certifikacijskim specifikacijam za naprave FSTD za letala in helikopterje so bili objavljeni decembra 2010.

- Druga širitev pristojnosti

Agencija je izdala mnenja prve faze (po hitrem postopku) za tri ključne predpise ATM in nadaljevala svoje dejavnosti za oblikovanje predpisov v skladu z dogovorjenimi prednostnimi nalogami. Izdala je tudi mnenje o predpisu o skupnih zahtevah za uporabo zračnega prostora s prvim poddelom o različici 7.1 programske opreme ACAS II, ki se zahteva v evropskem zračnem prostoru. Nadaljeval se je razvoj izvedbenih predpisov za letališko varnost s ciljem izdati povezana obvestila NPA do leta 2011 in sprejeti predpise do leta 2013, kot določa osnovna uredba.

Agencija je na podlagi zahteve Evropske komisije in v skladu s svojo svetovalno vlogo na področju varnosti (člen 13a okvirne uredbe SES) dejavno sodelovala pri razvoju izvedbenih predpisov SES o funkcijah upravljanja omrežja ATM, načrtu izvedbe ATM in pri zagotavljanju informacij za vzpostavitev ali spremembo funkcionalnih blokov zračnega prostora.

- Izvajanje delovnega programa za oblikovanje predpisov za leto 2010: sodelovanje z organizacijami

Direktorat za oblikovanje predpisov je pri izvajanju delovnega programa za leto 2010 okreplil sodelovanje z organizacijo EUROCONTROL, programom SESAR in ICAO.

Sklenjen je bil delovni dogovor med agencijo in EUROCONTROLOM ter sprejeti delovni program za leto 2011 in povezani opisi delovnih nalog za zagotovitev optimalne usklajenosti nalog obeh organizacij ter lažje izvajanje spreminjajočega se zakonodajnega okolja na področju ATM. Tesno sodelovanje je bilo vzpostavljeno tudi na področju varstva okolja.

Formalno je bilo podpisana izjava o soglasju med agencijo in Skupnim podjetjem SESAR za opredelitev nalog in načinov, povezanih s programom SESAR. Agencija je z regulativnega vidika vključena v načrtovanje, oblikovanje predpisov in varnostne primere ter ima ključno vlogo pri potrjevanju delovnih svežnjev SESAR. Podprla je tudi program SESAR za potrditev varnostnih vidikov, povezanih z izvajanjem programa.

Poleg tega je še naprej neposredno sodelovala v različnih delovnih skupinah in odborih organizacije ICAO ter z njo vse tesneje sodelovala in jo podpirala pri razvoju novih predpisov in standardov. Sodelovala je v projektni skupini in odborih ICAO za obratovanje in storitve letališč, v študijski skupini ICAO za delovanje brezpilotnih letalskih sistemov in v projektni skupini za novo generacijo letalskih strokovnjakov (new generation of aviation professionals – NGAP). Prav tako je sodelovala na sestankih projektnih skupin za hrup zrakoplovov, emisije zrakoplovov, modeliranje in podatkovne zbirke. Podprla je Evropsko komisijo pri organizaciji sestanka usmerjevalne skupine ICAO/CAEP.

### 3.3. Ključni kazalniki uspešnosti

Cilj	KPI	Cilj 2009	Cilj 2010	Rezultat 2010
Izboljšati postopek oblikovanja predpisov z organiziranjem konferenc za komuniciranje z zainteresiranimi stranmi v zgodnejši fazi postopka	Število konferenc na visoki ravni, organiziranih na začetku novih nalog	4	4	6 <sup>7</sup>
Postati bolj proaktivna do ICAO, držav članic, institucij EU za prevzem vodilne vloge pri pripravi predpisov in določitvi varnostnih ciljev	Sprejetje in stopnja izvajanja politike o sodelovanju z navedenimi različnimi ključnimi akterji	Politiko, ki jo oblikuje direktorat za oblikovanje predpisov sprejmejo direktorji	75 % politike izvedene	95 %
Izvesti sprejeti delovni program za oblikovanje predpisov	% izvedenih nalog	95 %	95 %	135 %

<sup>7</sup> Informativni dan agencije – Druga širitev pristojnosti agencije: Letališča in ATM, delavnica za sodelovanje pri delu 21J/145 – razprava o sprejemljivosti delov in popravil, delavnica o MDM.047, M.014 in 145.012, konferenca o AR/OR, konferenca OPS o delu CAT in delu SPA.

## 4. Certificiranje proizvodov

### 4.1. Cilj in področje uporabe

Agencija je odgovorna za certificiranje plovnosti in okoljske ustreznosti tipov letalskih proizvodov, delov in naprav. Ta odgovornost vključuje prvo certificiranje projektov novega tipa in različne povezane dejavnosti, kot so dopolnilno certificiranje tipa, odobritev sprememb in rešitev popravil. Poleg tega obsega tudi dejavnosti za zagotovitev stalne plovnosti certificiranih proizvodov, delov in naprav kadar koli med njihovo obratovalno življenjsko dobo. To vključuje takojšen odziv na varnostni problem ter objavo in širitev ustreznih obveznih informacij (plovnostnih zahtev) (Airworthiness Directive – AD).

Direktorat agencije za certificiranje se je leta 2010 osredotočil predvsem na naloge, povezane z izboljšanjem stalne plovnosti, in pripravo na izvajanje novih nalog poleg izvajanja svoje glavne naloge na področju certificiranja plovnosti in okoljske ustreznosti letalskih proizvodov, delov in naprav.

### 4.2. Glavni dosežki leta 2010

Direktorat za certificiranje je sprožil in dejavno podprl razvoj novega sistema (orodij in delovnih metod) za dosledno zbiranje, analiziranje in evidentiranje prejetih varnostnih informacij. Sodeloval je tudi pri razvoju regulativnega okvira za nove odgovornosti agencije. Zagotovil je tudi podporo pri reviziji veljavne uredbe o taksah in dajatvah<sup>8</sup> za vzpostavitev ustreznega mehanizma financiranja novih dejavnosti.

Direktorat je v skladu s tem oblikoval svojo organizacijo ter ustanovil Oddelek za upravljanje zračnega prometa (Air Traffic Management – ATM) in Oddelek za navigacijske sisteme zračnega prometa (Air Navigation System – ANS), ki bosta odgovorna za vse preiskave in nadzor nad sistemi, ki se uporabljajo za zagotavljanje storitev ATM/ANS.

Razvoj „programa za pripravnike“ za mlade inženirje se je nadaljeval s sklepom izvršnega direktorja<sup>9</sup>, ki je vzpostavil splošni okvir za programe pripravnštva v agenciji.

Agencija je dejavno krepila svoje sodelovanje z zainteresiranimi stranmi s številnimi posebnimi dogodki (delavnicami, seminarji, sestanki vodilnih delavcev itd.) in novo razvitim komunikacijskim orodjem certifikacijske okrožnice (Certification Memoranda)<sup>10</sup>.

#### ➤ **Certificiranje plovnosti in okoljske ustreznosti tipa letalskih proizvodov, delov in naprav**

- Prevladujoča usmeritev prejetih vlog

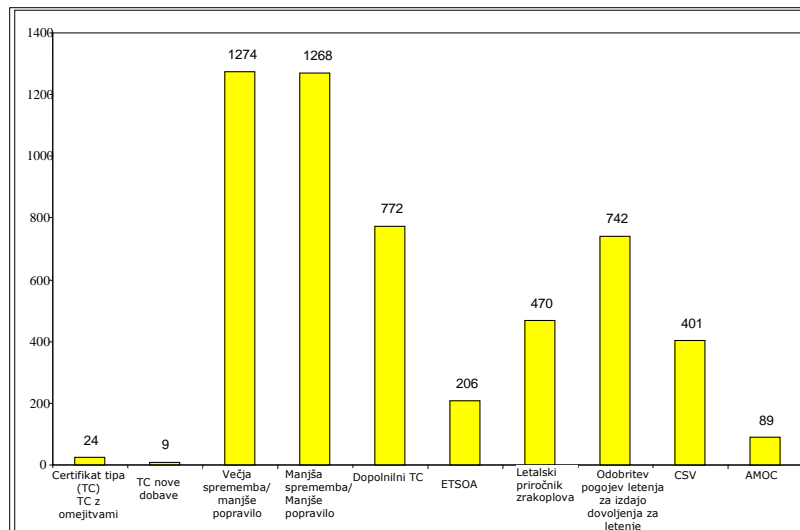
Število novih vlog, predloženih agenciji za certificiranje plovnosti in okoljske ustreznosti leta 2010, kaže, da si je industrija opomogla od finančne krize. Število (5 255) se v primerjavi z letom 2009 ni bistveno spremenilo. Vloge za certificiranje novega tipa

<sup>8</sup> Uredba Komisije (ES) št. 593/2007 z dne 31. maja 2007 o taksah in dajatvah, ki jih obračunava Evropska agencija za varnost v letalstvu in Uredba Komisije (ES) št. 1356/2008 z dne 23. decembra 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 593/2007.

<sup>9</sup> Sklep št. 2010/175/E izvršnega direktorja agencije z dne 16. decembra 2010 v zvezi s predpisi o programu pripravnštva agencije.

<sup>10</sup> Certifikacijske okrožnice agencije pojasnjujejo splošno usmeritev delovanja agencije pri posebnih predmetih certificiranja. Njihov cilj je zagotoviti navodila za določeno področje, kot nezavezujoče gradivo pa lahko zagotavljajo dopolnilne informacije in smernice za prikaz skladnosti z veljavnimi standardi.

projekta so bile predložene za različne tipe proizvodov od zračnih ladij, balonov, motorjev, propelerjev do manjših letal in rotoplanov. Kar zadeva velika letala, je kanadski proizvajalec zrakoplovov Bombardier zaprosil za sočasno evropsko (EASA)/kanadsko (Transport Canada Civil Aviation – TCCA) certificiranje njegovih dvomotornih letal srednjega dosega serije C (CS100 in CS300). V diagramu je prikazana razčlenitev po vrsti prejetih vlog:



- Pomembnejši tekoči večletni programi za certificiranje tipa

Znatno delo je bilo opravljeno pri številnih večletnih projektih za certificiranje tipa, kot so Airbus A350, vojaško transportno letalo A400M, helikopter Eurocopter EC175, ter tudi pri potrditvi poslovnih reaktivnih letal Embraer EMB-550 in EMB-545, regionalnega letala Mitsubishi Regional Jet (MRJ), večnamenskega helikopterja HAL Dhruv in regionalnega reaktivnega letala Sukhoi Superjet 100. Leta 2010 je bila v zvezi s potrditvijo reaktivnih potniških letal Boeing B787 in B747-8 dosežena zaključna faza, vendar sta oba projekta v manjši zamudi zaradi tehničnih težav.

- Število izdanih certifikatov

Med letom je bilo izdano 3 996 certifikatov<sup>11</sup>. Certifikati tipa so bili dodeljeni dvomotornemu monoplanu Skycar s potisnim propelerjem, turbinskemu motorju SaM146-IS17, dizelskemu batnemu motorju TDA CR 1.9 8V in propelerju Helix H50F. Agencija je uspešno dokončala tudi potrditev brazilskega lahkega poslovnega reaktivnega letala Embraer EMB-505, ameriškega super srednje velikega poslovnega reaktivnega letala Hawker, model 4000, in različnih tipov avstralskih toplozračnih balonov Kavanagh. Certifikat tipa z omejitvijo je bil izročen družbi Beriev Aircraft Company za njen večnamenski amfibijski zrakoplov Be-200ES-E.

➤ **Stalna plovnost**

- Težava z letalskimi sedeži Koito

V zvezi s ponarejenimi rezultati preskusa sedežev, ki ga je opravilo japonsko podjetje Koito Industries Ltd, je agencija zelo tesno sodelovala s svojo ameriško sogovornico Zvezno upravo za letalstvo (Federal Aviation Administration – FAA) pri razvoju ustreznih obveznih ukrepov, ki je dosegel svoj vrh z usklajeno vsebino ustrezne predlagane plovnostne zahteve (Proposed Airworthiness Directive – PAD) agencije/obvestila o

<sup>11</sup> Certifikat pomeni kakršno koli potrdilo, licenco ali drug dokument, ki se izda kot rezultat certifikacije.

