



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

2010. évi általános jelentés



2011. június

Az igazgatótanács elnökének előszava

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség igazgatótanácsának elnökeként nagy örömmel mutatom be az olvasóknak szervezetünk 2010-es éves jelentését. A jelentés részletesen elemzi az Ügynökség széleskörű munkáját, valamint az elmúlt évben számos területen elért fejlődését.

2010-ben a legjelentősebb fejlemények a repülésbiztonsági stratégiát érintették. Az ICAO, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet októberben üléselő Közgyűlése kijelölte az irányt a megelőző-beavatkozó, kockázatelemzésen alapuló – a repülésbiztonsággal kapcsolatos információknak nagyobb átláthatóságot nyújtó, a hatékony repülésbiztonsági teljesítményindikátorokat (Safety Performance Indicators) felhasználó – repülésbiztonsági szabályozás felé. Az EASA a Közgyűlésen a világ vezető szabályozó szervezetei között foglalt helyet, és tevékeny részt vállalt a vitákban.

Az európai repülésbiztonság magas szintű, de az egész világot tekintve nem a legjobb. Az Európai Bizottság most kiadott közlekedéspolitikai fehér könyve célként tűzi ki, hogy a repülést tekintve Európa a világ legbiztonságosabb térsége legyen. 2011 januári beszédében (ennek eredetileg 2010 tavaszán kellett volna elhangoznia, de a vulkáni hamu okozta krízishelyzet miatt későbbre kellett halasztani) Kallas elnökhelyettes azzal a kihívással szembesítette Európát, hogy „a lehető legnagyobb repülésbiztonságot kell elérni egységesen az egész Európai Unióban, és azt folyamatosan tovább kell javítani”. Az EASA központi szerepet játszik abban, hogy az EU megfeleljen ennek a kihívásnak.

2010-ben az Ügynökség összeállította az első összeurópai repülésbiztonsági programot és repülésbiztonsági tervet. A repülésbiztonsági program bemutatja, hogyan működik az európai repülésbiztonsági szabályozó rendszer, és hogy hogyan illeszkedik egymásba az egyes résztvevők szerepe és feladatköre. A program valójában kijelöli a repülésbiztonság kezelési rendszerét Európa számára.

A repülésbiztonsági terv egy széleskörű adat- és információgyűjtésre alapozott operatív dokumentum, amely megnevezi az üzemeltetőkre leselkedő biztonsági kockázatok főbb területeit, és kijelöli e kockázatokat csökkenteni hivatott intézkedések sorozatát. A repülésbiztonsági tervet, amely az Ügynökség irányelveinek és munkaprogramjának hajtóereje, folyamatos felülvizsgálatnak vetjük alá. Ahogy azt 2010-ben a vulkáni hamuval kapcsolatos események is igazolták, a szabályozó szervezetnek tudnia kell módosítani a tevékenysége fő irányát, és tudnia kell új feladatokra koncentrálnia, ha új körülmények merülnek fel, illetve új kockázati elemek jelennek meg.

2010-ben az Ügynökség tovább haladt egy átfogó, jogszabályokon alapuló repülésbiztonsági rendszer felé, amely mind a 27 európai uniós tagállamra és más, az európai uniós repülési jogszabályalkotást alkalmazó országra is kiterjed. Ez egy nagy kihívást jelentő és nagyra törő cél, amely fokozatosan meg is valósul. Az elmúlt év nagyon jelentős előrelépést hozott: a személyzetek szakszolgálati engedélyeire és a légi forgalom kezelésére vonatkozó előírások tekintetében közel járunk a megállapodáshoz, és kiterjedt előkészítő munkát végeztünk más területeken is.

Az Ügynökség munkájának számos más területe is van, mindezeket nem tudom itt egyenként felsorolni. De megint csak elismeréssel kell adóznom az EASA összes munkatársa szakértelmének és odaadásának. A dolgozók erőfeszítései és elkötelezettsége az a tényező, amelytől az EASA sikere függ; és dolgozóink egy olyan szervezetet építenek, amelyre Európa joggal lehet büszke.

Michael Smethers
Az igazgatótanács elnöke

Az ügyvezető igazgató előszava

A 2010-es év eseményei még jobban igazolták a tevékenység összehangolásának fontosságát a repülésbiztonság terén. Bár a számok azt mutatják, hogy a 2010-es év jó év volt a repülésbiztonság szempontjából Európában – a merevszárnyú légi járművekkel végzett európai kereskedelmi repülésben nem volt egyetlen baleset sem –, az eredmények rosszak voltak a térségen kívüli repülésben: 52 katasztrófa történt ebben a kategóriában, és ez összesen 881 emberéletet követelt. Elengedhetetlen a repülésbiztonság globális léptékben történő kezelése az olyan repülésbiztonsági eseményekkel való megbirkózás érdekében, mint a légi jármű feletti irányítás elvesztése, vagy a pályáról való lefutás.

Az EASA éllovasa volt annak a 2010-ben végbemenő, fontos fejlődési folyamatnak, amely egy kockázat alapú megközelítés elfogadására irányult annak érdekében, hogy Európában és az egész világon összehangolt repülésbiztonsági intézkedéseket mozdítsanak elő. Az Ügynökség fontos szerepet játszott az ICAO, a Nemzetközi Repülési Szervezet közgyűlésének 2010 szeptemberében-októberében, Montrealban tartott 37. ülésén. Az EASA állásfoglalásokat készített elő, amelyekben közös európai irányvonal képviselést javasolja az európai uniós intézményekkel és más partnerekkel. Az elfogadott és a Közgyűlésen részt vevő összes európai delegációhoz eljuttatott 33 közös állásfoglalásból 27-et az EASA készített elő.

Az év folyamán az Ügynökség tovább haladt az első összeurópai repülésbiztonság-kezelő rendszer létrehozása felé. Az Európai Repülésbiztonsági Program (European Aviation Safety Programme, EASP) összehangolja és kiegészíti mindazt, amit a tagállamok eddig már megtettek, kiemelve az európai szinten kezelendő legfontosabb repülésbiztonsági kockázatokat, és meghatározva az egyes országok egyedi repülésbiztonsági célkitűzéseit. Az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) nélkülözhetetlen eleme az Európai Repülésbiztonsági Programnak. Ez, az irányvonalakat kidolgozó döntéshozók számára készült alapidokumentum zárja a repülésbiztonság kezelésének körfolyamatát azzal, hogy a magas szintű összeurópai repülésbiztonsági problémákat összeköti az ezek alapját képező kockázatok csökkentését célzó tevékenységgel és kezdeményezésekkel.

A Program és a Terv együtt kijelöli a repülésbiztonsággal kapcsolatos tevékenységnek az elkövetkező négy évben követendő csapásirányát a repülés összes területén Európában. Az EASA kiszélesített hatáskörében, amely most már magában foglalja a légi forgalom kezelését (ATM) és a repülőtereket is, készen vannak a keretek a repülésbiztonság teljes rendszerben gondolkodva történő megközelítéséhez.

Ez az átfogó megközelítés lesz az tartópillére annak, hogy az iparág garantálni tudja a repülésbiztonság egyre magasabb szintjét, ugyanakkor minden igénynek megfelelő jóváhagyási és szabályalkotási eljárásokat fog nyújtani. Ennek az elkötelezettségnek a számára az első kihívás az új generációs légiforgalom-kezelési technológia jóváhagyása lesz az Egységes Európai Égbolt (SES) támogatására. Ebben a vonatkozásban előkészületek történtek a SESAR Közös Vállalkozással (SESAR Joint Undertaking) és az EUROCONTROL-lal végzendő munkára.

Az Eyjafjallajökull tűzhányó 2010 áprilisában bekövetkezett kitörése után az EASA az érdekelt széles körével működött együtt, biztosítva a repülés biztonságát az európai légtér újra történő megnyitása során. Az Ügynökség ugyancsak hozzájárult egy új európai megközelítés kidolgozásához, amely garantálja a repülésbiztonság magas szintjének megtartását az európai légi forgalom megszakítása nélkül, ha a jövőben újra hasonló természetű esemény következne be.

Végezetül, büszke vagyok arra, hogy az EASA sikeresen vette az ISO 9001-2008 auditálást 2010 novemberében. Ez a tanúsítvány, amelyet nem lehetett volna megszerezni az Ügynökség összes munkatársának elkötelezettsége és odaadása nélkül, elismeri az EASA képességét arra, hogy hatékony munkahelyi és szervezeti ügyrendet valósítson meg. Így az EASA az első európai uniós ügynökség, amely megkapta a teljes körű ISO 9001:2008 tanúsítványt.

Patrick Goudou
ügyvezető igazgató

Tartalomjegyzék

AZ IGAZGATÓTANÁCS ELNÖKÉNEK ELŐSZAVA	2
AZ ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ ELŐSZAVA	4
TARTALOMJEGYZÉK	6
BEVEZETŐ	8
AZ ÜGYNÖKSÉG	9
SZERVEZETI FELÉPÍTÉS.....	10
FONTOSABB ESEMÉNYEK 2010-BEN	11
AZ ÜGYNÖKSÉG TEVÉKENYSÉGE.....	12
1. REPÜLSÉHBIZTONSÁGI STRATÉGIA	12
1.1. Célok és területek.....	12
1.2. A főbb eredmények 2010-ben	12
2. REPÜLSÉHBIZTONSÁGI ELEMZÉS ÉS KUTATÁS	15
2.1. Célok és területek.....	15
2.2. A főbb eredmények 2010-ben	15
A repülésbiztonsági elemzés terén	15
A kutatás terén	17
2.3. Az alapvető teljesítési mutatók	18
3. SZABÁLYALKOTÁS.....	19
3.1. Célok és területek.....	19
3.2. A főbb eredmények 2010-ben	19
3.3. Az alapvető teljesítési mutatók	21
4. TERMÉKTANÚSÍTÁS.....	22
4.1. Célok és területek.....	22
4.2. A főbb eredmények 2010-ben	22
4.3. Az alapvető teljesítési mutatók	25
5. A SZERVEZETEK JÓVÁHAGYÁSA	26
5.1. Célok és területek.....	26
5.2. A főbb eredmények 2010-ben	26
5.3. Az alapvető teljesítési mutatók	28
6. A TAGÁLLAMOK FELÜGYELETE	29
6.1. Célok és területek.....	29
6.2. A főbb eredmények 2010-ben	29
6.3. Az alapvető teljesítési mutatók	31
7. ÜZEMELTETŐK	32
7.1. Célok és területek.....	32
7.2. A főbb eredmények 2010-ben	32
A SAFA program	32
Harmadik országbeli üzemeltetők.....	33
7.3. Az alapvető teljesítési mutatók	34
8. NEMZETKÖZI EGYÜTTMŰKÖDÉS	35
8.1. Célok és területek.....	35
8.2. A főbb eredmények 2010-ben	35
8.3. Az alapvető teljesítési mutatók	35

9.	KIEGÉSZÍTŐ TEVÉKENYSÉG	37
9.1.	Célok és területek.....	37
9.2.	A főbb eredmények 2010-ben	37
	Vállalatvezetés	37
	Az alkalmazások kezelése és a beszerzések.....	37
	Pénzügyi szolgáltatások.....	37
	Jogi szolgáltatások.....	38
	Kommunikáció.....	38
	Humán erőforrás-kezelés	39
	Műszaki képzés	40
	Informatikai és fenntartó szolgáltatások.....	40
9.3.	Az alapvető teljesítési mutatók	41
A	BELSŐ ELLENŐRZÉS ÉS A KOCKÁZATCSÖKKENTÉS	43
MELLÉKLETEK		46
1.	MELLÉKLET: AZ ENGEDÉLYEZÉSRE JOGOSULT TISZTVISELŐ IGAZOLÓ NYILATKOZATA.....	47
2.	MELLÉKLET: TANULMÁNYOK ÉS KUTATÁSI PROJEKTEK 2010-BEN	48
3.	MELLÉKLET: A 2010-ES HATÁROZATOK, VÉLEMÉNYEK ÉS NPA-K	49
4.	MELLÉKLET: AZ EASA PÉNZÜGYI TELJESÍTÉSE 2010-BEN (AZ ÜGYNÖKSÉG KÖLTSÉGVETÉSÉNEK VÉGREHAJTÁSA)	52
5.	MELLÉKLET: A DOLGOZÓI LÉTSZÁM ALAKULÁSA ÉS MEGOSZLÁSA	56
6.	MELLÉKLET: AZ EASA IGAZGATÓTANÁCSA	59
7.	MELLÉKLET: RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE	60

Bevezető¹

2010-ben az Ügynökség folytatta új hatásköreinek és felelősségi köreinek kialakítását, miközben tovább erősítette és támogatta az Európai Unió repülésbiztonsági stratégiájának központi elemeként betöltött szerepét. Ebben az összefüggésben az Ügynökség előrelépést tett az átfogó európai jogi keretek megteremtésében a polgári repülés biztonságának területén, és jelentős mértékben hozzájárult az európai repülésbiztonsági stratégia megalkotásához.

Az Ügynökség által a 2010-es évben felvett legjelentősebb feladatok:

- az Európai Repülésbiztonsági Program (EASP) és az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) kialakítása;
- a belső repülőesemény-jelentő rendszer (IORS) létrehozása;
- a harmadik országbeli üzemeltetők (TCO) engedélyezésével kapcsolatos előkészítő munkák elvégzése;
- részvétel a teljesítmény-ellenőrző bizottság (PRB) munkájában a légiforgalom-kezelés (ATM) teljesítményfigyelő rendszerével kapcsolatosan.

Sok munka ugyancsak szoros együttműködést igényelt más hatóságokkal. Az EASA következetes európai képviselőként valósított meg az ICAO Közgyűlésének 37. ülésén, támogatva a belga elnökség által benyújtott munkadokumentumok és tájékoztató dokumentumok tervezetének elkészítését. Az Ügynökség folytatta közvetlen részvételét számos ICAO munkacsoport és panel tevékenységében is. Európai szinten az Ügynökség munkamegállapodást kötött az EUROCONTROL-lal, és aláírt egy szándéknyilatkozatot a SESAR Közös Vállalkozással a SESAR programmal kapcsolatos feladatok és körülmények meghatározására.

2010-ben az Ügynökség tovább összpontosította erőfeszítéseit azzal a céllal, hogy magas szintű, minőségi szervezetként ismertesse el magát. 2010 novemberében az EASA sikeresen megkapta az ISO 9001:2008 szabvány szerinti tanúsítványt, így szervezetünk lett az első mindenre kiterjedő tanúsítvánnyal rendelkező európai ügynökség. Emellett 2010-ben az Ügynökség belső ellenőrzési rendszere sikeresen megszerezte a Nemzetközi szakmai gyakorlati keretrendszer (IPPF) tanúsítványát is.

Végül az Ügynökség elvégezte az éves kockázatértékelő gyakorlatát. Az ennek során felismert kockázati tényezőket és az ezek csökkentésének céljából végrehajtott illetve elindított beavatkozásokat mutatja be ez a jelentés.

¹ Az Ügynökség 2010-es éves általános jelentését (Annual General Report) a 216/2008/EK rendelet – az Alaprendelet – 57. cikkével összhangban állítottuk össze. A jelentés szerkezete követi az Ügynökség fő tevékenységi köreit, és leírja, hogy az Ügynökség milyen módon valósította meg a 2010-es munkaprogramját. Amint azt az egyes tevékenységi köröknél megadott táblázatok mutatják, a 2010-es munkaprogramban meghatározott célok szinte mindegyike teljesült az év végéig.

Az Ügynökség

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) központi eleme az Európai Unió repülésbiztonsági rendszerének, amely az Ügynökségen kívül az Európai Bizottságot és a nemzeti légügyi hatóságokat (NAAs) foglalja magában.

Az Önök biztonsága a mi küldetésünk

Küldetésünk a biztonság és környezetvédelem legmagasabb szintű közös normáinak bevezetése a polgári repülésben.

Közös stratégia

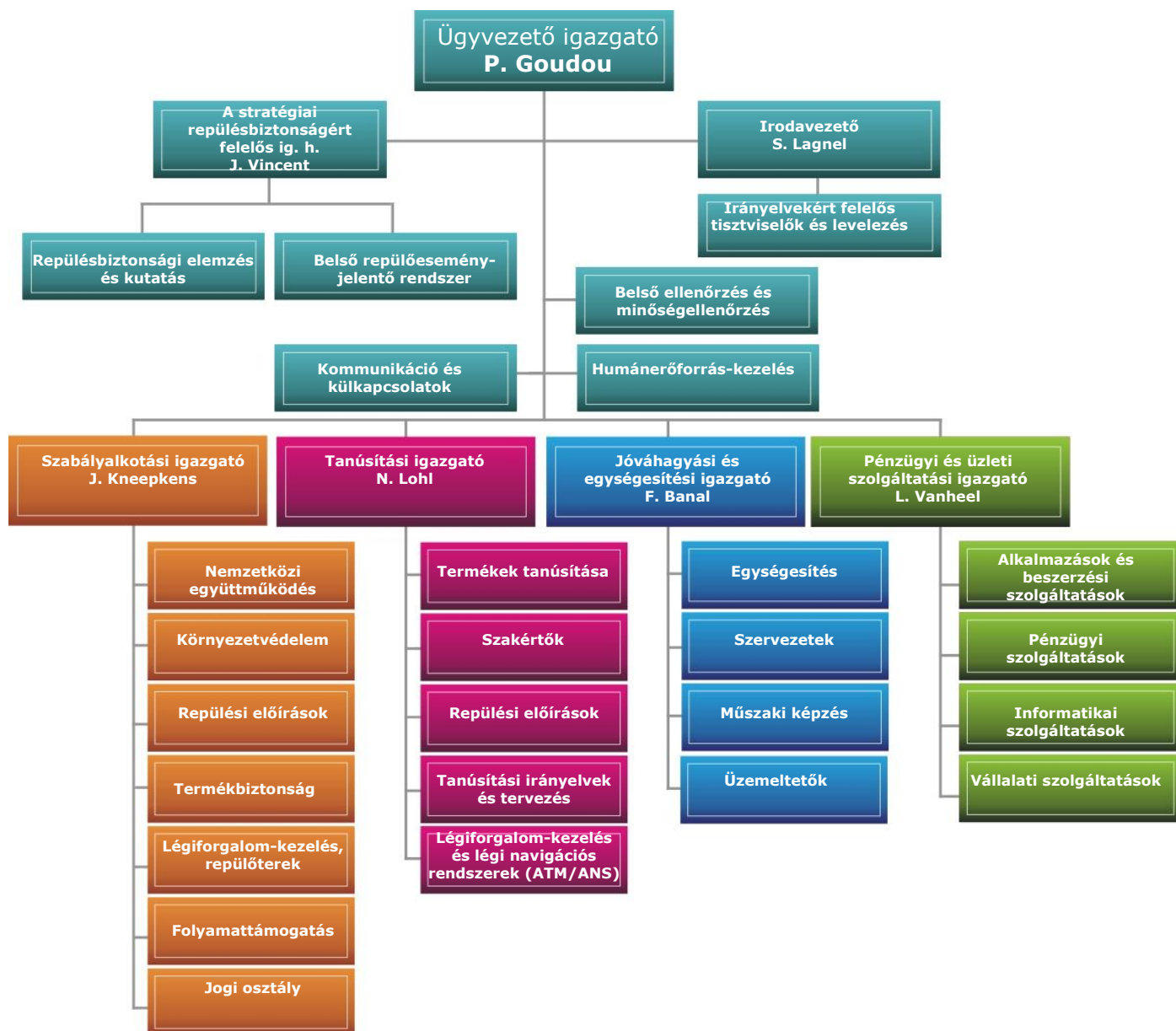
A légi közlekedés az egyik legbiztonságosabb utazási forma. Ahogy a légi forgalom folyamatosan növekszik, európai szintű közös erőfeszítésre van szükség a légi közlekedés biztonságának és fenntarthatóságának megőrzése érdekében. Az Ügynökség közös repülésbiztonsági és környezetvédelmi előírásokat dolgoz ki. A tagállamoknál végzett helyszíni vizsgálatok révén felügyeli az előírások bevezetését, és rendelkezésre bocsátja a rendszerhez szükséges műszaki szaktudást és képzést. Az Ügynökség kéz a kézben együttműködik a nemzeti légügyi hatóságokkal, amelyek mindegyikének megvan a saját szerepe az Európai Unió rendszerében.

Feladataink

Az Ügynökség fő feladatai közé az alábbiak tartoznak:

- szabályozás: a repülésbiztonsági előírások tervezetének elkészítése, és műszaki tanácsadás az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak;
- ellenőrzés és oktatás annak érdekében, hogy az európai repülésbiztonsági előírásokat az összes tagállamban egységesen hajtsák végre;
- a repüléssel kapcsolatos termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi típusengedélyezése;
- a légi járművek tervezésével foglalkozó szervezetek jóváhagyása az egész világon, valamint a termelő és karbantartó szervezetek jóváhagyása az Európai Unión kívül;
- az Európai Közösség SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft; a külföldi légi járművek biztonságának értékelése) programjának koordinálása;
- adatgyűjtés és -elemzés, valamint kutatás a repülésbiztonság javítása érdekében.

