



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

EUROPEJSKA AGENCJA BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

Ogólne sprawozdanie roczne za 2010 r.



Czerwiec 2011 r.

Uwagi wstępne przewodniczącego zarządu

Jako przewodniczący zarządu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego mam przyjemność przedstawić sprawozdanie roczne Agencji za 2010 r. Sprawozdanie przedstawia szczegółowo szeroki zakres prac Agencji oraz postęp, który od ubiegłego roku poczyniono na wielu płaszczyznach.

Najważniejsze zmiany w 2010 r. dotyczyły strategii bezpieczeństwa. W październiku zgromadzenie ogólne Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wytyczyło kurs w kierunku bardziej aktywnych przepisów bezpieczeństwa opartych na ryzyku, skutkujących większą przejrzystością informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz wykorzystujących skuteczne wskaźniki poziomu bezpieczeństwa. EASA zajęła swoje miejsce na zgromadzeniu pośród wiodących organów regulacyjnych, odgrywając ważną rolę podczas dyskusji.

Standard bezpieczeństwa lotniczego w Europie jest wysoki, ale nie najlepszy w skali światowej. Najnowsza biała księga Komisji Europejskiej w sprawie transportu określa dla Europy cel stania się najbezpieczniejszym regionem lotniczym na świecie. Podczas swojego przemówienia w styczniu 2011 r. (które przełożono z wiosny 2010 r. ze względu na kryzys związany z erupcją wulkanu) wiceprzewodniczący Kallas postawił UE wyzwanie polegające na „osiągnięciu najwyższego poziomu bezpieczeństwa, jednolitego w całej Unii Europejskiej i stale zwiększającego się z biegiem czasu”. EASA jest w centrum realizacji tego wyzwania.

W 2010 r. Agencja opracowała pierwszy ogólnoeuropejski program bezpieczeństwa oraz plan bezpieczeństwa. W programie opisano sposób działania systemu przepisów w zakresie europejskiego bezpieczeństwa lotniczego oraz sposób wzajemnego dostosowania ról i obowiązków różnych podmiotów. Praktycznie ustanawia on system zarządzania bezpieczeństwem dla Europy.

Plan to dokument operacyjny przygotowany w oparciu o zgromadzone z wielu źródeł dane i informacje, określający główne obszary zagrożenia dla bezpieczeństwa, którym operatorzy muszą stawić czoła oraz wskazujący na szereg środków działania. Plan będzie poddawany przeglądowi w trybie ciągłym i będzie określał strategię oraz program prac Agencji. Biorąc pod uwagę wydarzenia spowodowane obecnością pyłu wulkanicznego w 2010 r., organ regulacji bezpieczeństwa musi przenieść uwagę oraz podjąć inne zadania wraz z pojawianiem się nowych okoliczności oraz zagrożeń.

W 2010 r. Agencja nadal dążyła do wypracowania całościowego reżimu bezpieczeństwa opartego na przepisach prawa, obejmującego 27 państw członkowskich UE oraz inne państwa europejskie stosujące ustawodawstwo UE w zakresie lotnictwa. Jest to wymagający i ambitny cel, który stopniowo staje się rzeczywistością. W trakcie ostatniego roku poczyniono ogromne postępy w zakresie zbliżenia do uzgodnienia zasad licencjonowania personelu, zarządzania ruchem lotniczym oraz w zakresie szeroko zakrojonych prac przygotowawczych w innych obszarach.

Istnieje wiele obszarów pracy Agencji, których nie można tutaj dokładnie wymienić. Jeszcze raz chciałbym złożyć podziękowania wszystkim pracownikom EASA za ich kompetencje i oddanie. Sukces EASA zależy od wysiłków i zaangażowania pracowników, a oni sami tworzą organizację, z której Europa może być dumna.

Michael Smethers
Przewodniczący zarządu

Uwagi wstępne dyrektora wykonawczego

Wydarzenia w 2010 r. wykazały rosnące znaczenie skoordynowanych działań w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Chociaż dane liczbowe wskazują, że był to dobry rok dla bezpieczeństwa w Europie, ponieważ nie wydarzył się żaden wypadek w europejskim komercyjnym transporcie lotniczym, to rok ten wypadł słabo dla lotnictwa cywilnego poza tym regionem ze względu na 52 wypadki śmiertelne oraz 881 ofiar w tej kategorii. Konieczne jest wypracowanie w skali globalnej wspólnego zarządzania bezpieczeństwem, aby stawić czoło zagadnieniom bezpieczeństwa takim jak utrata kontroli oraz wypadnięcie z drogi startowej.

EASA przodowała w ważnym postępie w 2010 r. ukierunkowanym na przyjęcie podejścia opartego na analizie ryzyka, mającego promować skoordynowane działanie na rzecz bezpieczeństwa w Europie i na całym świecie. Agencja odegrała ważną rolę podczas 37. sesji zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), która odbyła się w Montrealu we wrześniu i październiku 2010 r. EASA przygotowała pozycje proponujące wspólne europejskie stanowisko, opracowane we współpracy z instytucjami UE oraz innymi partnerami. Na 33 wspólne propozycje przyjęte i przekazane podczas zgromadzenia wszystkim europejskim delegacjom, 27 zostało przygotowanych przez EASA.

W ciągu roku Agencja poczyniła postępy w kierunku utworzenia pierwszego europejskiego systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym. Za pomocą Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego (EASP) koordynuje i uzupełnia się działania państw członkowskich w zakresie określania kluczowych zagrożeń dla bezpieczeństwa, którymi należy zająć się na poziomie europejskim oraz ustanawiania konkretnych krajowych celów bezpieczeństwa. Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego (EASp) to zasadnicza część EASP. Niniejszy dokument referencyjny dla decydentów zamyka cykl zarządzania bezpieczeństwem poprzez połączenie zagadnień bezpieczeństwa na wysokim europejskim szczeblu z działaniami oraz inicjatywami, które mają zmniejszyć kryjące się za nimi zagrożenia.

Program i plan wspólnie wskazują drogę na kolejne cztery lata w zakresie prac bezpieczeństwa w Europie we wszystkich domenach lotnictwa. Pod patronatem rozszerzonej kompetencji EASA, która obejmuje obecnie również zarządzanie ruchem lotniczym (ATM) oraz lądowiska, ramy stanowią obecnie podstawę dla podejścia całościowego do bezpieczeństwa lotniczego.

To podejście całościowe musi stanowić podporę dla przemysłu, gwarantując stale rosnący poziom bezpieczeństwa, a jednocześnie oferując dostosowane procedury w zakresie certyfikacji oraz prawotwórcze. Pierwszym wyzwaniem dla tego zobowiązania będzie certyfikacja kolejnej generacji technologii ATM wspierającej jednolitą europejską przestrzeń powietrzną. W tym zakresie dokonano uzgodnień roboczych ze wspólnym przedsięwzięciem SESAR oraz EUROCONTROL.

Po wybuchu wulkanu Eyjafjallajökull w kwietniu 2010 r. EASA współpracowała z wieloma zainteresowanymi stronami w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego podczas ponownego otwarcia europejskiej przestrzeni powietrznej. Agencja pomogła również w zdefiniowaniu nowego europejskiego podejścia, aby zapewnić utrzymanie wysokich standardów bezpieczeństwa bez załamania europejskiego ruchu lotniczego w trakcie podobnych wydarzeń w przyszłości.

Podsumowując, jestem dumny, że EASA przeszła pomyślnie audyt ISO 9001:2008, który miał miejsce w listopadzie 2010 r. Certyfikacja ta, które nie byłaby możliwa bez poświęcenia i zaangażowania wszystkich pracowników, to uznanie możliwości EASA w zakresie wdrażania skutecznych procesów roboczych i organizacyjnych. EASA to pierwsza Agencja UE, która otrzymała pełen certyfikat ISO 9001:2008.

Patrick Goudou
Dyrektor wykonawczy

Spis treści

UWAGI WSTĘPNE PRZEWODNICZĄCEGO ZARZĄDU	2
UWAGI WSTĘPNE DYREKTORA WYKONAWCZEGO	3
SPIS TREŚCI.....	5
WPROWADZENIE.....	7
AGENCJA	8
STRUKTURA ORGANIZACYJNA.....	9
NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA W 2010 R.....	10
DZIAŁALNOŚĆ AGENCJI.....	11
1. STRATEGIA BEZPIECZEŃSTWA	11
1.1. Cel i zakres.....	11
1.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.	11
2. ANALIZY I BADANIA BEZPIECZEŃSTWA	14
2.1. Cel i zakres.....	14
2.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.	14
Analiza bezpieczeństwa.....	14
Prace badawcze.....	16
2.3. Kluczowe wskaźniki wydajności.....	17
3. ROZPORZĄDZENIE	18
3.1. Cel i zakres.....	18
3.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.	18
3.3. Kluczowe wskaźniki wydajności.....	20
4. CERTYFIKACJA WYROBÓW	21
4.1. Cel i zakres.....	21
4.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.	21
4.3. Kluczowe wskaźniki wydajności.....	24
5. ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI.....	25
5.1. Cel i zakres.....	25
5.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.	25
5.3. Kluczowe wskaźniki wydajności.....	27
6. KONTROLE DOKONYWANE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE	28
6.1. Cel i zakres.....	28
6.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.	28
6.3. Kluczowe wskaźniki wydajności.....	30
7. PRZEWÓZNICZY.....	31
7.1. Cel i zakres.....	31
7.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.	31
SAFA.....	31
Operatorzy z krajów trzecich.....	32
7.3. Kluczowe wskaźniki wydajności.....	33
8. WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA	34
8.1. Cel i zakres.....	34
8.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.	34
8.3. Kluczowe wskaźniki wydajności.....	35
9. DZIAŁANIA WSPIERAJĄCE	36
9.1. Cel i zakres.....	36

9.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.	36
Zarządzanie ogólne	36
Zarządzanie wnioskami i usługi zaopatrzeniowe.....	36
Służby ds. Finansów.....	36
Obsługa prawna	37
Komunikacja.....	37
Zasoby ludzkie.....	38
Szkolenie techniczne.....	38
Usługi informacyjne i korporacyjne.....	39
9.3. Kluczowe wskaźniki wydajności.....	40
KONTROLA WEWNĘTRZNA ORAZ OGRANICZANIE RYZYKA	41
ZAŁĄCZNIKI	44
ZAŁĄCZNIK 1: OŚWIADCZENIE O WIARYGODNOŚCI WYDANE PRZEZ URZĘDNIKA	
ZATWIERDZAJĄCEGO	45
ZAŁĄCZNIK 2: PRACE BADAWCZE ORAZ BADANIA NAUKOWE W 2010 R.	46
ZAŁĄCZNIK 3: DECYZJE, OPINIE I NPA W 2010 R.	47
ZAŁĄCZNIK 4: WYNIKI FINANSOWE AGENCJI W 2010 R. (WYKONANIE BUDŻETU	
EASA)	49
ZAŁĄCZNIK 5: DANE LICZBOWE DOTYCZĄCE POZIOMU ZATRUDNIENIA I DANE	
DEMOGRAFICZNE	53
ZAŁĄCZNIK 6: ZARZĄD EASA	55
ZAŁĄCZNIK 7: WYKAZ SKRÓTÓW.....	56

Wprowadzenie¹

W 2010 r. Agencja kontynuowała przygotowania do przyjęcia nowych kompetencji oraz obowiązków, jednocześnie kontynuując umacnianie swojej centralnej roli w strategii Unii Europejskiej na rzecz bezpieczeństwa lotniczego. W tym kontekście, Agencja w dalszym ciągu dążyła do opracowania całościowych, europejskich ram prawnych w obszarze bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i przyczyniła się w dużym stopniu do wypracowania europejskiej strategii bezpieczeństwa lotniczego.

W szczególności, w 2010 r. na Agencję zostały dodatkowo nałożone następujące zadania:

- opracowanie Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego (EASP) oraz Europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EASp);
- utworzenie Wewnętrznego systemu zgłaszania zdarzeń (IORS);
- prace przygotowawcze w zakresie dopuszczenia operatorów pochodzących z państw trzecich (TCO);
- uczestnictwo w Radzie Oceny Wyników Pracy (PBR) w zakresie planu wykonania Zarządzania ruchem lotniczym (ATM).

Bliska współpraca z innymi instytucjami wiązała się również z dużą ilością pracy. EASA zapewniła spójne europejskie przedstawicielstwo podczas 37. ogólnego zgromadzenia ICAO, wspierając przygotowanie dokumentów roboczych i informacyjnych przedstawionych przez belgijską prezydencję. Agencja podtrzymywała bezpośrednie zaangażowanie w szereg grup roboczych i paneli ICAO. Na poziomie europejskim, Agencja przyjęła uzgodnienia robocze z EUROCONTROL oraz podpisano dokument porozumienia (LoA) ze wspólnym przedsięwzięciem SESAR w celu zdefiniowania zadań oraz procedur powiązanych z programem SESAR.

W 2010 r. Agencja w dalszym ciągu skupiała swoje wysiłki na zdobyciu uznania za wysoką jakość pracy. W listopadzie 2010 r. EASA jako pierwsza Agencja europejska przeszła pomyślnie certyfikację zgodności z wymaganiami normy ISO 9001:2008. Ponadto w 2010 r. funkcja audytu wewnętrznego Agencji uzyskała pozytywną certyfikację międzynarodowych ramowych zasad praktyki zawodowej (IPPF).

Agencja wykonała również roczne ćwiczenia w zakresie oceny zagrożeń. Zidentyfikowane zagrożenia oraz wykonane lub zainicjowane sposoby ich łagodzenia przedstawiono w niniejszym sprawozdaniu.

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

Agencja

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) jest głównym podmiotem systemu strategii bezpieczeństwa lotniczego Unii Europejskiej, składającym się z Agencji, Komisji Europejskiej oraz krajowych władz lotniczych (NAA).

Państwa bezpieczeństwa to nasza misja

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

Wspólna strategia

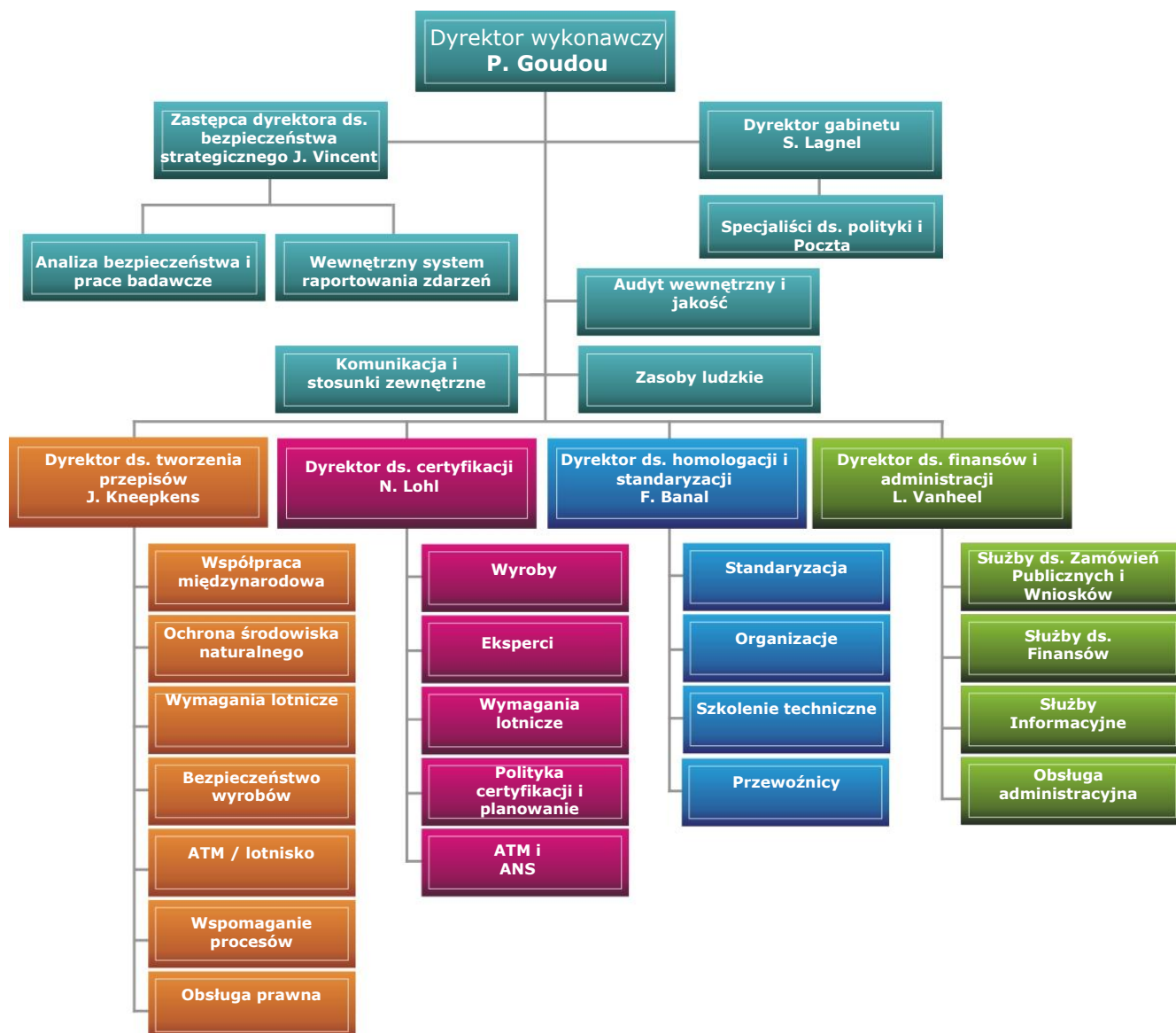
Transport powietrzny jest jednym z najbezpieczniejszych sposobów podróżowania. Wraz ze wzrostem ruchu lotniczego, niezbędne jest wspólne przedsięwzięcie na poziomie europejskim, aby zapewnić bezpieczny i zrównoważony transport powietrzny. Agencja opracowuje wspólne przepisy dotyczące bezpieczeństwa i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

Nasze zadania

Główne zadania Agencji obejmują obecnie:

- rozporządzenie: przygotowanie projektów dokumentów legislacyjnych dot. bezpieczeństwa lotniczego oraz doradztwo techniczne na rzecz Komisji Europejskiej i innych państw członkowskich;
- kontrole i szkolenia w celu zapewnienia jednolitego wdrożenia przepisów unijnych w zakresie bezpieczeństwa lotniczego we wszystkich państwach członkowskich;
- certyfikacja wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska;
- zatwierdzenie organizacji projektujących statki powietrzne na całym świecie oraz organizacji produkujących i obsługujących poza UE;
- koordynacja programu SAFA (oceny bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego) Wspólnoty Europejskiej;
- gromadzenie danych, wykonywanie analiz i badań w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego.