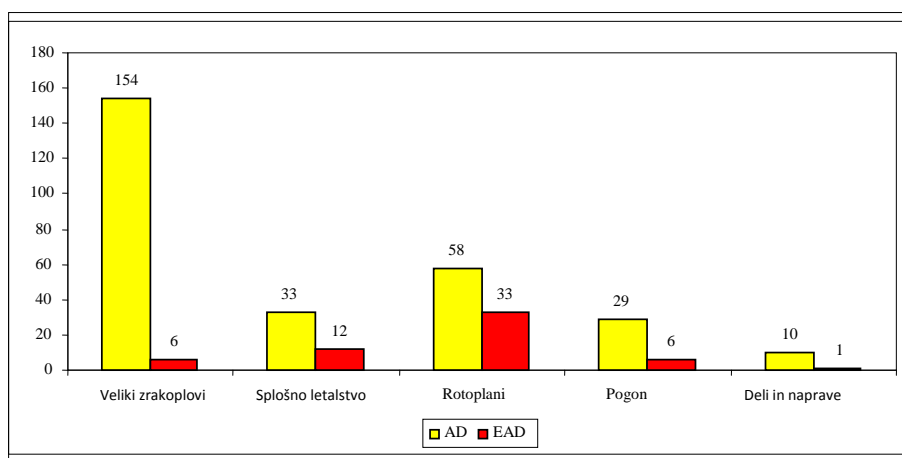
predlaganem oblikovanju predpisa (Notice of Proposed Rulemaking – NPRM.) uprave FAA. Pred objavo dokončnih predpisov sta bili organizirani dve informativni srečanja industrije za pospešitev obdobja za predložitev pripomb.

- Nesreča letalske družbe Qantas

Direktorat se je leta 2010 dejavno ukvarjal z analizo preiskav nesreč in incidentov, vključno z nesrečo letala Airbus A380 letalske družbe Qantas Airlines novembra 2010.

- Zahteve AD in EAD

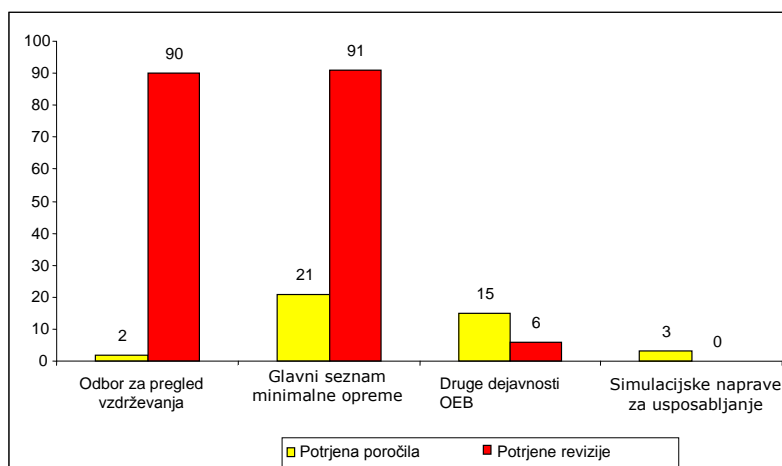
In končno, za opravljanje nalog v zvezi s stalno plovnostjo proizvodov, delov in naprav, ki so pod nadzorom agencije, je bilo izdanih 284 plovnostnih zahtev (Airworthiness Directive – AD) in 58 nujnih plovnostnih zahtev (Emergency AD – EAD). Podrobnosti v zvezi s tem so predstavljene v spodnjem diagramu:



➤ **Naloge certificiranja, povezane z operacijami**

Te naloge obsegajo postopek Odbora za pregled vzdrževanja (Maintenance Review Board – MRB) in številne dejavnosti Odbora za vrednotenje delovanja (Operational Evaluation Board – OEB), kot so potrditev glavnega seznama minimalne opreme (Master Minimum Equipment List – M MEL), vprašanja, povezana z usposabljanjem letalskega in kabinskega osebja za tip zrakoplova, in usposobljenost, pridobljena na simulacijskih napravah za usposabljanje za letenje (Flight Simulator Training Device – FSTD).

Zadevni rezultati so prikazani v spodnjem diagramu:



### 4.3. Ključni kazalniki uspešnosti

Cilj	KPI	Cilj 2009	Cilj 2010	Rezultat 2010
Zagotoviti minimalno stopnjo nadzora nad stalno plovnostjo	Število letno opravljenih tehničnih delovnih ur kot odstotek od načrtovanih ur	90 %	90 %	88,19 %
Prenesti naloge certificiranja v okvir internega delovanja v skladu s politiko internalizacije	Ure, opravljene v okviru internega delovanja, kot odstotek vseh ur	62 %	64 %	70,95 %
Izboljšati učinkovitost tehničnega osebja	Delež tehničnih ur (projektno delo) kot odstotek vseh ur	65 %	66 %	80,11 %
Zagotoviti ustrezno izpolnitev vseh nalog certificiranja letalskih standardov	Število opravljenih tehničnih delovnih ur po projektih kot odstotek načrtovanih ur	–	90 %	97,85 %
Zagotoviti zadovoljstvo industrije	Odstotek pozitivnih povratnih informacij, prejetih v vprašalnikih za povratne informacije		80 %	72 % (na podlagi 29 % stopnje sodelovanja)
Zagotoviti kakovosten nadzor nad varnostjo, povezano z načrtom (začetna in stalna plovnost)	Število velikih incidentov ali nesreč (CS 25 in CS 29 a/c), ki so jih povzročile ali delno povzročile konstrukcijske napake		Enako ali manj od povprečja zadnjih 10 let	V reviziji, s ciljem razviti uporabnejši kazalnik

## 5. Odobritve organizacij

### 5.1. Cilj in področje uporabe

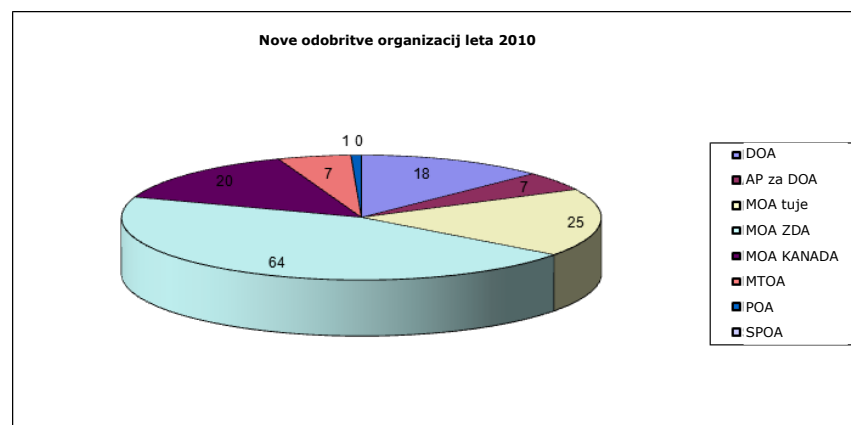
EASA je odgovorna za odobritev projektivnih organizacij, kjer koli so, in organizacij, ki so odgovorne za proizvodnjo, vzdrževanje, usposabljanje na področju vzdrževanja in upravljanje stalne plovnosti zunaj ozemlja držav članic. Vključuje tudi odobritev proizvodnih organizacij na ozemlju ene ali več držav članic na zahtevo držav(e) članic(e).

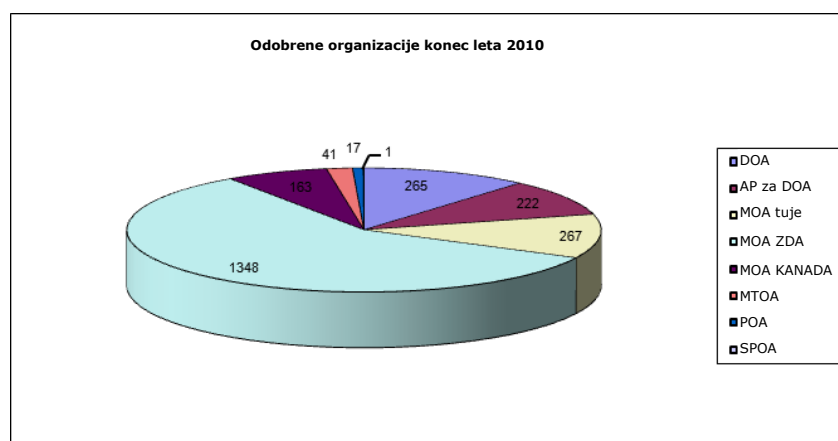
Leta 2010 so dejavnosti odobritve organizacij v okviru začetnega obsega agencije dosegle visoko stopnjo zrelosti v smislu dejavnosti in metodologij. Delo v letu 2010 je bilo usmerjeno v krepitev trenutnih metod in pristopa k odobritvi organizacij ter pripravo novih pristojnosti in postopkov, povezanih z izvajanjem, npr. razširitev na licenciranje letalskega osebja in ATM/ANS (po hitrem postopku).

### 5.2. Glavni dosežki leta 2010

Dejavnosti odobritve organizacij so se leta 2010 stalno širile, vključno z odobritvami projektivnih organizacij (Design Organisation Approval – DOA)/DOA po alternativnem postopku (Alternative Procedure – AP), odobritvami proizvodnih organizacij (Production Organisation Approvals – POA) in odobritvami organizacij za vzdrževanje/stalno plovnost (Maintenance/Continuing Airworthiness Organisation Approvals – MOA/CAO). Delovna obremenitev v zvezi z nadzorom nad evropskim certifikatom enotne odobritve proizvodne organizacije (Single Production Organisation Approval – SPOA) družbe Airbus se je nekoliko povečala, tudi na neevropskih lokacijah. Podatke v zvezi z odobritvami organizacij je mogoče povzeti, kot sledi:

#### Nove odobritve organizacij leta 2010



**Odobrene organizacije na dan 31. 12. 2010**➤ **Odobritve projektivnih organizacij**

Do 31. decembra 2010 je bilo izdano skupno 265 DOA, od tega jih je 192 prevzela agencija. 73 odobritev so obravnavali nacionalni letalski organi. V postopku začetnega ocenjevanja za DOA je bilo 92 organizacij, 45 pa za DOA po alternativnem postopku. Internalizacija dejavnosti je dosegla načrtovani cilj. Tri dodatne organizacije so bile leta 2010 prenesene k vodjem skupin agencije, vključno z enim DOA in dvema DOA po alternativnem postopku. Če se nacionalni letalski organi odločijo za prenehanje svojih dejavnosti ali če se bo to zahtevalo v skladu z razširitvijo obsega DOA, bo prišlo do dodatnih prenosov.

➤ **Odobritve proizvodnih organizacij**

Dodatno so se okrepili stiki s kitajskim organom v zvezi s proizvodnimi zmogljivostmi dveh imetnikov odobritve POA EASA in končno montažno linijo (Final Assembly Line – FAL) družbe Airbus na Kitajskem. Poleg tega je bil izveden in okrepljen postopek za izdajo izvoznih spričeval o plovnosti (Export Certificates of Airworthiness – EcofA) EASA za zrakoplove, izdelane na Kitajskem. Podporo za to posebno dejavnost je zagotovil predstavnik agencije na Kitajskem.

➤ **Odobritve vzdrževalnih organizacij/organizacij za vodenje stalne plovnosti**

Agencija je na področju odobritev vzdrževalnih organizacij in organizacij za vodenje stalne plovnosti naloge v zvezi s tehničnimi preiskavami in stalnim nadzorom nad organizacijami večinoma dodelila nacionalnim letalskim organom. Strokovnjaki v agenciji pokrivajo omejeno število odobritev za ohranjanje in razvoj strokovnega znanja ter učinkovito upravljanje dejavnosti, ki jih izvajajo nacionalni letalski organi. Agencija je sodelovala pri pripravi nemotenega prehoda s sedanjih dvostranskih sporazumov o vzdrževanju na nov dvostranski sporazum EU–ZDA.



### 5.3. Ključni kazalniki uspešnosti

Cilj	KPI	Cilj 2009	Cilj 2010	Rezultat 2010
Vzpostaviti postopke za preverjanje izvajanja nadzora NNA za zagotovitev skupne uporabe nadzora nad organizacijo, ne glede na to ali nadzor izvaja EASA ali nacionalni letalski organ v njenem imenu	Število obiskov organov NAA, ki jih spremljajo vodje skupin EASA ali vodstveno osebje EASA	ni relevantno	5 %	3,8 %
Izvajati nove naloge, ki se pravočasno prilagodijo spremenjenim datumom izvajanja	Razpoložljivost načrta izvajanja	Redno prilagajanje načrta izvajanja	Izvedba novih nalog v skladu z načrtom izvajanja	Prilagoditev načrtu izvajanja v skladu s spremembami izvedbenih predpisov
Proaktivno razviti strukturirane povezave s Komisijo in glavnimi regulativnimi organi na področju operaterjev iz tretjih držav ter ohraniti samostojnost agencije	Število rednih sestankov z EK	ni relevantno	Četrtni sestanki	Redni sestanki
Pripraviti ustrezne postopke za NNA v zvezi z oddajo novih nalog v podizvajanje	Odstotek oddanih nalog v primerjavi z nalogami, ki jih opravi osebje EASA	Dokončati fazo oblikovanja postopkov za oddajo nalog	Vzpostaviti postopke za oddajo nalog (cilj: 80 %)	Prilagoditev postopkom za oddajo nalog zaradi odložitve izvajanja politike oddajanja nalog
Razviti sistem nadzora na podlagi ocene tveganja z opredeljenimi fazami preskušanja in izvajanja	Izvedba faz nadzora na podlagi ocene tveganja v primerjavi z načrtom izvajanja	Dokončati opredeljeno fazo	Dokončati preskusno fazo	Dokončno oblikovan koncept, nadaljnji napredek odvisen od razpoložljivosti orodij za preskušanje

## 6. Inšpekcijski pregledi v državah članicah

### 6.1. Cilj in področje uporabe

Agencija z inšpekcijskimi pregledi standardizacije pomaga Evropski komisiji spremljati nacionalne letalske organe držav članic pri enotnem in učinkovitem izvajanju zakonodaje Unije. Taki inšpekcijski pregledi lahko vključujejo tudi inšpekcijske preglede podjetij ali združenj podjetij pod nadzorom nacionalnih letalskih organov, ki se pregledujejo.