Szervezeti felépítés



A 2011. májusi állapot szerint

Fontosabb események 2010-ben

Esemény	Dátum
Részben vagy egészben EASA-szervezés	
EASA Információs Nap (EASA Information Day) – A második EASA bővítés: Repülőterek és légiforgalom-kezelés, Oslo	2010. január 22.
2. Nemzetközi Együttműködési Fórum (2nd International Cooperation Forum ICF-2), Dubai	2010. április 27–29.
Siim Kallas úrnak, az Európai Bizottság közlekedési elnökhelyettesének látogatása, Köln	2010. május 31.
A 2010-es USA-Európai Nemzetközi Repülésbiztonsági Konferencia (2010 US/Europe International Aviation Safety Conference), New Orleans	2010. június 8–10.
A vulkánihamu-felhővel kapcsolatos problémákkal foglalkozó műhelymunka, Köln	2010. június 21.
A „Közös repülésbiztonsági szabályok felé – vélemények az ATM első fázisáról” (Towards Common Safety Rules – first phase ATM Opinions) című EASA konferencia, Köln	2010. június 24.
Nemzetközi konferencia a klímaváltozás repülésbiztonságra gyakorolt hatásáról (International Conference on the impact of Climate Change on Aviation Safety), Köln	2010. szeptember 8–9.
Konferencia a hatósági és szervezeti előírásokról (AR/OR Conference), Köln	2010. október 20–21.
OPS konferencia a CAT és az SPA részekről (OPS Conference on Part-CAT and Part-SPA), Köln	2010. november 25.
ICAO vagy EU szintű szervezés	
Az ICAO Repülési Környezetvédelmi Bizottságának 8. ülése (CAEP/8), Montreal	2010. február 1–12.
II. Konferencia az Egységes Európai Égboltról (Single European Sky II Conference), Madrid	2010. február 25–26.
ICAO konferencia a magas szintű repülésbiztonságról (ICAO High Level Safety Conference), Montreal	2010. március 29–31.
1. Európai Unió – Latin-Amerikai Repülési Csúcstalálkozó, Rio de Janeiro	2010. május 24–26.
AZ ICAO Közgyűlésének 37. ülészsaka, Montreal	2010. szeptember 27. – október 8.
Európai Repülési Csúcstalálkozó (European Aviation Summit), Brugge	2010. október 26–27.

Az Ügynökség tevékenysége

1. Repülésbiztonsági stratégia

1.1. Célok és területek

Az Ügynökség vezető szerepet vállalt az Európai Unió tagállamainak azon erőfeszítései összehangolásában és kiegészítésében, amelyeket az ICAO a repülésbiztonság-kezelő rendszerek (SMS) tekintetében az iparág számára, az Állami Repülésbiztonsági Programok (SSP) tekintetében pedig az ICAO szerződő államai számára meghatározott követelmények teljesítésére tettek.

A szerepek megosztása az európai intézmények és a tagállamok között, amint azt az *alaprendelet* (Basic Regulation) meghatározza, azt jelenti, hogy ez az együttműködés elengedhetetlen a repülésbiztonság kezelésének megvalósítása számára. A repülésbiztonság kezelésének alapelveit érintően regionális (t. i. összeurópai) szemléletmód kialakítására van szükség.

Ennek az igénynek a kielégítése céljából, valamint az előrelépés érdekében 2009. októberében megalakult az Európai Repülésbiztonsági Tanácsadó Bizottság (EASAC), amelyben jelen vannak az Európai Bizottság, az iparág, az EUROCONTROL, a tagállamok és az EASA képviselői.

2010-ben ez a munka az első összeurópai repülésbiztonsági rendszernek – az Európai Repülésbiztonsági Program (EASP) és az ehhez tartozó Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) kialakításával megvalósuló – létrehozásában csúcsoncsodott ki.

1.2. A főbb eredmények 2010-ben

➤ Az Európai Repülésbiztonsági Program (EASP)

2010-ben az EASAC, Az Európai Akadémiák Tudományos Tanácsadó Testülete (European Academies Science Advisory Council) elkészített egy kézikönyvet az Európai Repülésbiztonsági Programhoz (EASP) és az Európai Repülésbiztonsági Tervhez (EASp). Erre a munkára alapozva az Európai Bizottság egy közleményt készül kiadni az európai repülésbiztonság jövőbeni stratégiájáról, amelyben felsorolja majd az elkövetkező években elérendő célokat. Ezzel a három elemmel – a stratégiával, a programmal és az időszakos repülésbiztonsági tervekkel – teljes a kép.

Európa úttörő szerepet vállalt ezzel a törekvésével, hiszen a világ egyetlen más térsége sem rendelkezik olyan struktúrával, amely a repülésbiztonság kezelését cselekvésre váltja. A fenti elemek az Ügynökség igazgatótanácsának erőteljes támogatását élvezték 2010 decemberében.

Az európai repülésbiztonság kezelésére javasolt megközelítés alapját a következő három elem adja:

- az irányelvek és célkitűzések rendszere (a stratégia);
- a repülésbiztonság javítását célzó előírások és cselekvések egyesített rendszere (a program);
- a magas szintű repülésbiztonsági problémák értékelése és az ehhez kapcsolódó cselekvési terv (a repülésbiztonsági terv).

- Az EASP kézikönyv

Az Európai Repülésbiztonsági Programot (EASP) egy kézikönyv írja le. A kézikönyv, amely egy sor folyamatot és tevékenységet tartalmaz, két részből áll.

Az első rész az *alaprendelet* által létrehozott európai repülésbiztonsági rendszerrel foglalkozik. Meghatározza a színteret. Leírja a különböző szereplőket, azok szerepét, feladatkörét és az egymással történő együttműködésük módját. Mindez alapvető annak megértéséhez, hogy a rendszer miként használható fel a repülésbiztonság javítására. A dokumentum leírja azokat a külső szereplőket is, amelyek hatással vannak a rendszerre.

A második rész azt írja le, hogyan kell a rendszernek működnie ahhoz, hogy folyamatosan javítsa a repülésbiztonságot. A repülésbiztonság formába öntött kezelése a polgári repülési iparág minden területén még fejlesztés alatt áll. Az ICAO valójában egy paradigmaváltást indított el, amely jelenleg éppen kibontakozóban van. A paradigmaváltás két összetevőből áll: az SMS-SPP részből, azaz a repülésbiztonság-kezelésből (Safety Management System, SMS) és az állami repülésbiztonsági programból (State Safety Programme, SSP), valamint a teljes rendszerszintű megközelítést alkalmazó teljesítményre alapozott szabályozás részből. Az ilyen módon változó környezet figyelembe vétele érdekében a dokumentumnak ez a része egyaránt foglalkozik elképzelésekkel és már létező folyamatokkal is. A javaslat a repülésbiztonság együttes kezelését a repülés rendszerének középpontjába helyezi.

Az EASP kézikönyv csak az első dokumentum. Amint a repülésbiztonság kezelési elveinek megvalósítása halad, a rendszernek tovább kell fejlődnie. A repülésbiztonság-kezelés sikeres megvalósításának kulcsa az együttműködés. Ez különösen igaz a mi esetünkben, és ez talán modellként is szolgálhat más regionális együttműködési megoldások számára.

Az EASP ugyancsak célul tűzi ki a tagállamoknak történő segítségnyújtást a saját állami repülésbiztonsági programjuk (SSP) kidolgozásában. Európai nézőpontot ad a különböző érintkezési felületekhez és a megoldandó közös problémákhoz. Ez az európai léptékű látásmód alapvető jelentőségű az együttműködő megoldási mód számára, és viszont. Valójában az EASA rendszer működésének, valamint az összes szereplő szerepének és tevékenységének egységes értelmezése képezi az alapját annak a csoportmunkának, amelyet ki kell alakítanunk a sikerhez ebben a nagy kihívást jelentő törekvésben.

- Az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp)

2010-ben, az „alulról felfelé” építkező megközelítés alkalmazásával, elkészült az Európai Repülésbiztonsági Program, az EASp első kiadása. Ebben a tagállamok által benyújtott nemzeti prioritások egyesítésével meghatároztuk a kiinduló prioritásokat. Ezeket a prioritásokat összevetettük az Európai Stratégiai Repülésbiztonsági Kezdeményezés (ESSI), az EUROCONTROL és az Ügynökség által meghatározott prioritásokkal. A jövőbeni kiadások egy robosztusabb együttműködési módszer szerint készülnek majd, szemben az első kiadásnál alkalmazott (alulról felfelé történő) építkezéssel. Az EASP kézikönyv leírja a következő tervek kialakításának alapelveit.

A repülésbiztonság kezelése nagy fejlődésen ment át az évek során. A repülésbiztonsági mutatók javítása kihívást jelentő feladattá vált, amelynek megoldása közös erőfeszítést igényel, és amelyhez a szűkös erőforrásokat rangsorolni kell. A repülésbiztonsági terv kiadása mutatja, hogy Európa elkötelezett a cselekvés irányában.

A dokumentum létrehozása mögött az a szándék áll, hogy zárjuk a repülésbiztonság kezelésének ciklusát olyan módon, hogy a repülésbiztonságot veszélyeztető események elemzésével európai szinten azonosított repülésbiztonsági problémákat összekötjük az ezek alapját képező kockázatok csökkentésére kidolgozott cselekvési tervekkel és kezdeményezésekkel.

Az EASp egy olyan követendő utat javasol az elkövetkező négy évre, amely érthető képet ad a repülésbiztonság érdekében végzendő munkáról Európában a repüléssel kapcsolatos összes területen. A terv meghatározza a prioritások első szintjét, amelyet azután kiegészít a nemzeti repülésbiztonsági tervekkel, illetve az Ügynökség szintjén egy belső repülésbiztonsági programmal. A terv egy cselekvési tervi hálózatot is felépít. Az összehangolás és a szoros együttműködés a kulcseleme annak, hogy a terv mindig naprakész és hatékony legyen.

2. Repülésbiztonsági elemzés és kutatás

2.1. Célok és területek

Az EASA adatgyűjtést és elemzést végez, hozzájárulva a biztonság szintjének javításához a repülés rendszerében. Az ügynökség tanulmányokat végez, jelentéseket készít, figyelemmel kíséri a balesetek kivizsgálását, támogatja a repülésbiztonsági kezdeményezéseket, valamint repülésbiztonsággal kapcsolatos információkat állít össze, használ és terjeszt.

A repülésbiztonság elemzésének munkája kétrétegű; a belső rétegben a repülésbiztonság elemzése képezi az alapját az Ügynökség Belső Repülésbiztonsági Bizottsága (ISC) által megfontolandó tevékenységek és irányelvek meghatározásához, a külső rétegben a repülésbiztonság elemzése segítséget ad a repülésbiztonsági kockázatok kezeléséhez, hozzájárul az ezzel kapcsolatos együttműködéshez és tájékoztatást ad. A munkát segítő elemek a következők:

- a repülésbiztonsági elemzésnél: felülvizsgálatok, tanulmányok készítése, jelentések összeállítása;
- a kivizsgálásoknál: repülésbiztonsági ajánlások terjesztése és követése, valamint az együttműködés módozatainak kidolgozása;
- a folyamatos javítás esetében: a repülésbiztonsági kezdeményezések elősegítése és támogatása;
- a műszaki tevékenységből (a hibajelentésekből, statisztikákból, az emberi tényezővel kapcsolatos irányelvekből, az üzemi repülési adatok elemzéséből, a repülésbiztonság-kezelő rendszerből, az előrelátásból és a repülésbiztonság előmozdításából) származó információk összerendezése, felhasználása és terjesztése.

A Repülésbiztonsági elemzések osztály széles körben nyújt a repülésbiztonsággal kapcsolatos tanácsadást és elemzést mind a belső, mind a külső felek számára. Ugyancsak támogatja az EASA kommunikációs tevékenységét az érdekelt felekkel.

2010-ben a hangsúly a meglévő lehetőségek konszolidálására helyeződött át, például a repülésbiztonsággal kapcsolatos tevékenység és az azonosított repülésbiztonsági kockázatok összekapcsolására, valamint a repülésbiztonságra vonatkozó adatok megosztására irányuló szisztematikus megközelítési mód továbbfejlesztésére.

2.2. A főbb eredmények 2010-ben

A repülésbiztonsági elemzés terén

- A repülésbiztonsággal kapcsolatos adatok eredményes felhasználása

A repülésbiztonsággal kapcsolatos adatok felhasználásának kiterjesztése meghozta az eredményeket, mivel a munka az irányzatok és az előjelek felismerésére összpontosít a jövőbeni balesetek elkerülése érdekében. Tárgyalások folytak az adatok megosztására vonatkozó nemzetközi megállapodásokról az együttműködés továbbfejlesztése céljából. Új eszközöket vetettünk be a repülésbiztonsággal kapcsolatos adatok elérhetőségének leegyszerűsítése céljából az Ügynökségen belül.

Ami az Ügynökség és az EUROCONTROL között létrejött munkamegállapodást illeti, a megállapodásból fakadó egyik legelső feladat az Éves repülésbiztonsági jelentés (Annual Safety Review, ASR) kibővítése egy, a légi forgalom kezelésével kapcsolatos résszel.

Emellett felvettünk egy koordinátort az „elemzői hálózat” („Network of Analysis”) mellé; ez azt jelenti, hogy a projekt 2011-ben már működni tud.

Ugyancsak dolgoztunk az Ügynökségnek a repülésbiztonságra vonatkozó adatok védelmére és a méltányosságon alapuló jogrend, a „just culture” („biztonsági kultúra” vagy „igazságos kultúra”) alkalmazására vonatkozó irányelveinek megerősítésén.

- Belső repülőesemény-jelentő rendszer

Jelentős eredmény volt a 2010-es évben a Belső repülőesemény-jelentő rendszer (IORS) létrehozása azzal a céllal, hogy javítsa az EASA belső szervezettségét és ügyrendjét az Ügynökségnek jelentett összes repülőesemény feldolgozásában. A munka többek között az IORS rendszer alapelveinek, a szükséges eljárásoknak és a felhasználandó űrlapoknak a kidolgozására irányult. Az IORS osztály 2010 októberében jött létre.

- Együttműködés a kivizsgálásokban

A szorosabb együttműködés, az egymás iránti bizalom és a munkamódszerekbe vetett bizalom gyorsabb és biztonságosabb reagálást tett lehetővé a balesetek és a súlyos repülőesemények után. Megszületett az új európai jogszabály, a 996/2010/EU rendelet,² amely tisztázza az EASA szerepét és feladatkörét.

A 2010-ben a polgári repülésben bekövetkezett balesetek és súlyos repülőesemények követése:

- 2010. január 21.: Agusta AW139, EC-KYR, baleset, Almeria, Spanyolország;
- 2010. április 10.: TU-154M, Lengyel Légierő, baleset, Szmolenszk, Oroszország;
- 2010. április 13.: Airbus A300B4-203F, XA-TUE, AeroUnion légitársaság, Monterrey, Mexikó;
- 2010. május 12.: Airbus A330, 5A-ONG, baleset, Líbia;
- 2010. július 28.: Airbus A321, AP-BJB, Airblue légitársaság, baleset, Iszlamabad;
- 2010. július 27.: Boeing MD-11, D-ALCQ, Lufthansa cargo, baleset, rijádi repülőtér, Szaúd-Arábia;
- 2010. szeptember 3.: Boeing 747-400F, N571UP, baleset, Dubaj, Egyesült Arab Emírségek;
- 2010. november 4.: Airbus A380, Qantas, hajtómű-meghibásodás (nem volt halálos áldozat).

- Vulkáni hamu

Az izlandi Eyjafjallajökull tűzhányó 2010. áprilisában bekövetkezett, Nyugat- és Észak-Európa légi közlekedésében elképesztő mértékű fennakadást okozó kitörését követően az Ügynökség jelentős erőfeszítéseket tett a repülések biztonságos folytatásának elősegítését célzó rendszabályok kialakítása céljából. Elsőbbséget élvezett a koordináció, a műhelymunkák, a bemutatók és a munkacsoportokban való részvétel, ezek mindegyike a jövőben bekövetkező események hatásának csökkentésére irányult. Kiadtunk egy repülésbiztonsági tájékoztató közleményt,³ amely ajánlásokat tartalmazott azoknak az üzemeltetőknek, amelyeknek vagy akiknek a gázturbinás repülőgépei, helikopterei ismertén vagy feltételezhetően vulkáni hamuval szennyezett levegőjű légtérben vagy ilyenek a közelében repültek. Az ügynökség dolgozik az újonnan felállított Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egységben (EACCC), amely következetes, egységes és gyors választ képes adni a válsághelyzetekre. Emellett

² Az Európai Parlament és a Tanács 2010. október 20-i 996/2010/EU rendelete a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, (HK: L 295, 2010. 12. 11., 35-50. o.).

³ Az EASA 2010-17R2 sz. Repülésbiztonsági tájékoztató közleménye: Repülés vulkáni hamuval kismértékben szennyezett levegőjű légtérben ().

együttműködés indult az ICAO-val a vulkáni hamuval kapcsolatos új tanúsítási előírások tárgyában.

- Az eredményt hozó repülésbiztonsági kezdeményezések

Az Európai Stratégiai Repülésbiztonsági Kezdeményezés (ESSI) három tartópillérét összekapcsoltuk az Európai Repülésbiztonsági Programmal (EASP).

- Az Európai Kereskedelmirepülés-biztonsági Csoport (ECAST): Új feladatleírást fogadtunk el, amelyben szerepel a kapcsolat az Európai Repülésbiztonsági Tanácsadó Bizottsággal (EASAC). Elindult az ECAST csoportnak a kifutópályák biztonságával kapcsolatos tevékenysége az EWGPRE, a kifutópályáról való lefutás megelőzésére alakult európai munkacsoport (European Working Group for the Prevention of Runway Excursion Prevention) vezetésével. Folyamatban van az Európai Repülésadat-figyelési Fórum (European Flight Data Monitoring, FDM) elindítása;
- Az Európai Helikopteres Repülésbiztonsági Csoport (EHEST): Az EHEST kiadta a 2000-2005 között bekövetkezett balesetekről szóló jelentését, és megjelentetett két repülésbiztonsági témájú szórólapot és az ezekhez tartozó videókat. Európában tartották a 2010-es Nemzetközi Helikopteres Repülésbiztonsági Szemináriumot (International Helicopter Safety Seminar, IHSS).
- Az Európai Általánosrepülés-biztonsági Csoport (EGAST): Közreadták az EGAST repülésbiztonsággal kapcsolatos iránymutatásait, szórólapjait és az ezekhez tartozó videókat.

- A repülésbiztonság teljesítésének kezelése

A Teljesítmény-ellenőrző Bizottságot (PRB) a Bizottság 691/2010/EU⁴ sz., a légiforgalom-kezelés (ATM) teljesítési rendszeréről szóló rendelete hozta létre. Mivel a teljesítési rendszer a biztonságra is kitér, a Rendeletbe belekerült az Ügynökséggel való együttműködés is. Az együttműködés főbb területei a következők: az alapvető teljesítési mutatók (Key Performance Indicators, KPI) meghatározása, valamint a nemzeti teljesítési tervek és az éves PRB beszámolók felülvizsgálata. Az együttműködést az Ügynökség és a PRB vezetése által 2010 februárjában aláírt szándéknyilatkozat öntötte hivatalos formába.

- A repülésbiztonság elősegítése nemzetközi szinten

Az ICAO magas szintű repülésbiztonságról szervezett konferenciáját (HLSC) 2010 márciusában tartották meg. Az EASA volt a vezetője annak a csoportnak, amely egybegyűjtötte az államokat olyan tanulmányok elkészítése és előterjesztése céljából, amelyek lehetővé tették Európa számára egy közös vélemény képviselését a konferencián.

Az Ügynökség 2010 szeptemberében egy jelentős nemzetközi konferenciát szervezett a klímaváltozásnak a repülésbiztonságra gyakorolt hatásáról.

A kutatás terén

➤ A jövőbeni kutatások tervezése

Figyelemmel az Európai Repülésbiztonsági Terv és az Európai Repülésbiztonsági Kutatási Együttműködési Csoport (EARPG) tematikus programjában szereplő legfontosabb

⁴ A Bizottság 691/2010/EU rendelete (2010. július 29.) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének megállapításáról, valamint a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról szóló 2096/2005/EK rendelet módosításáról, HL L 201/1.

prioritásokra, az Ügynökség 2010-ben konszolidálta az új projektjavaslatok iránti szükségleteit és igényeit, valamint a az előző évekből származó – az EASA ambiciózus 2011-2013-as kutatási tervéből származó – restanciáját.

A tervben szerepelnek a szabályalkotási programból eredő javaslatok, a repülésbiztonsági ajánlásokban szereplő javaslatok, valamint az ESSI, a Tanúsítási Igazgatóság, a Szabályalkotási Igazgatóság és az Európai Emberi Tényezők Tanácsadó Csoport (EHFAG) által tett javaslatok.