Struktura organizacyjna



Stan: maj 2011

Najważniejsze wydarzenia w 2010 r.

Wydarzenie	Data
Organizowane/współorganizowane przez EASA	
Dzień informacyjny EASA – drugie rozszerzenie EASA: lądowiska i ATM, Oslo	22 stycznia 2010 r.
2. Forum współpracy międzynarodowej (ICF-2), Dubaj	27-29 kwietnia 2010 r.
Wizyta Siim Kallas, wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej ds. Transportu, Kolonia	31 maja 2010 r.
Konferencja bezpieczeństwa lotniczego USA/Europa 2010, Nowy Orlean	8-10 czerwca 2010 r.
Warsztaty poświęcone zagadnieniom związanym z chmurą pyłu wulkanicznego, Kolonia	21 czerwca 2010 r.
Konferencja EASA „W kierunku wspólnych zasad bezpieczeństwa - pierwsza faza opinii ATM”, Kolonia	24 czerwca 2010 r.
Międzynarodowa konferencja poświęcona wpływowi zmian klimatu na bezpieczeństwo lotnicze, Kolonia	8-9 września 2010 r.
Konferencja AR/OR, Kolonia	20-21 października 2010 r.
Konferencja OPS dot. części CAT i SPA, Kolonia	25 listopada 2010 r.
Organizowane na poziomie ICAO / UE	
8. spotkanie Komitetu ICAO ds. ochrony środowiska naturalnego (CAEP/8), Montreal	1-12 lutego 2010 r.
II. konferencja poświęcona jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, Madryt	25-26 lutego 2010 r.
Konferencja ICAO poświęcona wysokiemu poziomowi bezpieczeństwa, Montreal	29-31 marca 2010 r.
1. Szczyt lotniczy UE – Ameryka Południowa, Rio de Janeiro	24-26 maja 2010 r.
37. Zgromadzenie ogólne ICAO, Montreal	27 września-8 października 2010 r.
Europejski Szczyt Lotnictwa, Burges	26-27 października 2010 r.

Działalność Agencji

1. Strategia bezpieczeństwa

1.1. Cel i zakres

Agencja przejęła przywództwo w zakresie koordynacji i uzupełniania wysiłków państw członkowskich UE na rzecz wdrażania wymogów ustalonych przez ICAO w zakresie Systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) dla przemysłu oraz krajowych programów bezpieczeństwa (SSP) dla państw umawiających się ICAO.

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

W kontekście tej potrzeby i w celu dokonania dalszych postępów powołano do życia Europejski Komitet Doradczy ds. Bezpieczeństwa (EASAC) w październiku 2009 r. składający się z przedstawicieli Komisji Europejskiej, przemysłu, EUROCONTROL, państw członkowskich oraz EASA.

W 2010 r. uwieńczeniem pracy było opracowanie pierwszego na skalę europejską programu bezpieczeństwa lotniczego poprzez opracowanie europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego (EASP) oraz powiązanego europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EASp).

1.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.

➤ Europejski program bezpieczeństwa lotniczego (EASP)

W 2010 r. EASAC opracował podręcznik do europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego (EASP) oraz europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EASp). Na podstawie tych prac Komisja Europejska zamierza wydać oświadczenie dotyczące strategii przyszłości celów bezpieczeństwa lotniczego na nadchodzące lata. Uwzględnienie tych trzech elementów: strategii, programu oraz okresowych planów bezpieczeństwa, daje pełny obraz.

Europa przewodzi w tym przedsięwzięciu, ponieważ żaden inny region na świecie nie posiada struktury, która realizuje zarządzanie bezpieczeństwem. Powyższe elementy zostały ciepło przyjęte przez zarząd Agencji w grudniu 2010 r.

Proponowane podejście do europejskiego bezpieczeństwa lotniczego opiera się na trzech elementach:

- zestawie polityki i celów (strategia);
 - zintegrowanym zestawie przepisów oraz działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa (program) oraz
 - ocenie zagadnień bezpieczeństwa wysokiego poziomu oraz powiązanego planu działania (plan bezpieczeństwa).
- Podręcznik EASP

Podręcznik opisujący EASP składa się z zestawu procesów oraz działań i podzielono go na dwie części.

Pierwsza część, w której nakreślono zagadnienie, dotyczy europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego utworzonego przez podstawowe rozporządzenie. Część ta zawiera opis uczestników, ich role, obowiązki oraz sposób wzajemnej interakcji. Ma to podstawowe znaczenie w zrozumieniu sposobu wykorzystania systemu do poprawy bezpieczeństwa. Dokument opisuje również uczestników z zewnątrz mających wpływ na system.

Druga część opisuje sposób, w jaki system powinien działać, aby w dalszym ciągu podnosić bezpieczeństwo. Wprowadzenie sformalizowanego zarządzania bezpieczeństwem we wszystkich sektorach lotnictwa cywilnego jest nadal w toku. ICAO wprowadziło zmianę paradygmatu, która jest w dalszym ciągu wdrażana. Zmiana tego paradygmatu składa się z dwóch elementów: SMS/SSP oraz przepisów opartych na działaniu z wykorzystaniem podejścia całościowego. Aby uwzględnić to zmieniające się środowisko, ta część dokumentu proponuje dążenia oraz istniejące procesy. W propozycji tej istotą systemu lotnictwa jest zbiorowe zarządzanie bezpieczeństwem.

Podręcznik EASP stanowi dokument wstępny. Wraz z dalszym wdrażaniem zasad zarządzania bezpieczeństwem, konieczny będzie rozwój systemu. Współpraca jest kluczem do skutecznego wdrożenia zarządzania bezpieczeństwem. Jest to w szczególności prawdziwe w naszym przypadku i może również służyć jako model dla innych opcji podejścia do współpracy regionalnej.

EASP ma również na celu zapewnienie wsparcia państwom członkowskim w zakresie przygotowywania własnych SSP. Oferuje to europejskie spojrzenie na różne wspólne płaszczyzny oraz zagadnienia, którymi należy się zająć. Europejska wizja ma zasadnicze znaczenie dla zbiorowego podejścia i vice versa. Rzeczywiście wspólne zrozumienie sposobu, w jaki funkcjonuje system EASA oraz ról i czynności wszystkich uczestników stanowi podstawę pracy zespołowej, którą należy ustanowić w celu odniesienia sukcesu w tym pełnym wyzwaniu przedsięwzięciu.

- Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego (EASp)

W 2010 r. opracowano pierwszą edycję EASp w oparciu o podejście oddolne. Określono wstępne priorytety łącząc krajowe priorytety dostarczone przez państwa członkowskie. Zostały one porównane z priorytetami określonymi przez Europejską Strategiczną Inicjatywę na rzecz Bezpieczeństwa (ESSI), EUROCONTROL lub Agencję. Kolejne edycje będą kierowały się bardziej niezawodną metodyką współpracy w przeciwieństwie do (oddolnej) zastosowanej do tej pierwszej wersji. Zasady opracowania kolejnych planów opisano w podręczniku EASP.

Zarządzanie bezpieczeństwem zmienia się na przestrzeni lat. Poprawa bezpieczeństwa stała się zadaniem pełnym wyzwań, które wymaga wspólnego wysiłku oraz ustalania priorytetów w zakresie skąpych zasobów. Publikacja planu bezpieczeństwa pokazuje europejskie zobowiązanie do działania.

Intencją tego dokumentu jest zamknięcie pętli zarządzania bezpieczeństwem poprzez połączenie zagadnień bezpieczeństwa określonych na poziomie europejskim za pomocą analizy zdarzeń bezpieczeństwa z planami działań i inicjatywami uruchomionymi w celu zmniejszenia powiązanych zagrożeń.

EASp wskazuje ścieżkę na kolejne cztery lata, która przedstawia spójny obraz prac bezpieczeństwa w Europie we wszystkich domenach lotnictwa. Określa pierwszą warstwę priorytetów, uzupełnionych następnie przez krajowe plany bezpieczeństwa, a na poziomie Agencji przez wewnętrzny program bezpieczeństwa. Tworzy to sieć dla

działania. Koordynacja i ścisła współpraca stanowią klucz do jego aktualności i skuteczności.

2. Analizy i badania bezpieczeństwa

2.1. Cel i zakres

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

Praca dotycząca analizy bezpieczeństwa jest dwójaka; wewnętrznie analiza bezpieczeństwa stanowi podstawę do zdefiniowania działań i polityki, które powinien rozważyć Komitet Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ISC) Agencji, a zewnętrznie analiza bezpieczeństwa zapewnia wsparcie, współpracę i informacje o zagadnieniach związanych z ryzykiem dla bezpieczeństwa. Funkcje wspierające tę pracę są następujące:

- analiza bezpieczeństwa: przeglądy, wykonywanie badań oraz dostarczanie sprawozdań;
- badania: rozpowszechnianie oraz powypadkowe działania następne, jak również opracowanie środków współpracy;
- ciągła poprawa: usprawnienie i promowanie inicjatyw dot. bezpieczeństwa lotniczego;
- przygotowywanie, wykorzystywanie i rozpowszechnianie informacji wynikających z funkcji technicznych (sprawozdania dotyczące uchybień w obsłudze, statystyki, polityka czynnika ludzkiego, analiza parametrów operacyjnych lotu, system zarządzania bezpieczeństwem, działania w dalszej perspektywie i promowanie bezpieczeństwa).

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

W 2010 r. nacisk położono na konsolidację istniejących zdolności, np. przez dalsze zwiększanie systematycznego podejścia do połączenia działań bezpieczeństwa ze zidentyfikowanymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa i rozszerzanie wykorzystania i udostępniania danych bezpieczeństwa.

2.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.

Analiza bezpieczeństwa

- Produktywne wykorzystanie danych bezpieczeństwa

Rozszerzenie wykorzystania danych bezpieczeństwa przyniosło owoce wraz z ukierunkowaniem prac na wykrywanie tendencji oraz prekursorów w celu unikania wypadków w przyszłości. Celem poprawy współpracy omawiano międzynarodowe porozumienia dot. udostępniania danych. Przekazano nowe narzędzia dla ułatwienia dostępności danych bezpieczeństwa w ramach Agencji.

W obliczu porozumienia roboczego pomiędzy Agencją z EUROCONTROL, jednym z pierwszych zadań tego porozumienia jest rozszerzenie Rocznych Przeglądów Bezpieczeństwa (ASR) o komponent ATM. Ponadto zatrudniono koordynatora ds. sieci analizy, co oznacza możliwość uruchomienia projektu w 2011 r.

Podjęto również działania mające na celu wzmocnienie polityki Agencji w zakresie ochrony informacji bezpieczeństwa i wdrażania „sprawiedliwej kultury”.

- Wewnętrzny system raportowania zdarzeń (IORS)

Głównym osiągnięciem w 2010 r. było ustanowienie Wewnętrznego systemu raportowania zdarzeń (IORS), którego celem jest poprawa wewnętrznej organizacji i procesów Agencji dla wszystkich zdarzeń zgłaszanych do EASA. Prace dotyczyły, między innymi, opracowania polityki IORS, niezbędnych procedur oraz formy zastosowania. W październiku 2010 r. utworzono Wydział IORS.

- Współpraca w prowadzeniu dochodzenia

Blizsza współpraca, zaufanie oraz pewność co do metod pracy spowodowały osiągnięcie szybszych i bezpieczniejszych działań naprawczych w zakresie powypadkowym i w odniesieniu do poważnych wypadków. Opracowano i wdrożono nowe prawodawstwo unijne, tj. rozporządzenie (WE) nr 996/2010² wyjaśniając role oraz obowiązki EASA.

Monitorowanie ważnych wypadków lub poważnych zdarzeń w lotnictwie cywilnym, które miały miejsce z 2010 r.:

- 21 stycznia 2010 r.: Agusta AW139 EC-KYR, wypadek, Almeria, Hiszpania;
- 10 kwietnia 2010 r.: TU-154M, wypadek samolotu Polskich Sił Powietrznych w Smoleńsku, Rosja;
- 13 kwietnia 2010 r.: Airbus A300B4-203F, XA-TUE AeroUnion, Monterrey, Meksyk;
- 12 maja 2010 r.: Airbus A330, 5A-ONG, wypadek, Libia;
- 28 lipca 2010 r.: Airbus A321, AP-BJB Airblue, wypadek, Islamabad;
- 27 lipca 2010 r.: Boeing MD-11, Cargo Lufthansa, D-ALCQ, wypadek na lotnisku w Rijadzie, Arabia Saudyjska;
- 3 września 2010 r.: Boeing 747-400F, N571UP wypadek, Dubaj, ZEA;
- 4 listopada 2010 r.: Airbus A380, Qantas, wypadek wskutek awarii silnika (bez ofiar śmiertelnych).

- Pył wulkaniczny

Po wybuchu wulkanu Eyjafjallajökull (Islandia) w kwietniu 2010 r., który spowodował ogromne zakłócenia w podróżach lotniczych w całej zachodniej i północnej Europie, Agencja włożyła duże wysiłki na rzecz opracowania stosownych środków mających promować bezpieczną kontynuację operacji lotniczych. Priorytet nadano współpracy, warsztatom, prezentacjom oraz udziałowi w grupach roboczych, z których wszystkie miały na celu zminimalizowanie wpływu wszelkich przyszłych zdarzeń. Wydano Biuletyn Informacji Bezpieczeństwa³, który zawierał zalecenia dla operatorów statków powietrznych oraz śmigłowców z napędem turbinowym, operujących w przestrzeni lub w pobliżu przestrzeni powietrznej, o której wiadano, że jest skażona pyłem wulkanicznym lub istniało takie podejrzenie. Agencja pracuje w nowo utworzonej Europejskiej Komórcie Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa (EACCC) w celu zapewnienia zgodnej, spójnej i terminowej reakcji na sytuacje kryzysowe. Dodatkowo rozpoczęto współpracę z ICAO w zakresie opracowania nowych standardów certyfikacji dla pyłu wulkanicznego.

- Wyniki z inicjatyw bezpieczeństwa

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, Dz.U. L 295/35.

³ EASA SIB nr 2010-17R2: lot w przestrzeni powietrznej o niskim skażeniu pyłem wulkanicznym.

Trzy filary ESSI połączono z Europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego (EASP).

- Europejski Zespół ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Komercyjnego (ECAST): przyjęto nowy zakres obowiązków (ToR) w powiązaniu z Europejskim Komitetem Doradczym ds. bezpieczeństwa (EASAC). Nastąpiło uruchomienie działalności Bezpieczna droga startowa ECAST prowadzonej przez Europejską Grupę Roboczą ds. Zapobiegania Wyjściom poza Pas Startowy (EWGPRES). W toku jest uruchomienie Europejskiego Forum Monitorowania Danych Lotu (FDM).
- Europejski Zespół ds. Bezpieczeństwa Śmigłowców (EHEST): opublikowano Sprawozdanie EHEST za lata 2000-2005 dot. wypadków oraz dwie broszury poświęcone promocji bezpieczeństwa oraz filmy wideo. Zorganizowano również w Europie Międzynarodowe Seminarium ds. Bezpieczeństwa Śmigłowców 2010 (IHSS).
- Europejski Zespół ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Ogólnego (EGAST): opublikowano wytyczne, broszury oraz filmy wideo EGAST promujące bezpieczeństwo.