Agencija na področjih začetne in stalne plovnosti spremlja skladnost nacionalnih letalskih organov z zahtevami osnovne uredbe in povezanih izvedbenih predpisov v skladu z okvirom iz Uredbe Komisije (ES) št. 736/2006.<sup>12</sup> Na področjih zračnih operacij, licenciranja letalskega osebja in simulacijskih naprav za usposabljanje za letenje izvaja inšpekcijske preglede standardizacije za zagotovitev nemotenega prehoda in preprečitev varnostne vrzeli do sprejetja prihajajočih izvedbenih predpisov EU. Še naprej se uporabljajo predhodni skupni letalski predpisi (Joint Aviation Requirement – JAR), za komercialni zračni prevoz z letali pa zahteve iz Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91<sup>13</sup> („EU-OPS“).

Agencija se je leta 2010 osredotočila na nadaljnjo krepitev svojih trenutnih dejavnosti standardizacije in si prizadevala za stalno izboljševanje postopka standardizacije.

### 6.2. Glavni dosežki leta 2010

#### ➤ Področje delovanja

Leta 2010 je bilo v standardizacijo vključenih 46 držav: 31 „držav EASA“ in 15 držav, ki so podpisale delovni dogovor (Working Arrangement – WA) z agencijo. Med letom so bili opravljeni inšpekcijski pregledi v 26 „državah EASA“ in sedmih „državah WA“. V standardizacijo so bili še naprej vključeni vsi sektorski inšpektorski pregledi, načrtovani za isto državo, za zagotovitev dosledne „splošne slike“ na vseh tehničnih področjih Evropski komisiji. Zato je bilo leta 2010 približno 90 % rednih inšpekcijskih pregledov načrtovanih in izvedenih kot „združeni inšpektorski pregledi“.

#### ➤ Inšpektorska ekipa

EASA je zavezana k vključitvi napotenih inšpektorjev nacionalnih letalskih organov v svoje inšpekcijske skupine, da uporabi njihovo usposobljenost in praktične izkušnje, ter h krepitvi in širitvi splošnega razumevanja veljavnih zahtev med nacionalnimi letalskimi organi (proaktivna standardizacija). Leta 2010 je bilo 95 (54 %) članov inšpektorskih skupin zagotovljenih z napotenimi inšpektorji nacionalnih letalskih organov. Izvedeni so bili trije začetni tečaji usposabljanja inšpektorjev za standardizacijo, na katerih se je usposabljal več kot 40 novih inšpektorjev, predvsem na področjih FCL, OPS in FSTD.

<sup>12</sup> Uredba Komisije (ES) št. 736/2006 z dne 16. maja 2006 o načinih dela Evropske agencije za varnost v letalstvu pri opravljanju inšpekcijskih pregledov standardiziranja, UL L 129/10.

<sup>13</sup> Uredba Komisije (ES) št. 859/2008 z dne 20. avgusta 2008 o spremembi Uredbe Sveta (EGC) št. 3922/91 glede skupnih tehničnih predpisov in upravnih postopkov, ki se uporabljajo za komercialni prevoz z letali, UL L 254/1.

➤ **Ključni rezultati standardizacije**

Leta 2010 je bilo opravljenih 111 inšpekcijskih pregledov standardizacije<sup>14</sup>, kot sledi:

Vrsta inšpekcijskega pregleda	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Redni	14	22	12	18	18	7
Za nadaljnje spremljanje	0	4	9	3	2	0
Priložnostni	0	1	1	0	0	0
<b>Skupaj</b>	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>7</b>

Rezultat je bil skupno 949 ugotovitev, od tega jih je bilo 876 opredeljenih kot neizpolnjevanje zahtev, za kar mora nacionalni letalski organ, ki je bil pregledan, predlagati in izvesti korektivni akcijski načrt. Približno 20 % vseh ugotovitev je bilo opredeljenih kot pomembne pomanjkljivosti, ki lahko povzročijo skrb glede varnosti, če ne bodo ustrezno odpravljene.

Vse korektivne akcijske načrte, ki so jih predlagali nacionalni letalski organi, so ocenili ustrezni oddelki za standardizacijo. V nekaj posebnih primerih ni bilo mogoče doseči dogovora, zato so bila izdana dopolnilna poročila. Agencija spremlja dogovorjene ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja.

➤ **Sestanki za standardizacijo**

Oddelek za standardizacijo je leta 2010 organiziral deset sestankov, ki se jih je udeležilo skupno 448 predstavnikov nacionalnih letalskih organov. Ti sestanki so se izkazali za zelo uspešno orodje pri doseganju višje ravni splošnega razumevanja in razlage veljavnih zahtev. O sklepnih ugotovitvah posameznih sestankov se obvesti Direktorat za oblikovanje predpisov, da se omogoči nadaljnji razvoj ugotovitev, opredeljenih kot regulativno gradivo. Agencija se je na podlagi pozitivnih povratnih informacij nacionalnih letalskih organov odločila, da bo pogostejše organizirala sestanke za standardizacijo.

➤ **Stalno izboljševanje postopka standardizacije**

Zdaj je postopek standardizacije dosegel stopnjo zrelosti in uspešno izpolnjuje svoje cilje.

Kljub temu si agencija prizadeva za stalno izboljševanje kakovosti, učinkovitosti in uspešnosti postopka. V ta namen so bili uvedeni številni ukrepi, ki se bodo leta 2011 še izboljšali, v prihodnosti pa se bo postopek bistveno približal pristopu stalnega spremljanja (continuous monitoring approach – CMA), ki temelji na oceni tveganja.

Ta dinamični pristop je bil potrjen med septembrsko revizijo IAS<sup>15</sup>. Revizijsko poročilo vključuje ugotovitev, da vzpostavljeni sistem notranjega nadzora daje ustrezno zagotovilo glede doseganja ciljev v zvezi z inšpekcijskim pregledom nacionalnih letalskih organov.

<sup>14</sup> Oddelek za standardizacijo je bil poleg tega vključen v sedem mednarodnih standardizacijskih obiskov (v ZDA, Kanadi in Braziliji) in devet akreditacijskih obiskov.

<sup>15</sup> Služba Evropske komisije za notranjo revizijo.

### 6.3. Ključni kazalniki uspešnosti

Cilj	KPI	Cilj 2009	Cilj 2010	Rezultat 2010
Opraviti dogovorjeno število obiskov v skladu z odobrenim letnim načrtom	% opravljenih načrtovanih obiskov		100 % načrtovanih obiskov +priložnostni in drugi nepričakovani obiski	Načrtovanih: 104 Opravljenih: 111 (2 priložnostna)
Razširiti sestanke za standardizacijo na nove naloge	Število sestankov za standardizacijo po področjih	1 sestanek na področje	1 sestanek na področje	2 sestanka na področje pri novih nalogah
Dejavno sodelovati na tečajih za nacionalne letalske organe	Število dejavno sodelujočih članov osebja	1 član osebja na področje	Najmanj 1 član osebja na področje	Sodeloval je 1 član osebja na področje
Razširiti usposobljenost istih inšpektorjev na področja OPS/FCL/FSTD		Določiti seznam inšpektorjev za usposabljanje	Začetek usposabljanja	Usposabljanje začeto
Nadaljevati krepitev obstoječe ekipe inšpektorjev		10 % povečanje	10 % povečanje	Povprečno povečanje leta 2010 > 10 %
Proučiti možnost (pripravljenost) osebja nacionalnih letalskih organov za kratkoročno (1 leto) napotitev v agencijo	Določiti potrebo in postopek	Poslati dopis vsem NAA za evidentiranje mogočih kandidatov	Najmanj 1 napoteni nacionalni strokovnjak	1 napoteni nacionalni strokovnjak leta 2010
Določiti načrt obiskov na podlagi indeksa odzivnosti		Spremeniti postopke za upoštevanje mogočih posledic izvajanja sistema na podlagi analize tveganja (kratkoročnih, 1-letnih, in dolgoročnih, 3-letnih)	Spremeniti postopke za upoštevanje mogočih posledic izvajanja sistema na podlagi analize tveganja (kratkoročnih, 1-letnih, in dolgoročnih, 3-letnih)	Delno doseženo; Postopki se spreminjajo in bližajo pristopu, ki temelji na oceni tveganja, v skladu z modelom CMA ICAO

## **7. Operaterji**

### **7.1. Cilj in področje uporabe**

Oddelek za operaterje izvaja dejavnosti agencije, ki se nanašajo na program Evropske skupnosti za presojo varnosti tujih zrakoplovov (Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA) in izdajanje dovoljenj operaterjem tretjih držav (Third Country Operators – TCO).

Dejavnost SAFA, ki jo izvaja EASA, je usklajevalna naloga, ki vključuje:

- vzdrževanje in posodabljanje podatkovne zbirke poročil o preverjanjih na ploščadi SAFA;
- zagotavljanje analize in poročil o zbranih podatkih;
- razvoj organizacije in izvajanje tečajev usposabljanja;
- zagotavljanje predlogov za priročnike in postopke;
- spodbujanje standardizacije dejavnosti SAFA.

Poleg tega bo agencija na področju uporabe člena 23 osnovne uredbe EASA odgovorna za izdajanje dovoljenj operaterjem tretjih držav, ki želijo leteti v zračnem prostoru EASA in pristati v eni od držav EASA.

Leta 2010 je bila osredotočena na nadaljnje izboljševanje programa SAFA (vključno z npr. razvojem in uporabo prenovljene aplikacije SAFA, izvajanjem centraliziranega sistema za spremljanje korektivnih ukrepov, stalnim posodabljanjem postopkov SAFA), izvajanje revizij standardizacije SAFA za nacionalne letalske organe in zagotavljanje stalne podpore Komisiji za Odbor za varnost v zračnem prometu (Air Safety Committee – ASC) v zvezi z varnostnim seznamom EU.

Kar zadeva operaterje tretjih držav, je bila agencija osredotočena na pripravljalo delo (točna opredelitev področja uporabe, delovna obremenitev in postopki).

### **7.2. Glavni dosežki leta 2010**

#### **SAFA**

##### **➤ Izboljšanje programa SAFA**

Agencija je leta 2010 začela prenavljati aplikacijo SAFA in podatkovno zbirko z določitvijo strogih zahtev in podrobnih poslovnih zahtev. Ta nova aplikacija bo zagotovila polno podporo celotnemu postopku (priprava, poročanje, nadaljnje spremljanje in odprava pomanjkljivosti).

Analiza SAFA je bila izvedena v skladu s časovnim načrtom. Pred vsako redno analizo je bil opravljen pregled kakovosti s ciljem odkriti napake pri poročanju. Rezultati analize in rezultati postopka prednostne razvrstitve inšpekcijskih pregledov SAFA so bili predstavljeni na sestankih Odbora za varnost v zračnem prometu (varnostni seznam). Na zahtevo Evropske komisije je bilo opravljeno tudi več priložnostnih analiz za podporo različnih primerov, ki so se preiskovali.

Smernice SAFA (vključno s podrobnimi postopki za preverjanja na ploščadi, poročanje in nadaljnje spremljanje) so bile leta 2010 ponovno proučene ob upoštevanju zadnjih sprememb ustreznih standardov ICAO ter informacij, ki so jih predložile države, ki sodelujejo v programu SAFA, in ugotovitev revizij standardizacije SAFA, ki jih je opravila EASA.

Agencija je v skladu z direktivo SAFA ter nalogami in pristojnostmi standardizacije SAFA, določenimi skupaj z državami, ki sodelujejo v programu SAFA, nadaljevala postopek standardizacije SAFA, uveden leta 2009. V letu 2010 je bilo načrtovanih in opravljenih skupno 24 inšpekcijskih pregledov standardizacije v EU in državah, ki sodelujejo v programu SAFA in niso države članice EU.

#### ➤ **Širitev programa SAFA EU na mednarodni ravni**

Za širitev programa EU SAFA na mednarodno prizorišče so bila načela in metodologija, ki se uporabljajo v programu SAFA, predstavljeni različnemu mednarodnemu občinstvu na Forumu za mednarodno sodelovanje, ki ga je organizirala EASA, in drugi delavnici o svetovnem načrtu za varnost v letalstvu, ki sta jo organizirala ICAO/Meddržavni odbor za letalstvo. Program SAFA je bil na različnih seminarjih, delavnicah in dvostranskih srečanjih predstavljen tudi več državam: ZAE, Indiji, Venezueli in Kitajski.