Az Ügynökség szorosan együttműködött az Európai Bizottsággal a Közösségnek az EASA rendszerére hatással bíró kutatási tevékenységét illetően (Hetedik Keretprogram, FP7) 7.1-es altéma: Repülés és légi szállítás (sub-theme 7.1, Aeronautics and Air Transport). Ezzel kapcsolatosan az EASA részt vett a projektben érintett bizottságok és tanácsadó testületek munkájában, és otthont adott az időközi felülvizsgálati találkozóknak.

Emellett az EASA kapcsolatban volt a nagy léptékű SESAR és CLEAN SKY (tisza égbolt) technológiai kezdeményezésekkel is. 2010-ben az Ügynökség részt vett az Európai Repüléskutatási Tanácsadó Testület (ACARE) végrehajtási csoportjának és integrációs munkacsoportjának munkájában. A 2010-ben készült tanulmányok és kutatási projektek felsorolása a **2. melléklet**ben található meg.

2.3. Az alapvető teljesítési mutatók

Célkitűzés	Alapvető teljesítési mutató (KPI)	2009-es cél	2010-es cél	2010-es eredmény
Az éves repülésbiztonsági jelentések gyors elkészítése, a tartalom javítása	A kiadás ideje előrehozva, a mutatók kibővítve, a terjedelem és a részletesség továbbfejlesztve	A tartalom készen van és jóvá van hagyva június 1-re	A tartalom készen van és jóvá van hagyva május 25-re	A 2009. évi repülésbiztonsági jelentés tartalmát az Ügynökség Belső Repülésbiztonsági Bizottsága (ISC) 2010. április 6-án jóváhagyta
Az Ügynökség reagálásának javítása a hivatalos repülésbiztonsági ajánlásokra	A 90 napon belül megválaszolt új repülésbiztonsági ajánlások százalékos aránya	90 %	95 %	88 %
Koordinált, ütemes és időben történő reagálás a halálos áldozatot követelő nagyobb balesetekre a polgári repülésben	A kivizsgálások követése és tevékeny támogatása a lehető legjobb kiigazító intézkedési terv meghatározása céljából	5 nagyobb baleset kivizsgálásának követése a polgári repülésben	7 nagyobb baleset kivizsgálásának követése a polgári repülésben	Túlteljesítve
A tervezett tevékenységek tervezésének és végrehajtásának javítása	A cselekvési tervek elfogadva. A cselekvési tervek végrehajtásának követése azt mutatja, hogy a tevékenységek nagy arányban érintve vannak.	Az ECAST munkacsoportok leszállítják a terméket, az EHEST jóváhagyja a cselekvési tervet; az EGAST kiadja a repülésbiztonságot előremozdító anyagokat	Az ECAST munkacsoportok leszállítják a terméket, az EHEST megvalósítja a cselekvési tervet; az EGAST kiadja a repülésbiztonságot előremozdító anyagokat	Elérve

3. Szabályalkotás

3.1. Célok és területek

Az ügynökség az Európai Bizottsággal szoros együttműködésben kezeli és koordinálja az Európai Unió jogalkotásának előkészítését a polgári repülés biztonságával és a környezeti kompatibilitással kapcsolatos területeken. Ebben a vonatkozásban az EASA az Európai Bizottságnak címzett véleményeket készít, illetve alkalmazza a támogató tanúsítási és útmutató anyagokat.

2010-ben az Ügynökség folytatta a tevékenységét az Európai Bizottság által felállított prioritásokkal összhangban, és az *alaprendelet* teljes megvalósításának céljából. A szabályalkotási termékek időben történő átadása 2010-ben is a fő kihívást jelentette, különös tekintettel a „gyorsított eljárással” elkészült három ATM szabályozásra.

3.2. A főbb eredmények 2010-ben

➤ Szabályalkotási program

Az EASA jóval többet végzett el a Szabályalkotási programjában (Rulemaking Programme) eredetileg betervezett 17 feladatnál, köztük az új ACAS II szoftver bevezetését elrendelő előírás véleményezése, a döntés a megfelelés elfogadható módzatainak (AMC) és az iránymutató anyagnak (GM) a bevezetéséről az M részhez (Jégtelenítés és jegesedés-gátlás), a légiforgalom-kezelést érintő három gyorsított eljárású véleményezés, valamint az észrevétel-válasz dokumentumok (CRD) a hajózőszemélyzetek szakszolgálati engedélyezése (FCL), az orvosi (MED), a hatósági és szervezeti követelmények (AR/OR), az utaskísérő személyzet (CC) és a repülések (OPS) részekhez.⁵ Az FCL és a Med részekre a véleményezés 2010-ben készült el. A 2010-ben hozott határozatok, vélemények és módosítási javaslatok felsorolása a **3. melléklet**ben látható.

➤ A meglévő hatáskör

Az EASA több fontos javasolt módosításról szóló értesítőt (NPA) adott ki a műszaki szolgáltatások szerződéses végzéséről, a Bizottság 2042/2003/EK⁶ Rendeletének alkalmazásáról, a CS-25 részhez a vészkijáratok fajtájára és számára vonatkozóan, valamint a CS-27 és CS-29 részekhez a rezgés egészségre gyakorolt hatásának figyelemmel kíséréséről.

➤ A hatáskör kiterjesztése

- Az első kiterjesztés

Az Ügynökség a munkáját az igazgatótanács által 2009 szeptemberében jóváhagyott nyolc elsődleges fontosságú munkacsomag szerint folytatta.

A munkacsomagokat összehangoltuk a javasolt módosításról szóló értesítőkkel (NPA) és a javasolt új szabályalkotási szerkezettel, különösen tekintettel az elért haladásra, a rendelkezésre álló belső és külső erőforrásokra és az ezekhez kapcsolódó szaktudásra, valamint az OPS műszaki követelményeinek átszerkesztésére.

⁵ Az OPS, a helikopterek és repülőgépek (az A és a H kategória) kereskedelmi repülései, és az egyedi jóváhagyást igénylő (SPA) repülések.

⁶ 2042/2003/EK (2003. november 20.) bizottsági rendelet a légijárművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról, HK: L 315/1.

Az AR rész (a tervezet hatósági követelményekre vonatkozó részére) és a OR rész (a tervezet szervezeti követelményekre vonatkozó részére) tervezetének észrevétel-válasz dokumentumai (CRD) 2010 októberében jelentek meg. Ezek tartalmazzák a hatósági követelményeket (AR) a hajózásszemélyzetek szakszolgálati engedélyezésére (FCL), a kiképző szervezetekre, a repülőorvosi központokra, a repülésszimulációs oktatóeszközökre (FSTD-k), a repülőorvosi minősítésre és az utaskísérő személyzetre vonatkozóan, valamint a szervezeti követelményeket (OR) a kiképző szervezetekre, a repülőorvosi központokra, a repülésszimulációs oktatóeszközökre és az utaskísérő személyzetre vonatkozóan. A repülőgépek és helikopterek FSTD-inek tanúsítási specifikációjával foglalkozó tervezet észrevétel-válasz dokumentumai (CRD) 2010 decemberében jelentek meg.

- Második kiterjesztés

Az Ügynökség kiadta az „első szakasz” véleményezését („gyorsított eljárásban”) három létfontosságú ATM előírásról, majd folytatta a szabályalkotási tevékenységét a jóváhagyott fontossági sorrend szerint. Az EASA ugyancsak kiadta a véleményezését a közös légtér használatára vonatkozó követelményeket tartalmazó előírástervezetre, amelynek első alrészre (sub-part) az ACAS szoftvertermék 7.1 verzióját tartalmazza, amely az elfogadott rendszer az európai légtérben. Folytatódott a repülőterek biztonságára vonatkozó előírás végrehajtási rendeletének készítése azzal a céllal, hogy az erre vonatkozó javasolt módosításról szóló értesítők (NPA-k) kiadása 2011-ig megtörténjen, és az előírást 2013-ig el lehessen fogadni, ahogy azt az *alaprendelet* meghatározza.

Az Európai Bizottság igényének megfelelően, az Ügynökség repülésbiztonsági tanácsadói szerepével összhangban (a Közös Európai Égbolt keretrendeletének (SES Framework Regulation) 13.a cikke) az Ügynökség tevékenyen részt vett a légiforgalom-kezelés hálózatkezelési funkcióira (ATM Network Management Functions) és a légiforgalom-kezelés teljesítményrendszerére (ATM Performance Scheme) vonatkozó végrehajtási rendelet (SES Implementing Rules) létrehozásában, és adatokat szolgáltatott a funkcionális légtérblokkok (Functional Airspace Blocks, FABs) kialakításához és módosításához.

- A 2010-es szabályalkotási program végrehajtása: kapcsolat a társszervezetekkel

A Szabályalkotási Igazgatóság a 2010-es programjának megvalósítása során tovább szélesítette kapcsolatát az EUROCONTROL-lal, a SESAR-ral és az ICAO-val.

Létrejött a munkamegállapodás az Ügynökség és az EUROCONTROL között, elkészült a 2011-es munkaprogram és kialakítottuk az ehhez kapcsolódó feladatléírásokat, kihasználva a lehető legtöbb közös pontot a két szervezet feladatai között, megkönnyítendő a változó jogszabályi környezet megvalósítását a légi forgalom kezelésében. A környezetvédelem területén ugyancsak létrejött egy szoros munkakapcsolat.

Az Ügynökség és a SESAR Közös Vállalkozás hivatalosan aláírt egy szándéknyilatkozatot a SESAR programmal kapcsolatos feladatok és körülmények meghatározását célozva. Az Ügynökség, szabályozói szempontból, érintve van a tervezésben, a jogszabálytervezetek elkészítésében és a repülésbiztonsági kérdésekben, valamint kulcsszerepet játszik a SESAR munkacsomagok jóváhagyásának folyamatában. Az Ügynökség ugyancsak támogatást nyújtott a SESAR programban a program végrehajtásával kapcsolatos repülésbiztonsági szempontok érvényesítésénél.

Mindezekén túl az EASA továbbra is közvetlenül befolyt a különböző ICAO munkacsoportok és panelek munkájába, fokozva az együttműködését a nemzetközi szervezettel, és erősítve a neki nyújtott támogatást az új szabályok és előírások kidolgozásában. Az EASA együttműködött az ICAO különleges munkacsoportjával és paneljeivel a repülőtéri műveletek és szolgálatok témakörében a pilóta nélküli légi járművek rendszereivel foglalkozó ICAO kutatócsoportban, valamint a repülő szakemberek új generációjával (NGAP) foglalkozó különleges munkacsoporttal. Az Ügynökség ugyancsak részt vett a légi járművek által keltett zajjal foglalkozó, a légi járművek által kibocsátott káros anyagokkal foglalkozó, valamint a modellezéssel és adatbázisokkal foglalkozó különleges munkacsoport ülésein. Az EASA támogatást nyújtott az Európai Bizottságnak az ICAO és a CAEP – a Repülési Környezetvédelmi Bizottság (Committee On Aviation Environmental Protection) – operatív csoportja (ICAO/CAEP Steering Group) üléseinek előkészítésében.

3.3. Az alapvető teljesítési mutatók

Célkitűzés	Alapvető teljesítési mutató (KPI)	2009-es cél	2010-es cél	2010-es eredmény
A szabályalkotási folyamat javítása konferenciák szervezésével, így a folyamatnak már egy korábbi szakaszában megkezdődhet a párbeszéd az érintettekkel	Az új feladatok elkezdésekor megszervezett magas szintű konferenciák száma	4	4	6 ⁷
A megelőző-beavatkozó viselkedésmód erősítése az ICAO, a tagországok és az EU intézmények irányába, vezető szerepet foglalta el a jogszabályok előkészítésében és a repülésbiztonsági célok kitűzésében	A kapcsolatra vonatkozó alapelvek elfogadása és bevezetésének foka ezekkel a különböző kulcsszereplőkkel	Az irányelv R által készített tervezetét elfogadták az igazgatók	Az irányelvek 75 %-ának bevezetése	95 %
Az elfogadott R munkaprogram megvalósítása	A megvalósított feladatok aránya	95 %	95 %	135 %

⁷ EASA tájékoztató nap – Az EASA hatáskörének második bővítése: Repülőterek és légiforgalom-kezelés (Aerodromes and ATM); Kapcsolati műhelyfoglalkozás a 21J/145 részről: vita az alkatrészek és a javítás elfogadhatóságáról (Interface Workshop - Discussion on acceptance of parts and repairs); Műhelyfoglalkozás az MDM.047, M.014 és 145.012 részekről; Konferencia a hatósági és szervezeti előírásokról (AR/OR Conference); OPS konferencia a CAT és az SPA részekről.

4. Terméktanúsítás

4.1. Célok és területek

Az Ügynökség feladata a repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések légi alkalmasságának és környezeti alkalmasságának tanúsítása. E feladatkörbe az új típusú eszközök eredeti tanúsítása mellett számos kapcsolódó feladat is beletartozik, mint például a kiegészítő típustanúsítás, a módosítások és a javítási megoldások jóváhagyása. Emellett a feladatkör kiterjed a tanúsított termékek, alkatrészek és berendezések teljes üzemidejét lefedő folyamatos légi alkalmasság fenntartására vonatkozó tevékenységekre is. Ebbe beletartozik a késlekedés nélküli beavatkozás bármilyen repülésbiztonsági probléma felmerülése esetén, valamint a vonatkozó rendelkezések (légi alkalmassági irányelvek, AD) kiadása és terjesztése.

A 2010-es évben az Ügynökség Tanúsítási Igazgatósága látókörének középpontjában a folyamatos légi alkalmassággal kapcsolatos feladatok továbbfejlesztése és az új hatáskörök bevezetésének előkészítése állt, miközben végezte a fő feladatát a repülési termékek, alkatrészek és berendezések légi alkalmasságának és környezeti alkalmasságának tanúsítása terén.

4.2. A főbb eredmények 2010-ben

A Tanúsítási Igazgatóság elindította és tevékenyen támogatta egy, a bejövő repülésbiztonsági adatok következetes gyűjtését, elemzését és tárolását végző új rendszer kifejlesztését (a szükséges eszközökkel és alkalmazandó munkamódszerekkel együtt). Az Igazgatóság ugyancsak hozzájárult az Ügynökség új feladatköreit meghatározó szabályozás kereteinek kialakításához. Támogatást adtunk az illetékekről és a díjakról szóló jelenlegi előírás⁸ módosításához az új tevékenységi körök megfelelő finanszírozását lehetővé tévő rendszer létrehozása érdekében.

Az Igazgatóság ennek megfelelően átalakította a szervezeti felépítését, és létrehozta a Légiforgalom-kezelési osztályt (ATM Department) és a Légi navigációs rendszerek osztályt (ANS Department); ezek feladata lesz a légiforgalom-kezelési és légi navigációs szolgáltatások (ATM/ANS services) nyújtásához felhasznált rendszerek vizsgálata és felügyelete.

Az ügyvezető igazgató határozatának⁹ köszönhetően tovább folytatódott a fiatal mérnökök számára elgondolt „képzési program” kidolgozása; a program lefekteti a képzési programok általános kereteit az Ügynökségnél.

Az Ügynökség élénken fejlesztette együttműködését az érdekelttekkel egy sor egyedi esemény (műhelyfoglalkozások, szemináriumok, vezetői megbeszélések stb.) megrendezésével, valamint egy új kommunikációs eszköz, a tanúsítási emlékeztetők (Certification Memoranda)¹⁰ létrehozásával.

⁸ A Bizottság 593/2007/EK rendelete (2007. május 31.) az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által felszámított illetékekről és díjakról, és a Bizottság 1356/2008/EK rendelete (2008. december 23.) az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által felszámított illetékekről és díjakról szóló 593/2007/EK rendelet módosításáról.

⁹ Az EASA vezérigazgatójának 2010/175/E sz. határozata (2010. december 16.) az Ügynökség képzési programjaira vonatkozó szabályokról.

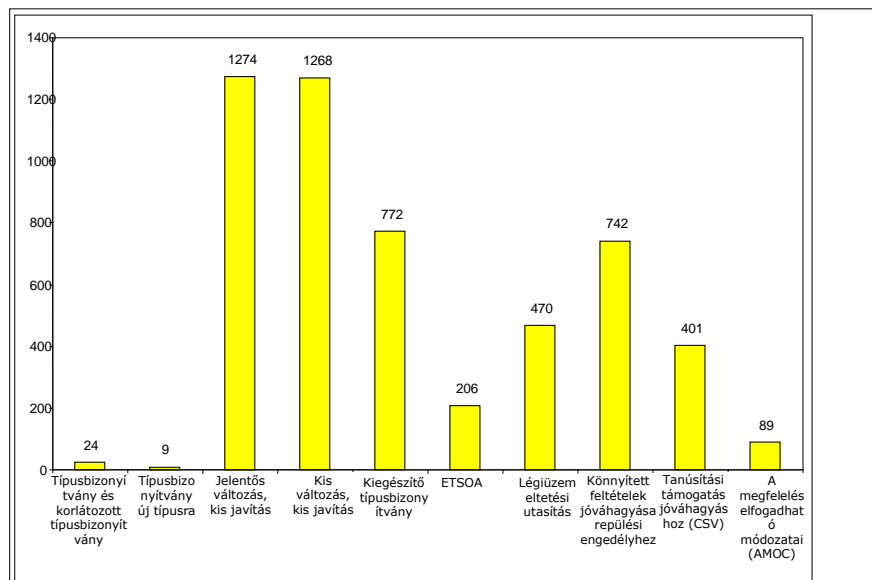
¹⁰ Az EASA tanúsítási emlékeztetői (Certification Memoranda) felvilágosítást adnak az Ügynökség általános irányvonaláról egyes tanúsítási kérdésekben. A tanúsítási emlékeztetők irányadó jellegűek egy-egy adott tárgykörben, és mint nem kötelező érvényű anyagok, kiegészítő információt és iránymutatást adhatnak az érvényes előírásoknak való megfelelés igazolásához.

➤ **A repüléssel kapcsolatos termékek, alkatrészek és berendezések légi alkalmassági és környezetvédelmi típusengedélyezése**

• **A befogadott kérelmek alakulása**

Az Ügynökséghez 2010-ben légi alkalmassági és környezeti alkalmassági bizonyítvány megszerzése céljából benyújtott új kérelmek száma azt mutatja, hogy az iparág magához tért a pénzügyi válságból. A kérelmek száma (5 255) stabil maradt a 2009-es évi értékhez képest.

Az új típusbizonyítványok kiadásáért benyújtott kérelmek sokféle termékfajtát ölelnek fel, kezdve a léghajóktól és ballonoktól a hajtóműveken-motorokon és légcsavarokon keresztül egészen a kis repülőgépekig és forgószárnyas légi járművekig bezárólag. Ami a nagy repülőgépeket illeti, a kanadai Bombardier repülőgépgyártó egyidejűleg nyújtott be kérvényt európai hatóságnál (az EASA-nál) és kanadai hatóságnál (TCCA) a C-Series közepes hatótávolságú két hajtóműves repülőgépeire (a CS100 és a CS300 típusra). Az alábbi diagramon látható a befogadott kérelmek fajtáinak megoszlása.



• **A nagyobb folyó több éves típustanúsítási programok**

Jelentős munkát végeztünk számos több éves típustanúsítási projekten; ezek az Airbus 350 repülőgép, az A400M katonai szállítórepülőgép, az EC175 helikopter; és ugyancsak dolgoztunk az Embraer EMB-550 és az EMB-545 üzleti repülőgép, a Mitsubishi Regional Jet (MRJ) regionális gázturbinás repülőgép, a HAL Dhruv többcélú helikopter és a Sukhoi Superjet 100 (magyar helyesírás szerint Szuhoj Szuperdzset 100) regionális gázturbinás repülőgép jóváhagyásán. 2010-ben a Boeing 787 és a Boeing 747-8 gázturbinás utasszállító jóváhagyása a végső fázisba ért, de mindkét projekt némi késedelmet szenvedett technikai okok miatt.

• **A kiadott bizonyítványok száma**

Az év során összesen 3996 bizonyítványt¹¹adtunk ki. Típusbizonyítványt kapott a tolérendezésű kétmotoros, egyszárnyú (monoplán) Skycar, a SaM146-IS17 gázturbinás hajtómű, a TDA CR 1.9 8V dízelüzemű dugattyús motor és a Helix H50F légcsavar. Továbbá az Ügynökség sikeresen befejezte a brazil Embraer EMB-505 könnyű üzleti gázturbinás repülőgép, az amerikai Hawker Model 4000 szuper-középméretű üzleti gázturbinás repülőgép és az ausztrál Kavanagh több hőlégballonjának jóváhagyását.

¹¹ A bizonyítvány itt a tanúsítás során kiadott összes jóváhagyást, engedélyt és egyéb dokumentumot jelenti.

Korlátozott légi alkalmassági bizonyítványt kapott a Berijev repülőgépgyár (Beriev Aircraft Company) BE-200ES-E többcélú kétélű repülőgépe.