- Zarządzanie wynikami w zakresie bezpieczeństwa

Na mocy rozporządzenia (UE) nr 691/2010⁴ w zakresie schematu działania ATM powołano do życia Radę Oceny Wyników Pracy (PRB). W związku z tym, że schemat działania obejmuje również bezpieczeństwo, współpracę z Agencją ujęto również w rozporządzeniu. Główne obszary współpracy to: definicja kluczowych wskaźników efektywności, przegląd krajowych planów efektywności oraz roczne sprawozdania PRB. Współpracę tę sformalizowano poprzez podpisanie protokołu ustaleń (MOU) pomiędzy Agencją a kierownictwem PRB w lutym 2011 r.

- Promowanie bezpieczeństwa w skali międzynarodowej

Konferencja poświęcona wysokiemu poziomowi bezpieczeństwa ICAO (HLSC) odbyła się w marcu 2010 r. EASA przewodniczyła grupie skupiającej państwa, której zadaniem było opracowanie i zgłoszenie dokumentów umożliwiających Europie przedstawienie jednolitego stanowiska podczas HLSC.

We wrześniu 2010 r. Agencja zorganizowała główną konferencję międzynarodową poświęconą wpływowi zmian klimatu na bezpieczeństwo lotnicze we wrześniu.

Prace badawcze

➤ Planowanie prac badawczych na przyszłość

Biorąc pod uwagę główne priorytety Europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego oraz Programu tematycznego Europejskiej grupy partnerskiej ds. badań lotniczych (EARPG) w 2010 r., Agencja skonsolidowała swoje potrzeby i wnioski w zakresie nowych propozycji projektów, jak również zaległości z poprzednich lat w ambitny plan badawczy EASA na lata 2011-2013. Plan składa się z propozycji projektów pochodzących z Programu dotyczącego tworzenia przepisów, projektów sugerowanych przez zalecenia bezpieczeństwa, propozycji złożonych przez ESSI, Dyрекcję ds. Certyfikacji i Tworzenia Przepisów oraz Europejską grupę doradczą ds. czynników ludzkich (EHFAG).

Agencja ściśle współpracowała z Komisją Europejską w zakresie działalności badawczej Wspólnoty mającej wpływ na system EASA (7. program ramowy (FP7), podtemat 7.1

⁴ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej, Dz. U. L 201/1.

Aeronautyka i transport lotniczy). W tym kontekście EASA uczestniczyła w radach zainteresowanych stron projektów/ komitetach doradczych i organizowała spotkania poświęcone przeglądowi postępów.

Ponadto EASA połączyła się z inicjatywami technologii na dużą skalę SESAR i CLEAN SKY. W 2010 r. Agencja wzięła również udział i wsparła grupę wdrożeniową oraz zespół integracyjny Komitetu Doradczego ds. Badań Aeronautycznych w Europie (ACARE). Listę badań i projektów badawczych realizowanych w 2010 r. zamieszczono w **załączniku 2**.

2.3. Kluczowe wskaźniki wydajności

Cel	Kluczowy wskaźnik wydajności	Cel 2009	Cel 2010	Wynik 2010
Poprawa terminowej dostępności oraz poprawa treści Roczego Przeglądu Bezpieczeństwa	Data wydania jest znana, zakres wskaźników jest poszerzony, a szczegóły są ulepszone	Treść zakończona i zatwierdzona do 1 czerwca	Treść zakończona i zatwierdzona do 25 maja	Roczny przegląd bezpieczeństwa (ASR) za 2009 r. z poprawioną zawartością został zatwierdzony przez Wewnętrzny Komitet Bezpieczeństwa Agencji w dniu 6 kwietnia 2010 r.
Poprawienie reakcji Agencji na formalne Zalecenia bezpieczeństwa	Wartość procentowa nowych Zaleceń bezpieczeństwa, na które udzielono odpowiedzi w ciągu 90 dni	90%	95%	88%
Skoordynowane, zmierzone i terminowe reakcje na główne wypadki w lotnictwie cywilnym ze skutkiem śmiertelnym	Monitorowanie i aktywne wspieranie dochodzeń w celu określenia najlepszego planu działań naprawczych	Monitorowanie 5 głównych wypadków w lotnictwie cywilnym ze skutkiem śmiertelnym	Monitorowanie 7 głównych wypadków w lotnictwie cywilnym ze skutkiem śmiertelnym	Przekroczone
Poprawa stopnia planowania i wdrożenia zaplanowanych działań	Zaakceptowane plany działania. Śledzenie wdrożenia planu działania wykazujące wysoki procent działań, którym poświęcono uwagę	Grupy robocze ECAST dostarczają produkt, EHEST zatwierdza plan działania; EGAST publikuje materiały dot. promocji bezpieczeństwa	Grupy robocze ECAST dostarczają produkt, EHEST wdraża plan działania; EGAST publikuje materiały dot. promocji bezpieczeństwa	Osiągnięto

3. Rozporządzenie

3.1. Cel i zakres

Agencja, ściśle współpracując z Komisją Europejską, zarządza przygotowaniem unijnych materiałów prawnych związanych z bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym oraz zgodnością z normami ochrony środowiska, a także je koordynuje. W tym kontekście EASA wydaje opinie skierowane do Komisji Europejskiej i przyjmuje certyfikację wspierającą oraz wytyczne.

W 2010 r. Agencja w dalszym ciągu realizowała działania zgodnie z priorytetami określonymi przez Komisję Europejską i mającymi za zadanie pełne wdrożenie rozporządzenia podstawowego. Zapewnienie terminowej realizacji produktów w zakresie tworzenia przepisów pozostawało głównym wyzwaniem w 2010 r., w szczególności w stosunku do trzech zasad ATM „przyspieszonej procedury”.

3.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.

➤ Program tworzenia przepisów

EASA zrealizowała znacznie większą liczbę zadań w porównaniu z 17 przewidywanymi w Programie prawotwórczym, w tym opinie zobowiązujące do wprowadzenia nowego oprogramowania ACAS II, decyzję o wprowadzeniu akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) oraz Wytycznych (GM) do części Part-M „Odladanie / Zapobieganie oblodzeniu”, 3 Opinii ATM o przyspieszonej procedurze, oraz Dokumentów reakcji na uwagi (CRD) w sprawie Części dotyczącej licencjonowania personelu lotniczego (FCL), medycznej (MED), wymogów dotyczących organów / organizacji (AR/PR), personelu pokładowego (CC) oraz operacji lotniczych (OPS)⁵. Opinie w sprawie Part-FCL oraz Part-MED przedłożono w 2010 r. listę decyzji, opinii i NPA przygotowanych w 2010 r. przedstawiono w **załączniku 3**.

➤ Istniejące kompetencje

EASA wydała szereg ważnych NPA w sprawie zawierania umów na usługi techniczne, w ramach przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 2042/2003⁶, CS-25 w zakresie rodzaju oraz liczby wyjść awaryjnych dla pasażerów oraz CS-27 / CS-29 w zakresie monitorowania wibracji pod kątem zdrowia.

➤ Rozszerzanie zakresu

- Pierwsze rozszerzenie

Agencja w dalszym ciągu prowadziła prace zgodnie z ośmioma priorytetowymi pakietami zadań uzgodnionymi przez zarząd we wrześniu 2009 r. Pakiety zadań ujednolicono z NPA i zaproponowano nową strukturę zasad, w szczególności biorąc pod uwagę postęp, dostępne wewnętrzne i zewnętrzne zasoby oraz powiązaną wiedzę, jak również restrukturyzację technicznych wymogów OPS.

⁵ OPS, dotyczące komercyjnych operacji transportu lotniczego śmigłowców i statków powietrznych (CAT (A+H)) oraz operacje wymagające specjalnych zatwierdzeń (SPA).

⁶ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, Dz.U. L 315/1.

W październiku 2010 r. opublikowano CRD do części Part-AR oraz Part-OR. Zawierają one wymogi dotyczące organów (AR) w zakresie FCL, organizacji szkoleniowych, centrów powietrzno-medycznych, FSTD, operacji lotniczych, certyfikacji powietrzno-medycznej oraz załogi pokładowej oraz wymagania dotyczące organizacji (OR) w zakresie organizacji szkolenia, centrów powietrzno-medycznych, FSTD oraz załogi pokładowej. W grudniu 2010 r. wydano CRD do specyfikacji certyfikacji dla FSTD dla statków powietrznych oraz śmigłowców.

- Drugie rozszerzenie

Agencja wydała opinie „pierwszego etapu” („przyspieszona procedura”) w sprawie trzech podstawowych zasad ATM oraz w dalszym ciągu prowadziła działalność w zakresie przygotowywania przepisów zgodnie z uzgodnionymi priorytetami. EASA wydała również opinię w sprawie wspólnej zasady odnośnie wymogów wykorzystania przestrzeni powietrznej, w której pierwszą podczęść poświęcono oprogramowaniu ACAS II wersja 7.1., obowiązującemu w przestrzeni powietrznej Europy. Kontynuowano opracowanie przepisów wykonawczych dla bezpieczeństwa lądowisk w celu wydania powiązanych NPA przed 2011 r. oraz przyjęcia przepisów przed 2013 r. zgodnie z podstawowym rozporządzeniem.

Zgodnie z wnioskiem Komisji Europejskiej oraz rolą doradczą Agencji w zakresie bezpieczeństwa (artykuł 13a rozporządzenia ramowego SES), Agencja brała aktywny udział w opracowywaniu przepisów wykonawczych SES do funkcji zarządzania siecią ATM, schematu efektywności ATM oraz w dostarczaniu informacji w celu opracowania lub modyfikacji funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB).

- Wdrożenie programu dotyczącego tworzenia przepisów na 2010 r.: współpraca z organizacjami

W ramach wdrażania programu przedsięwzięć na 2010 r., Dyrekcja ds. Tworzenia Przepisów w dalszym ciągu wypracowywała współpracę z EUROCONTROL, SESAR oraz ICAO.

Przyjęto uzgodnienie robocze pomiędzy Agencją a EUROCONTROL i wdrożono program pracy na 2011 r. oraz powiązanej specyfikacji zadań w celu wypracowania maksymalnych synergii zadań obu organizacji oraz usprawnienia wdrożenia zmieniającego się środowiska ustawodawczego w domenie ATM. W obszarze ochrony środowiska również nawiązano ścisłą współpracę.

Podpisano dokument porozumienia (LoA) pomiędzy Agencją a wspólnym przedsięwzięciem SESAR w celu zdefiniowania zadań oraz procedur powiązanych z programem SESAR. Agencja jest również zaangażowana, z regulacyjnego punktu widzenia, w planowanie, opracowywanie projektów zadań oraz przypadków dotyczących bezpieczeństwa i odgrywa kluczową rolę w procesie zatwierdzania pakietów przedsięwzięć SESAR. Agencja wspierała również program SESAR pod kątem zatwierdzenia aspektów bezpieczeństwa związanych z wdrożeniem programu.

Ponadto EASA utrzymała bezpośrednie zaangażowanie w różne grupy robocze i panele ICAO, zacieśniając współpracę oraz zwiększając wsparcie na rzecz ICAO w zakresie opracowywania nowych zasad i norm. EASA współpracowała z grupą zadaniową ICAO oraz zespołami w zakresie operacji i usług lądowisk w grupie badawczej ICAO pod kątem operacji bezzałogowych systemów latających oraz z grupą zadaniową pod kątem pracowników lotnictwa nowego pokolenia (NGAP). Agencja uczestniczyła również w spotkaniach grup zadaniowych dotyczących hałasu emitowanego przez statki powietrzne,

emisji spalin oraz modelowania i baz danych. Komisję Europejską wspierano w zakresie przygotowania spotkania grupy sterującej ICAO/CAEP.

3.3. Kluczowe wskaźniki wydajności

Cel	Kluczowy wskaźnik wydajności	Cel 2009	Cel 2010	Wynik 2010
Poprawa procesu tworzenia przepisów poprzez organizację konferencji w celu komunikowania się z zainteresowanymi stronami na wcześniejszym etapie procesu.	Na początkowym etapie realizacji nowych zadań zorganizowano szereg konferencji na wysokim szczeblu	4	4	6 ⁷
Bardziej proaktywne podejście w stosunku do ICAO, państw członkowskich, instytucji UE w celu podjęcia wiodącej roli w przygotowaniu zasad i celów bezpieczeństwa	Przyjęcie i stopień wdrożenia polityki w zakresie współpracy z różnymi kluczowymi uczestnikami.	Polityka przygotowana przez R jest przyjęta przez dyrektorów	75% polityki wdrożono	95 %
Wdrożono przyjęte R WP	% wdrożonych zadań	95%	95%	135 %

⁷ Dzień informacyjny EASA – drugie rozszerzenie EASA: lądowiska i ATM, Part-211/145 połączony warsztat – dyskusja dot. przyjęcia części i napraw, warsztat na temat MDM.047, M.014 oraz 145.012, konferencja AR/OR, konferencja OPS poświęcona Part-CAT oraz Part-SPA.

4. Certyfikacja wyrobów

4.1. Cel i zakres

Agencja jest odpowiedzialna za certyfikację wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska. Odpowiedzialność obejmuje wstępną certyfikację nowego typu projektów oraz szeregu powiązanych działań, np. uzupełniające certyfikaty typu, zatwierdzenie zmian i rozwiązania naprawcze. Ponadto obejmuje ona działania ukierunkowane na zapewnienie ciągłości zdolności do lotu certyfikowanych wyrobów, części oraz wyposażenia podczas całego okresu ich żywotności. Obejmuje to reagowanie bez zbędnej zwłoki na problem bezpieczeństwa oraz wydawanie, rozpowszechnianie obowiązujących informacji obowiązkowych (dyrektywy zdolności do lotu).

W 2010 r. dykcja Agencji ds. certyfikacji skupiała się na poprawie zadań związanych z ciągłą zdolnością do lotu oraz przygotowaniu do wdrożenia nowych przepisów, poza wykonywaniem głównych zadań w obszarze certyfikacji zdolności do lotu oraz środowiskowej dla wyrobów lotniczych, części oraz wyposażenia.

4.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.

Dyrekcja ds. certyfikacji zainicjowała i aktywnie wspierała opracowanie nowego systemu (narzędzia i metody pracy) do spójnego gromadzenia, analizy i zapisywania napływających informacji dot. bezpieczeństwa. Dyrekcja przyczyniła się również do opracowania ram regulacyjnych w zakresie nowych obowiązków Agencji. Zapewniono również wsparcie w zakresie przeglądu obowiązującego rozporządzenia w sprawie opłat i honorariów⁸ w celu ustanowienia stosownego mechanizmu finansowania nowych działań.

Dyrekcja odpowiednio dostosowała swoją strukturę i ustanowiła Wydział ds. Zarządzania Ruchem Lotniczym (ATM) oraz Wydział ds. Systemów Żeglugi Powietrznej (ANS), które będą stały na czele wszystkich dochodzeń oraz nadzoru nad systemami stosowanymi podczas świadczenia usług ATM/ANS.

Opracowanie „Programu praktyk” dla młodych inżynierów nabrało tempa dzięki decyzji dyrektora wykonawczego⁹, która określiła ogólne ramy dla programów odbywania praktyk w EASA.

Agencja aktywnie promowała współpracę z zainteresowanymi stronami za pośrednictwem konkretnych wydarzeń (warsztatów, seminariów, spotkań zarządczych itp.) oraz nowo opracowanego narzędzia komunikacji, tj. protokołów certyfikacji¹⁰.

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

- Tendencja w zakresie otrzymanych wniosków

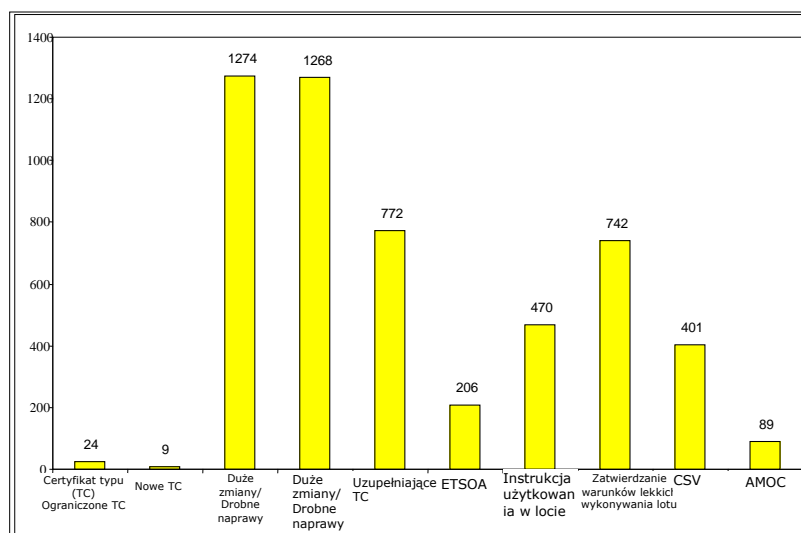
Liczba nowych wniosków złożonych do Agencji o certyfikację w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska w 2010 r. wskazała, że przemysł podniósł się z zapaści

⁸ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 593/2007 z dnia 31 maja 2007 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1356/2008 z dnia 23 grudnia 2008 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 593/2007.

⁹ Decyzja nr 2010/175/E dyrektora wykonawczego Agencji z dnia 16 grudnia 2010 r. dotycząca zasad obowiązujących w programie praktyk EASA.