Agencija v skladu z mandatom, ki ji ga je dodelila Evropska komisija, sodeluje tudi v pogajanjih z neevropskimi državami za vključitev v program SAFA EU. V prvi fazi so bile objavljene štiri države: Brazilija, Kanada, Maroko in Tunizija, pogajanja pa so se že začela z Brazilijo, Kanado in Marokom.

### **Operaterji tretjih držav**

Agencija je v okviru razširjenih pristojnosti začela pripravljalo delo (natančna opredelitev področja uporabe, delovna obremenitev in postopki) na področju izdajanja dovoljenj operaterjem tretjih držav (Third Country Operator – TCO). To je vključevalo:

- določitev celovitega projektnega načrta TCO in razvoj prvih elementov za nadzor, ki temelji na rezultatih, ob upoštevanju načel ocene tveganja;
- oblikovanje tehničnih in upravnih postopkov EASA za operaterje tretjih držav;
- podporo dejavnostim za oblikovanje predpisov na področju izdajanja dovoljenj TCO;
- začetek zaposlovanja osebja.

Redno se je zagotavljala podpora Evropski komisiji v zvezi z varnostnim seznamom EU. EASA je sodelovala na pripravljanih zaslišanjih tujih organov in tujih operaterjev ter zagotovila strokovno znanje za več ocen varnosti v okviru Odbora za varnost v zračnem prometu. Oddelek TCO je prevzel usklajevalno nalogo in obudil mirujočo delovno skupino za analizo poročil USOAP ICAO.

### **7.3. Ključni kazalniki uspešnosti**

<b>Cilj</b>	<b>KPI</b>	<b>Cilj 2009</b>	<b>Cilj 2010</b>	<b>Rezultat 2010</b>
Sodelovati na seminarjih, konferencah, potujočih kampanjah	Število obiskanih pobud, poleg običajnih pobud	Najmanj 3	Najmanj 3	4
Predstaviti sistem EK-SAFA na pomembnih mednarodnih konferencah in na zahtevo posameznih držav za uskladitev metod preverjanj na ploščadi z drugimi pomembnimi letalskimi organi	Število zunanjih predstavitev in izmenjav z organi tretjih držav		5	7
Usposobiti inšpektorje SAFA	Opravljenost usposabljanja z organizacijo za usposabljanje, ki jo je odobrila EASA		Izboljšanje v primerjavi s predhodnim letom	Izpolnjene poslovne zahteve podatkovne zbirke SAFA. Z razvojem se je dejansko začelo.
Razviti podatkovno zbirko SAFA	Preprosta uporaba in kakovost rezultatov	5 inšpekcijskih pregledov	24 inšpekcijskih pregledov	24 (100 %)

## 8. Mednarodno sodelovanje

### 8.1. Cilj in področje uporabe

Agencija pomaga pri sklepanju delovnih dogovorov s tujimi nacionalnimi letalskimi organi in Komisiji pri pogajanjih za sklenitev dvostranskih sporazumov o letalski varnosti (Bilateral Air Safety Agreement – BASA). Pomaga tudi državam v razvoju pri izboljševanju njihovih regulativnih zmogljivosti.

### 8.2. Glavni dosežki leta 2010

#### ➤ Dvostranski sporazumi in delovni dogovori

Dvostranski sporazum o letalski varnosti o varnosti v civilnem letalstvu med Brazilijo in EU, ki vključuje priloge o certificiranju letalskih proizvodov in vzdrževanju, je bil podpisan 14. julija 2010 v Braziliji.

Podpisanih je bilo osem delovnih dogovorov med agencijo in Splošno upravo za civilno letalstvo Kitajske, eno mednarodno partnerstvo z Rusijo, dve spremembi dodatka z Japonsko in en dodatek z Združenimi arabski emirati (ZAE)<sup>16</sup>.

#### ➤ Tehnično sodelovanje

Agencija je podpirala Evropsko komisijo pri opredelitvi evropskih projektov pomoči in upravljanju programov Skupnosti (med drugim v južni Aziji, jugovzhodni Aziji, Indiji, na Kitajskem, v Demokratični republiki Kongu, Rusiji, balkanskih in sredozemskih državah ter osrednji Aziji).

Dejavnosti tehničnega sodelovanja agencije so vključevale: (1) neposredno upravljanje programov namenske pomoči in (2) sodelovanje pri tehnični podpori v Gabonu, Kongu, Bangladešu, Črni gori, Gruziji, Kostariki in Malaviju.

Aprila 2010 je v Dubaju potekal 2. Forum za mednarodno sodelovanje (International Cooperation Forum – ICF-2).

### 8.3. Ključni kazalniki uspešnosti

Cilj	KPI	Cilj 2009	Cilj 2010	Rezultat 2010
Širiti sistem EASA prek dvostranskih sporazumov, delovnih dogovorov in lokalnih predstavnikov	Število dejavno obravnavanih pobud	1 (1 dvostranski s Kanado + začetek širitve)	Nadaljevanje širitve	Sistem EASA se je neprekinjeno širil, npr. s: podporo dvostranskim sporazumom (Brazilija) (2) delovnimi dogovori (8 s CAAC, 2 z JCAB, 1 z IAC)
Razvijati usposabljanje in organizirati tehnične delavnice	Kazalnik je število organiziranih delavnic za razlago vpliva predpisov EU	3	1 konferenca članic EASA	12 organiziranih dejavnosti 8 nalog v zvezi z varnostnim seznamom in tehnično pomočjo IPA

<sup>16</sup> Popoln seznam delovnih dogovorov EASA je na voljo na spletni strani agencije na naslednji povezavi: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

Prevzeti vodilno vlogo pri usklajevanju različnih evropskih akterjev, vključenih v tehnično sodelovanje	Število dejavnosti tehničnega sodelovanja, ki jih je usklajevala agencija, vključno z delovnim dogovorom z državami JAA, ki niso članice EASA	Začeti evropsko usklajevanje	1 usklajen program z ECAC	3 forumi o mednarodnem sodelovanju z udeležbo nacionalnih letalskih organov Projekt IPA
---	---	------------------------------	---------------------------	--



## **9. Podporne dejavnosti**

### **9.1. Cilj in področje uporabe**

Podporne dejavnosti agencije obsegajo splošno upravljanje in vodenje agencije. To vključuje splošno organizacijo (upravljanje, načrtovanje, splošno usklajevanje), komuniciranje, pravno svetovanje, revizijo in kakovost). Vključuje tudi upravno podporo in podporo informacijskega sistema (finance, upravljanje človeških virov, javna naročila, korporativne storitve, informacijske storitve) ter operativno podporo (upravljanje aplikacij, preiskovanje varnosti, akreditacijo, tehnično usposabljanje, pogodbe z nacionalnimi letalskimi organi).

Glavni izzivi na področju podpore so bili leta 2010 dokončanje certificiranja ISO9001: 2008 ter nadaljnja krepitev ERP/SAP in izboljševanje postopkov za razvoj človeških virov.

### **9.2. Glavni dosežki leta 2010**

#### **Splošno upravljanje**

Mednarodne konference o varnosti v letalstvu „Globalno upravljanje varnosti: razvijanje skupne kulture“ (Global Safety Management: Evolving a Common Culture) v letu 2010, ki so jo ZDA in Evropa organizirale v New Orleansu, Louisiana, od 8.–10. junija, se je udeležilo več kot 300 predstavnikov nacionalnih letalskih organov, industrije in organizacij.

#### **Upravljanje vlog in javna naročila**

Leta 2010 se je agencija začela pripravljati na nove naloge, med drugim z opredelitvijo obrazcev za vloge in certifikatov, potrebnih za nove naloge.

Do konca leta 2010 je zaračunani prihodek od taks in dajatev znašal načrtovanih 72 milijonov EUR. Nadaljevala se je razprava z industrijo in Komisijo o predlogu za tretjo generacijo uredbe o taksah in dajatvah agencije in konsolidirani osnutek uredbe je bil junija 2010 predložen upravnemu odboru.

Izvedena je bila zamisel o posameznih naročilnicah za oddajo nalog certificiranja podizvajalcem. V zadnjem četrletju leta 2010 sta se začela načrtovanje in priprava na javna naročila za oddane naloge certificiranja (za nove in sedanje naloge agencije).

Med letom je vodila 23 razpisnih postopkov visoke vrednosti, ki so vključevali operativne in upravne potrebe. Uspešno končanih je bilo 20 postopkov in sklenjenih je bilo 29 naročil visoke vrednosti v višini približno 14 milijonov EUR. Poleg tega je bilo sklenjenih 428 naročil na podlagi razpisnih postopkov nizke vrednosti v skupnem znesku približno 1,65 milijona EUR.

## Finančne storitve

Oddelek za finančne storitve je leta 2010 zadovoljivo izvrševal proračun in dosegel 98,4-odstotno učinkovitost. Podrobnejši podatki o finančni uspešnosti so navedeni v **Prilogi 4**.

Še naprej se je izboljševal sistem za načrtovanje virov podjetja (Enterprise Resource Planning – ERP), ki se je sistematično uporabljal za vse vrste finančnih transakcij in zapiranje računov na koncu leta.

Pregledan je bil poslovni načrt agencije za obdobje 2011–2015, decembra 2010 pa je upravni odbor sprejel novo različico, ki vključuje varčevalni sveženj glede subvencije EU v višini treh milijonov EUR.

## Pravne storitve

Pravni oddelek je dejavno sodeloval pri razvoju rezultatov oblikovanja predpisov, med drugim pri več pomembnih zadevah, kot so mnenja o zdravstvenih zahtevah in zahtevah AOR ter obvestilih NPA glede omejitve trajanja poleta in operaterjev tretjih držav.

Poleg tega je zagotovil podporo pri izvajanju tehničnih/operativnih nalog agencije, kot so naloge, povezane z izvajanjem drugega odstavka člena 1 osnovne uredbe in uporabo določb odstavka a člena 83 Čikaške konvencije za sistem EU.

V tesnem sodelovanju z operativnimi direktorati in zunanjim pravnim svetovalcem je nenehno usklajeval odziv agencije na zahteve organov za preiskovanje nesreč in pravosodnih organov. Poleg tega je zagotovil nenehen napredek agencije pri izvajanju uredbe o varstvu podatkov.

In končno, oddelek je obravnaval številne zahtevke za dostop javnosti do dokumentov in zahtevke ZDA za posvetovanje s tretjimi strankami v skladu z ameriškim zakonom o prostem dostopu do informacij (Freedom of Information Act – FOIA); zagotovil je tudi glavno podporo pri nadaljnjem razvoju politike agencije o varstvu informacij o varnosti.

## Komunikacija

Spletna stran [easa.europa.eu](http://easa.europa.eu) je bila popolnoma preoblikovana, nove funkcije pa so izboljšale krmarjenje in iskalne zmogljivosti. Agencija je tudi razvila svojo prisotnost v socialnih medijih z dejavno uporabo Facebooka in Twitterja za obveščanje svojih zainteresiranih strani.

Objavila je sporočila za javnost o temah, kot so usklajeni predpisi za licenciranje pilotov, predlogi za omejitev časa poletov, prvo certificiranje EASA za francosko-nemški motor (SaM146) ter informativno glasilo z varnostnimi informacijami za krizne razmere zaradi vulkanskega pepela. Močno je bila vključena v reševanje krize Qantas/A380/Trent900.

Organiziranih je bilo veliko intervjujev z osebjem agencije za TV, radio in tiskane medije o temah, kot so potek dogodkov na področju oblikovanja predpisov (FCL, FTL itd.), certificiranje in strateška varnost.

Med publikacijami, ki jih je agencija objavila leta 2010, so bili: Letno poročilo o varnosti za leto 2009, Letno poročilo 2009, Knjiga dejstev 2005–2009, Poročilo o varnosti EHEST, novice agencije.

## Človeški viri

Konec leta 2010 je bilo v agenciji zaposlenih 524 začasnih uslužbencev (Temporary Agent – TA), 63 več kot leto prej. Agencija je dodatno zaposlila 54 pogodbenih uslužbencev (Contract Agent – CA) in osem napotenih nacionalnih strokovnjakov (Seconded National Expert – SNE). Leta 2010 je sklenila 92 novih pogodb o zaposlitvi, kar je imelo za rezultat končno povečanje za 72 članov osebja. Zaradi različnih razlogov (odpoved, iztek pogodbe, upokožitev in odpustitev) je agencijo zapustilo 20 članov osebja, 31 pa jih je bilo uspešnih na zunanjih ali notranjih izbirnih postopkih.

Agencija je objavila 57 prostih mest za 67 delovnih mest in končala 60 izbirnih postopkov za 66 ciljnih delovnih mest. Prispelo je približno 2 800 prijav in opravljenih je bilo več kot 405 intervjujev.