➤ **Folyamatos légialkalmasság**

- A Koito ülések esete

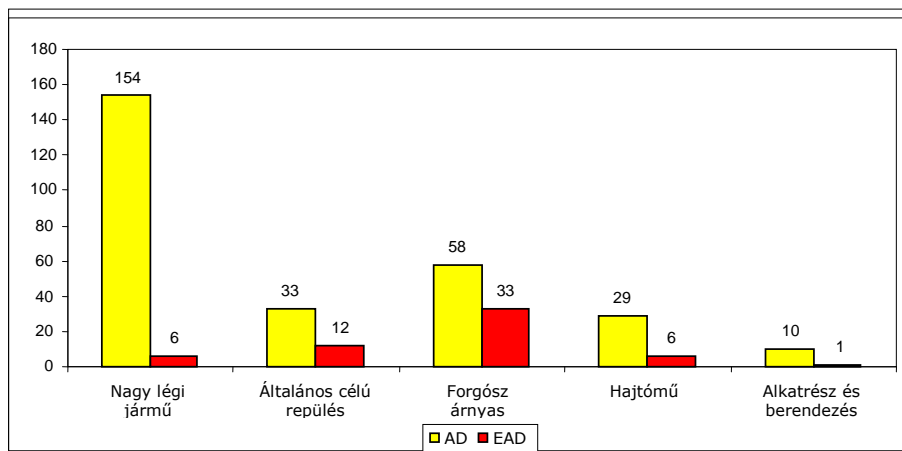
Az utasülések bevizsgálási eredményeinek a japán Koito Industries Ltd. által elkövetett meghamisításával kapcsolatos kérdésekben az EASA nagyon szorosan együttműködött egyesült államokbeli társszervével, a Szövetségi Légügyi Hatósággal (FAA) a szükséges beavatkozásuk kidolgozásában; ennek eredményeként egységes tartalommal jelent meg a két vonatkozó dokumentum, az EASA által előkészített Javaslat légialkalmassági irányelv kiadására (PAD) és az FAA javasolt szabályalkotási közleménye (NPRM). A végleges szabályozás megjelentetése előtt két iparági eligazító ülés volt a véleményezési időszak megkönnyítése érdekében.

- A Qantas balesete

Az év során az Igazgatóság tevékenyen belefolyt a balesetek és repülőesemények kivizsgálásának elemzésébe, köztük a Qantas légitársaság által üzemeltetett Airbus A380-as repülőgép balesetébe 2010 novemberében.

- Légialkalmassági irányelvek

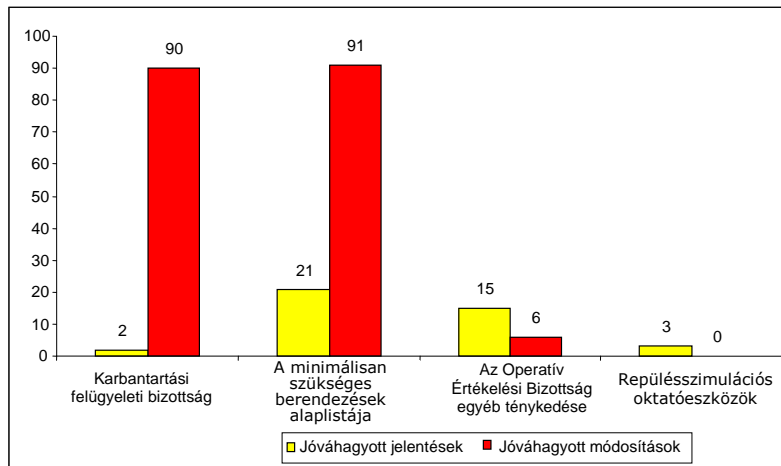
Végezetül, az Ügynökség felügyelete alá tartozó termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságával kapcsolatos hatáskörének gyakorlásaként 284 normál légialkalmassági irányelvet (AD) és 58 sürgős légialkalmassági irányelvet (EAD) adtunk ki. Az ezzel kapcsolatos adatokat szemlélteti az alábbi diagram.



➤ **Az üzemeltetéssel kapcsolatos tanúsítási feladatok**

Ezek közé a feladatok közé tartozik a karbantartási felügyeleti bizottsági (MRB) munka, és a széleskörű operatív értékelési bizottsági (Operational Evaluation Board, OEB) tevékenység, például a minimálisan szükséges berendezések alaplistájának (MMEL) jóváhagyása, a hajózőszemélyzetek és az utaskísérő személyzetek típuskiképzésével kapcsolatos kérdések, valamint a repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) minősítése.

A megfelelő eredmények a következő diagramon láthatók.



4.3. Az alapvető teljesítési mutatók

Cél	Alapvető teljesítési mutató (KPI)	2009-es cél	2010-es cél	2010-es eredmény
A folyamatos légialkalmassági felügyelet minimális szintjének garantálása	Az elvégzett műszaki munkaórák számának és a tervezett munkaórák számának aránya éves szinten	90 %	90 %	88,19 %
A tanúsítási feladatok internalizálása, összhangban az internalizációs irányelvvel	A belső munkaórák és az összes munkaóra százalékos aránya	62 %	64 %	70,95 %
A műszaki személyzet hatékonyságának növelése	A műszaki munkaórák (a projekttel töltött órák száma) részaránya az összes munkaórához viszonyítva	65 %	66 %	80,11 %
Gondoskodás a repülési előírásokkal kapcsolatos összes tanúsítási munka megfelelő elvégzéséről	Az elvégzett műszaki munkaórák számának és a tervezett munkaórák számának aránya projektenként	-	90 %	97,85 %
Az iparág elégedettsége a munkánkkal	A kedvező visszajelzések aránya az érintettektől visszaérkezett kérdőívekben		80 %	72 % (29 %-os részvételi arány mellett)
A tervezéssel kapcsolatos repülésbiztonsági felügyelet (kezdeti légi alkalmasság és folyamatos légi alkalmasság) minősége	A részben vagy egészben tervezési hiányosság miatt bekövetkezett súlyos repülőesemények és balesetek száma a CS 25 (nagy repülőgépek) és a CS 29 (nagy helikopterek) kategóriákba tartozó légi járművek esetében)		Nem haladhatja meg a megelőző 10 év átlagát	Felülvizsgálat alatt, folyik egy szignifikánsabb indikátor kidolgozása

5. A szervezetek jóváhagyása

5.1. Célok és területek

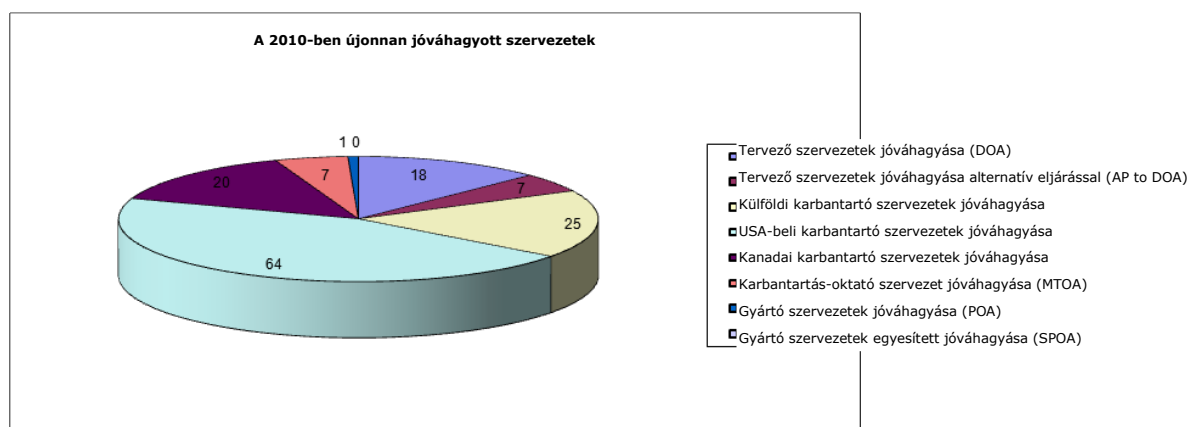
Az EASA feladata a tervezéssel foglalkozó szervezetek jóváhagyása függetlenül azok telephelyétől, valamint a gyártással, karbantartással, a karbantartás oktatásával és a folyamatos légi alkalmasság kezelésével foglalkozó szervezetek jóváhagyása is a tagállamok területén kívül. A feladatai közé tartozik még a gyártással foglalkozó szervezetek jóváhagyása a tagállamok valamelyikének területén kívül, ha az adott tagállam (tagállamok) ezt kéri (kérik).

2010-re a szervezetek jóváhagyására irányuló tevékenység az Ügynökség eredeti működési területén belül mind a tevékenység, mind pedig a módszertan tekintetében elérte az érettséget. A 2010-es évben a szervezetek jóváhagyásával kapcsolatos munka középpontjában a jelenlegi módszer és megközelítés támogatása volt, valamint az új hatáskörök előkészítése és az ezekkel kapcsolatos folyamatok bevezetése; például a hatáskör bővülése a hajózószemélyzetek szakszolgálati engedélyeztetésével vagy a légiforgalom-kezelés és légi navigációs rendszerek jóváhagyása (a gyorsított eljárással történő jóváhagyás).

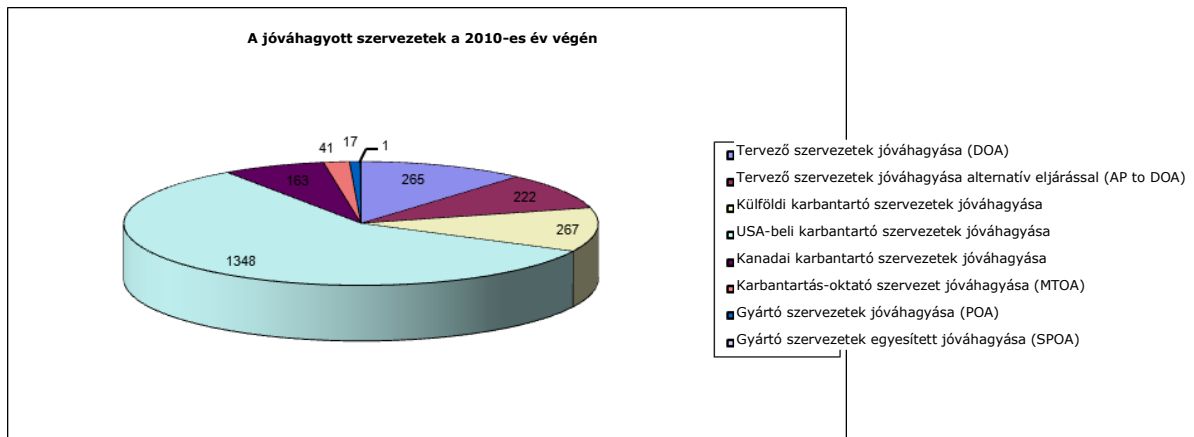
5.2. A főbb eredmények 2010-ben

A szervezetek jóváhagyásával kapcsolatos tevékenység folyamatosan erősödött 2010-ben, ide tartozik a tervező szervezetek jóváhagyása (DOA) és ennek az alternatív megoldása (Alternative Procedure (AP) to DOA), a gyártó szervezetek jóváhagyása (POA), valamint a karbantartó szervezetek jóváhagyása (MOA) és a folyamatos légi alkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyása (COA). Az Airbus részére kiadott „gyártó szervezet egyesített jóváhagyásával” (SPOA) kapcsolatos felügyeleti munka kis mértékben erősödött, beleértve a nem európai helyszíneken végzett munkát is. A szervezetek jóváhagyásával kapcsolatos számadatokat az alábbiakban foglaljuk össze.

A 2010-ben újonnan jóváhagyott szervezetek



A jóváhagyott szervezetek 2010. december 31-én



➤ **A tervező szervezetek jóváhagyása**

2010. december 31-ig összesen 265 jóváhagyást adtunk ki tervező szervezeteknek, ebből 192 jóváhagyást vont magához („internalizált”) az Ügynökség. 73 jóváhagyás a nemzeti légügyi hatóságok kezében maradt. 92 szervezet állt kezdeti értékelés alatt tervező szervezet jóváhagyása céljából, 45 szervezet pedig alternatív eljárással történő jóváhagyás céljából. A tevékenység internalizálásának aránya elérte a tervben szereplő célt. További három szervezet menet közben került át az EASA csoportvezetőihez 2010-ben, ebből egy tervező szervezet jóváhagyása céljából, kettő pedig alternatív eljárással történő jóváhagyás céljából. További átadásokra kerülhet sor, ha a nemzeti légügyi hatóságok felhagynak a tevékenységükkel, vagy ha a tervező szervezetek jóváhagyásában az Ügynökség hatáskörének bővülése ezt igényli.

➤ **A gyártó szervezetek jóváhagyása**

Tovább erősödött a kapcsolat a kínai légügyi hatósággal két gyártó létesítményen, amelyek az EASA által kiadott jóváhagyással rendelkeznek, valamint az Airbus kínai összeszerelő üzemében. Emellett bevezettük és megerősítettük az EASA export légi alkalmassági bizonyítványok (EcofA) kiadásának folyamatát a Kínában gyártott légi járművekre. Ehhez az egyedi tevékenységhez az EASA Kínában működő képviselője nyújtott támogatást.

➤ **A karbantartó szervezetek és a folyamatos légialkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyása**

A karbantartó szervezetek és a folyamatos légi alkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyásának terén a műszaki vizsgálatokat és a szervezetek folyamatos felügyeletét az EASA az esetek többségében kiszervezi a nemzeti légügyi hatóságokhoz. A jóváhagyások kiadását korlátozott számban a saját szakembereivel oldotta meg az Ügynökség, egyrészt a házon belüli szakértelem fenntartása és továbbfejlesztése céljából, másrészt a nemzeti légügyi hatóságok által végzett tevékenység hatékony irányítása érdekében. Az EASA hozzájárult a meglévő kétoldalú karbantartási megállapodásokról az új EU-USA kétoldalú megállapodásra történő zökkenőmentes átmenet előkészítéséhez.

5.3. Az alapvető teljesítési mutatók

Célkitűzés	Alapvető teljesítési mutató (KPI)	2009-es cél	2010-es cél	2010-es eredmény
Az ellenőrzésre alkalmas eszközök meghatározása a nemzeti légügyi hatóságok felügyeletében a szervezetek felügyeletének egységes végzése céljából; ez független attól, hogy a felügyeletet az EASA fogja-e ellátni, vagy a nemzeti légügyi hatóságok saját maguk	A nemzeti légügyi hatóságok által az EASA csoportvezetői vagy felsővezetői kíséretében végzett ellenőrzések száma	Nem volt	5 %	3,8 %
Az új hatáskörök bevezetése időben hozzáigazítva a bevezetési határidők változásához	A bevezetési terv megléte	A bevezetési terv rendszeres módosítása	Az új hatáskörök bevezetési terv szerinti bevezetése	A bevezetési terv módosítása a bevezetési szabályok (IRs) változásaival összhangban
Strukturált kapcsolatok előrelátó kiépítése a Bizottsággal és a főbb szabályozó szervekkel a harmadik országbeli üzemeltetők kérdéskörében, mindazonáltal megőrizve az Ügynökség függetlenségét	Az Európai Bizottsággal tartott rendszeres ülések száma	Nem volt	Negyedéves ülések	Az üléseket rendszeresen megtartottuk
A nemzeti hatóságokhoz történő kiszervezéshez szükséges ügyrend kidolgozása az új hatáskörök figyelembe vételével	A kiszervezett feladatok számának és az EASA munkatársai által végzett feladatok számának százalékos aránya	A tervezési fázis véglegesítése a munkafolyamatok kiszervezésénél	A kiszervezett munkafolyamatok meghatározása (a cél a 80%-os arány)	A kiszervezett munkafolyamatok módosítása a kiszervezési irányelv végrehajtásában történt halasztás miatt
Kockázat alapú felügyeleti rendszer kialakítása meghatározott kipróbálási és bevezetési fázissal	A kockázat alapú felügyeleti fázisok bevezetése a bevezetési tervhez képest	A definíciós fázis befejezése	A kipróbálási fázis befejezése	Az elgondolás véglegesítése megtörtént, a további haladás a kipróbáláshoz szükséges eszközök meglététől függ

6. A tagállamok felügyelete

6.1. Célok és területek

Az Ügynökség segíti az Európai Bizottságot az uniós jogszabályoknak a tagállamok nemzeti légügyi hatóságai által történő egységes végrehajtásának felügyelete terén egységesítési felülvizsgálatok (Standardisation Inspections) révén. Ezek a felülvizsgálatok kiterjedhetnek az ellenőrzött nemzeti légügyi hatóságok felügyelete alatt működő vállalatok és vállalatsszövetségek vizsgálatára is.

Ami a kezdeti és a folyamatos légi alkalmasságot illeti, az Ügynökség felügyeli a nemzeti légügyi hatóságok megfelelését az alaprendelet követelményeinek és a vonatkozó végrehajtási előírásoknak a Bizottság 736/2006/EK rendeletében¹² lefektetett rendszernek megfelelően.

A repülések (OPS), a hajózószemélyzetek szakszolgálati engedélyezése (FCL) és a repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) területén az Ügynökség egységességi felülvizsgálatokat végez a zökkenőmentes átállás elősegítése érdekében, és az esetleges repülésbiztonsági „hézag” kialakulásának elkerülése céljából az Európai Unió által a közeljövőben kiadandó végrehajtási szabályok megjelenéséig. Továbbra is érvényben maradnak a korábbi Egységes Légügyi Előírások (JAR), és – a repülőgéppel végzett kereskedelmi repülések esetében – érvényben marad a Tanács 3922/91/EGK¹³ rendelete („EU-OPS”).

2010-ben az Ügynökség az erőit a folyó egységesítési tevékenység további javítására összpontosította, és az egységesítési folyamat állandó fejlesztésén dolgozott.

6.2. A főbb eredmények 2010-ben

➤ A játéktér

2010-ben az egységesítés 46 országra terjedt ki: a 31 „EASA államra”, valamint 15 további államra, amelyik munkamegállapodást (WA) írt alá az EASA-val. Az év folyamán 26 „EASA államban” és 7 „WA államban” végeztünk felülvizsgálatot. Az egységesítés az adott országra tervezett összes szektor ellenőrzésének összevonásával folytatódott azzal a céllal, hogy az Európai Bizottság számára az összes műszaki területet érintő „globális képet” lehessen adni. Ennek megfelelően a 2010-es felülvizsgálatok mintegy 90 %-a „egyesített felülvizsgálatként” volt betervezve és így is folyt le.

➤ A felügyelői kar

Az EASA elkötelezett abban az irányban, hogy a nemzeti légügyi hatóságoktól delegált felügyelőket is bevonjon a felügyeletet végző csoportjaiba, egyrészt azért, hogy kihasználja ezeknek a felügyelőknak a szakértelmét és gyakorlati tapasztalatát, másrészt azért, hogy ezzel is segítse a vonatkozó követelmények egységes értelmezését a nemzeti légügyi hatóságoknál (előretekintő egységesítés). A 2010-es évben a csoportjaink 95 tagja (az összes tag 54 %-a) volt a nemzeti légügyi hatóságoktól delegált felügyelő. Három tanfolyamot tartottunk kezdő egységesítési felügyelők számára, ezzel összesen több mint 40 új felügyelőt képeztünk ki, főként a

¹² A Bizottság 736/2006/EK rendelete (2006. május 16.) az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szabványosítási vizsgálatok elvégzésével kapcsolatos munkamódszereiről, HL L 129/10.

¹³ A Bizottság 859/2008/EK 2008. augusztus 20-i rendelete a 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki követelmények és közigazgatási eljárások tekintetében történő módosításáról

hajózószemélyzetek szakszolgálati engedélyezése (FCL), a repülések (OPS) és a repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) területén.

➤ **Az egységesítés legfőbb eredményei**

2010-ben az Ügynökség 111 egységesítési ellenőrzést végzett¹⁴ az alábbi táblázatban látható összefoglalásnak megfelelően:

A felülvizsgálat típusa	Kezdeti légi alkalmasság (IAW)	Folyamatos légi alkalmasság (CAW)	Repülések (OPS)	Szakszolgálati engedélyezés egységesítési csoport (LIST)	Repülőorvosi egységesítési csoport (MEST)	Repülés-szimulációs oktatóeszközök (FSTD)
Rendes	14	22	12	18	18	7
Követő jellegű	0	4	9	3	2	0
Eseti	0	1	1	0	0	0
Összes	14	27	22	21	20	7

Ezek eredményeként összesen 949 ténymegállapítás történt, ezek közül 876 minősült az előírások olyan megszegésének, amelynek orvoslására az vizsgált nemzeti légügyi hatóságnak cselekvési tervet kellett javasolnia és azt megvalósítania. A ténymegállapítások mintegy 20 %-a minősült olyan súlyos hiányosságnak, amely repülésbiztonsági következményekkel járhat, ha nem javítják ki megfelelően.

Az érintett nemzeti légügyi hatóságok által javasolt összes cselekvési tervet a megfelelő egységesítési részleg értékelte ki. Néhány egyedi esetben nem sikerült megegyezésre jutni, ezekben az esetekben kiegészítő jelentéseket kellett kiadni. Azokat a tevékenységeket, amelyekről megállapodás született, az Ügynökség folyamatosan figyelemmel kíséri, ügyelve azok megvalósulására.