¹⁰ Protokoły certyfikacji EASA wyjaśniają ogólny kierunek działań Agencji w zakresie konkretnych elementów certyfikacji. Mają one zapewnić wytyczne na konkretny temat, a jako materiał niewiążący mogą stanowić informacje uzupełniające oraz wytyczne do wykazania zgodności z obowiązującymi normami.

finansowej. Liczba wniosków (5 255) pozostała stabilna w porównaniu do 2009 r. Wnioski o certyfikację nowego rodzaju projektu otrzymano dla różnych rodzajów wyrobów począwszy od statków powietrznych, balonów, silników i śmigieł po niewielkie samoloty i wiropłaty. Jeżeli chodzi o duże samoloty, Bombardier, kanadyjski producent statków powietrznych, wystąpił o równoczesną certyfikację europejską (EASA)/kanadyjską (Urząd Lotnictwa Cywilnego Kanady, TCCA) dla dwusilnikowych samolotów serii C średniego zasięgu (CS100 i CS300). Wykres przedstawia zestawienie wg charakteru otrzymanych wniosków:



- Główne bieżące wieloletnie programy certyfikacji typu

Wiele pracy włożono w szereg wieloletnich projektów certyfikacyjnych, takich jak Airbus A350, wojskowy samolot transportowy A400M, śmigłowiec Eurocopter EC175 oraz zatwierdzenie odrzutowców biznesowych Embraer EMB-550 oraz EMB-545, samolot Mitsubishi Regional Jet (MRJ), śmigłowiec wielozadaniowy HAL Dhruv oraz lokalny odrzutowiec Sukhoi Superjet 100. W 2010 r. zatwierdzenie odrzutowych statków powietrznych Boeing B787 i B747-8 osiągnęło końcową fazę, jednak w obu projektach nastąpiły pewne opóźnienia ze względów technicznych.

- Liczba wydanych certyfikatów

W ciągu roku wydano 3 996 certyfikatów¹¹. Certyfikaty przyznano jednopłatowcom dwusilnikowym ze śmigłem pchającym, Skycar, silnikowi turbinowemu SaM146-IS17, silnikowi tłokowemu diesel TDA CR 1.9 8V oraz śmigłu Helix H50F. Ponadto Agencja pomyślnie ukończyła zatwierdzenie brazylijskiego lekkiego odrzutowca biznesowego, Embraer EMB-505, amerykańskiego średniej wielkości odrzutowca biznesowego, Hawker Model 4000 oraz różnych rodzajów balonów napędzanych ciepłym powietrzem z Kavanagh, Australia. Ograniczony certyfikat typu przekazano spółce Beriev Aircraft Company dla wielozadaniowego wodno-lądowego statku powietrznego, Be-200ES-E.

➤ Ciągła zdolność do lotu

- Problem z fotelami Koito

¹¹ Certyfikat oznacza każde zatwierdzenie, licencję lub inny dokument wydany w wyniku certyfikacji.

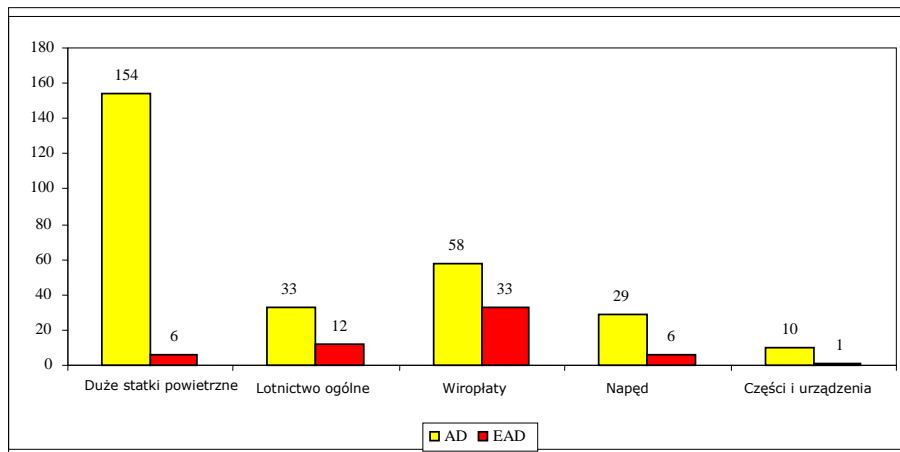
W aspektach związanych z fałszowaniem wyników testów foteli przez Koito Industries Ltd (Japonia), EASA blisko współpracowała ze swoim amerykańskim odpowiednikiem, Federalną Administracją Lotnictwa (FAA) w zakresie opracowywania odpowiednich działań obowiązkowych, które swoją kulminację miały w zharmonizowanej treści odpowiedniej dyrektywy zgodności do lotu zaproponowanej przez EASA (PAD) / Projekcie regulacji FAA (NPRM). Przed publikacją końcowych zasad, zorganizowano dwie sesje informacyjne dla sektora w celu ułatwienia okresu składania uwag.

- Wypadek Qantas

W ciągu roku dyrekcja aktywnie uczestniczyła w analizie wypadków oraz dochodzeniach, w tym wypadku statku powietrznego Airbus A380 linii Qantas w listopadzie 2010 r.

- AD i EAD

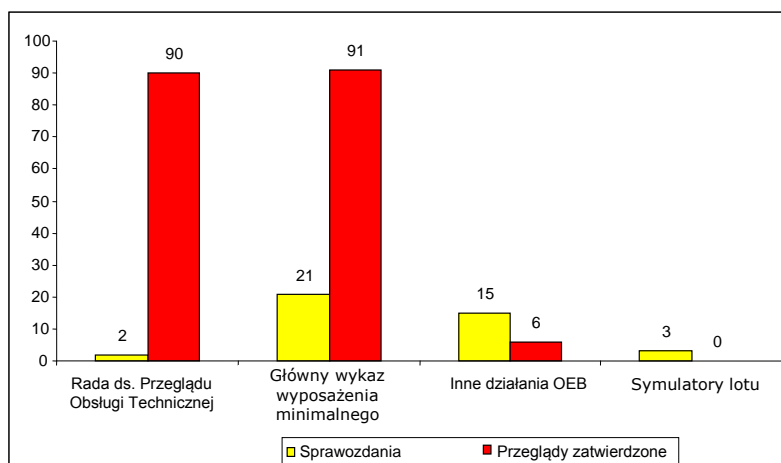
W celu zapewnienia funkcji ciągłej zgodności do lotu powiązanych z wyrobami, częściami i wyposażeniem, które nadzoruje Agencja, wydano 284 dyrektywy zgodności do lotu (AD) oraz 58 nadzwyczajnych dyrektyw zgodności do lotu (EAD). Dotyczące tego szczegóły przedstawiono na wykresie poniżej:



➤ **Zadania certyfikacyjne związane z operacjami**

Działania te obejmowały proces Rady ds. Przeglądu Obsługi Technicznej (MRB) oraz szeroki zakres działań Operacyjnej Rady Oceniającej (OEB), takich jak zatwierdzanie głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL), zagadnień szkoleniowych załogi lotniczej i pokładowej oraz kwalifikacje symulatorów lotu (FSTD).

Wyniki można przedstawić w następujący sposób:



4.3. Kluczowe wskaźniki wydajności

Cel	Kluczowy wskaźnik wydajności	Cel 2009	Cel 2010	Wynik 2010
Zapewnienie minimalnego poziomu nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu	Liczba rocznych technicznych roboczogodzin wykonanych jako udział procentowy zaplanowanych godzin	90%	90%	88,19%
Internalizacja zadań certyfikacyjnych zgodne z polityką internalizacji	Wewnętrzne godziny pracy jako udział procentowy ogółu godzin	62%	64%	70,95%
Poprawa skuteczności pracowników technicznych	Część godzin technicznych (pracy projektowej) jako udział procentowy ogółu godzin	65%	66%	80,11%
Zapewnienie odpowiedniego wypełnienia wszystkich zadań certyfikacyjnych dla standardów lotniczych	Liczba technicznych roboczogodzin wykonanych na dany projekt jako udział procentowy zaplanowanych godzin	-	90%	97,85%
Zadowolenie przemysłu	Udział procentowy pozytywnej informacji zwrotnej uzyskanej z kwestionariuszy informacji zwrotnej zainteresowanych stron		80%	72% (na podstawie procentowego udziału 29%)
Nadzór nad bezpieczeństwem związanym z jakością projektu	Liczba głównych zdarzeń i wypadków (CS 25 i CS 29 a/c) spowodowanych lub częściowo spowodowanych przez braki projektowe		Równe lub mniejsze niż średnia z 10 ostatnich lat	W trakcie przeglądu w celu opracowania bardziej wymiernego wskaźnika.

5. Zatwierdzanie organizacji

5.1. Cel i zakres

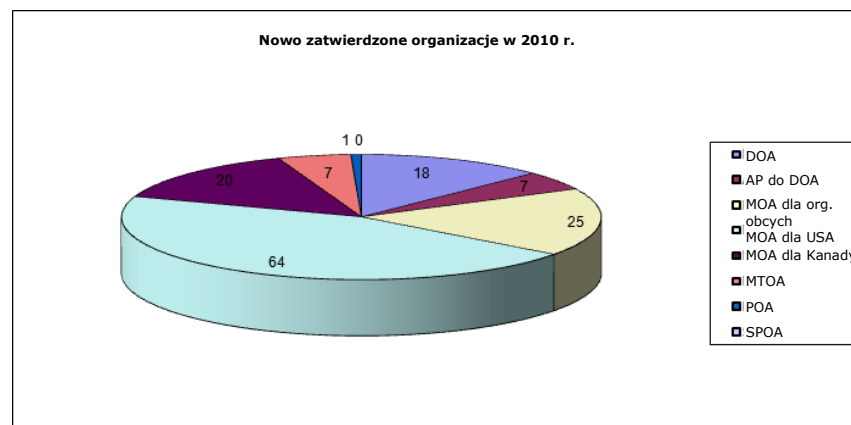
EASA jest odpowiedzialna za zatwierdzanie organizacji projektowych bez względu na ich lokalizację oraz organizacji odpowiedzialnych za wytwarzanie, obsługę techniczną, szkolenie w zakresie obsługi technicznej i zarządzanie nieprzerwaną zdolnością do lotu, które mają siedzibę poza terytorium państw członkowskich. Obejmuje to także zatwierdzanie organizacji produkcyjnych zlokalizowanych na terytorium jednego państwa członkowskiego lub większej ich ilości na wniosek państwa członkowskiego (państw członkowskich).

W 2010 r. działania związane z zatwierdzaniem organizacji w początkowym zakresie działań agencji osiągnęły zaawansowany poziom zarówno w perspektywie działalności, jak i metodologii. Praca w 2010 r. skupiała się na wspieraniu bieżącej metody i podejścia do zatwierdzania organizacji oraz w zakresie przygotowywania nowych dokumentów i wdrażania powiązanych procesów, np. rozszerzenie na licencjonowanie personelu lotniczego oraz ATM/ANS (procedura przyspieszona).

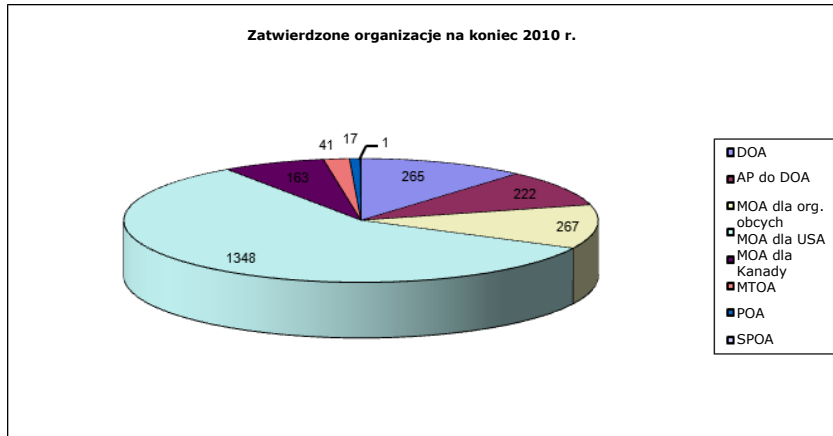
5.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.

Liczba przypadków zatwierdzania organizacji rosła stopniowo w 2010 r., w tym zatwierdzenia organizacji projektowych (DOA) / alternatywne procedury (AP) do DOA, zatwierdzenia organizacji produkcyjnych (POA) oraz zatwierdzenia obsług / ciągłej zdolności do lotu w organizacji (MOA/COA). Obciążenie pracą w zakresie nadzoru nad europejskim, jednolitym zatwierdzeniem organizacji produkującej (SPOA) Airbasa zwiększyło się nieznacznie, również w lokalizacjach poza Europą. Dane dotyczące zatwierdzania organizacji są przedstawione na poniższych wykresach:

Nowo zatwierdzone organizacje w 2010 r.



Zatwierdzone organizacje na dzień 31.12.2010 r.



➤ **Zatwierdzenia organizacji projektowych**

Na dzień 31 grudnia 2010 r. wydanych zostało 265 DOA, z czego 192 zostało zinternalizowanych przez Agencję. Siedemdziesiąt trzy pozostają w rękach krajowych władz lotniczych. 92 organizacje przeszły wstępną ocenę pod kątem DOA, a 45 pod kątem AP dla DOA. Internalizacja działań osiągnęła przewidywalny cel. Trzy dodatkowe organizacje przekazano do liderów zespołu EASA w 2010 r., w tym 1 DOA oraz 2 AP do DOA. Dalsze transfery będą miały miejsce, jeśli krajowe władze lotnicze zdecydują się na zaprzestanie działalności lub jeśli będzie tego wymagało rozszerzenie zakresu DOA.

➤ **Zatwierdzanie organizacji produkcyjnych**

Zacieśniono kontakty z chińskim organem w odniesieniu do obiektów produkcyjnych dwóch posiadaczy zatwierdzeń POA EASA i końcowej linii produkcyjnej (FAL) firmy Airbus w Chinach. Dodatkowo wdrożono i wypromowano procedurę wydawania Eksportowych certyfikatów zdatności do lotu (ECofAs) EASA dla samolotów wyprodukowanych w Chinach. Wsparcie dla tej konkretnej działalności realizował przedstawiciel EASA w Chinach.

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

Prace techniczne w zakresie zatwierdzania organizacji obsługi technicznej/organizacji zarządzających ciągłą zdatnością do lotu, jak również ciągły nadzór nad organizacjami Agencja przeważnie zleca krajowym władzom lotniczym państw członkowskich. Wewnętrzni eksperci zajmują się ograniczoną liczbą zatwierdzeń, aby móc utrzymywać i poszerzać wiedzę specjalistyczną umożliwiającą skuteczne zarządzanie działalnością realizowaną przez krajowe władze lotnicze. EASA przyczyniła się do przygotowania płynnego przejścia od istniejącego dwustronnego stosunku w zakresie obsługi technicznej do nowego dwustronnego UE-USA.

5.3. Kluczowe wskaźniki wydajności

Cel	Kluczowy wskaźnik wydajności	Cel 2009	Cel 2010	Wynik 2010
Ustalenie środków do wykonania nadzoru nad krajowymi władzami lotniczymi w celu zapewnienia wspólnego wdrożenia nadzoru nad organizacjami; wykonuje się to niezależnie od tego, czy nadzór będzie wykonany przez EASA lub przez krajowe władze lotnicze w imieniu EASA.	Liczba wizyt u krajowych władz lotniczych, w których udział brali liderzy zespołu EASA lub kadra zarządzająca EASA	nie dotyczy	5%	3.8%
Wdrożenie nowych kompetencji, terminowe dostosowanie do zmian dat wdrożenia	Dostępność planu wdrożenia	Regularne dostosowywanie planu wdrożenia	Wdrożenie nowych kompetencji zgodnie z planem wdrożenia	Dostosowanie do planu wdrożenia zgodnie ze zmianami Irs
Proaktywne opracowywanie zorganizowanych powiązań z Komisją i większością organów regulacyjnych w obszarze operatorów państw trzecich, utrzymując jednocześnie niezależność Agencji	Liczba regularnych spotkań odbytych w KE	nie dotyczy	Spotkania kwartalne	Regularne spotkania
Przygotowanie odpowiednich procedur w zakresie zlecenia krajowym władzom lotniczym w odniesieniu do nowych kompetencji	Udział procentowy zleconych zadań a zadania wykonane przez pracowników EASA	Finalizacja fazy sporządzania projektów procedur zlecenia na zewnątrz	Opracowanie procedur zlecenia na zewnątrz (cel 80%)	Dostosowanie do procedur zlecenia na zewnątrz ze względu na odłożenie polityki zlecenia na zewnątrz
Opracowanie systemu nadzoru opartego na zagrożeniach wraz ze zdefiniowanymi fazami testowania i wdrażania	Wdrożenie faz nadzoru opartych na zagrożeniu w porównaniu z planem wdrożenia	Finalizacja fazy definiowania	Finalizacja fazy testowania	Sfinalizowano koncepcję, dalszy postęp zależy od dostępności narzędzi do testowania

6. Kontrole dokonywane przez państwa członkowskie

6.1. Cel i zakres

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

W obszarach wstępnej i ciągłej zdadności do lotu Agencja monitoruje zgodność krajowych władz lotniczych z wymaganiami podstawowego rozporządzenia oraz powiązanymi przepisami wykonawczymi zgodnie z ramami określonymi przez rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006.¹² W dziedzinach operacji lotniczych (OPS), licencjonowania personelu lotniczego (FCL) oraz symulatorów lotu (FSTD), Agencja przeprowadza kontrole standaryzacyjne, aby zapewnić płynne przejście oraz aby uniknąć luki w bezpieczeństwie, aż do przyjęcia kolejnych przepisów wykonawczych UE. Wcześniejsze Wspólne Wymagania Lotnicze (JAR) oraz dla komercyjnych operacji transportu powietrznego realizowanych przez statki powietrzne, zastosowanie mają nadal wymagania rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91¹³ („UE-OPS”).