Končno povečanje osebja 2010 (TA/CA/SNE)	72
Objavljena prosta delovna mesta 2010 (TA/CA/SNE)	57
Uspešni notranji kandidati (TA)	31
Člani osebja, ki so leta 2010 zapustili agencijo (TA/CA)	20

Poleg že zaposlenih članov osebja je 16 kandidatov sprejelo ponudbo za zaposlitev kot začasni uslužbenci in bodo nastopili svojo zaposlitev v prvih mesecih leta 2011. Podrobnejši podatki o zaposlovanju in demografiji v letu 2010 so na voljo v **Prilogi 5**.

Kar zadeva upravljanje in razvoj kadrov, je agencija organizirala in omogočila 235 tečajev splošnega usposabljanja (od tega 104 za jezikovno usposabljanje/preskus), ki se jih je udeležilo skupno 1 248 (684) udeležencev. Kupljeno je bilo orodje za upravljanje usposabljanja, njegova konfiguracija pa se je začela konec leta 2010. Orodje bo dokončno oblikovano predvidoma do drugega četrtertletja 2011 in dano na voljo celotnemu osebju.

V skladu s postopkom za ocenjevanje uspešnosti in prerazvrstitev je bilo 100 članov osebja predlaganih za prerazvrstitev, od katerih jih je bilo 68 dejansko prerazvrščenih po izpolnitvi zahteve iz drugega odstavka člena 45 (znanje tretjega jezika EU). Leta 2010 so bili prvič prerazvrščeni tudi pogodbeni uslužbenci.

Projekt ovrednotenja delovnih mest je bil končan novembra 2010. Njegovi rezultati so bili posodobitev in dokončanje opisov vseh delovnih mest v agenciji, ovrednotenje vseh delovnih mest in sistem organizacije za razvrstitev, ki se bo leta 2011 še naprej prilagajal potrebam agencije.

Izvajalec Ipsos Loyalty GmbH je začel izvajati prvo raziskavo o motiviranosti osebja z anketo, ki je bila na voljo celotnemu osebju od decembra 2010 do 10. januarja 2011. Celotno poročilo je bilo objavljeno za celotno osebje v prvem četrtertletju 2011.

Popis strokovnega znanja o letalstvu je bil pripravljen na podlagi podatkov osnovne dejavnosti agencije. Pregled za evidentiranje vsega razpoložljivega strokovnega letalskega znanja osebja agencije je načrtovan za prvo četrtertletje 2011.

## Tehnično usposabljanje

Zaradi vse večjih potreb po pravočasnem in priložnostnem usposabljanju so bili leta 2010 sprejeti naslednji ukrepi:

- racionalizacija sistema oddelka za tehnično usposabljanje (Technical Training Department – TTD) za načrtovanje tečajev, prepoznavnost ter evidentiranje in združitev potreb po enkratnih tečajih;
- objava vse večjega števila tečajev elektronskega učenja;

- na sestankih skupine za pobudo o skupnem usposabljanju (Common Training Initiative Group – CTIG) je bila z nacionalnimi letalskimi organi izmenjana najboljša praksa in informacije o potrebah po usposabljanju;
- racionalizacija in splošni popis tehničnih knjižničnih virov ter spodbujanje uporabe elektronskega preverjanja znanja v organizacijah za usposabljanje in pri nacionalnih letalskih organih.

Glavni dosežki leta 2010 so bili:

- dogovor o skupnih merilih za usposobljenost inšpektorjev s postopki skupine CTIG;
- povečanje števila izvajalcev e-preverjanja na 29 poleg nacionalnih letalskih organov 13 držav članic;
- pregled in posodobitev šestih najbolj prodajanih učnih načrtov e-preverjanja;
- sprejetje novih tehnologij usposabljanja za vse večji krog uporabnikov;
- razvoj in izvajanje posebnih tečajev za: CS-23, stalno plovnost projekta tipa, usposabljanje vodij usposabljanja (Train the Trainer), sporazum EU/Kanada;
- tesno sodelovanje s strokovnjaki pri razvoju tečajev, ki temeljijo na vsebini in usposobljenosti;
- objava programa usposabljanja za leto 2011 (decembra 2010).

Leta 2010 so bile izvedene naslednje dejavnosti usposabljanja:

<b>Število usposabljanj</b>	70
<b>Število tečajev</b>	44
<b>Število udeležencev iz agencije</b>	484
<b>Število udeležencev iz nacionalnih letalskih organov</b>	121

## Informacijske in korporativne storitve

V zvezi s poslovnimi aplikacijami se je začelo izvajati več projektov, na primer SAFA in IORS, z rokom izvedbe leta 2011. Sočasno je zadevni oddelek zagotavljal stalno podporo za vzdrževanje in izboljševanje več ključnih poslovnih aplikacij, kot so plovnostne zahteve (Air Worthiness Directive – AWD), odzivnik na pripombe (Common Response Tool – CRT), več strani za izmenjavo stališč, sistem človeških virov in spletni portal.

Agencija je v zvezi z načrtovanjem virov podjetja nadaljevala optimizacijo orodja, dodala nove funkcije ter uskladila izvedene funkcionalnosti.

V zvezi z infrastrukturo sta se oddelka za IT Evropskega centra za preprečevanje in obvladovanje bolezni in agencije odločila, da za učinkovito zmanjšanje stroškov drug drugemu gostita daljinski nadomestni način delovanja podatkovnih centrov.

V zvezi s korporativnimi storitvami je bila s podrobnimi analizami prostorskih zahtev in operativne učinkovitosti ugotovljena potreba, da agencija prouči nadomestne lokacije za sedež najpozneje do izteka sedanje najemne pogodbe leta 2016. Postopek se bo nadaljeval tudi leta 2011.

Na področju upravljanja potovanj je bila zaradi večjega števila poslovnih potovanj v mesta s povečano stopnjo varnostnega tveganja za nekatere destinacije uvedena predhodna ocena tveganja.

V zvezi z upravljanjem dokumentov in evidenc je bilo skupno 5 500 datotek, ki so jih poslali skupni letalski organi, evidentiranih in poslanih v osrednji arhiv.

### 9.3. Ključni kazalniki uspešnosti

Cilj	KPI	Cilj 2009	Cilj 2010	Rezultat 2010
Pospešiti postopek za dodelitev nalog za dejavnosti v zvezi s certificiranjem začetne plovnosti	Odstotek vlog za dodelitev nalog, ki so bile obdelane v petih delovnih dneh po prejemu vloge	70 %	75 %	73 %
Pospešiti postopek izdaje certifikatov	Odstotek tehničnih vizumov, obravnavanih za certifikat v petih delovnih dneh po prejemu tehničnega vizuma	70 %	75 %	88 %
Ohraniti visoko stopnjo učinkovitosti izvrševanja proračuna	Odstotek izvršenih obveznosti v primerjavi z napovedanimi glede na celoletni proračun	98 %	98 %	98 %
Izboljšati učinkovitost postopka izterjave dolga	Povprečno število dni za izdajo nalogov za izterjavo	133	120	108
Izvesti kadrovske načrte	Odstotek delovnih mest pooblaščenih začasnih uslužbencev, ki se zapolnijo do konca leta 2010	95 %	98 %	92 %
Opredeliti standardni program usposabljanja (skupna merila glede znanja, veščin in izkušenj) za profile inšpektorjev za varnost v letalstvu	Končni delovni dokument	Osnutek delovnega dokumenta	Določen in potrjen končni delovni dokument	Doseženo
Spodbujati uporabo sistema e-preverjanja pri zunanjih izvajalcih ter razviti več tem in vprašanj z več možnimi odgovori za e-preverjanje	Število izvedenih e-izpitov Število tem in vprašanj z več možnimi odgovori za e-preverjanje	Število e-izpitov: 500 Število tem e-izpitov: najmanj 16	Število e-izpitov: 1000 Število tem e-izpitov: najmanj 24	Število tem e-izpitov: 5
Certifikat ISO 9001	Pridobljen certifikat	Priprava in predhodna presoja	Pridobljen certifikat	Certifikat podeljen 15. decembra 2010
Vzpostaviti skupni sistem upravljanja evidenc v agenciji, ki izpolnjuje zahteve ISO 9001	Uspešna uvedba programske opreme za upravljanje evidenc v vseh oddelkih		2 pilotna oddelka	Projekt je bil odložen zaradi ponovne določitve prednostnih nalog portfelja projekta IS

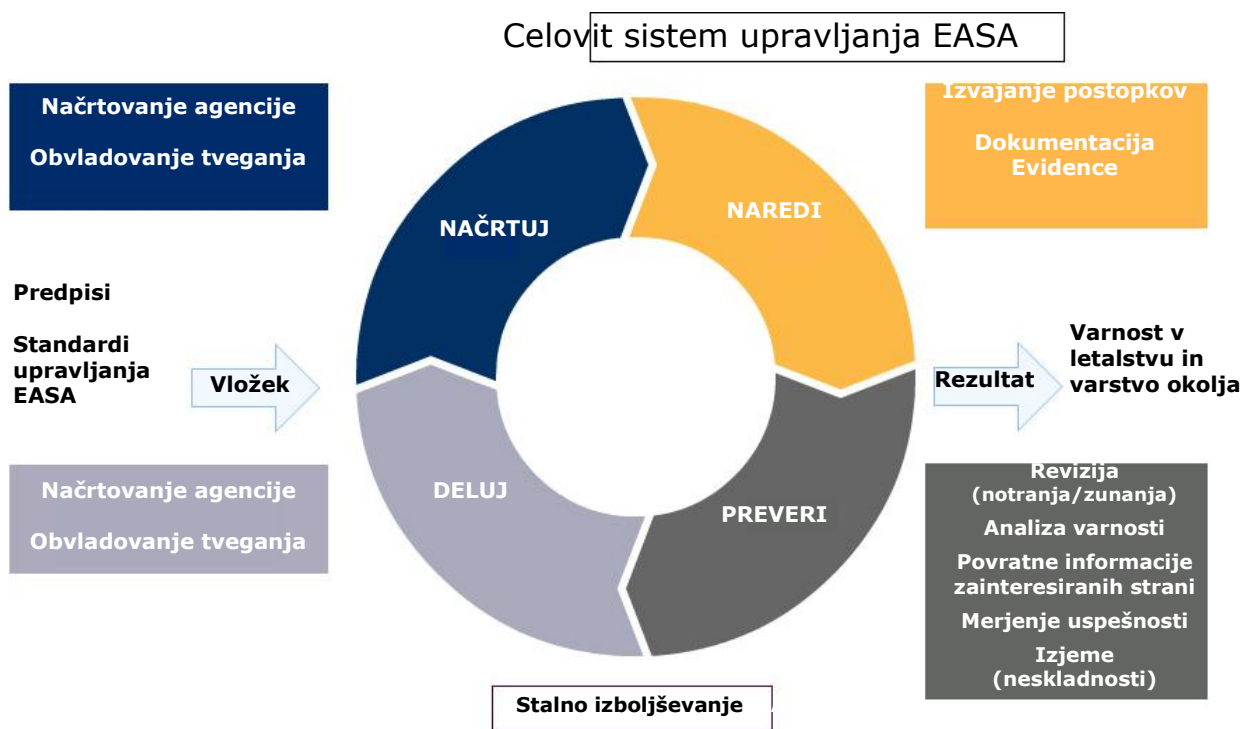
## Notranji nadzor in zmanjševanje tveganj

### ➤ Notranji nadzor

Agencija je leta 2010 utrdila svoj integrirani sistem upravljanja (Integrated Management System – IMS), vzpostavljen leta 2008, s ciljem da ga leta 2010 dá certificirati v skladu s standardi ISO 9001:2008.

Integrirani sistem upravljanja agencije temelji na standardih upravljanja, ki jih je sprejel upravni odbor leta 2008 v skladu s členom 38 finančne uredbe. Ti standardi izhajajo iz standardov notranjega nadzora, ki jih je razvila Evropska komisija, in mednarodnih standardih ISO9001:2008. Navedeni sistem je podlaga notranjega nadzora in nenehnega izboljševanja.

V integrirani sistem upravljanja agencije je v celoti vključen koncept „notranjega nadzora“, katerega cilj je zagotoviti ustrezno zmanjšanje tveganj, s čimer se krepi sposobnost agencije za izpolnitev ciljev v zvezi s poslovanjem, kakovostjo, skladnostjo ali financami. Sistem je bil vzpostavljen s štiristopenjskim okvirom, ki temelji na najboljših praksah več zasebnih in javnih organizacij.



### ➤ **Zmanjševanje tveganj**

Agencija je izvedla tudi postopek letne ocene tveganj s ciljem opredeliti velika tveganja po makroprocesih. Tveganja so ocenjena glede na verjetnost njihovega nastanka in mogoč vpliv. V naslednji preglednici so navedena ugotovljena tveganja ter izvedeni in/ali začeti ukrepi za njihovo zmanjšanje za leto 2010.