➤ **Egységesítési ülések**

2010-ben az Egységesítési Osztály tíz ülést szervezett, ezeken összesen a nemzeti légügyi hatóságok 448 képviselője vett részt. Az egységesítési ülések sikeres eszköznek bizonyultak a vonatkozó követelmények magasabb szintű egységes megértésében és értelmezésében. Az egyes ülésekről származó következtetések eljutottak a Szabályalkotási Igazgatósághoz, így ezek közül tovább lehet fejleszteni azokat, amelyek szóba jöhetnek potenciális szabályalkotási anyagként. Az Ügynökség a nemzeti légügyi hatóságokhoz beérkezett pozitív visszajelzések alapján az egységesítési ülések gyakoribbá tétele mellett döntött.

➤ **Az egységesítési folyamat állandó továbbfejlesztése**

Jelenleg az egységesítési folyamat érett állapotban van, sikeresen teljesíti a kijelölt célokat.

Ennek ellenére az Ügynökség dolgozik a folyamat minőségének, hatékonyságának és hatásosságának folyamatos javításán. Ebből a célból egy sor intézkedést életbe léptettünk már, és ezt folytatjuk 2011-ben is; a jövőben a folyamat jelentős fejlődésen megy majd keresztül a kockázat alapú, folyamatos figyelemmel kísérés módszere (CMA) felé haladva.

¹⁴ Emellett a Szabványosítási Osztály részt vett 7 nemzetközi szabványosítási ellenőrzésen (az Amerikai Egyesült Államokban, Kanadában és Brazíliában) és 9 akkreditációs ellenőrzésen.

Ezt a dinamikus módszert az IAS¹⁵ által szeptemberben elvégzett auditálása is megerősítette. Az auditálási jelentés megállapította, hogy a működő belső irányítási rendszer megfelelő garanciát ad a kitűzött célok elérésére a nemzeti légügyi hatóságok felügyeletének területén.

6.3. Az alapvető teljesítési mutatók

Célkitűzés	Alapvető teljesítési mutató (KPI)	2009-es cél	2010-es cél	2010-es eredmény
A kijelölt számú ellenőrzés lefolytatása a jóváhagyott éves tervnek megfelelően	A tervezett ellenőrzések százalékos aránya		A tervezett ellenőrzések 100 %-os lefolytatása, kiegészítve az eseti és más jellegű váratlan ellenőrzésekkel	Tervezett: 104 Elvégzett: 111 (2 eseti ellenőrzés)
Az egységesítési ülések kiterjesztése az új hatásköröknek megfelelően	Az egységesítési ülések száma területenként	Területenként 1 ülés	Területenként 1 ülés	Területenként 2 ülés az új hatásköröknél
Tevékeny részvétel a nemzeti légügyi hatóságok számára tartott tanfolyamokon	A tevékenyen részt vevő dolgozók száma	1 dolgozó területenként	Legalább 1 dolgozó területenként	Részt vett 1 dolgozó területenként
Ugyanezeknek a felügyelőknek a minősítését kiterjeszteni a repülések, a hajózási személyzetek szakszolgálati engedélyezése és a repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) területére		A továbbképzendő felügyelők névsorának elkészítése	A továbbképzés elindítása	Elindult a továbbképzés
A meglévő felügyelői állomány további konszolidálása		10 %-os állománynövekedés	10 %-os állománynövekedés	A 2010-es átlagos növekedés meghaladja a 10 %-ot
Megvizsgálni annak a lehetőségét (az arra való készséget), hogy a nemzeti légügyi hatóságok munkatársait rövid távra (1 évre) az EASA-hoz delegálják	Az igények és az eljárás mód meghatározása	Körlevél küldése a nemzeti légügyi hatóságoknak a szóba jöhető állomány azonosítása céljából	Legalább 1 delegált nemzeti szakember	2010-ben 1 delegált nemzeti szakember
A reaktivitási mutató felhasználása az ellenőrzések tervezésénél		Az ügyrend módosítása, figyelembe véve a kockázat alapú rendszer bevezetésének hatásait (rövid, 1 éves távlatban és hosszabb, 3 éves távlatban)	Az ügyrend módosítása, figyelembe véve a kockázat alapú rendszer bevezetésének hatásait (rövid, 1 éves távlatban és hosszabb, 3 éves távlatban)	Részben megvalósult; az ügyviteli rend módosítás alatt van a kockázat alapú megközelítési mód felé, összhangban az ICAO folyamatos figyelemmel kísérés módszerének (CMA) modelljével

¹⁵ Az Európai Bizottság Belső Ellenőrzési Szolgálat (Internal Audit Service of the European Commission).

7. Üzemeltetők

7.1. Célok és területek

Az Üzemeltetői Osztály látja el az Európai Közösség külföldi légi járművek repülésbiztonsági értékelése (SAFA) programjának és a harmadik országbeli üzemeltetők (TCO) engedélyezésének koordinálásával kapcsolatosan az Ügynökségre háruló feladatokat.

Az EASA által a SAFA programmal kapcsolatosan végzett tevékenység koordinációs jellegű, az alábbi feladatokkal:

- a SAFA program alapján, a forgalmi előtérben végzett ellenőrzésekről készült jelentések adatbázisának fenntartása és napra készen tartása;
- az összegyűjtött adatok elemzése, és ezekre alapozva kimutatások készítése;
- tanfolyamok szervezésének és megvalósításának segítése;
- javaslatok készítése kézikönyvekhez és eljárásokhoz;
- a SAFA programmal kapcsolatos tevékenység egységesítésének elősegítése.

Emellett az EASA alaprendeletének 23. cikke értelmében az Ügynökség feladata az engedélyek kiadása az EASA által felügyelt légtérbe berepülni és az EASA országok valamelyikében leszállni szándékozó harmadik országbeli üzemeltetők számára.

2010-ben az Ügynökség tevékenységének középpontjában a SAFA program tökéletesítése állt (olyan feladatokkal, mint például a módosított SAFA alkalmazás fejlesztése és terjesztése, a hibajavító tevékenység követésére létesített központosított rendszer bevezetése, a SAFA program ügyrendjének folyamatos naprakészen tartása), továbbá a SAFA program egységesítésével kapcsolatos auditálások lefolytatása a nemzeti légügyi hatóságoknál, és folyamatos támogatás nyújtása a Bizottságnak a repülésbiztonsági bizottság (ASC) részére az Európai Unió repülésbiztonsági listájával (t.i. a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájával) kapcsolatosan.

A harmadik országbeli üzemeltetőket érintően az Ügynökség az előkészítő munkára (a hatáskör pontos meghatározására, a munkaigényre és az ügyrendre) összpontosította figyelmét.

7.2. A főbb eredmények 2010-ben

A SAFA program

➤ A SAFA program továbbfejlesztése

2010-ben az EASA elindította az új SAFA alkalmazás és adatbázis fejlesztését magas szintű követelmények és részletes szakmai követelmények bevezetésével. Az új alkalmazás teljes támogatást fog nyújtani az egész folyamat (a ténymegállapítások előkészítése, jelentése, követése és lezárása) számára.

A SAFA elemzések végzése a felállított ütemtervnek megfelelően történt meg. A normál elemzéseket mindig megelőzte egy minőségellenőrzési áttekintés a jelentésben található hibák kiszűrése céljából. Az elemzések eredményeit, valamint a SAFA ellenőrzések rangsorolási folyamatából származó eredményeket a repülésbiztonsági bizottság (ASC) ülésein mutattuk be (a repülésbiztonsági listához). Számos eseti elemzést is végeztünk az Európai Bizottság felkérésére a kivizsgálás alatt álló különböző ügyek támogatása céljából.

2010-ben felülvizsgáltuk a SAFA útmutató anyagokat (köztük a forgalmi előtérén végzett ellenőrzések végrehajtásának, jelentésének és követésének részletes leírását), figyelembe véve a vonatkozó ICAO előírások legújabb módosításait, valamint a SAFA programban részt vevő államoktól és az EASA által végzett SAFA egységesítési auditálásokról kapott adatokat.

A külföldi légi járművek repülésbiztonsági értékelésére vonatkozó rendeletben (SAFA Directive) előírtak szerint, összhangban a SAFA programban részt vevő államokkal egyeztetett feladateleírással, az EASA folytatta a 2009-ben elkezdett SAFA egységesítési folyamatot. 2010-ben összesen 24 egységesítési ellenőrzést terveztünk be és hajtottunk végre az Európai Unió országaiban és a SAFA programban részt vevő nem uniós országokban.

➤ **Az Európai Unió SAFA programjának nemzetközi bemutatása**

Az Európai Unió SAFA programjának nemzetközi szinten történő terjesztése érdekében a program alapelveit és az alkalmazott módszertant bemutattuk különböző nemzetközi hallgatóság előtt az EASA Nemzetközi Együttműködési Fórumán (EASA International Cooperation Forum), valamint az ICAO és az Államközi Légiközlekedési Bizottság (Interstate Aviation Committee) által szervezett 2. Globális Repülésbiztonsági Ütemterv Műhely (2nd Global Aviation Safety Roadmap Workshop) alkalmával. A SAFA programot ugyancsak bemutattuk különböző szemináriumokon, műhelyfoglalkozásokon és kétoldalú találkozókra egy sor országnak: az Egyesült Arab Emírségeknek, Venezuelának és Kínának.

Az Európai Bizottságtól kapott felhatalmazás alapján az Ügynökség tárgyalásba kezdett nem európai országokkal azzal a céllal, hogy ezeket is bevonja az Európai Unió SAFA programjába. Az első fázisban négy ország – Brazília, Kanada, Marokkó és Tunézia – kapott meghívást, és ebből hárommal – Brazíliával, Kanadával és Marokkóval – már el is kezdődtek a tárgyalások.

Harmadik országbeli üzemeltetők

A hatáskörének bővülésével összhangban az Ügynökség megkezdte a harmadik országbeli üzemeltetők számára kiadandó engedélyekkel kapcsolatosan az előkészítő munkákat (a hatáskör pontos meghatározására, a munkaigényre és az ügyrendre vonatkozóan). Ez a következő feladatokat róta az Ügynökségre:

- a harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezésére vonatkozó átfogó projekt tervének kidolgozása, és a teljesítményen alapuló, a kockázatértékelés alapelveit is figyelembe vevő felügyelet kezdeti elemeinek létrehozása;
- a harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezésének EASA által alkalmazni kívánt műszaki és adminisztratív eljárásainak felvázolása;
- a szabályalkotási tevékenység támogatása a harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezésének területén;
- a munkaerő felvételének elindítása.

Rendszeres támogatást nyújtottunk az Európai Bizottságnak az Európai Unió repülésbiztonsági listájával kapcsolatban. Az EASA részt vett a külföldi hatóságokkal és a külföldi üzemeltetőkkel tartott előkészítő meghallgatásokban, és műszaki szakértői tevékenységet végzett több repülésbiztonsági értékelési feladat során a repülésbiztonsági bizottság (ASC) tevékenységének keretei között. A harmadik országbeli üzemeltetők engedélyezésének szekciója (TCO Section) folytatta a koordinálási feladatokat, és felélesztette az ICAO tetszhalott Univerzális

Repülésbiztonsági Felügyeleti Ellenőrzési Programjának (USOAP) jelentéselemző munkacsoportját.

7.3. Az alapvető teljesítési mutatók

Célkitűzés	Alapvető teljesítési mutató (KPI)	2009-es cél	2010-es cél	2010-es eredmény
Részvétel szemináriumokon, konferenciákon, utazó bemutatókon	A szokásos eseményeken felüli kezdeményezéseken való részvételek száma	Legalább 3	Legalább 3	4
Az Európai Közösség SAFA rendszerének bemutatása a jelentős nemzetközi konferenciákon és az egyes államok felkérése alapján azzal a céllal, hogy a forgalmi előtérben végzett ellenőrzések módszerét egymáshoz lehessen igazítani a fontosabb légügyi hatóságok módszereivel	A külső bemutatók, illetve a harmadik országgal végzett tapasztalatcserék száma		5	7
A SAFA felügyelők kiképzése	Kiképzés egy EASA által jóváhagyott kiképző szervezetnél	5 felügyelő*	24 felügyelő	24 (100%)
A SAFA adatbázis fejlesztése	Könnyű használhatóság, a kapott eredmények minősége		Javulás évről évre	Befejeződött a SAFA adatbázis szakmai követelményeinek lefektetése; elkezdődött a tényleges fejlesztői munka

* Itt és a következő rubrikában „inspections” helyett nyilván „inspectors” értendő. A ford.

8. Nemzetközi együttműködés

8.1. Célok és területek

Az Ügynökség segíti a munkamegállapodások létrejöttét a külföldi nemzeti légügyi hatóságokkal, és segítséget nyújt az Európai Bizottságnak a kétoldalú repülésbiztonsági megállapodásokhoz (BASA) vezető tárgyalásoknál. Emellett az Ügynökség segítséget ad a fejlődő országoknak a szabályozói rendszerük továbbfejlesztésében.

8.2. A főbb eredmények 2010-ben

➤ Kétoldalú megállapodások és munkamegállapodások

2010. július 14-én Brazíliavárosban aláírták a Brazília és az Európai Unió közötti, a polgári repülés biztonságára vonatkozó kétoldalú repülésbiztonsági megállapodást (BASA) a repülési termékek és karbantartás tanúsítására vonatkozó mellékletekkel.

Nyolc munkamegállapodást írtunk alá az EASA és a kínai polgári légügyi hatóság között, egy nemzetközi együttműködési megállapodást Oroszországgal, két módosítást a Japánnal kötött megállapodás mellékletében, és egy módosítást az Egyesült Arab Emírségekkel kötött megállapodás mellékletében.¹⁶

➤ Műszaki együttműködés

Az EASA támogatást nyújtott az Európai Bizottságnak az európai segítségnyújtási projektek meghatározásában és a Közösség programjainak vezetésében például: a Dél-Ázsiának, Délkelet-Ázsiának, Indiának, Kínának, a Kongói Demokratikus Köztársaságnak, Oroszországnak, a balkáni államoknak, a Földközi tengeri országoknak és Közép-Ázsiának nyújtandó segítség terén.

Az EASA műszaki együttműködési tevékenysége az alábbiakat ölelte fel:

- (1) a célirányos segítségnyújtási programok közvetlen irányítását; és
- (2) a részvételt műszaki segítségnyújtási feladatban Gabonban, Kongóban, Bangladesben, Montenegróban, Grúziában, Costa Ricában és Malawiban.

2010 áprilisában Dubajban megrendeztük az EASA Nemzetközi Együttműködési Fórumát (2nd EASA International Cooperation Forum, ICF-2).

8.3. Az alapvető teljesítési mutatók

Célkitűzés	Alapvető teljesítési mutató (KPI)	2009-es cél	2010-es cél	2010-es eredmény
Az EASA rendszer elterjedésének előmozdítása kétoldalú megállapodások, munkamegállapodások és helyi képviselők révén	A tevékenyen feldolgozott kezdeményezések száma	1 (kétoldalú megállapodás Kanadával), és a terjeszkedés elindítása	A terjeszkedés folytatása	Az EASA rendszer elterjedésének előmozdítása folyamatos, pl.: (1) a kétoldalú megállapodások támogatása (Brazíliával) (2) munkamegállapodások (8 a CAAC, 2 a JCAB, 1 az IAC hatósággal)

¹⁶ Az EASA által kötött munkamegállapodások teljes listája megtekinthető az Ügynökség honlapján az alábbi hivatkozás alatt: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

Képzések kidolgozása, műszaki műhelyfoglalkozások szervezése	A teljesítési mutató az európai uniós szabályozás hatását bemutató műhelyfoglalkozások száma	3	1 konferencia az EASA „családban”	12 esemény megszervezése 8 repülésbiztonsági listás és IPA műszaki segítségnyújtási feladat
A vezető szerep elnyerése a műszaki együttműködésben érintett különböző európai szereplők közötti koordinációban	Az Ügynökség által koordinált műszaki együttműködési tevékenységek száma, beleszámítva a nem EASA tag JAA országokkal való munkamegállapodásokat is	Az európai szintű koordinációs munka elindítása	1 koordinált program az Európai Polgári Repülési Konferenciával (ECAC)	3 nemzetközi együttműködési fórum a nemzeti légügyi hatóságok részvételével az IPA projekt

9. Kiegészítő tevékenység

9.1. Célok és területek

Az EASA kiegészítő tevékenysége az Ügynökség vezetését és az ügyviteli feladatok végzését foglalja magába. Ebbe beletartozik a teljes szervezet (igazgatóság, tervezés, általános koordináció), a kommunikáció, a jogi tanácsadás, az auditálás és a minőségbiztosítás. Ide tartozik még az ügyviteli és az informatikai tevékenység (pénzügyek, humán erőforrás-kezelés, beszerzés, vállalati szolgáltatások és informatikai szolgáltatások) és az operatív tevékenység (alkalmazások kezelése, repülésbiztonsági kivizsgálások, akkreditáció, műszaki képzés, szerződések a nemzeti légügyi hatóságokkal).

2010-ben a legnagyobb kihívás a fenntartói rész számára az ISO 9001:2008 tanúsítvány megszerzése, a vállalati erőforrás-tervezés (ERP) és az SAP rendszer (rendszerek, alkalmazások és termékek az adatfeldolgozásban; Systems, Applications and Products in Data Processing) további konszolidálása, valamint a humán erőforrás-fejlesztési folyamatok további tökéletesítése volt.

9.2. A főbb eredmények 2010-ben

Vállalatvezetés

A 2010-es amerikai-európai nemzetközi repülésbiztonsági konferencia megrendezése New Orleansban június 8. és 10. között, témája a „A repülésbiztonság globális kezelése: az egységes kultúra kialakítása” volt, és több mint 300 résztvevőt vonzott a nemzeti légügyi hatóságoktól, az iparágtól és a különböző szervezetektől.

Az alkalmazások kezelése és a beszerzések

2010-ben elindult az Ügynökség új hatásköreit lefedő ügyviteli folyamatok előkészítése, beleértve az új feladatokhoz szükséges kérelmező űrlapok és a bizonyítványok megszerkesztését.

2010 végére kiszámláztuk az illetékekből és díjakból származó előirányzott 72 millió eurós összeget. Tovább folyt az Ügynökség illetékeket és díjakat meghatározó szabályzattervezetének megvitatása az iparággal és a Bizottsággal, 2010 júniusában pedig az igazgatótanács elé terjesztettük a szabályzat konszolidált tervezetét.

Megvalósítottuk a tanúsítási feladatok kiszervezését egyedi megrendelésekkel kezelő elgondolást. 2010 IV. negyedévében elkezdődött (az Ügynökség új és meglévő hatásköreit érintő) kiszervezett tanúsítási feladatok beszerzésének tervezése és előkészítése.

Az év során 23 nagy értékű pályázatot vezettünk le az operatív és az adminisztrációs szükségletek lefedésére. Ezekből 20 sikeresen lezárult, és így 29 nagy értékű szerződést írtunk alá mintegy 14 millió euró értékben. Emellett 428 szerződést írtunk alá kis értékű beszerzési eljárások keretében összesen mintegy 1,65 millió euró értékben.

Pénzügyi szolgáltatások

2010-ben a Pénzügyi Osztály sikeresen, 98,4 %-ra teljesítette a költségvetést. A pénzügyi teljesítés adatai a **4. melléklet**ben láthatók.

A vállalati szintű erőforrás-tervezési (ERP) rendszert továbbfejlesztettük, és szisztematikusan ezt a rendszert használtuk az összes fajta pénzügyi tranzakció és az év végi zárás lebonyolítására is.

Felülvizsgáltuk az Ügynökség 2011–2015-ös üzleti tervét, és az igazgatótanács 2010 decemberében elfogadta az egy új változatot, amelyben egy 3 millió eurós megtakarítási csomag szerepel az Európai Uniótól származó szubvenciónál.

Jogi szolgáltatások

A Jogi Osztály tevékenyen részt vett a szabályalkotási munka produktumainak kidolgozásában, köztük több fontosabb probléma megoldásánál, mint az orvosi (MED), valamint a hatósági és szervezeti követelményekről (AR/OR) készült Vélemények, valamint a repülési idő korlátozására és a harmadik országbeli üzemeltetőkre vonatkozó előírások tervezetére érkezett módosítási javaslatok (NPAs).

Emellett a Jogi Osztály támogatást nyújtott az Ügynökség műszaki-operatív feladatainak ellátásához, mint például az alaprendelet 1.cikk (2) bekezdésének végrehajtásával kapcsolatos feladat, vagy a Chicagói Egyezmény 83bis bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása az Európai Unió rendszerében.

A Jogi Osztály, szoros együttműködésben az operatív igazgatóságokkal és külső jogi tanácsadóval, folyamatosan koordinálta az Ügynökség reagálását a baleseti kivizsgáló hatóságoktól és a törvényszéki hatóságoktól érkező felkérésekre. Ezen felül a Jogi Osztály gondoskodott arról, hogy az adatvédelmi előírás (Data Protection Regulation) végrehajtása folyamatosan haladjon az Ügynökségnél.