W 2010 r. Agencja w dalszym ciągu skupiała się na rozszerzaniu bieżących działań standaryzacyjnych oraz pracowała w kierunku ciągłej poprawy procesu standaryzacji.

6.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.

➤ Zasieg działania

W 2010 r. zakres standaryzacji obejmował 46 państw: 31 „państw EASA” plus 15 państw, które podpisały porozumienie robocze z EASA. W ciągu roku przeprowadzono 26 kontroli w państwach należących do EASA oraz w 7 państwach, które podpisały porozumienie robocze. W standaryzacji nadal łączono wszystkie kontrole sektora planowane dla tego samego państwa w celu zapewnienia Komisji Europejskiej spójnego globalnego obrazu we wszystkich dziedzinach technicznych. W wyniku tego około 90% regularnych kontroli w 2010 r. zaplanowano i przeprowadzono w ramach kontroli połączonych.

➤ Grono inspektorów

EASA jest zaangażowana we włączenie wyznaczonych inspektorów krajowych władz lotniczych do zespołów kontroli, co umożliwi czerpanie korzyści z ich kompetencji i praktycznego doświadczenia oraz budowanie i rozpowszechnianie wspólnego zrozumienia obowiązujących wymogów w ramach krajowych władz lotniczych (proaktywna standaryzacja). W 2010 r. 95 członków zespołów to inspektorzy wyznaczeni przez krajowe władze lotnicze (54%). Zorganizowano 3 wstępne szkolenia standaryzacyjne inspektorów, szkoląc ponad 40 nowych inspektorów, głównie w obszarach FCL, OPS oraz FSTD.

¹² Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129/10.

¹³ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego, Dz.U. L 254/1.

➤ **Kluczowe wyniki standaryzacji**

W 2010 r. wykonano 111 kontroli standaryzacyjnych¹⁴:

Rodzaj kontroli	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Regularna	14	22	12	18	18	7
Kontynuacja	0	4	9	3	2	0
Ad hoc	0	1	1	0	0	0
Ogółem	14	27	22	21	20	7

W wyniku kontroli stwierdzono 949 nieprawidłowości, z których 876 zaklasyfikowano jako niezgodności wymagające planu działań naprawczych, który powinien zostać zaproponowany i wdrożony przez kontrolowane urzędy. Około 20% wszystkich nieprawidłowości sklasyfikowano jako znaczące braki, które mogą skutkować problemami w dziedzinie bezpieczeństwa, jeśli nie zostaną właściwie naprawione.

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

➤ **Spotkania standaryzacyjne**

W 2010 r. Wydział ds. standaryzacji zorganizował 10 spotkań, w których udział wzięło ogółem 448 przedstawicieli krajowych władz lotniczych. Spotkania standaryzacyjne okazały się przydatnym narzędziem do osiągnięcia wysokiego poziomu wspólnego zrozumienia oraz interpretacji obowiązujących wymogów. Wnioski z każdego spotkania udostępnia się Dyrekcji ds. Regulacji Prawnych tak, aby te kwalifikujące się jako potencjalne materiały regulacyjne można było dalej opracowywać. Agencja zdecydowała się zwiększyć częstotliwość spotkań na podstawie pozytywnej informacji zwrotnej otrzymanej od krajowych władz lotniczych.

➤ **Ciągła poprawa procesu standaryzacji**

Obecnie proces standaryzacji jest dojrzały i całkowicie spełnia swoje cele.

Niemniej jednak Agencja pracuje w kierunku ciągłej poprawy jakości, skuteczności i wydajności procesu. W tym zakresie wdrożono już szereg środków i będą one dalej usprawniane w 2011 r., a w przyszłości proces ten przejdzie główną ewolucję w kierunku podejścia ciągłego monitorowania (CMA) opartego na analizie ryzyka.

To dynamiczne podejście zostało potwierdzone podczas audytu IAS¹⁵ we wrześniu. W raporcie z audytu stwierdzono, że wdrożony system kontroli wewnętrznej oferuje odpowiednie wsparcie w zakresie osiągania celów dotyczących kontroli krajowych władz lotniczych.

¹⁴ Ponadto Wydział ds. Standaryzacji zaangażowany był w 7 międzynarodowych wizyt standaryzacyjnych (USA, Kanada, Brazylia) i 9 wizyt akredytacyjnych.

¹⁵ Służba Audytu Wewnętrznego Komisji Europejskiej.

6.3. Kluczowe wskaźniki wydajności

Cel	Kluczowy wskaźnik wydajności	Cel 2009	Cel 2010	Wynik 2010
Ukończenie ustalonej liczby kontroli zgodnie z zatwierdzonym planem rocznym	% wykonanych zaplanowanych wizyt		100% zaplanowanych wizyt + wizyty ad hoc i inne nieplanowane	Zaplanowane: 104 Wykonane: 111 (2 ad-hoc)
Rozszerzenie spotkań standaryzacyjnych o nowe kompetencje	Liczba spotkań standaryzacyjnych na dany zakres	1 spotkanie na zakres	1 spotkanie na zakres	2 spotkania na zakres w nowych kompetencjach
Aktywny udział w kursach realizowanych przez krajowe władze lotnicze	Liczba aktywnie uczestniczących pracowników	1 pracownik na zakres	Przynajmniej 1 pracownik na zakres	1 pracownik na przewidywany zakres
Rozszerzenie o OPS/FCL/FSTD kwalifikacji tych samych inspektorów		Stworzenie listy inspektorów, którzy zostaną zakwalifikowani	Rozpoczęcie kwalifikacji	Rozpoczęcie kwalifikacji
Dalsza konsolidacja istniejącego grona inspektorów		Wzrost o 10%	Wzrost o 10%	Średni wzrost w 2010 r. > 10%
Zbadanie możliwości (chęci) w zakresie krótkoterminowego (1 rok) oddelegowania pracownika krajowych władz lotniczych do EASA	Ustanowienie konieczności i procedury	Wysłanie pisma do wszystkich krajowych władz lotniczych w celu identyfikacji przyszłej populacji	Przynajmniej 1 END	1 oddelegowany ekspert krajowy w 2010 r.
Korzystanie z indeksu reakcyjności w celu zdefiniowania planowania wizyty		Modyfikacja procedur w celu uwzględnienia możliwych implikacji wdrożenia systemu opartego na analizie ryzyka (krótsze, 1-letnie i dłuższe, 3-letnie)	Modyfikacja procedur w celu uwzględnienia możliwych implikacji wdrożenia systemu opartego na analizie ryzyka (krótsze, 1-letnie i dłuższe, 3-letnie)	Częściowo osiągnięto; procedura jest modyfikowana w kierunku podejścia opartego na analizie ryzyka, zgodnie z modelem ICAO CMA

7. Przewoźnicy

7.1. Cel i zakres

Wydział ds. Przewoźników obejmuje działania Agencji związane z koordynacją oceny bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych (SAFA) Komisji Europejskiej oraz autoryzacji operatorów państw trzecich (TCO).

Działalność SAFA prowadzona przez EASA to funkcja koordynacji, obejmująca:

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

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

W 2010 r. Agencja skupiła się na dalszym rozszerzeniu programu SAFA (w tym np. opracowanie i wdrożenie ponownie opracowanej aplikacji SAFA, wdrożenie scentralizowanego systemu monitorowania działań naprawczych, ciągła aktualizacja procedur SAFA) w zakresie wykonywania audytów standaryzacji SAFA w krajowych władzach lotniczych oraz w zakresie ciągłego wspierania Komisji dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (ASC) na liście bezpieczeństwa UE.

W stosunku do TCO Agencja skupiała się na pracach przygotowawczych (definicja dokładnego zakresu, obciążenia pracą i procedur).

7.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.

SAFA

➤ Poprawa programu SAFA

W 2010 r. EASA rozpoczęła ponowne opracowanie nowej aplikacji i bazy danych SAFA, określając wymagania na wysokim poziomie oraz szczegółowe wymagania biznesowe. Nowa aplikacja będzie oferowała pełne wsparcie dla całego procesu (przygotowanie, raportowanie, monitorowanie i zamknięcie nieprawidłowości).

Analiza SAFA została wykonana zgodnie z określonym harmonogramem. Wszystkie regularne analizy poprzedzał przegląd jakości mający na celu określenie błędów sprawozdawczych. Wyniki analizy oraz wyniki procesu określenia priorytetów kontroli SAFA przedstawiono podczas spotkań Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (lista bezpieczeństwa). Wykonano również szereg analiz ad-hoc na wniosek Komisji Europejskiej w celu wspierania różnych badanych przypadków.

W 2010 r. dokonano przeglądu wytycznych SAFA (w tym szczegółowe procedury do wykonania kontroli na ziemi, sprawozdania i monitorowania) i uwzględniono najnowsze poprawki do obowiązujących standardów ICAO oraz wkład otrzymany od państw uczestniczących w SAFA oraz z audytów standaryzacji SAFA wykonanych przez EASA.

Zgodnie z dyrektywą SAFA oraz zakresem obowiązków dla standaryzacji SAFA uzgodnionym z państwami uczestniczącymi w SAFA, EASA kontynuowała proces

standaryzacyjny zainicjowany w 2009 r. W 2010 r. zaplanowano i wykonano ogółem 24 inspekcje standaryzacyjne w państwach uczestniczących SAFA należących do UE i spoza UE.

➤ **Międzynarodowa promocja programu SAFA UE**

Z uwagi na promowanie programu SAFA UE na arenie międzynarodowej, zasady SAFA oraz przyjęta metodyka zostały przedstawione różnym odbiorcom międzynarodowym podczas Międzynarodowego Forum Współpracy EASA oraz 2. warsztatów poświęconych planowi globalnego bezpieczeństwa lotniczego, zorganizowanych przez ICAO/ Międzypaństwowy Komitet Lotniczy. Program SAFA przedstawiono również podczas różnych seminariów, warsztatów oraz spotkań dwustronnych w wielu państwach: ZEA, Indiach, Wenezueli i Chinach.

Zgodnie z upoważnieniem przekazanym przez Komisję Europejską, Agencja była również zaangażowana w negocjacje z państwami spoza Europy w zakresie ich wejścia do programu SAFA UE. W ramach pierwszej fazy zaproszono 4 państwa; Brazylię, Kanadę, Maroko oraz Tunezję, a negocjacje rozpoczęto już z Brazylią, Kanadą i Marokiem.

Operatorzy z krajów trzecich

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

- opracowanie spójnego planu projektu TCO oraz wypracowanie wstępnych elementów dla nadzoru opartego na efektywności z uwzględnieniem zasad oceny ryzyka;
- przygotowywanie projektów technicznych i administracyjnych procedur EASA dla TCO;
- wsparcie działalności w zakresie tworzenia przepisów w obszarze autoryzacji TCO;
- rozpoczęcie rekrutacji pracowników.

Komisję Europejską regularnie wspierano w kontekście listy bezpieczeństwa UE. EASA uczestniczyła w przesłuchaniach przygotowawczych zagranicznych władz oraz operatorów i zapewniała wiedzę techniczną podczas wielu zadań w zakresie oceny technicznej w ramach Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Sekcja TCO przejęła zadanie koordynacyjne oraz wznowiła działalność nieaktywnej grupy roboczej ds. analizy raportów USOAP ICAO.

7.3. Kluczowe wskaźniki wydajności

Cel	Kluczowy wskaźnik wydajności	Cel 2009	Cel 2010	Wynik 2010
Udział w seminariach, konferencjach, spotkaniach wyjazdowych	Liczba inicjatyw, w których wzięto udział, poza rutynowymi zdarzeniami	Przynajmniej 3	Przynajmniej 3	4
Przedstawienie systemu SAFA UE podczas stosownych międzynarodowych konferencji oraz na żądanie pojedynczych państw w celu dostosowania metod kontroli na ziemi z innymi ważnymi władzami ds. lotnictwa.	Liczba zewnętrznych prezentacji i wymian z władzami państw trzecich		5	7
Kwalifikacja inspektorów SAFA	Zakończenie szkolenia z organizacjami szkoleniowymi zatwierdzonymi przez EASA		Poprawa w stosunku rocznym	Spełnione wymagania biznesowe bazy danych SAFA. Rozpoczęte rzeczywiste prace rozwojowe.
Opracowanie bazy danych SAFA	Łatwość korzystania i jakość danych wyjściowych	5 kontroli	24 kontrole	24 (100%)

8. Współpraca międzynarodowa

8.1. Cel i zakres

Agencja wspiera zawieranie uzgodnień roboczych z zagranicznymi urzędami lotnictwa NAA i pomaga Komisji Europejskiej w negocjacjach dotyczących umów dwustronnych w sprawie bezpieczeństwa lotniczego (BASA). Ponadto Agencja wspiera państwa rozwijające się w poprawie zdolności regulacyjnych.

8.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.

➤ Umowy dwustronne oraz uzgodnienia robocze

Umowę dwustronną w sprawie bezpieczeństwa lotniczego (BASA) bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego pomiędzy Brazylią a UE, w tym załączniki dotyczące certyfikacji wyrobów lotniczych i obsługi technicznej, podpisano w Brasílii w dniu 14 czerwca 2010 r.

Podpisano 8 uzgodnień roboczych pomiędzy EASA a chińską cywilną administracją lotniczą CAAC, jedno partnerstwo międzynarodowe z Rosją, dwie zmiany do załączników z Japonią i jeden załącznik ze Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi¹⁶

➤ Współpraca techniczna

EASA udziela wsparcia Komisji Europejskiej w zakresie definiowania projektów pomocy europejskiej oraz zarządzania programami unijnymi (np. Południowa Azja, Azja Południowo-Wschodnia, Indie, Chiny, Demokratyczna Republika Konga, Rosja, kraje bałkańskie, państwa basenu Morza Śródziemnomorskiego oraz Azji Centralnej).

Działania w zakresie współpracy technicznej obejmowały (1) bezpośrednie zarządzanie wyspecjalizowanymi programami wsparcia oraz (2) udział w misjach wsparcia technicznego w Gabonie, Kongo, Bangladeszu, Czarnogórze, Gruzji, Kostaryce oraz Malawi.

2. Międzynarodowe forum współpracy międzynarodowej EASA (ICF-2) odbyło się w kwietniu 2010 r. w Dubaju.

¹⁶ Pełną listę uzgodnień roboczych EASA udostępniono na stronie internetowej EASA pod adresem: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

8.3. Kluczowe wskaźniki wydajności

Cel	Kluczowy wskaźnik wydajności	Cel 2009	Cel 2010	Wynik 2010
Promowanie systemu EASA za pośrednictwem umów dwustronnych, uzgodnień roboczych oraz lokalnych przedstawicieli	Liczba inicjatyw aktywnie przetwarzanych	1 (1 uzgodnienie dwustronne z Kanadą + rozpoczęcie ekspansji)	Dalsza ekspansja	System EASA jest stale promowany, np. poprzez: (1) wsparcie uzgodnień dwustronnych (Brazylia) (2) uzgodnienia dwustronne (8 z CAAC, 2 z JCAB, 1 z IAC)
Opracowanie szkolenia i organizacja warsztatów technicznych	Wskaźnik to liczba zorganizowanych warsztatów wyjaśniających wpływ rozporządzeń UE.	3	1 konferencja rodziny EASA	12 zorganizowanych działań 8 list bezpieczeństwa oraz misji wsparcia technicznego IPA
Przyjęcie przywództwa w zakresie koordynacji wśród różnych uczestników europejskich zaangażowanych we współpracę techniczną	Liczba działań współpracy technicznej skoordynowanych przez Agencję, w tym uzgodnienie robocze z państwami krajowymi władz lotniczych spoza EASA	Rozpoczęcie europejskiej koordynacji	1 program skoordynowany z ECAC	3 zdarzenia ICF z udziałem krajowych władz lotniczych Projekt IPA

9. Działania wspierające

9.1. Cel i zakres

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

W 2010 r. główne wyzwania w obszarze wsparcia obejmowały finalizację certyfikacji ISO9001:2008, dalszą konsolidację ERP/SAP oraz dalszą poprawę procesów wypracowania zasobów ludzkich.