<b>Tveganja</b>	<b>Glavni izvedeni/začeti ukrepi za zmanjšanje tveganj leta 2010</b>
<b>Postopki upravljanja</b>	
Agencija je sodno preganjana in vključena je odgovornost agencije.	Postopek in akcijski načrt, ki omogočata usklajeno ukrepanje v primeru sodnega preganjanja agencije Upravni postopki za obravnavanje primerov, ko tožilci morda zaprosijo agencijo, naj se odpove imuniteti; Ustrezna komunikacijska politika (enotna strategija); Določitev enotne komunikacijske točke in o njej obvestiti vse v agenciji, stranke in tretje osebe.
Negativno poročanje medijev zaradi na primer političnih razlogov, vključno s pritožbami zainteresiranih strani, strmoglavljenjem zrakoplova ali obtožbami o velikih nepravilnostih	Načrt komuniciranja v krizi; Ustrezna komunikacijska politika (enotna strategija); Določitev enotne komunikacijske točke in o njej obvestiti vse v agenciji, stranke in tretje osebe.
Neustrezna zagotovitev virov za obstoječe in nove naloge (širitev pristojnosti) agencije.	Ustrezno načrtovanje, sistem za napovedovanje in obveščanje za določitev in utemeljitev potrebnih virov; Jasna povezava med nalogami in finančnimi/človeškimi viri.
<b>Postopki varnostnega nadzora nad proizvodi in organizacijami</b>	
Varnostna vprašanja, ki niso bila obravnavana ob certificiranju, potrditvi, odobritvi pogojev letenja, kar je imelo za posledico strmoglavljenje zrakoplova.	Učinkoviti delovni postopki za dejavnosti certificiranja, vključno z ustreznim nadzorom. Sposobnost zagotoviti dokaz o opravljenem delu s hranjenjem dokumentov in evidenc; Zagotavljanje rednega usposabljanja tehničnega osebja za zagotovitev stalne usposobljenosti; Učinkovit nadzor nad storitvami, ki jih zagotovijo nacionalni letalski organi.
Strmoglavljenje testnega zrakoplova zaradi neustreznega upravljanja zrakoplova, napačne odobritve organizacije za testne lete, pretiranih zahtev za skladnost ali pritiska na prosilca.	Učinkoviti delovni postopki za dejavnosti certificiranja/odobritve organizacij (DOA), vključno z ustreznim nadzorom. Sposobnost zagotoviti dokaz o opravljenem delu s hranjenjem dokumentov in evidenc; Zagotavljanje rednega usposabljanja tehničnega osebja za zagotovitev stalne usposobljenosti.
Neupravičene izdaja odobritve, razširitev obsega odobritve ali podaljšanja odobritve, ki vplivajo na varnost (zaradi napake/opustitve pri prvi odobritvi ali stalnem nadzoru)	Učinkoviti delovni postopki za dejavnosti odobritve organizacije, vključno z ustreznim nadzorom. Sposobnost zagotoviti dokaz o opravljenem delu s hranjenjem dokumentov in evidenc; Zagotavljanje rednega usposabljanja tehničnega osebja za zagotovitev stalne usposobljenosti;
Napaka imetnika odobritve (na primer: neustrezno vzdrževanje, ki ima za posledico strmoglavljenje velikega zrakoplova), zaradi napačne potrditve priporočil nacionalnih letalskih organov.	Učinkovit nadzor nad storitvami, ki jih zagotovijo nacionalni letalski organi.
Neustrezna izdaja posebne specifikacije plovnosti (Special Airworthiness Specification – SAS), ki ima za posledico strmoglavljenje zrakoplova.	Upoštevanje predpisov in navodil za izdajo posebne specifikacije plovnosti; Učinkoviti delovni postopki za izdajo posebne specifikacije plovnosti, vključno z ustreznim nadzorom. Sposobnost zagotoviti dokaz o opravljenem delu s hranjenjem dokumentov in evidenc.
Neobravnavana varnostna vprašanja, ki imajo za posledico strmoglavljenje zrakoplova zaradi neizdaje plovnostne zahteve ali nezadostnih korektivnih ukrepov, neustreznega roka za zagotovitev skladnosti iz plovnostne zahteve.	Učinkoviti delovni postopki za sprejetje alternativnih postopkov za plovnostne zahteve, vključno z ustreznim nadzorom. Sposobnost zagotoviti dokaz o opravljenem delu s hranjenjem dokumentov in evidenc; Zagotavljanje rednega usposabljanja tehničnega osebja za zagotovitev stalne usposobljenosti; Učinkovit sistem poročanja o dogodkih; Učinkovit nadzor nad storitvami, ki jih zagotovijo nacionalni letalski organi.
Neobravnavana varnostna vprašanja, ki imajo za posledico strmoglavljenje zrakoplova zaradi napačnega sprejetja alternativnih postopkov usklajevanja za	Učinkoviti delovni postopki za sprejetje alternativnih postopkov za plovnostne zahteve, vključno z ustreznim nadzorom. Sposobnost zagotoviti dokaz o opravljenem delu s hranjenjem dokumentov in evidenc;

Tveganja	Glavni izvedeni/začeti ukrepi za zmanjšanje tveganj leta 2010
plovnostne zahteve.	Zagotavljanje rednega usposabljanja tehničnega osebja za zagotovitev stalne usposobljenosti; Učinkovit nadzor nad storitvami, ki jih zagotovijo nacionalni letalski organi.
Neustrezen sistem poročanja o dogodkih in neučinkovita obdelava poročil o dogodkih, ki diskreditirata stalno plovnost proizvodov in imata za posledico nesreče ali resne dogodke, ki bi jih bilo mogoče preprečiti.	Spodbujanje sistema poročanja o dogodkih in kulture pravičnosti. Učinkovit sistem poročanja, ki zagotavlja sledljivost vseh dogodkov in ustreznih ukrepov; Učinkoviti delovni postopki za analizo poročil o dogodkih in določitev potrebnih ukrepov, vključno z ustreznim nadzorom. Sposobnost zagotoviti dokaz o opravljenem delu s hranjenjem dokumentov in evidenc; Zagotavljanje rednega usposabljanja tehničnega osebja za zagotovitev stalne usposobljenosti; Učinkovit nadzor nad storitvami, ki jih zagotovijo nacionalni letalski organi.
<b>Podporni postopki</b>	
Dogodek, ki lahko negativno vpliva na varnost objektov, sposobnost ljudi za delo, razpoložljivost podatkov/dokumentacije (npr. požar, teroristični napad, huda epidemija, tatvina).	Učinkovit varnostni sistem; Ureditev ustreznega zavarovanja; Zmogljivosti za ustvarjanje varnostnih kopij in shranjevanje podatkov na daljavo za zagotovitev neprekinjenega delovanja; Načrt neprekinjenega poslovanja; Načrt ukrepov za resno epidemijo.



## **Priloge**

- **Priloga 1:** Izjava odredbodajalca o zanesljivosti
- **Priloga 2:** Študije in raziskovalni projekti 2010
- **Priloga 3:** Sklepi, mnenja in obvestila o predlagani spremembi iz leta 2010
- **Priloga 4:** Finančna uspešnost agencije leta 2010 (Izvrševanje proračuna agencije)
- **Priloga 5:** Podatki o zaposlovanju in demografija
- **Priloga 6:** Upravni odbor EASA
- **Priloga 7:** Seznam kratic

## ***Priloga 1: Izjava odredbodajalca o zanesljivosti***

Spodaj podpisani Patrick Goudou, izvršni direktor Evropske agencije za varnost v letalstvu, po svojih pooblastilih kot odredbodajalec,:

- izjavljam, da so podatki v tem poročilu resničen in pošten prikaz stanja<sup>17</sup>.
- Izjavljam, da lahko razumno potrdim, da so bila sredstva, dodeljena dejavnostim, ki so opisane v tem poročilu, porabljena namensko in v skladu z načelom dobrega finančnega poslovanja ter da uvedeni nadzorni postopki dajejo potrebna jamstva glede zakonitosti in pravilnosti osnovnih transakcij.

To razumno zagotovilo temelji na moji oceni in meni razpoložljivih podatkih, kot so letni pregled notranjega nadzora in izkušnje, pridobljene z zadnjim poročilom Službe za notranjo revizijo in poročili Računskega sodišča za leta pred letom te izjave.

- Potrjujem, da nisem seznanjen z ničemer, kar ni v poročilu in bi lahko škodilo interesom agencije.
- Potrjujem, da so bili po reviziji IAS sprejeti ustrezni ukrepi za izpolnitev glavnih oblikovanih priporočil.

Kraj Köln          Datum

Podpis

Patrick Goudou,  
izvršni direktor Evropske agencije za varnost v letalstvu

---

<sup>17</sup> Resničen in pošten prikaz stanja tu pomeni zanesljiv, celovit in pravilen prikaz stanja.

## ***Priloga 2: Študije in raziskovalni projekti 2010***

Agencija se je leta 2010 po uspešno izvedenem razpisnem postopku odločila za financiranje naslednjih sedmih projektov v trajanju od šest do petnajst mesecev in skupnem znesku 1 507 milijonov EUR:

• CODAMEIN: Merjenje in inšpekcijski pregled poškodb kompozita (nevarnost visokoenergetskega topega udarca) (Composite Damage Metrics and Inspection (high energy blunt impact threat))
• WAFCOLT: Obnašanje vode v gorivu pri nizkih temperaturah (Water behaviour in fuel under cold temperature conditions)
• SEBED: Razvrednotenje varnostnih pasov (Seat Belt Degradation)
• SOMCA: Posledice izvajanja analize pokritosti modela programske opreme za varnost (Safety implications in performing Software Model Coverage Analysis)
• WATUS: (Razdvajanje zaradi vrtnične sledi pri velikih zrakoplovih) (Wake turbulence separation for large aircraft)
• Pregled predpisov o preprečevanju zaledenitve in razledenitvi na tleh (Survey on regulations for ground anti and de-icing services)
• SAMPLE III: Trdni delci zrakoplovov (Aircraft Particulate Matters)

Agencija je leta 2010 prejela in potrdila končna poročila naslednjih projektov:

• SAVE: Študija o ekonomskem modeliranju letalstva (Study on AViation Economic modelling)
• SAMPLE II: Raziskava, vzorčenje in merjenje emisij delcev iz zrakoplovov (Studying, Sampling and Measuring of aircraft ParticuLate Emissions)
• Zmožnost ekonomskega modeliranja letalstva za presojo učinkov predpisov na okolje (Aviation Economic Modelling Capability for Environmental Regulatory Impact assessment)
• LIBCOS: Vpliv tovora na obnašanje kompozitne strukture ob udarcu (Load upon Impact Behaviour of Composite Structure)
• SAPOX: Varnostni vidiki impulznih kisikovih sistemov (Safety Aspects of Pulse Oxygen Systems)
• MOSTDONT: Transponder Mode S v zračnem prostoru z gostim prometom (Mode-S Transponder in High Traffic Density Airspace)
• Ultra lahka letala, pregled predpisov v državah članicah (Microlights, review of regulations in Member States)
• Standardizacija nevarnosti toče (Hail Threat Standardisation)
• RuFAB: Merjenje značilnosti trenja na vzletno-pristajalni stezi in zaviranje zrakoplovov (Runway friction characteristics measurement and aircraft braking)

Poročila so na voljo za ogled in prenos na spletni strani Agencije o raziskavah.<sup>18</sup>

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

### ***Priloga 3: Sklepi, mnenja in obvestila o predlagani spremembi iz leta 2010***

#### **Sklepi**

<b>Sklep</b>	<b>Številka naloge</b>	<b>Zadeva</b>
Sklep 2010/001/R	21.001	POA za dobavitelje podatkovnih zbirk o navigaciji
	21.002	Številka certifikata odobrenih organizacij
	21.003	Ureditev dela 21 in AMC/GM
	21.023(c)	Dovoljenje za letenje: privilegij za organizacije za vodenje stalne plovnosti
	MDM.007 (c)	Dovoljenje za sprostitev v uporabo
Sklep 2010/002/R	21.023(c)	Dovoljenje za letenje: privilegij za organizacije za vodenje stalne plovnosti
	66.001 (b)	Popravki uredniških napak v delu 66 in povezanem AMC
	145.001 (b)	Popravki uredniških napak v delu 145 in povezanem AMC
	147.001 (b)	Popravki uredniških napak v delu 147 in povezanem AMC
	M.001 (b)	Popravki uredniških napak v delu M in povezanem AMC
	MDM.007 (b)	Dovoljenje za sprostitev v uporabo
	MDM.002 (c)	Sistem medsebojnih povezav električne napeljave Predvideni rezultat: sklep o spremembi AMC/GM k delu M (pogojen s spremembo dela M v skladu z MDM.002(a))
Sklep 2010/003/R	MDM.034	Kompoziti
Sklep 2010/005/R	25.040	IZHODI TIPA III (dostop in preprosta uporaba)
	25.057	Standardi projektiranja, povezani z varnostjo
	MDM.034	Kompoziti
Sklep 2010/006/R	MDM.054	AMC za razledenitev/preprečevanje zaledenitve ter navodila ob upoštevanju A-NPA 2007-11
Sklep 2010/007/R Sklep 2010/008/R	MDM.034	Kompoziti
Sklep 2010/010/R	ETSO.007	Sistematični pregled in prenos veljavnih TSO FAA za dele in naprave v ETSO EASA
Sklep 2010/011/R	66.025	Redno posodabljanje tega spreminjajočega se AMC, ki se uporablja kot referenčni dokument za izdajanje ratingov za tip. Predvideni rezultat: sklep o posodobitvi Dodatka I AMC k delu 66
Sklep 2010/012/R Sklep 2010/013/R Sklep 2010/014/R Sklep 2010/015/R	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS
Sklep 2010/016/R	21.042	Del 21 Nadzor nad dobavitelji druge stranke
	ETSO.007	Sistematični pregled in prenos veljavnih TSO FAA za dele in naprave v ETSO EASA
	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS

**Mnenja**

<b>Mnenja</b>	<b>Številka naloge</b>	<b>Zadeva</b>
Mnenje 01/2010	21.024(a)	Poddel J, Odobritev projektivnih organizacij
Mnenje 02/2010	ATM.001 (PO HITREM POSTOPKU),	Razširitev sistema EASA na varnostno ureditev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa – razvoj predpisov o zahtevah za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa.
	ATM.004 (PO HITREM POSTOPKU)	Razširitev sistema EASA na varnostno ureditev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa – razvoj predpisov o pristojnih organih
Mnenje 03/2010	ATM.003 (PO HITREM POSTOPKU)	Razširitev sistema EASA na varnostno ureditev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa – razvoj predpisov o licenciranju kontrolorjev zračnega prometa
Mnenje 04/2010	FCL.001	Del FCL. Razširitev osnovne uredbe na licenciranje letalskega osebja
Mnenje 05/2010	ATM/ANS.002	Uvedba različice 7.1 programske opreme TCAS II
Mnenje 06/2010	145.012 (a)	Del 145 Enkratna in večkratna sprostitev
Mnenje 07/2010	FCL.001	Del MED Razširitev osnovne uredbe na licenciranje letalskega osebja

**Obvestila o predlaganih spremembah (NPA)**

<b>NPA</b>	<b>Številka naloge</b>	<b>Zadeva</b>
NPA 2010-01	21.042	Nadzor nad dobavitelji druge stranke
NPA 2010-02	21.018	Izboljšanje navodil za 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	Uvedba različice 7.1 programske opreme ACAS II
NPA 2010-04	27 in 29.002	Tolerance poškodb in ocena utrujenosti kompozitnih konstrukcij rotoplanov
NPA 2010-05	66.025	Dodatek 1 Ratingi za tip zrakoplova za licenco za vzdrževanje zrakoplova iz dela 66
NPA 2010-06	27 in 29.002	Tolerance poškodb in ocena utrujenosti kovinskih konstrukcij rotoplanov
NPA 2010-07	M.022	Sprememba M.A.706(e) AMC za vključitev dodatnih primerov, da pristojni organ sprejme, da imenovanega imetnika delovnega mesta v organizaciji operaterja/iz poddela G dela M lahko zaposli organizacija, kateri se odda delo, iz dela 145
NPA 2010-08	145.022	Nadzor nad pogodbenim vzdrževalnim osebjem
NPA 2010-09	M-014	Oddaja dejavnosti upravljanja stalne plovnosti
NPA 2010-10	MDM.047	Uskladitev Uredbe (ES) št. 2042/2003 z Uredbo (ES) št. 216/2008 in zahtevo za upoštevanje načel človeških dejavnikov iz Priloge 6 pri načrtovanju in uporabi programa vzdrževanja zrakoplovov
NPA 2010-11	25.039	Izhodi v sili za potnike, značilnosti izrednih razmer in evakuacijske poti – Uskladitev s FAA
NPA 2010-12	27 in 29.019	Spremljanje nihanja zdravja
NPA 2010-13	21.059	Varstvo okolja – razvrstitev sprememb načrta tipa
NPA 2010-14	OPS.055	Izvedbeni predpisi o omejitvah časa poleta in delovnega časa ter zahtevanem času počitka v komercialnem zračnem prevozu (CAT) z letali

## **Priloga 4: Finančna uspešnost agencije leta 2010 (Izvrševanje proračuna EASA)<sup>19</sup>**

### **4.1. Predhodni izkaz realizacije proračuna za leto 2010 (vsi zneski v 1 000 EUR)**

Proračunsko računovodstvo daje podrobno sliko izvrševanja proračuna. Temelji na načelu prilagojenega računovodstva na podlagi nastanka plačil.

<b>PRIHODKI</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Subvencija Komisije (za naslove 1, 2 in 3 operativnega proračuna agencije)	35 025	33 862
Sredstva Komisije Phare	515	322
Drugi prispevki in financiranja, prejeti prek Komisije	962	972
Prihodki iz taks	68 260	54 867
Drugi prihodki	802	1 909
<b>SKUPAJ PRIHODKI (a)</b>	<b>105 564</b>	<b>91 932</b>
<b>ODHODKI</b>		
Naslov I: Osebj	56 215	46 887
Naslov II: Upravni odhodki	13 919	12 927
	52 654	46 505
Naslov III: Operativni odhodki brez namenskih prejemkov iz taks in dajatev	21 230	27 135
Namenski prejemki, preneseni iz taks in dajatev		
<b>SKUPAJ ODHODKI (b)</b>	<b>144 018</b>	<b>133 454</b>
<b>IZID PRORAČUNSKEGA LETA (a-b)</b>	<b>-38 454</b>	<b>-41 522</b>
Preklic neporabljenih odobritev plačil, prenesenih iz predhodnega leta	1 101	1 283
	38 934	41 325
Prilagoditev zaradi prenosa lanskih proračunskih sredstev, zbranih z namenskimi prejemki, ki so bila na voljo 31. 12.	-16	-3
Tečajne razlike za leto (dobiček +/- izguba -)		
<b>BILANCA IZKAZA REALIZACIJE PRORAČUNA ZA PRORAČUNSKO LETO</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>

<sup>19</sup> Končno poročilo Evropskega računskega sodišča o finančnem poročilu agencije za leto 2010 bo prispelo predvidoma junija 2010.

Bilančno leto N-1	<b>1 083</b>	<b>1 316</b>
Pozitivni saldo iz leta N-1 vrnjen Komisiji leta N	-1 083	<b>-1 316</b>
<b>Rezultat, uporabljen za določitev zneskov v splošnem računovodstvu</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>
<b>Subvencija Komisije – agencija evidentira vnaprej vračunane prihodke in Komisija vnaprej vračunane odhodke</b>	<b>33 460</b>	<b>32 779</b>
<b>Odprto predfinanciranje, ki ga bo agencija vrnila Komisiji leta N+1</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>
V realizacijo proračuna niso vključene:		
Obresti od subvencije Komisije, ustvarjene do 31. 12. N, ki se vrnejo Komisiji (obveznost)	<b>49 734</b>	<b>133 600</b>

Agencija je leta 2010 uporabljala samo nediferencirana odobrena proračunska sredstva. Skupna poraba odobritev za prevzem obveznosti je znašala 144 018 000 EUR (133 454 000 EUR leta 2009), od katerih je bilo 122 271 000 EUR (106 137 000 EUR leta 2009) prevzetih, 21 747 000 EUR (27 317 000 EUR leta 2009) za odobrena proračunska sredstva iz namenskih prejemkov pa je bilo samodejno prenesenih v skladu s členom 10 finančne uredbe EASA. Odobrena proračunska sredstva iz namenskih prejemkov v višini 21 747 000 EUR, ki so bila samodejno prenesena, so sestavljena iz zunanjih namenskih prejemkov iz taks in dajatev v višini 21 230 000 EUR in drugih namenskih prejemkov v višini 517 000 EUR.

#### 4.2. Izvrševanje predhodnega predloga proračuna (vsi zneski v 1 000 EUR)

	2010		2009	
<b>NASLOV I – Odhodki za osebje</b>				
	<b>Plačila</b>	<b>Obveznosti</b>	<b>Plačila</b>	<b>Obveznosti</b>
Odobrena proračunska sredstva –C1+R0+C4+C5(1)	56 288	56 288	47 763	47 763
Prevzeta	0	56 214	0	46 887
Plačana	55 429	0	46 306	0
Samodejni prenosi	786	0	581	0
<b>Skupaj odhodki/obveznosti (2)</b>	<b>56 215</b>	<b>56 214</b>	<b>46 887</b>	<b>46 887</b>
Odobrena proračunska sredstva, prenesena iz namenskih prejemkov (3)	0	1	0	0
Preklicana	73	73	876	876
% porabljenih odobrenih proračunskih sredstev (2+3)/(1)	99,87 %	99,87 %	98,17 %	98,17 %
<b>NASLOV II – Upravni odhodki</b>				
Odobrena proračunska sredstva – C1+R0+C4+C5(1)	14 102	14 102	13 270	13 270
Prevzeta	0	13 919	0	12 926
Plačana	10 357	0	9 666	0

Samodejni prenosi	3 563	0	3 260	0
Nesamodejni prenosi	0	0	0	0
<b>Skupaj odhodki/obveznosti (2)</b>	<b>13 919</b>	<b>13 919</b>	<b>12 926</b>	<b>12 926</b>
Odobrena proračunska sredstva, prenesena iz namenskih prejemkov (3)	0	0	0	0
Preklicana	183	183	343	343
% porabljenih odobrenih proračunskih sredstev (2+3)/(1)	98,70 %	98,70 %	97,41 %	97,41 %
<b>NASLOV III – Operativni odhodki</b>				
Odobrena proračunska sredstva – C1+R0+C4+C5(1)	74 038	74 038	73 917	73 917
Prevzeta	0	52 138	0	46 323
Plačana	30 098	0	25 752	0
Samodejni prenosi	43 786	0	47 888	0
Nesamodejni prenosi	0	0	0	0
<b>Skupaj odhodki/obveznosti (2)</b>	<b>73 884</b>	<b>52 138</b>	<b>73 641</b>	<b>46 323</b>
Odobrena proračunska sredstva, prenesena iz namenskih prejemkov (3)	0	21 746	0	27 317
Preklicana	154	154	277	277
% porabljenih odobrenih proračunskih sredstev (2+3)/(1)	99,79 %	99,79 %	99,63 %	99,63 %
<b>SKUPAJ</b>				
Odobrena proračunska sredstva – C1+R0+C4+C5(1)	144 428	144 428	134 950	134 950
Prevzeta	0	122 271	0	106 137
Plačana	95 884	0	81 725	0
Samodejni prenosi	48 134	0	51 729	0
Nesamodejni prenosi	0	0	0	0
<b>Skupaj odhodki/obveznosti (2)</b>	<b>144 018</b>	<b>122 271</b>	<b>133 454</b>	<b>106 137</b>
Odobrena proračunska sredstva, prenesena iz namenskih prejemkov (3)	0	21 747	0	27 317
Preklicana	410	410	1 496	1 496
% porabljenih odobrenih proračunskih sredstev (2+3)/(1)	99,72 %	99,72 %	98,89 %	98,89 %



**4.3. Predhodni izkaz poslovnega izida za leto 2010 (vsi zneski v 1 000 EUR)**

V računovodskih izkazih so prikazani vsi odhodki in prihodki za proračunsko leto po pravilih računovodstva na podlagi nastanka poslovnih dogodkov v skladu z računovodskimi predpisi EU.

	<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>PRIHODKI IZ POSLOVANJA</b>		
Takse in dajatve	77 374	61 621
Prispevki subjektov ES	33 725	32 661
Izterjava stroškov	417	645
Drugo	-399	0
Prispevek držav EFTE	962	1.729
<b>SKUPAJ PRIHODKI IZ POSLOVANJA</b>	<b>112 079</b>	<b>96 657</b>
<b>ODHODKI IZ POSLOVANJA</b>		
Odhodki za osebje	-53 023	-44 977
Stavbe in povezani odhodki	-8 187	-7 707
Drugi odhodki	-7 088	-6 901
Amortizacija in odpisi	-3 670	-1 645
Dejavnosti oddajanja del v podizvajanje in oddaje naročil	-36 016	-33 693
<b>SKUPAJ ODHODKI IZ POSLOVANJA</b>	<b>-107 984</b>	<b>-94 922</b>
<b>PRESEŽEK (PRIMANJKLJAJ) IZ POSLOVANJA</b>	<b>4 094</b>	<b>1 735</b>
<b>PRIHODKI (ODHODKI), KI NISO IZ POSLOVANJA</b>		
Obresti, prejete od tretjih oseb	413	630
Obresti in dajatve, plačane tretjim osebam	-96	-86
<b>PRESEŽEK/PRIMANJKLJAJ IZ DEJAVNOSTI, KI NISO POSLOVNE DEJAVNOSTI</b>	<b>317</b>	<b>544</b>
<b>PRESEŽEK/PRIMANJKLJAJ IZ REDNIH DEJAVNOSTI</b>	<b>4 411</b>	<b>2 278</b>
<b>PRESEŽEK/PRIMANJKLJAJ IZ IZREDNIH DEJAVNOSTI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ČISTI PRESEŽEK ZA OBDOBJE</b>	<b>4 411</b>	<b>2 278</b>

## Priloga 5: Podatki o zaposlovanju in demografija

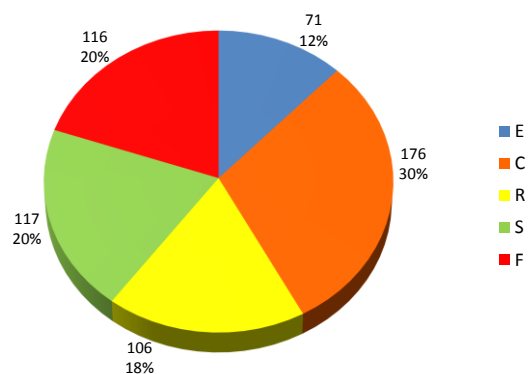
Ta del vsebuje analizo in statistične podatke o zaposlenem osebju na koncu poročevalnega obdobja po različnih parametrih, kot so narodnost, spol in starost. Vsi podatki v razpredelnicah iz tega dela se nanašajo na stanje 31. 12. 2010.