Végezetül, a Jogi Osztály feldolgozott egy sor felkérést dokumentumok nyilvános elérhetőségére, illetve egy sor USA felkérést harmadik féllel való konzultációra az információ szabadságára vonatkozó törvény (FOIA) alapján; valamint vezető támogatást nyújtott az Ügynökségnek a repülésbiztonsági adatok védelmét érintő irányelve továbbfejlesztésében.

Kommunikáció

Az EASA easa.europa.eu honlapja teljes egészében átalakult, és most továbbfejlesztett navigációs és keresési lehetőségekkel van ellátva. Az Ügynökség ugyancsak továbbfejlesztette jelenlétét a közösségi hálózatokban, tevékenyen felhasználja a Facebook és a Twitter nyújtotta lehetőségeket az ügyfélkör tájékoztatására.

Az EASA sajtóközleményeket adott ki olyan témákról, mint a pilóták szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó előírások harmonizálása, a repülési idő korlátozására tett javaslatok, az első EASA bizonyítvány kiadása francia-orosz fejlesztésű hajtóműre (az SaM146 típusra), valamint a vulkáni hamu okozta válsághelyzetre vonatkozó repülésbiztonsági tájékoztató közlemény (Safety Information Bulletin). Az EASA ugyancsak erőteljesen részt vett a Qantas A380 – Trent900 válsághelyzet kezelésében.

Az EASA munkatársai számos interjút adtak a televízióban, a rádióban és a nyomtatott sajtóban olyan témakörökben, mint a szabályalkotás alakulása (a hajózárszemélyzetek szakszolgálati engedélyezése, a repülési idő korlátozása stb.), tanúsítások és a stratégiai repülésbiztonság.

Az Ügynökség az alábbi kiadványokat jelentette meg 2010-ben: 2009. évi repülésbiztonsági jelentés (Annual Safety Report 2009), 2009. évi jelentés (Annual

Report 2009), A tények könyve 2005–2009 (Fact Book 2005-2009), Az EHEST Repülésbiztonsági jelentése (EHEST Safety Report) és az EASA hírek (EASA News).

Humánerőforrás-kezelés

2010 végén az EASA alkalmazásában 524 határozott időre felvett ügynök (TA) állt, 63-mal több, mint az előző évben. Emellett 54 szerződéses ügynök (CA) és 8 delegált nemzeti szakember (SNE) is alkalmazásban állt. A 2010-es évben az EASA 92 új munkavállalási szerződés kötött, ennek eredményeként a dolgozók létszáma 72 fővel gyarapodott. 20 dolgozó vált meg az Ügynökségtől különböző okok miatt (kilépés, a szerződés lejárat, nyugdíjazás és elbocsátás), és 31 dolgozó járt sikerrel külső vagy belső kiválasztási eljárás során.

Az Ügynökség 57 üres állást hirdetett meg összesen 67 pozícióra és 60 kiválasztási eljárást végzett 66 tervezett állásra. Az állásokra mintegy 2800 jelentkező volt, ezek közül 405 felvételi beszélgetésen is átesett.

A dolgozói létszám növekedése 2010-ben (határozott idejű, szerződéses és delegált együtt)	72
A meghirdetett állások száma 2010-ben (határozott idejű, szerződéses és delegált együtt)	57
Sikeres belső jelentkező (határozott idejű)	31
A távozó dolgozók száma 2010-ben (határozott idejű és szerződéses)	20

A már felvett dolgozókon felül további 16 határozott idejű foglalkoztatású jelölt fogadott el munkavállalói ajánlatot, ezek 2011 első hónapjaiban állnak munkába. Az Ügynökség dolgozói létszámára és életkori viszonyaira vonatkozó adatok az **5. melléklet**ben található meg.

A dolgozói állomány kezelését és fejlesztését illetően, az Ügynökség 235 általános tanfolyamot szervezett és támogatott (ebből 104 nyelvtanfolyamot és nyelvvizsgát), ezeken összesen 1248 fő (684 fő) vett részt. Az Ügynökség beszerzett egy képzéskezelő eszközt, ennek konfigurálása 2010 végén kezdődött el. A terv szerint az eszköz 2011 II. negyedévében lesz kész és az összes dolgozó által elérhető.

A felmérés és újraminősítés alkalmával 100 dolgozót javasoltunk átminősítésre, közülük 68 valóban meg is kapta az átminősítést a 45(2) bekezdésnek megfelelően (egy harmadik európai uniós nyelv ismerete okán). A 2010-es volt az első olyan év, amikor a szerződéses ügynökök is újraminősítésen esettek át.

A munkakör-értékelési projekt 2010 novemberében fejeződött be. A projekt eredményeként naprakész állapotba került és elkészült az EASA összes munkaköri leírása, az összes álláshely kiértékelése, és a szervezeti besorolási rendszer, amelyet 2011-ben még jobban az EASA igényeihez fogunk igazítani.

Emellett elindult az első dolgozói motivációs felmérés (Staff Motivation Survey) külső cég, az Ipsos Loyalty GmbH bevonásával; az összes dolgozóhoz eljutott 2010 decembere és 2011 januárja között. A teljes jelentést 2011 I. negyedévében kapta meg az Ügynökség állománya.

Az EASA alaptevékenységéből származó adatok alapján összeállítottuk a repülési szaktudás listáját. Az EASA dolgozók összes repülési szaktudását felölelő áttekintés elkészítése 2011 I. negyedévére van betervezve.

Műszaki képzés

A tervezett és az eseti képzés iránti növekvő igény kielégítése céljából az alábbi intézkedéseket tettük 2010-ben:

- a tanfolyamok tervezését, láthatóságát és a rájuk való jelentkezést, valamint az egyedi tanfolyami igények konszolidálását végző rendszer racionalizálása a Műszaki Képzési Osztályon (Technical Training Department, TTD);
- e-tanfolyamok megjelentetése egyre növekvő számban;
- „a bevált gyakorlat” és a képzés iránti igények megosztása a nemzeti légügyi hatóságokkal a Közös Képzéseket Kezdeményező Csoport (CTIG) ülései révén;
- a műszaki könyvtári erőforrások racionalizálása és általános katalogizálása, valamint az e-vizsgáztatás használatának előtérbe helyezése a kiképző szervezeteknél és a nemzeti légügyi hatóságoknál.

A 2010-ben elért fontosabb eredmények a következők:

- megegyezés a felügyelők minősítési feltételeiben a Közös Képzéseket Kezdeményező Csoport ülésein;
- az e-vizsgáztatást nyújtó lehetőségek növelése 29-re, kibővítvé 13 tagállam nemzeti légügyi hatóságával;
- a 6 leginkább sikeres e-vizsgáztatási tanterv átnézése és felfrissítése;
- új oktatási technológiák átvétele a gyarapodó felhasználói körről való gondoskodás érdekében;
- Speciális tanfolyamok létrehozása és megtartása az alábbi témákban: CS-23, a típustervek folyamatos légi alkalmassága, az oktató oktatása, az európai-kanadai megállapodás;
- szoros együttműködés a szakemberekkel a tartalom- és kompetencia-alapú tanfolyamok létrehozására;
- a 2011-es képzési terv közzététele (2010 decemberében).

A 2010-es képzési tevékenység az alábbiak szerint alakult:

Képzési szakaszok száma	70
Tanfolyamok száma	44
Résztevők száma az EASA-tól	484
Résztevők száma a nemzeti légügyi hatóságoktól	121

Informatikai és fenntartó szolgáltatások

Az üzleti alkalmazásokat érintően több stratégiai projekt is indult, például a SAFA (a külföldi légi járművek repülésbiztonsági értékelése) és az IORS (az Ügynökség belső repülőesemény-jelentő rendszere), ezek végleges bevezetése 2011-ben történik meg. Ezzel párhuzamosan a megfelelő szekció folyamatos támogatás adott az Ügynökség fő tevékenységéhez tartozó több alkalmazás – ilyen az AWD (légialkalmassági irányelvek), CRT (egységes válaszadó eszköz, Common Response Tool), több SharePoint site, a humánerőforrás-kezelő rendszer és az internetes portál – karbantartásához és továbbfejlesztéséhez.

Ami a vállalati erőforrás-gazdálkodási (ERP) rendszert illeti, az Ügynökség folytatta az eszköz optimalizálását, annak újabb funkciókkal történő kiegészítését és a már beépített lehetőségek finomhangolását.

Az infrastruktúrát illetően az Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ (ECDC) és az EASA informatikai osztályai az együttműködés mellett döntöttek, jelentős költségcsökkentést érve el egymás hibatűrő adatközpontjainak kölcsönös befogadásával.

Ami a fenntartói tevékenységet illeti, a területigény és az operatív hatékonyság részletes elemzése alapján megállapítottuk, hogy az Ügynökségnek meg kell fontolnia más ingatlanok igénybe vételét irodái számára legkésőbb a most élő bérleti szerződés 2016-os lejáratakor. A folyamat 2011-ben majd tovább folytatódik.

Az utaztatás területén a magas biztonsági kockázatot jelentő helyszínekre történő üzleti utazások növekvő száma miatt egyes útirányoknál előzetes kockázatértékelést vezettünk be.

A dokumentumok és feljegyzések kezelését illetően, a Társult Légügyi Hatóságoktól (JAA) átvett összesen 5500 fájlt katalogizáltuk, és áttettük a központi archívumba.

9.3. Az alapvető teljesítési mutatók

Célkitűzés	Alapvető teljesítési mutató (KPI)	2009-es cél	2010-es cél	2010-es eredmény
A kezdeti légiakmasszági tanúsítással kapcsolatos tevékenységnél a feladatkiszignálási folyamat gyorsítása	A beérkezést követő 5 munkanapon belül a kiszignálásig feldolgozott kérvények százalékos aránya	70 %	75 %	73 %
A bizonyítványok kiadási folyamatának gyorsítása	A beérkezést követő 5 munkanapon belül bizonyítvánnyá feldolgozott műszaki láttamozások (technical visa) százalékos aránya	70 %	75 %	88 %
A költségvetés magas végrehajtási arányának fenntartása	Az elvégzett kötelezettségek százalékos aránya a tervhez képest a teljes éves költségvetés tekintetében	98 %	98 %	98 %
Az adósságbehajtási folyamat hatékonyságának javítása	Az inkasszó megbízás kiadásától az összeg beérkezéséig eltelt napok átlagos száma	133	120	108
A létszámterv megvalósítása	A 2010 végéig betöltött engedélyezett határozott idejű foglalkoztatású ügynöki helyek százalékos aránya	95 %	98 %	92 %
Egységes képzési program (a tudásra, készségekre és gyakorlatra vonatkozó egységes kritériumok) megállapítása a repülésbiztonsági ügynökök munkakörénél	A végleges munkaanyag elkészítése	A munkaanyag tervezetének elkészítése	A jóváhagyott és láttamozott végleges munkaanyag elkészítése	Elérve
Az e-vizsgáztatási rendszer használatának előmozdítása a külső szolgáltatóknál, valamint e-vizsgáztatási témakörök és feleletválasztós tesztek kidolgozása	A levezetett e-vizsgák száma; a kidolgozott e-vizsgáztatási témakörök és feleletválasztós tesztek száma	Az e-vizsgák száma: 500; az e-vizsgáztatási témakörök száma: legalább 16	Az e-vizsgák száma: 1000; az e-vizsgáztatási témakörök száma: legalább 24	Az e-vizsgáztatási témakörök száma: 5;

ISO 9001 tanúsítvány	A tanúsítvány megszerzése	Előkészítés és preauditálás	A tanúsítvány megszerzése	A tanúsítványt 2010. december 15-én megkaptuk
Az egész Ügynökséget átfogó, a megfelelési és az ISO 9001 követelményeket kielégítő közös feljegyzéskezelési rendszer létrehozása	A feljegyzéskezelő szoftvertermék sikeres átadása az összes osztályon		Próbaképpen két osztályon	A projekt végrehajtása felfüggesztve az informatikai rendszer elemeinek átrangsorolása miatt

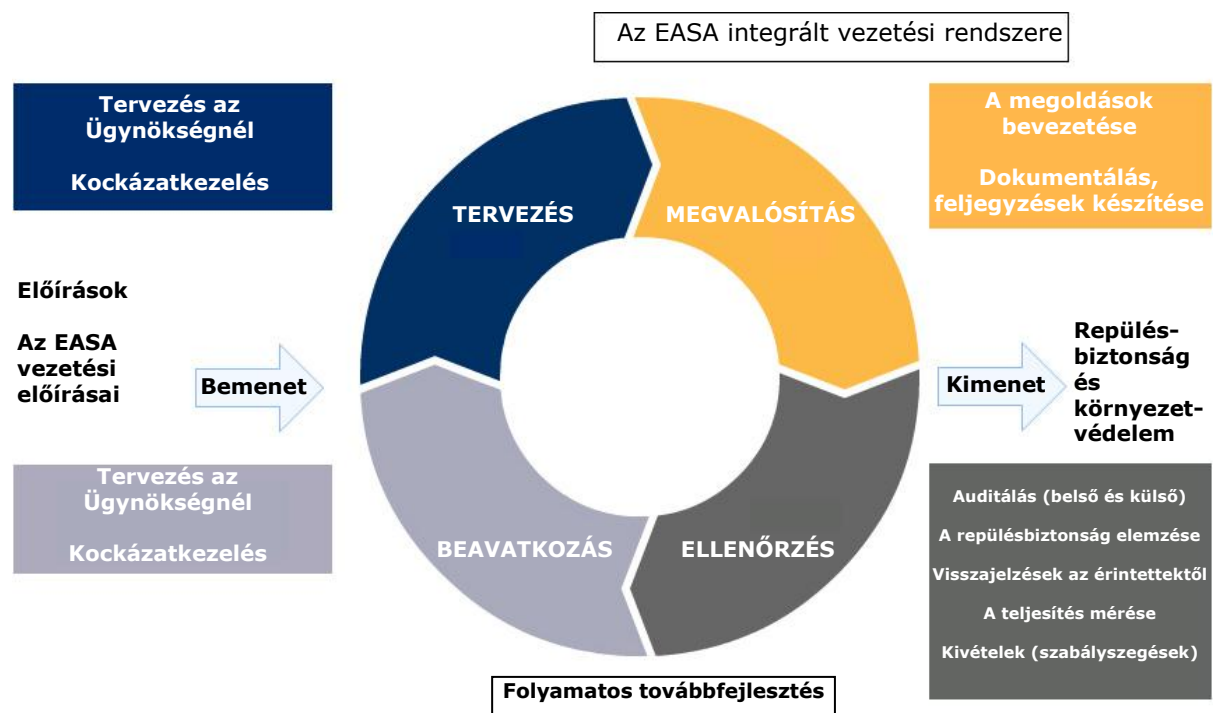
A belső ellenőrzés és a kockázatcsökkentés

➤ A belső ellenőrzés

2010-ben az EASA konszolidálta a 2008-ban felállított integrált vezetési rendszerét (Integrated Management System, IMS) azzal a szándékkal, hogy még abban az évben megszerezze rá az ISO 9001:2008 szabvány szerinti minősítést.

Az EASA integrált irányítási rendszere az igazgatótanács által 2008-ban elfogadott vezetési előírásokon alapul, amint azt a Pénzügyi Szabályzat 38. cikke meghatározza. Ezek az előírások az Európai Bizottság által és az ISO 9001:2008 szabványban meghatározott belső ellenőrzési előírásokból vannak levezetve. Ez a rendszer alapként szolgál mind a belső ellenőrzésnek, mind pedig a folyamatos továbbfejlesztésnek.

Az EASA integrált vezetési rendszere teljes mértékben megvalósítja a „belső ellenőrzés” elvét, amelynek célja a kockázatok hatékony csökkentéséről való gondoskodás, fokozva ezzel az Ügynökség működési, minőségi, megfelelési és pénzügyi terveinek megvalósítási képességét. A rendszer egy négy lépésből álló, számos magán- és állami szervezet által követett „bevált gyakorlat” alapján kidolgozott szerkezet felhasználásával épül fel.



➤ **A kockázat csökkentése**

Az Ügynökség ugyancsak bevezetett egy éves kockázatértékelő folyamatot, ennek célja az egyes makrofolyamatokat kísérő magas szintű kockázatok felderítése. A kockázatok értékelése azok előfordulási valószínűsége és a várható hatásuk alapján történik. Az alábbi táblázat mutatja a 2010-es évben felderített kockázatokat és a csökkentésükre elkezdett illetve végrehajtott beavatkozást.

Kockázat	A 2010-ben elkezdett, ill. végrehajtott beavatkozás
Vállalatirányítás	
Az Ügynökséget perbe fogták, és felmerült az Ügynökség felelősségének kérdése	eljárások és cselekvési terv, amely megkönnyíti a koordinált lépések megtételét, ha az Ügynökséget perbe fogták; ügyrendi eljárások az olyan esetek kezelésére, amikor az Ügynökséget a felperesek felszólítják a mentelmi jogáról való lemondásra; a megfelelő kommunikációs stratégia (egységes megszólalás); egyetlen kommunikációs álláspont kialakítása, és ennek képviselte az Ügynökségen belül, az ügyfelek felé és harmadik felek felé
Kedvezőtlen sajtóvisszhang például politikai okokból, például az ügyfelektől származó panaszok, vagy egy repülőgép balesete, heves támadások az Ügynökséggel szemben	válsághelyzeti kommunikációs terv; a megfelelő kommunikációs stratégia (egységes megszólalás); egyetlen kommunikációs álláspont kialakítása, és ennek képviselte az Ügynökségen belül, az ügyfelek felé és harmadik felek felé
Nem elegendő erőforrás hozzárendelése az Ügynökség meglévő és új feladataihoz (a hatáskör kibővítéséhez)	a megfelelő tervezés, előrejelző rendszer és információs rendszer a szükséges erőforrások meghatározásához és igazolásához; világos kapcsolat a feladatok és a pénzügyi-humán erőforrások között
Termék- és szervezetbiztonság-felügyeleti tevékenységek	
Figyelembe nem vett repülésbiztonsági probléma a tanúsítás, jóváhagyás, a repülési körülmények meghatározása során, amelynek következtében a repülőgép balesetet szenved	hatékony ügyrend a tanúsítási feladatok végzéséhez, beleértve a megfelelő ellenőrzést is; képesség az elvégzett munka bizonyítására a dokumentumok és feljegyzések megőrzésével; rendszeres képzés nyújtása a műszaki szakembereknek, garantálva azok folyamatos felkészültségét; a nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése
Prototípus balesete pilótahiba miatt, a berepülést végző szervezet hibás jóváhagyása, túl szigorú követelmények vagy a kérelmezőre gyakorolt nyomás következtében	hatékony ügyrend a tanúsítási feladatok és a szervezetek jóváhagyásának végzéséhez, beleértve a megfelelő ellenőrzést is; képesség az elvégzett munka bizonyítására a dokumentumok és feljegyzések megőrzésével; rendszeres képzés nyújtása a műszaki szakembereknek, garantálva azok folyamatos felkészültségét
Jóváhagyás hibás kiadása, a jóváhagyás érvényességének hibás kiterjesztése vagy jóváhagyás hibás meghosszabbítása repülésbiztonsági kihatással (hiba vagy mulasztás az eredeti jóváhagyás kiadásakor vagy a folyamatos felügyelet során)	hatékony ügyrend a szervezetek jóváhagyásának végzéséhez, beleértve a megfelelő ellenőrzést is; képesség az elvégzett munka bizonyítására a dokumentumok és feljegyzések megőrzésével; rendszeres képzés nyújtása a műszaki szakembereknek, garantálva azok folyamatos felkészültségét; a nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése
A jóváhagyás birtokosának mulasztása (például nem megfelelő karbantartás, ami egy nagy repülőgép balesetét okozza) az illetékes nemzeti légügyi hatóság ajánlásainak hibás végrehajtásának következtében	
Különleges légialkalmassági minősítés (SAS) nem megfelelő kiadása, aminek következtében a légi jármű balesetet szenvedett	előírások és útmutató anyagok bevezetése a különleges légialkalmassági minősítés kiadására vonatkozóan; hatékony ügyrend a különleges légialkalmassági minősítés kiadására vonatkozóan, beleértve a megfelelő ellenőrzést is; képesség az elvégzett munka bizonyítására a dokumentumok és feljegyzések megőrzésével
Figyelembe nem vett repülésbiztonsági probléma, amelynek következtében a	hatékony ügyrend a légialkalmassági irányelvek kiadására vonatkozóan, beleértve a megfelelő ellenőrzést is; képesség