9.2. Główne osiągnięcia w 2010 r.

Zarządzanie ogólne

Międzynarodowa konferencja bezpieczeństwa lotniczego USA/Europa 2010 „Globalne Zarządzanie Bezpieczeństwem: Powstanie wspólnej kultury” odbyła się w Nowym Orleanie, w stanie Luizjana, w dniach 8-10 czerwca, a wzięło w niej udział ponad 300 przedstawicieli krajowych władz lotniczych, przemysłu oraz organizacji.

Zarządzanie wnioskami i usługi zaopatrzeniowe

Przygotowanie procesów administracyjnych w zakresie nowych kompetencji Agencji rozpoczęło w 2010 r., a obejmowało ono określenie formularzy wniosków oraz certyfikatów wymaganych dla nowych zadań.

Do końca 2010 r. przewidywany dochód z tytułu opłat i należności wyniósł, według faktur, 72 miliony EUR. Omawiano z sektorem oraz Komisją również propozycję dotyczącą 3. generacji rozporządzenia w sprawie opłat i należności Agencji, a ujednolicony projekt rozporządzenia przedstawiono zarządowi w czerwcu 2010 r.

Wdrożono koncepcję pojedynczych zamówień na zlecenie na zewnątrz zadań w zakresie certyfikacji. W IV kwartale 2010 r. rozpoczęto planowanie oraz przygotowanie do zamówienia zlecanych na zewnątrz zadań certyfikacyjnych (nowe i bieżące zadanie Agencji).

W ciągu roku przeprowadzono 23 przetargi o wysokiej wartości obejmujące potrzeby zarówno operacyjne, jak i administracyjne. Dwadzieścia z nich sfinalizowano i podpisano 29 umów o wysokiej wartości sięgającej około 14 mln EUR. Ponadto w wyniku procedur zamówieniowych o niskiej wartości podpisano 428 umów na sumę 1,65 mln EUR.

Służby ds. Finansów

W 2010 r., Wydział Służb ds. Finansów osiągnął zadowalające wykonanie budżetu na poziomie 98,4%. Szczegóły dotyczące działalności finansowej przedstawiono w **załączniku 4**.

Ulepszono system planowania zasobów przedsiębiorstwa (ERP) i systematycznie stosowano go do wszystkich rodzajów transakcji finansowych oraz do rozliczenia na zamknięcie roku.

Dokonano przeglądu planu biznesowego Agencji na lata 2011-2015, a w grudniu 2010 r. zarząd przyjął nową wersję, która zawierała pakiet oszczędnościowy w wysokości 3 mln EUR w zakresie dotacji UE.

Obsługa prawna

Wydział Prawny aktywnie uczestniczył w opracowywaniu nowych produktów w zakresie tworzenia przepisów, w tym pracując nad kilkoma głównymi zagadnieniami takimi jak opinie w sprawie wymagań medycznych oraz AOR oraz NPA w sprawie ograniczeń czasu lotu oraz operatorów z krajów trzecich.

Ponadto Wydział Prawny służył wsparciem w zakresie technicznych/operacyjnych funkcji Agencji, np. w obszarze tych dotyczących wdrożenia art. 1 ust. 2 rozporządzenia podstawowego oraz w sprawie stosowania przepisów artykułu 83bis Konwencji chicagowskiej do systemu UE.

Wydział w dalszym ciągu koordynował odpowiedź Agencji na wnioski pochodzące od władz prowadzących dochodzenia w sprawie wypadków oraz od władz sądowych w ścisłej współpracy z dyrekcjami operacyjnymi oraz zewnętrznym doradcą prawnym. Ponadto Wydział zapewnił stały postęp we wdrażaniu przez Agencję rozporządzenia w sprawie ochrony danych.

Wydział opracował również szereg wniosków o publiczny dostęp do dokumentów oraz wnioski pochodzące z USA w zakresie konsultacji stron trzecich na mocy amerykańskiej ustawy o swobodzie informacji (FOIA); zapewnił również wiodące wsparcie w zakresie dalszego opracowywania polityki Agencji w zakresie ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa.

Komunikacja

Witryna internetowa easa.europa.eu została gruntownie zmieniona i obecnie oferuje lepszą nawigację oraz możliwości wyszukiwania. EASA pracowała również nad swoją obecnością w mediach społecznych, aktywnie korzystając z serwisów Facebook oraz Twitter w celu informowania swoich zwolenników.

EASA wydawała oświadczenia prasowe na takie tematy jak zharmonizowane zasady licencjonowania pilotów, propozycje w zakresie ograniczenia czasu lotu, pierwszej certyfikacji przez EASA francusko-rosyjskiego silnika (SaM146) oraz biuletyn informacji dot. bezpieczeństwa nt. kryzysu wskutek pyłu wulkanicznego. EASA była również znacząco zaangażowana w kryzys związany z Quantas / A380 / Trent900.

Zorganizowano szereg wywiadów telewizyjnych, radiowych oraz prasowych z udziałem personelu EASA na takie tematy jak bieżący rozwój w zakresie tworzenia przepisów (FCL, FTL itp.), certyfikacja oraz bezpieczeństwo strategiczne.

Publikacje Agencji w 2010 r. obejmowały: roczne sprawozdanie z bezpieczeństwa za 2009 r., sprawozdanie roczne za 2009 r., Fact Book 2005-2009, Raport EHEST dot. bezpieczeństwa, wiadomości EASA.

Zasoby ludzkie

Pod koniec 2010 r. EASA zatrudniała 524 pracowników czasowych (TA), tj. o 63 więcej niż w roku poprzednim. Dodatkowo w EASA zatrudniono 54 pracowników kontraktowych (CA) oraz 8 oddelegowanych ekspertów krajowych (SNE). W trakcie 2010 r. EASA zawarła 92 nowe umowy o pracę, dzięki czemu zatrudnienie wzrosło netto o 72 pracowników. Dwudziestu pracowników opuściło Agencję z różnych przyczyn (rezygnacja, zakończenie umowy, przejście na emeryturę lub zwolnienie), a 31 pomyślnie przeszło zewnętrzne lub wewnętrzne procedury rekrutacji.

Agencja opublikowała 57 ogłoszeń o wakatach, ukierunkowanych na 67 stanowisk i sfinalizowała 60 postępowań rekrutacyjnych, co odpowiadało 66 docelowym stanowiskom. Wpłynęło około 2800 podań i przeprowadzono ponad 405 rozmów.

Wzrost netto liczby pracowników 2010 r. (TA/CA/SNE)	72
Wakaty opublikowane w 2010 r. (TA/CA/SNE)	57
Kandydaci wewnętrzni wybrani (TA)	31
Pracownicy odchodzący w 2010 r. (TA/CA)	20

Oprócz zatrudnionych już pracowników, 16 kolejnych pracowników czasowych przyjęło propozycję zatrudnienia i dołączy do personelu Agencji w pierwszych miesiącach 2011 r. Szczegółowe dane liczbowe Agencji dotyczące poziomu zatrudnienia i dane demograficzne z 2010 r. znajdują się w **załączniku 5**.

Jeśli chodzi o zarządzanie i rozwój pracowników, Agencja zorganizowała i przeprowadziła 235 kursów ogólnych (z czego 104 językowe/sprawdzające), w których uczestniczyło w sumie 1248 (684) pracowników. Zakupiono urządzenie do zarządzania szkoleniem, którego konfigurację rozpoczęto pod koniec 2010 r. Zakończenie konfiguracji narzędzia oraz jego uruchomienie zaplanowano przed 2. kwartałem 2011 r.

Po przeprowadzeniu procedury oceny oraz ponownej klasyfikacji, 100 pracownikom zaproponowano przeklasyfikowanie, z czego 68 pomyślnie zmieniono zaszeregowanie zgodnie z art. 45 ust. 2 (znajomość trzeciego języka UE). W 2010 r. po raz pierwszy przeprowadzono ponowną klasyfikację pracowników kontraktowych.

W listopadzie 2010 r. ukończono projekt oceny stanowiska. Wynikiem projektu była aktualizacja oraz zakończenie wszystkich opisów stanowisk EASA, ocena wszystkich stanowisk oraz system stopniowania organizacyjnego, który będzie następnie dostosowywany do potrzeb EASA w 2011 r.

Ponadto za pośrednictwem wykonawcy Ipsos Loyalty GmbH zainicjowano pierwszą ankietę dot. motywacji pracowników, która została udostępniona wszystkim pracownikom od grudnia 2010 r. do 10 stycznia 2011 r. Pełen raport opublikowano w 1. kwartale 2011 r. i udostępniono wszystkim pracownikom.

Opracowano listę wiedzy lotniczej, która zawierała dane wejściowe z głównych obszarów działania EASA. Na 1. kwartał 2011 r. planuje się przeprowadzenie ankiety obejmującej wszystkie dostępne obszary wiedzy lotniczej pracowników EASA.

Szkolenie techniczne

W celu spełnienia rosnącego zapotrzebowania na szkolenie terminowe i ad-hoc podjęto następujące działania w 2010 r.:

- system Streamlining of Technical Training Department (TTD) do planowania kursów, widoczności, rejestracji oraz konsolidacji wniosków o kurs jednorazowy;

- publikacja rosnącej liczby kursów w systemie e-nauki (e-learning);
- dzielenie się najlepszymi praktykami oraz potrzebami szkoleniowymi z krajowymi urzędami lotnictwa podczas spotkań wspólnej grupy ds. inicjatyw szkoleniowych (CTIG);
- usprawnianie funkcjonowania oraz ogólna inwentaryzacja zasobów biblioteki technicznej oraz ułatwianie korzystania z e-egzaminów przez organizacje szkoleniowe i krajowe urzędy lotnictwa.

Główne osiągnięcia w 2010 r.:

- porozumienie w sprawie kryteriów kwalifikowania inspektorów w ramach postępowania CTIG;
- zwiększenie dostawców e-egzaminów do 29 oraz 13 z krajowych władz lotniczych państw członkowskich;
- przegląd i aktualizacja 6 najlepiej sprzedających się programów e-egzaminów;
- przyjęcie nowych technologii szkoleniowych w celu obsługi rosnącej bazy klientów;
- opracowanie oraz realizacja kursów specjalistycznych dla: CS-23, CAW projekt typu, szkolenia dla trenerów (Train the Trainer), Porozumienie UE/Kanada;
- ścisła współpraca z ekspertami w celu opracowania kursów opartych na zawartości oraz kompetencji;
- publikacja harmonogramu szkoleniowego na 2011 r. (grudzień 2010 r.).

W 2010 r. działalność szkoleniowa przedstawia się następująco:

Sesje szkoleniowe	70
Kursy	44
Uczestnicy z EASA	484
Uczestnicy z krajowych władz lotniczych	121

Usługi informacyjne i korporacyjne

W przypadku aplikacji biznesowych rozpoczęto szereg projektów strategicznych, np. SAFA oraz IORS, których końcowe wdrożenie nastąpi w 2011 r. Równolegle, powiązana sekcja zapewniała stałe wsparcie w utrzymaniu i ulepszeniu szeregu podstawowych aplikacji biznesowych takich jak AWD (dyrektywy zdolności do lotu), CRT (narzędzie wspólnej reakcji), kilka witryn typu Share point, system HR oraz WebPortal.

W przypadku ERP Agencja w dalszym ciągu optymalizowała narzędzie, dodając nowe funkcje oraz dopracowując już wdrożone funkcjonalności.

W przypadku infrastruktury, wydział IT oraz Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (ECDC) oraz EASA zdecydowały się na podjęcie współpracy w celu skutecznego zmniejszenia kosztów poprzez hosting swoich zdalnych awaryjnych centrów danych.

W zakresie usług korporacyjnych, szczegółowe analizy w zakresie wymogów przestrzeni oraz skuteczności operacyjnej wykazały potrzebę rozważenia przez Agencję alternatywnych nieruchomości na siedzibę główną najpóźniej do końca bieżącej umowy najmu w 2016 r. Procedura będzie kontynuowana w 2011 r.

W obszarze zarządzania podróżami, ze względu na wzrost liczby podróży służbowych do miast o zwiększonym zagrożeniu dla bezpieczeństwa wprowadzono ocenę ryzyka przed podróżą dla określonych miejsc docelowych.

W zakresie zarządzania dokumentami i zapisami, skatalogowano i przekazano do centralnego archiwum ogółem 5500 plików otrzymanych z JAA.

9.3. Kluczowe wskaźniki wydajności

Cel	Kluczowy wskaźnik wydajności	Cel 2009	Cel 2010	Wynik 2010
Usprawnione tempo procesu alokacji zadań w przypadku początkowych działań związanych z certyfikacją zdolności do lotu	Udział procentowy przetworzonych wniosków do alokacji zadań w ciągu 5 dni roboczych od otrzymania wniosku	70%	75%	73%
Usprawnione tempo procesu wydawania certyfikatów	Udział procentowy przetworzonych wiz technicznych względem certyfikacji w ciągu 5 dni roboczych od otrzymania wizy technicznej	70%	75%	88%
Utrzymanie wysokiego stopnia wykonania budżetu	Udział procentowy wykonanych zobowiązań w porównaniu do prognozy uwzględniającej cały roczny budżet	98%	98%	98%
Poprawa skuteczności procesu windykacji należności	Średnia liczba dni do nakazów zwrotu gotówki	133	120	108
Wykonanie planu kosztów ogólnych	Udział procentowy dopuszczonych stanowisk pracowników czasowych, które zostały obsadzone do końca 2010 r.	95%	98%	92%
Identyfikacja programu szkolenia standardowego (wspólne kryteria w stosunku do wiedzy, umiejętności oraz doświadczenia) dla profili inspektorów bezpieczeństwa lotniczego	Końcowy dokument roboczy	Projekt dokumentu roboczego	Uzgodniony i przyjęty końcowy dokument roboczy	Wykonano
Promowanie skorzystania z systemu e-egzaminów przez zewnętrznych dostawców oraz opracowanie szeregu tematów e-egzaminów oraz MCQ	Liczba przeprowadzonych e-egzaminów Liczba tematów i MCQ e-egzaminów	Liczba e-egzaminów: 500 Liczba tematów e-egzaminów: przynajmniej 16	Liczba e-egzaminów: 1000 Liczba tematów e-egzaminów: przynajmniej 24	Liczba tematów e-egzaminów: 5
Certyfikacja ISO 9001	Uzyskane świadectwa	Przygotowanie i wstępny audyt	Uzyskane świadectwa	Certyfikację przyznano dnia 15 grudnia 2010 r.
Stworzenie wspólnego systemu zarządzania zapisami w ramach EASA, który spełnia wymagania zgodności i normy ISO 9001.	Pomyślne wprowadzenie oprogramowania zarządzania zapisami we wszystkich wydziałach		2 pilotażowe wydziały	Projekt został wstrzymany wskutek zmiany priorytetów portfolio projektu IS

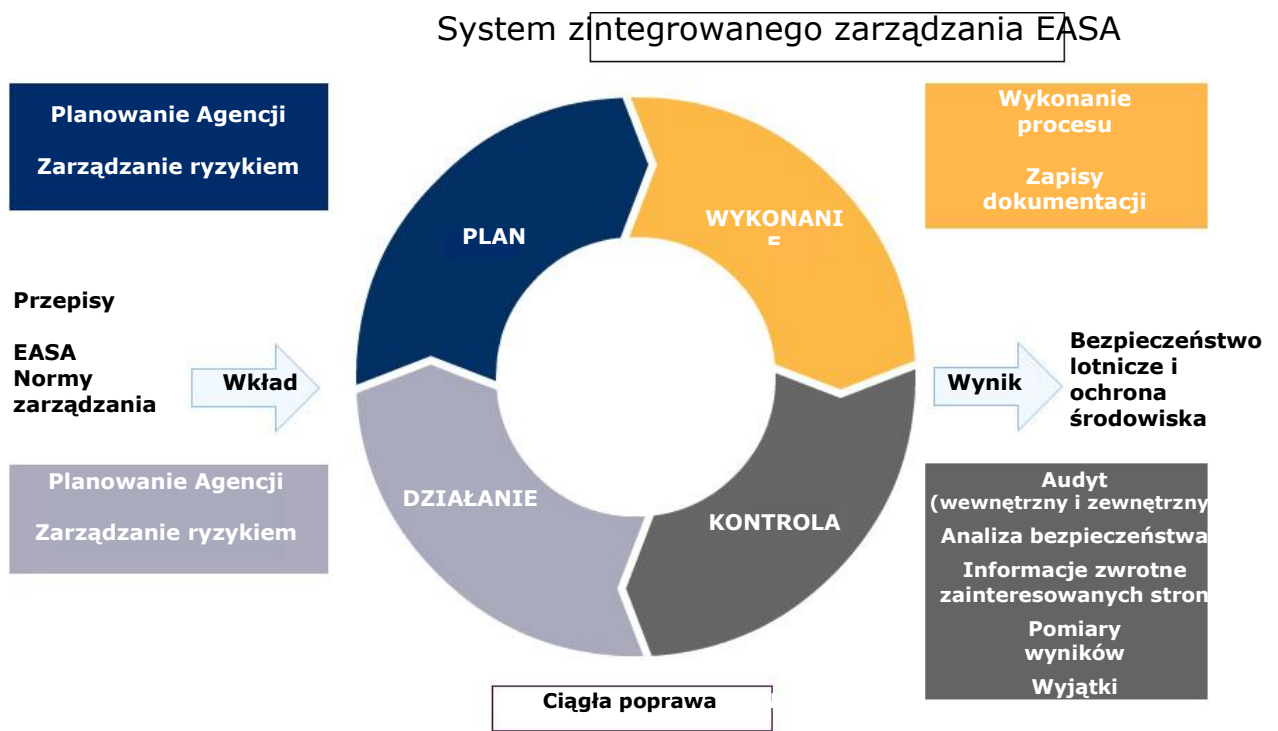
Kontrola wewnętrzna oraz ograniczanie ryzyka

➤ Kontrola wewnętrzna

W 2010 r. EASA skonsolidowała system zintegrowanego zarządzania (IMS) wdrożony w 2008 r. z zamiarem jego certyfikacji do wymagań normy ISO 9001:2008 w 2010 r.