### Prikaz 1: Kadrovski načrt

Skupina/ razred	Zapolnjena delovna mesta 31.12.2009	Načrt zaposlovanja za 2010	Zapolnjena delovna mesta 31.12.2010	Odstotek zapolnjenih delovnih mest 31.12.2010
<b>AD</b>	<b>354</b>	<b>447</b>	<b>404</b>	<b>90 %</b>
15	2	2	2	
14	3	6	3	
13	3	12	4	
12	21	26	27	
11	19	50	15	
10	15	55	33	
9	96	75	91	
8	63	104	68	
7	58	58	74	
6	55	55	69	
5	19	4	18	
<b>AST</b>	<b>106</b>	<b>123</b>	<b>119</b>	<b>97 %</b>
7		3		
6		7		
5	3	24	8	
4	13	30	17	
3	36	30	45	
2	41	18	33	
1	13	11	16	
<b>Skupaj</b>	<b>460</b>	<b>570</b>	<b>523</b>	<b>92 %</b>

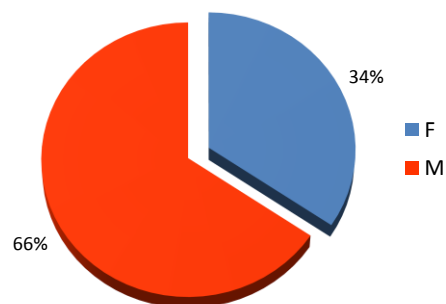
- V razpredelnici so upoštevana samo delovna mesta začasnih uslužbencev (Temporary Agent – TA). Prikazana so zapolnjena delovna mesta na koncu poročevalnega obdobja in ne število zaposlenega osebja (dva člana osebja sta zaposlena za polovični delovni čas). Na koncu leta 2010 je bilo dodatno zaposlenih 54 pogodbenih uslužbencev (Contract Agent – CA) in osem napotenih nacionalnih strokovnjakov (Seconded National Expert – SNE).
- Vsa delovna mesta, odobrena v skladu s kadrovskim načrtom agencije, so opredeljena kot „začasna“.
- Treba je opozoriti, da je mogoče v institucijah EU zaposliti na delovno mesto osebo iz pogodbenega razreda, ki je nižji od teoretičnega razreda, povezanega z delovnim mestom („under-occupy“). Razdelitev razredov v kadrovskem načrtu dejansko ustreza „najvišji“ odobreni razdelitvi pogodbenih razredov, kjer se zapolnjena delovna mesta štejejo od najvišjih k najnižjim v skladu s kaskadnim mehanizmom.

**Prikaz 2: Razdelitev osebja po direktoratih**



Upoštevano osebje: TA, CA, SNE.

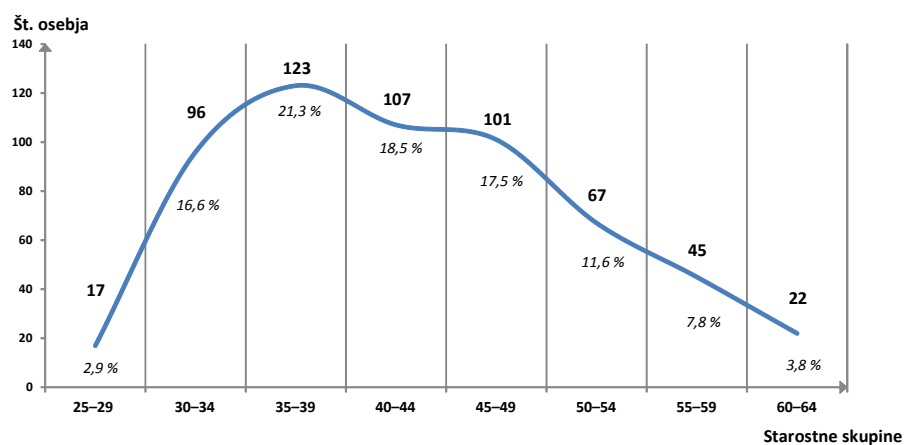
**Prikaz 3: Razdelitev po spolu**



Upoštevano osebje: TA, CA, SNE.

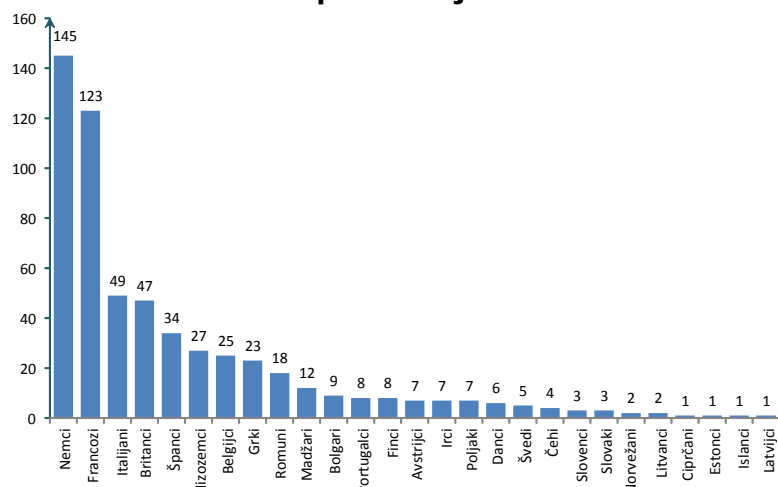
F Ženske  
M Moški

**Prikaz 4: Razdelitev po starosti**



Upoštevano osebje: TA, CA.

**Prikaz 5: Razdelitev po državljanstvu**



Upoštevano osebje: TA, CA.

## Priloga 6: Upravni odbor EASA

Upravni odbor EASA združuje predstavnike držav članic in Evropske komisije. Odgovoren je za opredelitev prednostnih nalog agencije, določitev proračuna in spremljanje delovanja agencije.

### Sestava<sup>20</sup>

<b>Članice z glasovalno pravico</b>	Evropska komisija in države članice EU (27)
<b>Članice brez glasovalne pravice</b>	Norveška, Lihtenštajn, Islandija, Švica
<b>Opazovalke</b>	Albanija, Bosna in Hercegovina, Hrvaška, Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija, Črna gora, Srbija in misija Združenih narodov na Kosovem (ki se imenujejo)

Na sestankih upravnega odbora sodeluje kot opazovalec tudi svetovalni odbor EASA (EASA Advisory Board – EAB).

<b>Predsednik upravnega odbora</b>	<b>Namestnik predsednika upravnega odbora</b>
Michael SMETHERS	Maxime COFFIN

<sup>20</sup> Podroben seznam članov upravnega odbora agencije je na voljo na spletni strani agencije <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

**Priloga 7: Seznam kratic**

ACARE	Svetovalni svet za raziskovanje na področju aeronavtik
ACI	Mednarodni letališki svet
AD	Plovnostna zahteva
AMC	Sprejemljivi postopki usklajevanja
ANS	Navigacijske službe zračnega prometa
AR	Zahteve za organe
ATCO	Kontrolor zračnega prometa
ATM	Upravljanje zračnega prometa
BASA	Dvostranski sporazum o letalski varnosti
CA	Pogodbeni uslužbenec
CAAC	Splošna uprava za civilno letalstvo Kitajske
CAEP	Odbor za letalstvo in varstvo okolja (ICAO)
CANSO	Organizacija navigacijskih služb civilnega zračnega prometa
CAT	Komercialni zračni prevoz
CAW	Stalna plovnost
CC	Kabinsko osebje
CMA	Pristop stalnega spremljanja
CRD	Dokument o odzivih na pripombe
CRT	Odzivnik na pripombe
CTIG	Skupina za pobudo skupnega usposabljanja
COA	Organizacije za stalno plovnost
DOA	Odobritev projektivne organizacije
EACCC	Evropski odsek za koordinacijo ukrepov v kriznih razmerah
EAD	Nujna plovnostna zahteva
EARPG	Evropska partnerska skupina za letalske raziskave
EASAC	Evropski svetovalni odbor za varnost
EASP	Evropski program za varnost v letalstvu
EASp	Evropski načrt za varnost v letalstvu
EK	Evropska komisija
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva
ECAST	Evropska skupina za varnost v komercialnem letalstvu
ECofA	Izvozno spričevalo o plovnosti
ECDC	Evropski center za preprečevanje in obvladovanje bolezni
EGAST	Evropska skupina za varnost v splošnem letalstvu
EHFAG	Evropska svetovalna skupina za človeške dejavnike (European Human Factors Advisory Group)
EHEST	Evropska skupina za varnost helikopterjev
ERP	Načrtovanje virov podjetja
ESSI	Evropska pobuda za strateško varnost
ETSOA	Odobritev odredbe o evropskem tehničnem standardu
EU	Evropska unija
EUROCAE	Evropska organizacija za opremo v civilnem letalstvu
FAA	Zvezna uprava za letalstvo (ZDA)
FABs	Funkcionalni bloki zračnega prostora
FAL	Končna montažna linija
FCL	Licenciranje letalskega osebja
FDM	Spremljanje podatkov o letih
FOIA	(ameriški) zakon o prostem dostopu do informacij
FSTD	Simulacijska naprava za usposabljanje za letenje
GM	Navodila
HLSC	Konferenca (ICAO) na visoki ravni o varnosti
HR	Človeški viri
IAC	Meddržavni odbor za letalstvo
IAS	Služba za notranjo revizijo (Evropske komisije)
IAW	Začetna plovnost
ICF	Forum za mednarodno sodelovanje
ICAO	Mednarodna organizacija za civilno letalstvo
IGPT	Skupina za usposabljanje pilotov (Inter Group on Pilot Training) (EASA)
IORS	Notranji sistem poročanja o dogodkih (EASA)
IPPF	Mednarodni okvir strokovnih praks
ISC	Odbor za notranjo varnost
IT	Informacijska tehnologija
ITQI	Mednarodna pobuda za usposabljanje in usposobljenost (International Training Qualification Initiative ) (IATA)

JAA	Skupni letalski organi
JAR	Skupni letalski predpis
JCAB	Japonska agencija za civilno letalstvo
LoA	Izjava o soglasju
MMEL	Glavni seznam minimalne opreme
MOA	Odobritev vzdrževalne organizacije
MRB	Odbor za pregled vzdrževanja
NAA	Nacionalni letalski organ
NGAP	Nova generacija letalskih strokovnjakov (ICAO)
Št.	Številka
NPA	Obvestilo o predlagani spremembi (EASA)
NPRM	Obvestilo o predlaganem oblikovanju predpisa (FAA)
TFOEB	Odbor za operativno ocenjevanje
OPS	Zračne operacije
OR	Zahteve za organizacije
PAD	Predlog za izdajo plovnostne zahteve (EASA)
POA	Odobritev proizvodne organizacije
PRB	Odbor za pregled uspešnosti
Q	Četrletje
RTC	Certifikat tipa z omejitvijo
SAE	Združenje avtomobilskih inženirjev
SAFA	Presoja varnosti tujih zrakoplovov
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [NE] Systems, Applications and Products in Data Processing [AN] (Sistemi, aplikacije in produkti obdelave podatkov)
SARPS	Standardi in priporočene prakse (ICAO)
SAN	Pomnilniško omrežje
SAS	Posebna specifikacija plovnosti
SESAR	Raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba
SPOA	Enotne proizvodne organizacije (Single Productions Organisations)
SNE	Napoteni nacionalni strokovnjak
SMS	Sistemi upravljanja varnosti
SSP	Državni varnostni program
STC	Dopolnilni certifikat tipa
STD	Simulacijska naprava za usposabljanje
TA	Začasni uslužbenec
TC	Certifikat tipa
TCO	Operaterji tretjih držav
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
ZAE	Združeni arabski emirati
USOAP	Revizijski program splošnega pregleda varnostnih standardov (ICAO)
WA	Delovni dogovor