Kockázat	A 2010-ben elkezdett, ill. végrehajtott beavatkozás
repülőgép balesetet szenved légialkalmassági irányelv ki nem adása miatt, vagy pedig a légialkalmassági irányelvben meghatározott beavatkozás nem megfelelő volta, vagy a teljesítésre előírt határidő nem megfelelő megállapítása miatt	az elvégzett munka bizonyítására a dokumentumok és feljegyzések megőrzésével; rendszeres oktatás nyújtása a műszaki szakembereknek, garantálva azok folyamatos felkészültségét; hatékony repülőesemény-jelentő rendszer; a nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése
Figyelembe nem vett repülésbiztonsági probléma, amelynek következtében a repülőgép balesetet szenved légialkalmassági irányelvnek történő megfelelés alternatív módozatának hibás elfogadása miatt	hatékony ügyrend a légialkalmassági irányelvnek történő megfelelés alternatív módozatának elfogadására vonatkozóan, beleértve a megfelelő ellenőrzést is; képesség az elvégzett munka bizonyítására a dokumentumok és feljegyzések megőrzésével; rendszeres oktatás nyújtása a műszaki szakembereknek, garantálva azok folyamatos felkészültségét; a nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése
A nem megfelelő repülőesemény-jelentő rendszer és a bejelentett repülőesemények nem megfelelő feldolgozása következtében sérül a termékek folyamatos légi alkalmassága, aminek következtében elkerülhető baleset vagy súlyos repülőesemény következik be	a repülőesemény-jelentő rendszer és a „just culture” („biztonsági kultúra” vagy „igazságos kultúra”) előtérbe helyezése; hatékony repülőesemény-jelentő rendszer működtetése, amelyben követhető az összes repülőesemény és a rá adott választévesemény; hatékony ügyrend a repülőesemény-bejelentések elemzésére és a szükséges beavatkozás meghatározására, beleértve az ellenőrzést is; képesség az elvégzett munka bizonyítására a dokumentumok és feljegyzések megőrzésével; rendszeres oktatás nyújtása a műszaki szakembereknek, garantálva azok folyamatos felkészültségét; a nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése
Támogató tevékenységek	
Olyan esemény, amely hátrányosan befolyásolhatja a létesítmények biztonságát, a dolgozók munkaképességét, az adatok és dokumentumok elérhetőségét (pl. tűz, terroristatámadás, súlyos járvány, lopás)	hatékony biztonsági rendszer; a megfelelő biztosítás megkötése; tartalék informatikai létesítmények és kettőzött adattárolás a munka folyamatosságának garantálására; üzletmenet-folytonossági terv; beavatkozási terv súlyos járványhelyzet esetére;

Mellékletek

- 1. melléklet: Az engedélyezésre jogosult tisztviselő ***Igazoló nyilatkozata***
- 2. melléklet: Tanulmányok és kutatási projektek 2010-ben
- 3. melléklet: A 2010-es határozatok, vélemények és NPA-k
- 4. melléklet: Az EASA pénzügyi teljesítése 2010-ben (az Ügynökség költségvetésének végrehajtása)
- 5. melléklet: A dolgozói létszám alakulása és megoszlása
- 6. melléklet: Az EASA igazgatótanácsa
- 7. melléklet: Rövidítések jegyzéke

1. melléklet: Az engedélyezésre jogosult tisztviselő igazoló nyilatkozata

Alulírott Patrick Goudou, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség ügyvezető igazgatója, engedélyezésre jogosult tisztviselői feladatkörömből fakadóan

- kijelentem, hogy a jelen jelentésben foglalt adatok igaz és pontos képet tükröznek¹⁷;
- kijelentem, hogy kellő mértékben meg vagyok győződve arról, hogy a jelen jelentésben megnevezett tevékenységi körökhöz hozzárendelt erőforrások felhasználása azok rendeltetésének megfelelően, a célirányos pénzügyi gazdálkodás elveinek megfelelően történt meg, és hogy az érvényben lévő ellenőrzési eljárások kellő garanciát adnak az ezek hátterében lévő tranzakciók törvényességére és szabályosságára.

Ez a kellő mértékű meggyőződés a saját ítéletemen alapul, valamint a rendelkezésemre álló adatokon, mint például a belső ellenőrzés éves jelentése és a külső auditáló szervezet legutóbbi jelentése, illetve az Európai Számvevőszék által a jelen nyilatkozat tételének évét megelőző években kiadott jelentései;

- megerősítem, hogy tudomásom szerint nincs olyan, a jelentésben nem szereplő tény, amely az Ügynökség érdekeit sérthetné;
- megerősítem, hogy a külső auditáló szervezet által végzett IAS auditálást követően megtörténtek a megfelelő intézkedések a megfogalmazott legfontosabb ajánlások teljesítése érdekében.

Kelt: Köln,

napján

Aláírás:

Patrick Goudou
az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség ügyvezető igazgatója

¹⁷ Az igaz és pontos kép ebben a kontextusban azt jelenti, hogy a tényállás megbízható, teljes és pontos leírását adja.

2. melléklet: Tanulmányok és kutatási projektek 2010-ben

2010-ben az Ügynökség a sikeres pályázatokat követően az alábbi hét, 6-tól 15 hónapig terjedő időtartamú projekt finanszírozásáról döntött, összesen 1,507 millió eurós költségvetéssel:

• CODAMEIN: Composite Damage Metrics and Inspection, azaz a kompozitanyagok mérése és vizsgálata (tompá tárgygal történő nagy energiájú ütközés veszélye)
• WAFCOLT: Water behaviour in fuel under cold temperature conditions, azaz a víz viselkedése a tüzelőanyagban alacsony hőmérséklet mellett
• SEBED: Seat Belt Degradation, azaz a biztonsági övek öregedése
• SOMCA: Safety implications in performing Software Model Coverage Analysis, azaz a szoftveresen modellezett lefedettség-elemzés repülésbiztonsági hatásai
• WATUS: Wake turbulence separation for large aircraft, azaz a légi jármű által keltett turbulencia miatt szükséges elkülönítés nagy légi járműveknél
• Survey on regulations for ground anti and de-icing services, azaz felmérés a földi jegesedésgátló és jégtelenítő szolgáltatásokra vonatkozó előírásokról
• SAMPLE III: Aircraft Particulate Matters, azaz a légi járművek szemcsésanyag-kibocsátása

2010-ben az ügynökség az alábbi projektek zárójelentését kapta meg és fogadta el:

• SAVE: Study on Aviation Economic modelling, azaz tanulmány a repülés gazdasági modellezéséről
• SAMPLE II: Studying, Sampling and Measuring of aircraft Particulate Emissions, azaz a légi járművek által kibocsátott szemcsés anyagok tanulmányozása, mintavételezése és mérése
• Aviation Economic Modelling Capability for Environmental Regulatory Impact assessment, azaz a repülés gazdasági modellezésének lehetőségei a környezetvédelmi szabályozás hatásának értékelésénél
• LIBCOS: Load upon Impact Behaviour of Composite Structure, azaz a terhelés hatása a kompozit szerkezetek viselkedésére ütésszerű igénybevételnél
• SAPOX: Safety Aspects of Pulse Oxygen Systems, azaz a pulzáló megoldású lélegeztető rendszerek repülésbiztonsági szempontjai
• MOSTDONT: Mode-S Transponder in High Traffic Density Airspace, azaz az S üzemmódú válaszjeladó a zsúfolt légtérben
• Microlights, review of regulations in Member States, azaz ultrakönnyű repülőgépek: a tagállamokban érvényes szabályozás áttekintése
• Hail Threat Standardisation, azaz a jégesőveszély szabványosítása
• RuFAB: Runway friction characteristics measurement and aircraft braking, azaz a kifutópályák súrlódási jellemzőinek mérése és a légi járművek fékhatása

A jelentések megtekinthetők, illetve letölthetők az Ügynökség kutatással kapcsolatos internetes oldalán.¹⁸

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

3. melléklet: A 2010-es határozatok, vélemények és NPA-k

A határozatok

Határozat	Feladatszám	Tárgy
2010/001/R sz. határozat	21.001	Gyártó szervezet jóváhagyása (POA) navigációs adatbázisok szállítói számára
	21.002	A jóváhagyott szervezetek tanúsítványának száma
	21.003	A 21. rész, illetve a megfelelés elfogadható módozatai (AMC) és az útmutatók (GM) letisztázása
	21.023 (c)	Repülési engedély: jogosultság a folyamatos légialkalmasság-kezelő szervezetek (CAMO) részére
	MDM.007 (c)	Engedélyezett forgalomba hozatali bizonyítvány
2010/002/R sz. határozat	21.023(c)	Repülési engedély: jogosultság a folyamatos légialkalmasság-kezelő szervezetek (CAMO) részére
	66.001 (b)	A 66. részben és a hozzá tartozó AMC-kben lévő szöveghibák javítása
	145.001 (b)	A 145. részben és a hozzá tartozó AMC-kben lévő szöveghibák javítása
	147.001 (b)	A 147. részben és a hozzá tartozó AMC-kben lévő szöveghibák javítása
	M.001 (b)	Az M részben és a hozzá tartozó AMC-kben lévő szöveghibák javítása
	MDM.007 (b)	Engedélyezett forgalomba hozatali bizonyítvány
	MDM.002 (c)	Az elektromos kábelhálózat csatlakoztatási rendszerével kapcsolatban várt anyag: határozat az M részhez tartozó AMC-k és útmutatók (GM) módosításáról (az M résznek az MDM.002 (a) szerinti módosításának függvényében)
2010/003/R sz. határozat	MDM.034	Kompozit anyagok
2010/005/R sz. határozat	25.040	A III. típusú vészkijáratok (hozzáférés és könnyű kezelhetőség)
	25.057	A repülésbiztonsággal kapcsolatos tervezési előírások
	MDM.034	Kompozit anyagok
A 2010/006/R sz. határozat	MDM.054	A jégtelenítő és jegesedésgátló rendszerekre vonatkozó AMC és útmutató (GM) a 2007-11 sz. javasolt módosításról szóló előzetes értesítőt (A-NPA) követően
2010/007/R sz. határozat 2010/008/R sz. határozat	MDM.034	Kompozitanyagok
2010/010/R sz. határozat	ETSO.007	Az FAA által az alkatrészekre és berendezésekre kiadott FAA TSO-engedélyek szisztematikus áttekintése és átalakítása EASA ETSO-engedélyekké.
2010/011/R sz. határozat	66.025	Ennek az élő AMC-nek a rendszeres frissítése, mivel ez a hivatkozási alap a típusjogosítások kiadásánál. A várt anyag: határozat a 66. részhez tartozó AMC I. függelékének módosításáról.
2010/012/R sz. határozat 2010/013/R sz. határozat 2010/014/R sz. határozat 2010/015/R sz. határozat	MDM.001 (a)	ETOPS, LROPS
A 2010/016/R sz. határozat	21.042	21. rész, a másik fél beszállítóinak ellenőrzése
	ETSO.007	Az FAA által az alkatrészekre és berendezésekre kiadott FAA TSO-engedélyek szisztematikus áttekintése és átalakítása EASA ETSO-engedélyekké.
	MDM.001 (a)	ETOPS, LROPS

Vélemények

Vélemények	Feladatszám	Tárgy
01/2010 sz. vélemény	21.024 (a)	A J alfejezet, a tervező szervezetek jóváhagyása
02/2010 sz. vélemény	ATM.001 (FAST TRACK),	Az EASA rendszerének kiterjesztése a légiforgalom-kezelés (ATM) és a léginnavigációs szolgáltatások (ANS) repülésbiztonsági előírásaira: a léginnavigációs szolgáltatókra (ANSP) vonatkozó előírások kialakítása
	ATM.004 (gyorsított eljárással)	Az EASA rendszerének kiterjesztése a légiforgalom-kezelés (ATM) és a léginnavigációs szolgáltatások (ANS) repülésbiztonsági előírásaira: az illetékes hatóságokra vonatkozó előírások kialakítása
03/2010 sz. vélemény	ATM.003 (gyorsított eljárással)	Az EASA rendszerének kiterjesztése a légiforgalom-kezelés (ATM) és a léginnavigációs szolgáltatások (ANS) repülésbiztonsági előírásaira: a légiforgalom-irányítók szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó előírások kialakítása
04/2010 sz. vélemény	FCL.001	FCL rész – az alaprendelet (Basic Regulation) kiterjesztése a hajózószemélyzetek szakszolgálati engedélyezésére
05/2010 sz. vélemény	ATM/ANS.002	A TCAS II szoftvertermék 7.1 verziójának bevezetése
06/2010 sz. vélemény	145.012 (a)	145. rész, egy- és többpéldányos üzemképességet tanúsító nyilatkozat
07/2010 sz. vélemény	FCL.001	Az alaprendelet MED részének kiterjesztése a hajózószemélyzetek szakszolgálati engedélyezésére

Javasolt módosításokról szóló értesítő (NPA)

NPA	Feladatszám	Tárgy
2010-01 sz. NPA	21.042	A másik fél beszállítóinak ellenőrzése
2010-02 sz. NPA	21.018	A 21A.101 ponthoz tartozó útmutató (GM) továbbfejlesztése
2010-03 sz. NPA	ATM/ANS.002	Az ACAS II szoftver 7.1 verziójának bevezetése
2010-04 sz. NPA	27&29.002	Hibatűrés és anyagkifáradás elemzése forgószárnyas légi járművek kompozit-szerkezeteinél
2010-05 sz. NPA	66.025	1. függelék, légi jármű típusjogosítások a 66. rész légijármű-karbantartói szakszolgálati engedélyek részéhez
2010-06 sz. NPA	27&29.002	Hibatűrés és anyagkifáradás elemzése forgószárnyas légi járművek fémszerkezeteinél
2010-07 sz. NPA	M.022	Az AMC M.A.706 (e) pont módosítása olyan módon, hogy más esetekre is kiterjedjen az illetékes hatóság hatásköre, elfogadva, hogy az üzemeltető, M rész G alfejezete szerinti szervezetnél létrehozott állásra kinevezett munkatársat a 145. rész szerinti alvállalkozó szervezet alkalmazza
2010-08 sz. NPA	145.022	Az alvállalkozó karbantartó dolgozóinak ellenőrzése
2010-09 sz. NPA	M-014	A folyamatos légi alkalmasság kezelésével kapcsolatos tevékenység alvállalkozásba adása
2010-10 sz. NPA	MDM.047	Az Európai Bizottság 2042/2003/EK rendeletének összhangba hozása az Európai Bizottság 216/2008/EK rendeletének és az ICAO 6. mellékletének azon követelményével, mely szerint az emberi tényező elveit figyelembe kell venni a légi járművek karbantartási programjának kialakításakor és

		végrehajtások
2010-11 sz. NPA	25.039	A vészkijáratokról, a vészhelyzeti eszközökről és menekülési útvonalokról szóló előírások harmonizációja az FAA előírásaival
2010-12 sz. NPA	27&29.019	A rezgés egészségre gyakorolt hatásának figyelése
2010-13 sz. NPA	21.059	Környezetvédelem: a típustervek módosításainak osztályozása
2010-14 sz. NPA	OPS.055	A repülési és szolgálati idő korlátozásaira, valamint a pihenési követelményekre vonatkozó előírások végrehajtása a repülőgépekkel végzett kereskedelmi repülésben (CAT)

4. melléklet: Az EASA pénzügyi teljesítése 2010-ben (az Ügynökség költségvetésének végrehajtása)¹⁹

4.1. Előzetes költségvetési eredmény-kimutatás a 2010-es évre (minden számadat ezer euróban)

A költségvetési számlák részletes képet nyújtanak a költségvetés végrehajtásáról. A számlák a módosított pénzforgalmi szemléletű elszámolás elve alapján készültek.

	2010	2009
BEVÉTELEK		
Pénzügyi támogatás az Európai Bizottságtól (az Ügynökség működési költségeire – az 1., 2. és 3. jogcímen – folyósított összeg)	35 025	33 862
Phare-finanszírozás a Bizottságtól	515	322
A Bizottságtól kapott egyéb hozzájárulások és finanszírozás	962	972
A díjakból befolyt összeg	68 260	54 867
Egyéb bevételek	802	1 909
ÖSSZES BEVÉTEL (a)	105 564	91 932
KIADÁSOK		
I. jogcím: Bérköltség	56 215	46 887
II. jogcím: Ügyviteli költségek	13 919	12 927
III. jogcím: A működési költségek az illetékekből és díjakból származó célirányos bevételek leszámításával	52 654	46 505
Az áthozott célirányos – az illetékekből és díjakból származó – bevétel	21 230	27 135
ÖSSZES KÖLTSÉG (b)	144 018	133 454
A PÉNZÜGYI ÉV EREDMÉNYE (a – b)	-38 454	-41 522
Az előző évről áthozott, felhasználatlan kifizetési előirányzatok törlése	1 101	1 283
Az előző évről december 31-én rendelkezésre álló, célhoz kötött bevételből származó előirányzat átvitelével kapcsolatos kiigazítás	38 934	41 325

¹⁹ Az Európai Számvevőszék végleges jelentése az EASA 2010-es elszámolásáról várhatóan 2010 júniusában lesz készen.

Árfolyamkülönbségek az év során (a nyereség +, a veszteség – előjellel)	-16	-3
A PÉNZÜGYI ÉVRE VONATKOZÓ EREDMÉNYKIMUTATÁS MÉRLEGE	1 565	1 083
Előző évi mérleg	1 083	1 316
Az előző évi pozitív mérleg eredményének visszatérítése a Bizottságnak	-1 083	-1 316
A főkönyvi összegek meghatározásához felhasznált eredmény	1 565	1 083
Szubvenció az Európai Bizottságtól: az Ügynökség lekönyveli az esedékes bevételt, a Bizottság az esedékes költséget	33 460	32 779
A le nem zárt, az Ügynökség által a Bizottságnak a következő évben visszatérítendő előfinanszírozás	1 565	1 083
A költségvetési eredménykimutatásban nem szereplő tétel		
A Bizottság által nyújtott pénzügyi támogatásból az elszámolási év december 31. napjáig felhalmozódott, a Bizottságnak visszatérítendő kamat (kötelezettség)	49 734	133 600

2010-ben az Ügynökség kizárólag nem differenciált előirányzatokat használt. A kötelezettségvállalási előirányzatok teljes felhasználása elérte a 144 018 000 eurót (2009-ben ez az összeg 133 454 000 euró volt), amelyből 122 271 000 eurót (2009-ben 106 137 000 eurót) kötöttek le, és 21 747 000 eurót (2009-ben 27 317 000 eurót) célhoz kötött bevételből származó hitel-előirányzatként automatikusan átvittek a következő évre, az EASA pénzügyi szabályzatának 10. cikkében (Article 10 of the EASA Financial Regulation) előírtak szerint. A 21 747 000 euró célhoz kötött bevételből származó hitel-előirányzat, amelyet automatikusan átvittek a következő évre, 21 230 000 euró értékben illetekekből és díjakból származó célhoz kötött külső bevételből, és 517 000 euró egyéb célhoz kötött bevételből tevődik össze.

4.2. A költségvetési végrehajtásának előzetes adatai a 2010-es évre (minden számadat ezer euróban)

	2010		2009	
I. JOGCÍM: Bérköltség				
	Kifizetés	Előirányzat	Kifizetés	Előirányzat
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	56 288	56 288	47 763	47 763
Előirányzott	0	56 214	0	46 887
Kifizetett	55 429	0	46 306	0
Automatikus átvitel	786	0	581	0
Összes költség és előirányzat (2)	56 215	56 214	46 887	46 887
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	0	1	0	0
Törölve	73	73	876	876
%-os felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3) / (1)	99,87%	99,87%	98,17%	98,17%

II. JOGCÍM: Ügyviteli költségek				
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	14 102	14 102	13 270	13 270
Előirányzott	0	13 919	0	12 926
Kifizetett	10 357	0	9 666	0
Automatikus átvitel	3 563	0	3 260	0
Nem automatikus átvitel	0	0	0	0
Összes költség és előirányzat (2)	13 919	13 919	12 926	12 926
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	0	0	0	0
Törölve	183	183	343	343
Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3) / (1)	98,70%	98,70%	97,41%	97,41%
III. JOGCÍM: Működési költségek				
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	74 038	74 038	73 917	73 917
Előirányzott	0	52 138	0	46 323
Kifizetett	30 098	0	25 752	0
Automatikus átvitel	43 786	0	47 888	0
Nem automatikus átvitel	0	0	0	0
Összes költség és előirányzat (2)	73 884	52 138	73 641	46 323
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	0	21 746	0	27 317
Törölve	154	154	277	277
Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3) / (1)	99,79%	99,79%	99,63%	99,63%
ÖSSZESEN				
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	144 428	144 428	134 950	134 950
Előirányzott	0	122 271	0	106 137
Kifizetett	95 884	0	81 725	0
Automatikus átvitel	48 134	0	51 729	0
Nem automatikus átvitel	0	0	0	0
Összes költség és előirányzat (2)	144 018	122 271	133 454	106 137
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	0	21 747	0	27 317
Törölve	410	410	1 496	1 496
Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3) / (1)	99,72%	99,72%	98,89%	98,89%

4.3. Előzetes gazdasági eredménykimutatás a 2010-es évre (minden számadat ezer euróban)

A pénzügyi kimutatások feltüntetik a pénzügyi évben felmerült összes kiadást és bevételt az Európai Közösség elszámolási előírásainak megfelelő eredményszemléletű elszámolási szabályoknak megfelelően.