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

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



➤ Ograniczanie ryzyka

Agencja wdrożyła również proces rocznej oceny ryzyka mający na celu określenie zagrożeń wysokiego poziomu dla każdego makro-procesu. Ryzyko oceniono na podstawie prawdopodobieństwa jego wystąpienia oraz potencjalnego wpływu. Tabela poniżej przedstawia zidentyfikowane zagrożenia oraz wykonane lub zainicjowane sposoby ich ograniczania na 2010 r.

Zagrożenia	Główne działania w zakresie ograniczenia ryzyka przeprowadzone lub rozpoczęte w 2010 r.
Procesy zarządzania	
W stosunku do Agencji toczy się postępowanie i przedmiotem jest odpowiedzialność Agencji.	Plan procedury i działania, który ułatwia działania koordynacyjne w przypadku postępowania wobec Agencji; Procedury administracyjne dla postępowania w sprawach, jeśli prokuratorzy zwrócą się do EASA o zrzeczenie się immunitetu; Prawidłowa polityka komunikacji (strategia jednego głosu); Określenie pojedynczego punktu komunikacji i jego rozpowszechnienie w ramach Agencji, klientów i stron trzecich.
Nieprzychylnie doniesienia medialne, na przykład z przyczyn politycznych, w tym skargi od zainteresowanych stron lub wypadek statku powietrznego lub głośnie zarzuty o nieprawidłowość.	Plan komunikacji w sytuacjach kryzysowych Prawidłowa polityka komunikacji (strategia jednego głosu); Określenie pojedynczego punktu komunikacji i jego rozpowszechnienie w ramach Agencji, klientów i stron trzecich.
Niewystarczające zapewnienie zasobów w stosunku do istniejących i nowych zadań (rozszerzenie zadań) Agencji.	Właściwe planowanie, system prognozowania oraz informacyjny w celu zidentyfikowania i uzasadnienia niezbędnych zasobów; Przejrzyste powiązanie pomiędzy zadaniami oraz zasobami finansowymi / siłą roboczą.
Procesy nadzoru nad bezpieczeństwem produktu i organizacji	
Nierozwiązane zagadnienia bezpieczeństwa w momencie certyfikacji, walidacji, zatwierdzenia warunków lotu skutkujące wypadkiem statku powietrznego.	Skuteczne procedury robocze do działań certyfikacyjnych, w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów; Zapewnianie bieżącego szkolenia personelu technicznego w celu zapewnienia ciągłej kompetencji; Skuteczna kontrola nad usługami świadczonymi przez krajowe władze lotnicze.
Wypadek testowego statku powietrznego wskutek nieprawidłowej obsługi statku powietrznego, błędnego zatwierdzenia organizacji wykonującej test w locie lub nadmierne wymogi zgodności lub nacisk na wnioskodawcę.	Skuteczne procedury robocze do działań certyfikacyjnych/zatwierdzenia organizacji (DOA), w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów; Zapewnianie bieżącego szkolenia personelu technicznego w celu zapewnienia ciągłej kompetencji.
Bezprawne wydanie zatwierdzenia, rozszerzenie zakresu zatwierdzenia lub kontynuacji zatwierdzenia mającego wpływ na bezpieczeństwo (wskutek błędu/pominięcia we wstępnym zatwierdzeniu lub ciągłym nadzorze).	Skuteczne procedury robocze do działań zatwierdzenia organizacji, w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów; Zapewnianie bieżącego szkolenia personelu technicznego w celu zapewnienia ciągłej kompetencji; Skuteczna kontrola nad usługami świadczonymi przez krajowe władze lotnicze.
Niepowodzenie posiadacza zatwierdzenia (na przykład nieodpowiednia obsługa skutkująca wypadkiem dużego statku powietrznego) wskutek błędnej walidacji zaleceń krajowych władz lotniczych	
Nieprawidłowe wydanie specjalnej specyfikacji zdolności do lotu (SAS) skutkujące wypadkiem statku powietrznego.	Przepisy wykonawcze oraz wytyczne dotyczące wydawania SAS; Skuteczne procedury robocze do wydawania SAS, w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów.
Nierozwiązane zagadnienia bezpieczeństwa skutkujące wypadkiem statku powietrznego wskutek niewydania dyrektywy o zdolności do lotu lub niewystarczającego działania naprawczego, niewystarczający czas zgodności określony w certyfikacie	Skuteczne procedury robocze do zatwierdzania alternatywnych środków do dyrektyw zdolności do lotu, w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów; Zapewnianie bieżącego szkolenia personelu technicznego w

Zagrożenia	Główne działania w zakresie ograniczenia ryzyka przeprowadzone lub rozpoczęte w 2010 r.
zdatności do lotu.	celu zapewnienia ciągłej kompetencji; Skuteczny system raportowania zdarzeń; Skuteczna kontrola nad usługami świadczonymi przez krajowe władze lotnicze.
Nierozwiązane zagadnienia bezpieczeństwa skutkujące wypadkiem statku powietrznego wskutek błędnego wydania akceptacji alternatywnych środków zgodności z dyrektywą zdatności do lotu.	Skuteczne procedury robocze do zatwierdzania alternatywnych środków do dyrektyw zdatności do lotu, w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów; Zapewnianie bieżącego szkolenia personelu technicznego w celu zapewnienia ciągłej kompetencji; Skuteczna kontrola nad usługami świadczonymi przez krajowe władze lotnicze.
Niewystarczający system raportowania zdarzeń oraz nieskuteczne przetwarzanie raportów ze zdarzeń dyskredytujących ciągłą zdatność do lotu produktów oraz prowadzących do wypadków lub poważnych zdarzeń.	Promowanie systemu raportowania zdarzeń oraz kultury sprawiedliwości; Skuteczny system raportowania, który zapewnia identyfikowalność wszystkich zdarzeń oraz stosownych działań; Skuteczne procedury robocze do analizy raportów ze zdarzeń oraz specyfikacji niezbędnych działań, w tym odpowiednie narzędzia sterowania. Zdolność do dostarczenia dowodów wykonanej pracy poprzez przechowywanie dokumentów i zapisów; Zapewnianie bieżącego szkolenia personelu technicznego w celu zapewnienia ciągłej kompetencji; Skuteczna kontrola nad usługami świadczonymi przez krajowe władze lotnicze.
Wspomaganie procesów	
Zdarzenie, które może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo obiektów, zdolność osób do pracy, dostępność danych/dokumentacji (np. pożar, atak terrorystyczny, poważna epidemia, kradzież).	Skuteczny system bezpieczeństwa; Stosowane ubezpieczenie; Zapasowe obiekty IT oraz zdalne gromadzenie danych w celu ułatwienia ciągłego działania; Biznesowy plan ciągłości działania; Plan reakcji na poważną epidemię.

Załączniki

- **Załącznik 1: Oświadczenie o wiarygodności wydane przez urzędnika zatwierdzającego**
- **Załącznik 2: Prace badawcze oraz badania naukowe w 2010 r.**
- **Załącznik 3: Decyzje, opinie i NPA w 2010 r.**
- **Załącznik 4: Wyniki finansowe Agencji w 2010 r. (Realizacja budżetu EASA)**
- **Załącznik 5: Dane liczbowe dotyczące poziomu zatrudnienia i dane demograficzne**
- **Załącznik 6: Zarząd EASA**
- **Załącznik 7: Wykaz skrótów**

Załącznik 1: Oświadczenie o wiarygodności wydane przez urzędnika zatwierdzającego

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

- Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszym sprawozdaniu są rzetelne i wiarygodne¹⁷.

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

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

- Potwierdzam, że nie posiadam informacji o żadnych zagadnieniach niewykazanych w sprawozdaniu, które mogłyby działać na niekorzyść Agencji.

- Potwierdzam, że po przeprowadzeniu audytu IAS przedsięwzięto odpowiednie środki w celu wykonania głównych zaleceń, jakie zostały sformułowane.

Miejscowość Kolonia Data

Podpis

Patrick Goudou,
Dyrektor wykonawczy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa
Lotniczego

¹⁷ W tym kontekście rzetelność i wiarygodność oznacza wiarygodny, kompletny i prawidłowy obraz omawianych spraw.

Załącznik 2: Prace badawcze oraz badania naukowe w 2010 r.

W 2010 r. po udanym przeprowadzeniu procedury przetargowej Agencja sfinansowała 7 projektów, z których każdy trwał od 6 do 15 miesięcy i których łączny budżet wyniósł 1 507 000,00 EUR:

• CODAMEIN: Metody pomiaru i inspekcji uszkodzeń materiałów kompozytowych (zagrożenie oddziaływaniem dużych energii)
• WAFCOLT: Woda w paliwie lotniczym w niskiej temperaturze
• SEBED: Pogorszenie stanu pasa bezpieczeństwa
• SOMCA: Implikacje dla bezpieczeństwa w analizie zasięgu modelu oprogramowania
• WATUS: Określenie poziomu bezpieczeństwa na potrzeby separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym w przypadku dużych statków powietrznych
• Badanie w zakresie przepisów dot. naziemnych usług zapobiegania oblodzeniu oraz odladzania
• SAMPLE III: Pył zawieszony a statki powietrzne

W 2010 r. Agencja otrzymała i zaakceptowała końcowe raporty z następujących projektów:

• SAVE: Badanie dotyczące modelowania ekonomicznego w dziedzinie lotnictwa
• SAMPLE II: Badanie, pobieranie próbek i pomiar emisji cząstek stałych z silników statków powietrznych
• Zdolność modelowania ekonomicznego w dziedzinie lotnictwa w zakresie przepisów oceny oddziaływania na środowisko
• LIBCOS: Znaczenie obciążenia dla odporności udarowej struktury kompozytowej
• SAPOX: Aspekty bezpieczeństwa impulsowych systemów tlenowych
• MOSTDONT: Transponder w trybie S w środowisku pracy o wysokiej gęstości
• Mikroświatła, przegląd przepisów w państwach członkowskich
• Harmonizacja zagrożenia gradem
• RuFAB: Pomiar charakterystyki tarcia pasa startowego oraz hamowania statku powietrznego

Raporty dostępne są do przejrzania i pobrania na stronie internetowej Agencji.¹⁸

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

Załącznik 3: Decyzje, opinie i NPA w 2010 r.**Decyzje**

Decyzja	Numer zadania	Przedmiot
Decyzja 2010/001/R	21.001	POA dla dostawców baz danych nawigacji
	21.002	Numer certyfikatu organizacji zatwierdzonych
	21.003	Porządkowanie części Part-21 oraz AMC/GM
	21.023(c)	Pozwolenie na loty: uprawnienie dla organizacji zarządzających ciągłą zdadnością do lotu
	MDM.007 (c)	Autoryzowany certyfikat dopuszczenia
Decyzja 2010/002/R	21.023(c)	Pozwolenie na loty: uprawnienie dla organizacji zarządzających ciągłą zdadnością do lotu
	66.001 (b)	Poprawka błędów edytorskich znajdujących się w części Part-66 oraz powiązanym AMC
	145.001 (b)	Poprawka błędów edytorskich znajdujących się w części Part-145 oraz powiązanym AMC
	147.001 (b)	Poprawka błędów edytorskich znajdujących się w części Part-147 oraz powiązanym AMC
	M.001 (b)	Poprawka błędów edytorskich znajdujących się w części Part-M oraz powiązanym AMC
	MDM.007 (b)	Autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi
	MDM.002 (c)	System instalacji elektrycznej Zakładany element dostarczany: decyzja zmieniająca AMC/GM Part-M (z zastrzeżeniem poprawki części Part-M zgodnie z MDM.002(a))
Decyzja 2010/003/R	MDM.034	Materiały kompozytowe
Decyzja 2010/005/R	25.040	WYJŚCIA TYPU III (dostępność i łatwość obsługi)
	25.057	Normy projektowe dotyczące bezpieczeństwa
	MDM.034	Materiały kompozytowe
Decyzja 2010/006/R	MDM.054	Odladzanie / Zabezpieczenie przed oblodzeniem AMC i GM zgodnie z A-NPA 2007-11
Decyzja 2010/007/R Decyzja 2010/008/R	MDM.034	Materiały kompozytowe
Decyzja 2010/010/R	ETSO.007	Systematyczny przegląd i zestawienie istniejących FAA TSO dla części i sprzętu do EASA ETSO
Decyzja 2010/011/R	66.025	Regularna aktualizacja istniejącego AMC, które jest wykorzystywane jako odwołanie do wydawania ocen typów. Zakładany element dostarczany: decyzja aktualizująca załącznik I do AMC do Part-66
Decyzja 2010/012/R Decyzja 2010/013/R Decyzja 2010/014/R Decyzja 2010/015/R	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS
Decyzja 2010/016/R	21.042	Part-21 kontrola dostawców pozostałych części
	ETSO.007	Systematyczny przegląd i zestawienie istniejących FAA TSO dla części i sprzętu do EASA ETSO
	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS

Opinie

Opinie	Numer zadania	Przedmiot
Opinia nr 01/2010	21.024(a)	Podczęść J — Zatwierdzenie organizacji projektowej
Opinia nr 02/2010	ATM.001 (PROCEDURA PRZYSPIESZONA),	Rozszerzenie systemu EASA do regulacji bezpieczeństwa zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS) – opracowanie zasad w zakresie wymogów dla dostawców usług żeglugi powietrznej
	ATM.004 (PROCEDURA PRZYSPIESZONA)	Rozszerzenie systemu EASA do regulacji bezpieczeństwa zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS) – opracowanie zasad w zakresie odpowiedzialnych władz
Opinia nr 03/2010	ATM.003 (PROCEDURA PRZYSPIESZONA)	Rozszerzenie systemu EASA do regulacji bezpieczeństwa zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS) – opracowanie zasad w zakresie licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego
Opinia nr 04/2010	FCL.001	Part-FCL. Rozszerzenie podstawowej regulacji na licencjonowanie załóg lotniczych
Opinia nr 05/2010	ATM/ANS.002	Wprowadzenie oprogramowania TCAS II Wersja 7.1
Opinia nr 06/2010	145.012 (a)	Part-145 Dopuszczenie do eksploatacji na podstawie jednego i wielu certyfikatów
Opinia nr 07/2010	FCL.001	Part-MED Rozszerzenie podstawowej regulacji na licencjonowanie załóg lotniczych

NPA

NPA	Numer zadania	Przedmiot
NPA 2010-01	21.042	Kontrola dostawców pozostałych części
NPA 2010-02	21.018	Poprawa GM do 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	Wprowadzenie oprogramowania ACAS II Wersja 7.1
NPA 2010-04	27&29.002	Tolerancja na uszkodzenia i ocena zmęczenia struktur kompozytowych w wiropłatach
NPA 2010-05	66.025	Dodatek 1 Ocena typów samolotów do części Part-66 dotyczącej licencji na obsługę techniczną statków powietrznych
NPA 2010-06	27&29.002	Tolerancja na uszkodzenia i ocena zmęczenia struktur metalowych w wiropłatach
NPA 2010-07	M.022	Zmiana AMC M.A.706(e) w celu ujęcia dodatkowych przypadków dla właściwych instytucji w celu zaakceptowania, że wyznaczony posiadacz stanowiska w organizacji operatora/Part-M Podczęść G jest zatrudniony przez kontraktowaną organizację posiadającą certyfikat Part-145
NPA 2010-08	145.022	Kontrola zakontraktowanego personelu obsługi technicznej
NPA 2010-09	M-014	Kontraktowanie działań zarządzania ciągłą zdolnością do lotu
NPA 2010-10	MDM.047	Dostosowanie rozporządzenia (KE) nr 2042/2003 z rozporządzeniem (KE) nr 216/2008 z wymaganiami konwencji ICAO Załącznik 6 w zakresie zasad czynników ludzkich, których należy przestrzegać w projektowaniu i stosowaniu programu obsługi statków powietrznych
NPA 2010-11	25.039	Awaryjne wyjścia dla pasażerów, funkcje awaryjne oraz wyjścia ewakuacyjne – harmonizacja z FAA
NPA 2010-12	27&29.019	Kontrola zdrowia pod kątem wibracji
NPA 2010-13	21.059	Ochrona środowiska – klasyfikacja zmian w projekcie typu
NPA 2010-14	OPS.055	Przepisy wykonawcze dot. ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymogi dotyczące wypoczynku dla komercyjnego transportu powietrznego (CAT) realizowanego za pomocą samolotów

Załącznik 4: Wyniki finansowe Agencji w 2010 r. (wykonanie budżetu EASA)¹⁹

4.1 Wstępny rachunek wyniku budżetowego za 2010 r. (wszystkie dane liczbowe podano w tysiącach EUR – EUR '000)

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

PRZYCHODY	2010	2009
Dotacja Komisji (na budżet operacyjny – tytuły 1, 2 i 3 – Agencji)	35 025	33 862
Fundusze Phare z Komisji	515	322
Inne dochody i finansowanie otrzymane za pośrednictwem Komisji	962	972
Przychody z opłat	68 260	54 867
Inne przychody	802	1 909
DOCHÓD OGÓŁEM (a)	105 564	91 932
WYDATKI		
Tytuł I: Personel	56 215	46 887
Tytuł II: Wydatki administracyjne	13 919	12 927
Tytuł III: Wydatki operacyjne z wyłączeniem przychodów przeznaczonych na określony cel pochodzących z opłat i należności	52 654	46 505
Przydzielone środki przeniesione z F&C	21 230	27 135
WYDATKI OGÓŁEM (b)	144 018	133 454
WYNIK W DANYM ROKU BUDŻETOWYM (a-b)	-38 454	-41 522
Anulowanie niewykorzystanych środków na płatności przeniesionych z poprzedniego roku	1 101	1 283
Korekta przeniesienia z poprzedniego roku środków dostępnych na dzień 31.12 wynikających z przydzielonego dochodu	38 934	41 325
Różnice kursowe w roku budżetowym (zysk + / strata -)	-16	-3
SALDO RACHUNKU WYNIKU W ROKU BUDŻETOWYM	1 565	1 083

¹⁹ Sprawozdanie końcowe Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w sprawie sprawozdania EASA za 2010 r. ma być przekazane w czerwcu 2010 r.