	2010	2009
MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK		
Illetékek és díjak	77 374	61 621
EK-szervezetek hozzájárulása	33 725	32 661
Kiadások visszanyerése	417	645
Egyéb	-399	0
EFTA országok hozzájárulása	962	1 729
ÖSSZES MŰKÖDÉSI BEVÉTEL	112 079	96 657
MŰKÖDÉSI KIADÁSOK		
Béreköltség	-53 023	-44 977
Épületek és kapcsolódó kiadások	-8 187	-7 707
Egyéb kiadások	-7 088	-6 901
Értécsökkenési leírás és értécsökkenés	-3 670	-1 645
Kiszervezés és alvállalkozásba adás	-36 016	-33 693
ÖSSZES MŰKÖDÉSI KIADÁS	-107 984	-94 922
AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	4 094	1 735
NEM MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK (KIADÁSOK)		
Harmadik fél által fizetett kamatok	413	630
Harmadik félnek kifizetett kamatok és díjak	-96	-86
NEM AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	317	544
A RENDES TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	4 411	2 278
A RENDKÍVÜLI TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	0	0
AZ ELSZÁMOLÁSI IDŐSZAKBAN REALIZÁLT NETTÓ NYERESÉG	4 411	2 278

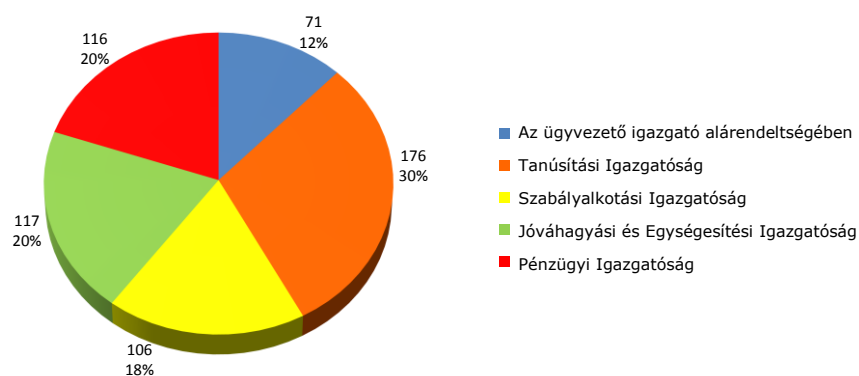
5. melléklet: A dolgozói létszám alakulása és megoszlása

A jelen rész a beszámolási időszak végén foglalkoztatott dolgozók adatait elemzi és összesíti különböző szempontok, például nemzetiség, nem vagy életkor. A táblázatokban szereplő adatok mind a 2010. december 31-ei helyzetet tükrözik.

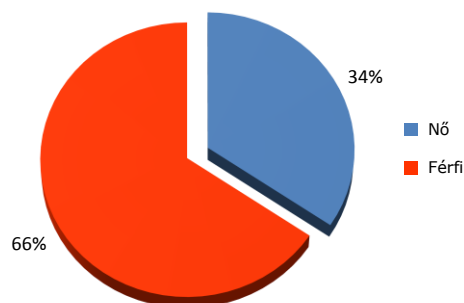
1. ábra: Létszámterv

Besorolás	A betöltött helyek 2009. december 31-én	A 2010-es létszámterv	A betöltött helyek 2010. december 31-	Foglalkoztatási arány 2010. december 31-
AD	354	447	404	90%
15	2	2	2	
14	3	6	3	
13	3	12	4	
12	21	26	27	
11	19	50	15	
10	15	55	33	
9	96	75	91	
8	63	104	68	
7	58	58	74	
6	55	55	69	
5	19	4	18	
AST	106	123	119	97%
7		3		
6		7		
5	3	24	8	
4	13	30	17	
3	36	30	45	
2	41	18	33	
1	13	11	16	
ÖSSZESEN	460	570	523	92%

- A táblázat csak a határozott idejű szerződéssel foglalkoztatott ügynökök adatait tartalmazza. A táblázatban a betöltött helyek száma szerepel a beszámolási időszak végén, nem pedig a foglalkoztatott dolgozók száma (részmunkaidő beosztás két dolgozónál). Emellett 2010 végén még 54 szerződéses ügynök és 8 delegált nemzeti szakember is munkában állt.
- Az EASA létszámtervében jóváhagyott összes hely szerződéssel foglalkoztatott dolgozóra vonatkozik.
- Fontos megjegyezni, hogy az EU intézményeiben lehetséges a munkahelyek „alulképzett” dolgozókat foglalkoztatni, azaz az állást olyan munkavállalóval is be lehet tölteni, akinek a szerződéses besorolása alacsonyabb, mint az adott munkahelyhez elméletileg hozzárendelt besorolás. Valójában a besorolások megoszlása létszámtervben a szerződéses besorolások „legmagasabb” jóváhagyott eloszlásnak felelnek meg, és a betöltött helyeket a legmagasabbtól a legalacsonyabb felé haladva egy lépcsőzetes eljárással kell számba venni.

2. ábra: A dolgozók megoszlása igazgatóságoként

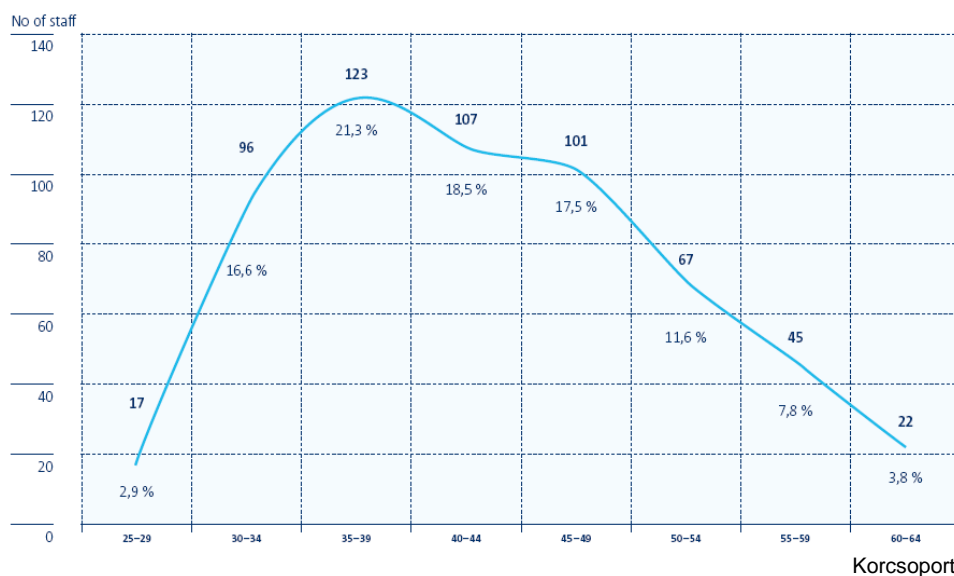
A figyelembe vett dolgozók: határozott idejű ügynök, szerződéses ügynök és delegált nemzeti szakember.

3. ábra: Nemek szerint megoszlás

A figyelembe vett dolgozók: határozott idejű ügynök, szerződéses ügynök és delegált nemzeti szakember.

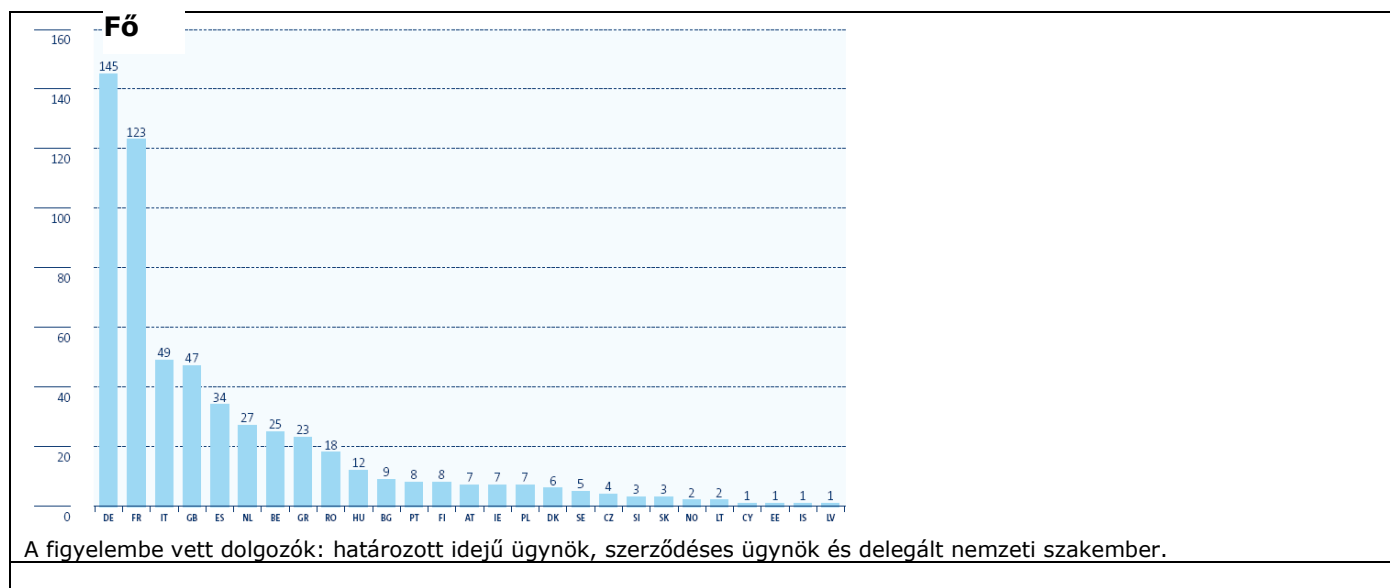
4. ábra: Életkor szerinti megoszlás

Alkalmazottak száma



A figyelembe vett dolgozók: határozott idejű ügynök, szerződéses ügynök és delegált nemzeti szakember.

5. ábra: Állampolgárság szerint megoszlás



6. melléklet: Az EASA igazgatótanácsa

Az EASA igazgatótanácsában a tagállamok és az Európai Bizottság képviselői foglalnak helyet. Az igazgatótanács feladata az Ügynökség prioritásainak a meghatározása, a költségvetés összeállítása és az Ügynökség működésének a felügyelete.

Összetétel²⁰

Szavazati joggal rendelkező tagok	Az Európai Bizottság, valamint a 27 európai tagállam
Szavazati joggal nem rendelkező tagok	Norvégia, Liechtenstein, Izland, Svájc
Megfigyelők	Albánia, Bosznia és Hercegovina, Horvátország, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, Montenegró, Szerbia, valamint a koszovói ENSZ-misszió (még nincs kinevezve)

Az EASA Tanácsadó Testülete (EASA Advisory Board, EAB) ugyancsak képviselteti magát az igazgatótanácsban megfigyelőként.

Az igazgatótanács elnöke	Az igazgatótanács elnökhelyettese
Michael SMETHERS	Maxime COFFIN

²⁰ Az EASA igazgatótanácsának tagjairól részletes felsorolás látható az EASA internetes oldalán a <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php> címen.

7. melléklet: Rövidítések jegyzéke

ACARE	Advisory Council for Aeronautics Research in Europe [EN] — Európai Repüléskutatási Tanácsadó Testület [HU]
ACI	Airport Council International [EN] — Repülőterek Nemzetközi Tanácsa [HU]
AD	Airworthiness Directive [EN] — légialkalmassági irányelv [HU]
AMC	Acceptable Means of Compliance [EN] — megfelelés elfogadható módozata [HU]
A-NPA	Advance Notice of Proposed Amendment, Advance NPA [EN] — javasolt módosításról szóló előzetes értesítő [HU]
ANS	Air Navigation Services [EN] — légi navigációs szolgálatok [HU]
AP to DOA	Alternative Procedure to Design Organisation Approval [EN] — Tervező szervezet jóváhagyása alternatív eljárással [HU]
AR	Authority Requirements [EN] — hatósági követelmények [HU]
ATCO	Air Traffic Controller [EN] — légiforgalom-irányító, „irányító” [HU]
ATM	Air Traffic Management [EN] — légiforgalom-kezelés [HU]
BASA	Bilateral Air Safety Agreement [EN] — kétoldalú repülésbiztonsági megállapodás [HU]
CA	Contract Agent [EN] — szerződéses ügynök, szerződéses EASA ügynök [HU]
CAAC	Civil Aviation Administration of China [EN] — Kínai Polgári Légiközlekedési Hatóság (angol nyelvterületen alk. mozaikszó alapján) [HU]
CAEP	Committee on Aviation and Environmental Protection [EN] — az ICAO Repülési Környezetvédelmi Bizottsága [HU]
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation [EN] — Polgári Léginavigációs Szolgáltatók Szövetsége [HU]
CAT	Commercial Air Transport [EN] — kereskedelmi légi szállítás v. közlekedés [HU]
CAW	Continuing Airworthiness [EN] — Folyamatos légi alkalmasság [HU]
CC	Cabin Crew [EN] — légiutas-kísérők [HU]
CMA	Continuous Monitoring Approach [EN] — folyamatos figyelemmel kísérés módszere [HU]
CRD	Comment Response Document [EN] — észrevétel-válasz dokumentum [HU]
CRT	Comment Response Tool [EN] — az észrevételekre adott válaszok kezelésére szolgáló eszköz [HU]
CTIG	Common Training Initiative Group [EN] — Közös Képzéseket Kezdeményező Csoport [HU]
COA	Continuing Airworthiness Organisations Approval [EN] — a folyamatos légi alkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyása [HU]
DOA	Design Organisation Approval [EN] — tervező szervezet jóváhagyása [HU]
EACCC	European Crisis Coordination Cell [EN] — Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység [HU]
EAD	Emergency Airworthiness Directive [EN] — sürgős légialkalmassági irányelv [HU]
EARPG	European Aviation Research Partnership Group [EN] — Európai Repülésbiztonsági Kutatási Együttműködési Csoport [HU]
EASAC	European Safety Advisory Committee [EN] — Európai Repülésbiztonsági Tanácsadó Bizottság [HU]
EASP	European Aviation Safety Programme [EN] — Európai Repülésbiztonsági Program [HU]
EASp	European Aviation Safety Plan [EN] — Európai Repülésbiztonsági Terv [HU]
EC	European Commission [EN] — Európai Bizottság [HU]
ECAC	European Civil Aviation Conference [EN] — Európai Polgári Repülési Konferencia [HU]
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team [EN] — Európai Kereskedelmi repülés-biztonsági Csoport [HU]
ECofA	Export Certificate of Airworthiness [EN] — export légialkalmassági bizonyítvány [HU]
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control [EN] — Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ [HU]
EGAST	European General Aviation Safety Team [EN] — Európai Általánosrepülés-biztonsági Csoport [HU]
EHFAG	European Human Factors Advisory Group [EN] — Európai Emberi Tényezők Tanácsadó Csoport [HU]
EHEST	European Helicopter Safety Team [EN] — Európai Helikopteres Repülésbiztonsági Csoport [HU]
ERP	Enterprise Resource Planning [EN] — vállalati erőforrás-tervezés [HU]
ESSI	European Strategic Safety Initiative [EN] — Európai Stratégiai Repülésbiztonsági Kezdeményezés [HU]
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation [EN] — európai műszaki megfelelési végzés engedélyezése [HU]
EU	European Union [EN] — Európai Unió [HU]
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment [EN] — Polgári Repülési Berendezésekkel Foglalkozó Európai Szervezet [HU]
FAA	Federal Aviation Administration [EN] — Szövetségi Légügyi Hatóság (az Egyesült Államok légügyi hatósága) [HU]
FAB	Functional Airspace Block [EN] — funkcionális légtérblokk [HU]
FAL	Final Assembly Line [EN] — összeszerelő üzem [HU]
FCL	Flight Crew Licensing [EN] — a hajózószemélyzetek szakszolgálati engedélyezése [HU]
FDM	Flight Data Monitoring [EN] — repülésiadat-figyelés [HU]
FOIA	Freedom of Information Act [EN] — az információszabadságról szóló törvény az Egyesült Államokban [HU]
FSTD	Flight Simulation Training Devices [EN] — repülésszimulációs oktatóeszköz [HU]
GM	Guidance Material [EN] — útmutató [HU]
HLSC	ICAO High Level Safety Conference [EN] — ICAO konferencia a magas szintű repülésbiztonságról [HU]
HR	Human Resources [EN] — emberi erőforrás, humán erőforrás [HU]
IAC	Interstate Aviation Committee [EN] — Államközi Repülési Bizottság [HU]
IAS	Internal Audit Service (European Commission) [EN] — az Európai Bizottság Belső Ellenőrzési Szolgálat [HU]
IAW	Initial Airworthiness [EN] — kezdeti légi alkalmasság [HU]
ICF	International Cooperation Forum [EN] — Nemzetközi Együttműködési Fórum [HU]

ICAO	International Civil Aviation Organisation [EN] — Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet [HU]
IGPT	Internal Group on Pilot Training (EASA) [EN] — Belső Pilótaképzési Csoport (EASA) [HU]
IORS	Internal Occurrence Reporting System (EASA) [EN] — Belső repülésemény-jelentő rendszer (EASA) [HU]
IPPF	International Professional Practices Framework [EN] — Nemzetközi szakmai gyakorlati keretrendszer [HU]
ISC	Internal Safety Committee [EN] — Belső Repülésbiztonsági Bizottság (EASA) [HU]
IT	Information Technology [EN] — informatika, informatikai [HU]
ITQI	International Training Qualification Initiative (IATA) [EN] — Nemzetközi Oktatási Minősítési Kezdeményezés (IATA) [HU]
JAA	Joint Aviation Authorities [EN] — Társult Légügyi Hatóságok [HU]
JAR	Joint Aviation Requirements [EN] — Egységes Légügyi Előírások [HU]
JCAB	Japanes Civil Aviation Bureau [EN] — a japán légügyi hatóság szokásos rövidítése angol szövegkörnyezetben [HU]
LoA	Letter of Agreement [EN] — szándéknyilatkozat [HU]
MMEL	Master Minimum Equipment List [EN] — a minimálisan szükséges berendezések alaplístája [HU]
MOA	Maintenance Organisation Approval [EN] — karbantartó szervezet jóváhagyása [HU]
MRB	Maintenance Review Board [EN] — Karbantartási felügyeleti bizottság [HU]
NAA	National Aviation Authority [EN] — nemzeti légügyi hatóság, valamely ország légügyi hatósága [HU]
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (ICAO) [EN] — repülős szakemberek új generációja (ICAO) [HU]
No.	Number [EN] — (magyarul sz.): szám, számú [HU]
NPA	Notice of Proposed Amendment (EASA) [EN] — javasolt módosításról szóló értesítő (EASA) [HU]
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (FAA) [EN] — javasolt szabályalkotási közlemény (FAA) [HU]
TFOEB	Operational Evaluation Board [EN] — operatív értékelési bizottság [HU]
OPS	Air Operations [EN] — repülések [HU]
OR	Organisation Requirements [EN] — szervezeti követelmények [HU]
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) [EN] — javaslat légialkalmassági irányelv kiadására (EASA) [HU]
POA	Production Organisation Approval [EN] — gyártó szervezet jóváhagyása [HU]
PRB	Performance Review Board [EN] — Teljesítmény-ellenőrző Bizottság [HU]
Q	Quarter [EN] — (magyarul n.é.): negyedév [HU]
RTC	Restricted Type Certificate [EN] — korlátozott típusbizonyítvány [HU]
SAE	Society of Automotive Engineers [EN] — Autómérnökök Egyesülete (Egyesült Államok) [HU]
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft [EN] — külföldi légi járművek repülésbiztonsági értékelése [HU]
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN] — Rendszerek, alkalmazások és termékek az adatfeldolgozásban (integrált ügyviteli és termelésirányítási programcsomag) [HU]
SARPS	(ICAO) Standards and Recommended Practises [EN] — ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok [HU]
SAN	Storage Area Network [EN] — adattároló hálózat [HU]
SAS	Specific Airworthiness Specification [EN] — különleges légialkalmassági minősítés [HU]
SESAR	Single European Sky ATM Research [EN] — „Egységes európai égbolt” légiforgalom-kezelési kutatás [HU]
SPOA	Single Production Organisation Approval [EN] — gyártó szervezet egyesített jóváhagyása [HU]
SNE	Seconded National Expert [EN] — delegált nemzeti szakember, vezényelt nemzeti szakember [HU]
SMS	Safety Management Systems [EN] — repülésbiztonság-kezelő rendszerek [HU]
SSP	State Safety Programme [EN] — Állami Repülésbiztonsági Program [HU]
STC	Supplemental Type Certificate [EN] — kiegészítő típusbizonyítvány [HU]
STD	Synthetic Training Device [EN] — földi repülésgyakorló berendezés [HU]
TA	Temporary Agent [EN] — határozott idejű munkaszerződéssel foglalkoztatott ügynök [HU]
TC	Type Certificate [EN] — típusbizonyítvány [HU]
TCO	Third Country Operators [EN] — harmadik országbeli üzemeltetők [HU]
TCCA	Transport Canada Civil Aviation [EN] — Transport Canada Civil Aviation, a kanadai légügyi hatóság [HU]
TSO	Technical Standard Order (FAA) [EN] — műszaki megfelelőségi végzés (FAA) [HU]
UAE	United Arab Emirates [EN] — Egyesült Arab Emírségek (EAE) [HU]
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO) [EN] — Univerzális Repülésbiztonsági Felügyeleti Ellenőrzési Program (ICAO) [HU]
WA	Working Arrangement [EN] — munkamegállapodás [HU]