Rok bilansowy N-1	1 083	1 316
Dodatni bilans z roku N-1 zbilansowany w roku N do Komisji	-1 083	-1 316
Wynik wykorzystywany do określenia kwot w ogólnej księgowości	1 565	1 083
Dotacja Komisji – Agencja rejestruje naliczony przychód a Komisja naliczone wydatki	33 460	32 779
Finansowanie wstępne pozostające otwarte do zwrotu przez Agencję do Komisji w roku N+1	1 565	1 083
Nieuwzględnione w rachunku budżetowym:		
Odsetki wygenerowane przez 31/12/N ze środków z dotacji Komisji oraz do zwrotu do Komisji (odpowiedzialność)	49 734	133 600

W 2010 r. Agencja korzystała jedynie z niezróżnicowanych środków. Całkowite zużycie środków na zobowiązania wyniosło 144 018 tys. EUR (133 454 tys. EUR w 2009 r.), z których 122 271 tys. EUR (106 137 tys. w 2009 r.) wykorzystano na pokrycie zobowiązań, a 21 747 tys. EUR (27 317 tys. EUR w 2009 r.) w postaci środków z przychodów przeznaczonych na określone cele zostało automatycznie przeniesione zgodnie z art. 10 rozporządzenia finansowego EASA. Środki z przychodów przeznaczonych na określony cel w kwocie 21 747 tys. EUR, które zostały automatycznie przeniesione, składają się z 21 230 tys. EUR zewnętrznych przychodów przeznaczonych na określony cel z opłat i należności oraz 517 tys. EUR z innych przychodów przeznaczonych na określony cel.

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

	2010		2009	
TYTUŁ I - Wydatki na personel				
	Płatności	Zobowiązania	Płatności	Zobowiązania
Środki budżetowe – C1+R0+C4+C5(1)	56 288	56 288	47 763	47 763
Przydzielone	0	56 214	0	46 887
Wypłacone:	55 429	0	46 306	0
Automatyczne przeniesienia	786	0	581	0
Ogółem wydatki / zobowiązania (2)	56 215	56 214	46 887	46 887
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	0	1	0	0
Anulowane	73	73	876	876
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3) /(1)	99,87%	99,87%	98,17%	98,17%
TYTUŁ II - Wydatki administracyjne				
Środki budżetowe – C1+R0+C4+C5(1)	14 102	14 102	13 270	13 270
Przydzielone	0	13 919	0	12 926

Wyplacone:	10 357	0	9 666	0
Automatyczne przeniesienia	3 563	0	3 260	0
Nieautomatyczne przeniesienia	0	0	0	0
Ogółem wydatki / zobowiązania (2)	13 919	13 919	12 926	12 926
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	0	0	0	0
Anulowane	183	183	343	343
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3) /(1)	98,70%	98,70%	97,41%	97,41%
TYTUŁ III - Wydatki operacyjne				
Środki budżetowe – C1+R0+C4+C5(1)	74 038	74 038	73 917	73 917
Przydzielone	0	52 138	0	46 323
Wyplacone:	30 098	0	25 752	0
Automatyczne przeniesienia	43 786	0	47 888	0
Nieautomatyczne przeniesienia	0	0	0	0
Ogółem wydatki / zobowiązania (2)	73 884	52 138	73 641	46 323
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	0	21 746	0	27 317
Anulowane	154	154	277	277
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3) /(1)	99,79%	99,79%	99,63%	99,63%
OGÓŁEM				
Środki budżetowe – C1+R0+C4+C5(1)	144 428	144 428	134 950	134 950
Przydzielone	0	122 271	0	106 137
Wyplacone:	95 884	0	81 725	0
Automatyczne przeniesienia	48 134	0	51 729	0
Nieautomatyczne przeniesienia	0	0	0	0
Ogółem wydatki / zobowiązania (2)	144 018	122 271	133 454	106 137
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	0	21 747	0	27 317
Anulowane	410	410	1 496	1 496
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3) /(1)	99,72%	99,72%	98,89%	98,89%

4.3 Wstępny rachunek wyniku ekonomicznego w 2010 r. (wszystkie dane liczbowe podano w tysiącach EUR – EUR '000)

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

	2010	2009
PRZYCHODY OPERACYJNE		
Opłaty i należności	77 374	61 621
Wkład podmiotów WE	33 725	32 661
Odzyskane wydatki	417	645
Inne	-399	0
Wkład z państw EFTA	962	1 729
PRZYCHODY OPERACYJNE OGÓŁEM	112 079	96 657
WYDATKI OPERACYJNE		
Wydatki na personel	-53 023	-44 977
Budynki i powiązane wydatki	-8 187	-7 707
Inne wydatki	-7 088	-6 901
Amortyzacja i kwoty odpisane	-3 670	-1 645
Działania w zakresie outsourcingu i zamówień	-36 016	-33 693
WYDATKI OPERACYJNE OGÓŁEM	-107 984	-94 922
NADWYŻKA (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ	4 094	1 735
PRZYCHODY NIEOPERACYJNE (WYDATKI)		
Odsetki uzyskane od stron trzecich	413	630
Odsetki i należności wypłacone stronom trzecim	-96	-86
NADWYŻKA / (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI NIEOPERACYJNEJ	317	544
NADWYŻKA / (DEFICYT) ZE ZWYKŁEJ DZIAŁALNOŚCI	4 411	2 278
NADWYŻKA / (DEFICYT) Z POZYCJI NIESTANDARDOWYCH	0	0
NADWYŻKA NETTO ZA DANY OKRES	4 411	2 278

Załącznik 5: Dane liczbowe dotyczące poziomu zatrudnienia i dane demograficzne

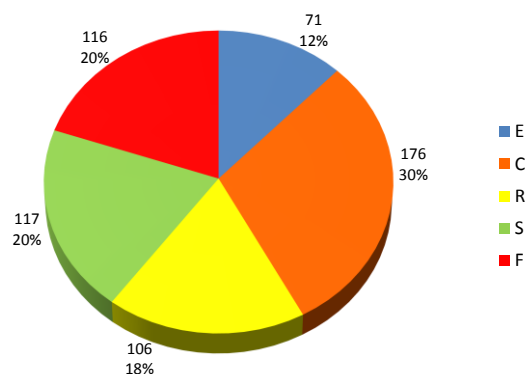
Ta część przedstawia analizę oraz statystyki dotyczące pracowników zatrudnionych na koniec okresu sprawozdawczego, zgodnie z różnymi parametrami takimi jak narodowość, płeć oraz wiek. Dane liczbowe we wszystkich tabelach w tej części odzwierciedlają sytuację na dzień 31.12.2010 r.

Rysunek 1: Plan zatrudnienia

Kategoria/ Zaszereg.	Stanowiska obsadzone na 31.12.2009 r.	Plan zatrudnienia 2010	Stanowiska obsadzone na 31.12.10 r.	Stopień obsadzenia
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	
Ogółem	460	570	523	92%

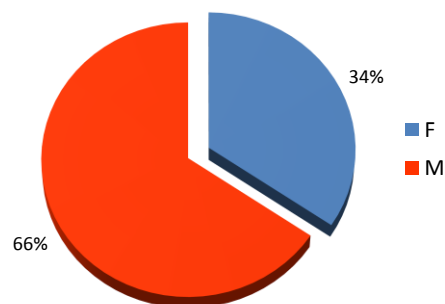
- W tej tabeli ujęto wyłącznie stanowiska pracowników czasowych (TA). Niniejsza tabela przedstawia stanowiska obsadzone na koniec okresu sprawozdawczego, a nie liczbę zatrudnionych pracowników (tryb pracy na pół etatu dla dwóch pracowników). Dodatkowo pod koniec 2010 r. zatrudniono 54 pracowników kontraktowych (CA) oraz 8 oddelegowanych ekspertów krajowych (SNE).
- Wszystkie stanowiska uprawnione w planie zatrudnienia EASA zdefiniowano jako „czasowe”.
- Należy zauważyć, że w instytucjach UE istnieje możliwość „niższego obsadzania” stanowisk, co oznacza obsadzenie stanowiska pracownikiem o niższym zaszeregowaniu niż teoretycznie te przypisane do stanowiska. Za to rozłożenie kwalifikacji w planie zatrudnienia odpowiada „wyższemu” dopuszczalnemu rozłożeniu zaszeregowania, przy czym obsadzone stanowiska wylicza się od najwyższego do najniższego za pomocą mechanizmu kaskadowego.

Rysunek 2: Pracownicy według dyrekcji



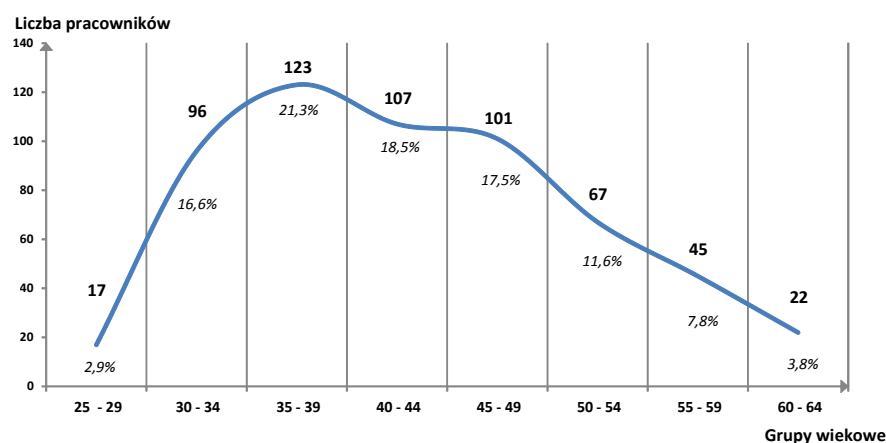
Uwzględnieni pracownicy: TA, CA, SNE.

Rysunek 3: Podział według płci



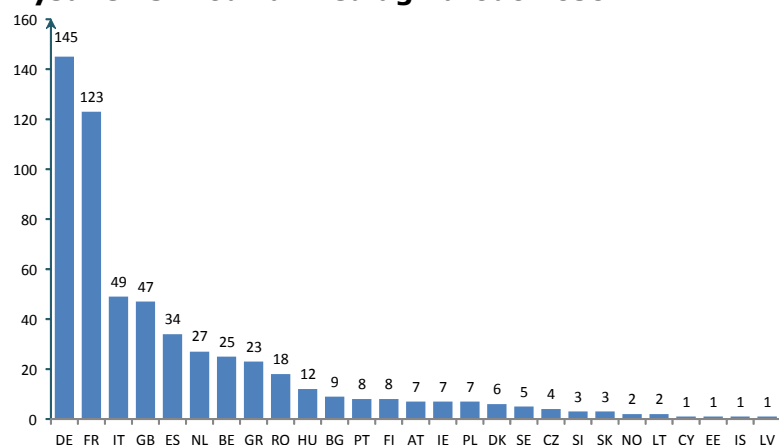
Uwzględnieni pracownicy: TA, CA, SNE.

Rysunek 4: Podział według wieku



Uwzględnieni pracownicy: TA, CA.

Rysunek 5: Podział według narodowości



Uwzględnieni pracownicy: TA, CA.

Załącznik 6: Zarząd EASA

Zarząd EASA zrzesza wszystkich przedstawicieli państw członkowskich oraz Komisji Europejskiej. Zarząd jest odpowiedzialny za definiowanie priorytetów Agencji, ustalanie budżetu oraz monitorowanie działalności Agencji.

Skład²⁰

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

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

Przewodniczący zarządu	Wiceprzewodniczący zarządu
Michael SMETHERS	Maxime COFFIN

²⁰ Szczegółowa lista członków zarządu EASA jest dostępna na stronie internetowej EASA:
<http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Załącznik 7: Wykaz skrótów

ACARE	Komitet Doradczy ds. Badań Aeronautycznych w Europie
ACI	Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych
AD	Dyrektywa zdatności do lotu
AMC	Alternatywne środki zapewnienia zgodności
ANS	Służby żeglugi powietrznej
AR	Wymogi dotyczące organów
ATCO	Kontroler ruchu lotniczego
ATM	Zarządzanie ruchem lotniczym
BASA	Umowy dwustronne w sprawie bezpieczeństwa lotniczego
CA	Pracownik kontraktowy
CAAC	Chińska Generalna Administracja Lotnictwa Cywilnego
CAEP	Komitet ICAO ds. ochrony środowiska naturalnego w zakresie lotnictwa
CANSO	Organizacja Służb Żeglugi Powietrznej Lotnictwa Cywilnego
CAT	Lotnicze przewozy komercyjne
CAW	Ciągła zdatność do lotu (lub CA)
CC	Personel pokładowy
CMA	Stałe monitorowanie bezpieczeństwa lotniczego
CRD	Dokument reakcji na uwagi
CRT	Instrument reakcji na uwagi
CTIG	Wspólna Grupa Inicjatywy Szkolenia
COA	Organizacje zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
DOA	Zatwierdzenie organizacji projektowej
EACCC	Europejska Komórka Koordynacji Kryzysowej
EAD	Nadzwyczajna dyrektywa zdatności do lotu
EARPG	Europejska grupa partnerska ds. badań lotniczych
EASAC	Europejski Komitet Doradczy ds. Bezpieczeństwa
EASP	Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego
EASp	Europejski Plan Bezpieczeństwa Lotniczego
KE	Komisja Europejska
ECAC	Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego
ECAST	Europejski zespół ds. bezpieczeństwa lotnictwa komercyjnego
ECofA	Wywózowy certyfikat zdatności do lotu
ECDC	Europejskie Centrum Zapobiegania i Kontroli Chorób
EGAST	Europejski zespół ds. bezpieczeństwa lotnictwa ogólnego
EHFAG	Europejska grupa doradcza ds. czynników ludzkich
EHEST	Europejski zespół ds. bezpieczeństwa śmigłowców
ERP	Planowanie zasobów przedsiębiorstwa
ESSI	Europejska Strategiczna Inicjatywa na rzecz Bezpieczeństwa
ETSOA	Autoryzacja europejskiej normy technicznej
EU	Unia Europejska
EUROCAE	Organizacja Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego
FAA	Federalna Administracja ds. Lotnictwa (USA)
FAB	Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej
FAL	Końcowa linia montażowa
FCL	Licencjonowanie personelu lotniczego
FDM	Monitorowanie danych lotu
FOIA	Ustawa o wolności informacji (USA)
FSTD	Symulatory lotów
GM	Wytyczne
HLSC	Konferencja (ICAO) poświęcona Wysokiemu Poziomowi Bezpieczeństwa
HR	Zasoby ludzkie
IAC	Międzynarodowy Komitet Lotniczy (MAK)
IAS	Służb audytu wewnętrznego (Komisji Europejskiej)
IAW	Początkowa zdatność do lotu
ICF	Forum współpracy międzynarodowej
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IGPT	Wewnętrzna grupa ds. szkolenia pilotów (EASA)
IORS	Wewnętrzny system raportowania zdarzeń (EASA)
IPPF	Międzynarodowe ramowe zasady praktyki zawodowej
ISC	Wewnętrzny komitet ds. bezpieczeństwa
IT	Technologia informacyjna
ITQI	Międzynarodowa Inicjatywa ds. kwalifikacji szkolenia (IATA)
JAA	Wspólne władze lotnicze

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