

Európai Repülésbiztonsági Ügynökség

2012. évi általános jelentés

Your safety is our mission.



Az igazgatóság elnökének előszava

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2012. évi éves jelentésének közzététele jelentős mérföldkő a szervezet történetében. Az Ügynökség 2013 szeptemberében ünnepli működésének 10. évfordulóját, és röviddel ez előtt búcsúzik Patrick Goudoutól, aki ügyvezető igazgatóként a kezdetektől fogva részt vett a munkában.

Patrick büszkén tekinthet vissza arra, amit az elmúlt tíz évben az Ügynökséggel közösen elért. A légialkalmasság terén kezdetben szabályalkotó, tanúsítási és felügyeleti szervként eljáró EASA fokozatosan terjesztette ki hatáskörét a repülésbiztonság minden területére, és napjainkra kétség kívül az európai repülésbiztonsági rendszer legfontosabb szervévé vált. Számos más ágazati szereplő vezetőjeként és partnereként az európai biztonsági normák folyamatos tökéletesítésére törekszik.

Az EASA 2003 óta több mint harminc országra kiterjedő szabályozási rendszert épített ki, és nemzetközi szinten hiteles és elismert pozíciót vívott ki magának vezető biztonsági szabályozó szervként. Ez az eredmény jelentős mértékben Patrick Goudou kötelezettségvállalásának és munkájának köszönhető. Tíz évvel ezelőtti kinevezésekor aligha láthatta előre, milyen sokrétű és bonyolult feladatokkal kell majd megbirkóznia, és a tíz éves sikeres irányítás nagy eredmény. Az, hogy utódjának ilyen sikeres és jól működő szervezetet hagy örökül, arról az elkötelezettségről és tudásról tanúskodik, amellyel ügyvezető igazgatóként ellátta feladatait. Az egész igazgatóság nevében szeretném legőszintébb hálámat kifejezni és sok szerencsét kívánni neki bármit is tervez a jövőre nézve.

Az igazgatóság 2013 márciusában Patrick Kyt, a SESAR JU egykori ügyvezető igazgatóját nevezte ki szeptember 1-jei hatállyal Patrick Goudou utódjául. Az új ügyvezető az EASA új fejlődési szakaszának kezdetén veszi át a szervezet irányítását. A kezdeti szabályalkotási rendszer jelentős része már rendelkezésre áll, aminek köszönhetően az Ügynökség teljes körű szabályozóként látja el az egyre inkább az átfogó Európai Repülésbiztonsági Terv szerint szabályozott tevékenységeit, amely az Ügynökség rendelkezésére álló adatok és más információk széles skálájából azonosítja a fő kockázatokat. Ez összhangban van a politikusok és az ágazat arra irányuló határozott törekvésével, hogy a jelenlegi nehéz gazdasági környezetben a lehető leghatékonyabban használjuk fel a rendelkezésre álló erőforrásokat; és hogy a túlszabályozás elkerülésével – természetesen a biztonsági teljesítmény veszélyeztetése nélkül – fenntartsuk az Unió iparának versenyképességét.

Az éves jelentés világos képet ad az Ügynökség szerteágazó tevékenységeiről. A kölni székhely munkatársai nagyszerűen végzik munkájukat; szakértelmüknek és elkötelezettségüknek köszönhetően az Ügynökség magabiztosan nézhet szembe az új időszak kihívásaival. Az igazgatóság támogatásával és iránymutatásával továbbra is segíti Patrick Kyt abban, hogy továbbépítse az elődje által hátrahagyott bámulatos örökséget.

Michael Smethers
az igazgatóság elnöke

Az ügyvezető igazgató előszava

A jelenlegi időszak fontos mérföldkő az EASA számára, amely 10 éve teljesít kiválóan a repülésbiztonság terén Európa-szerte. Az Európai Tanács és az Európai Parlament rendelete alapján 2002. július 15-én létrehozott Ügynökség 2003-ban kezdte meg működését. Most, mintegy 10 évvel később, vezető szerepet tölt be az európai repülésbiztonság terén a légialkalmasságtól a légiforgalmi szolgáltatásokig.

A nehéz világgazdasági környezet miatt a repülési ágazat a tízéves évfordulóval egy időben kritikus időszakon megy keresztül. Az Ügynökséggel szemben támasztott elvárások azonban magasabbak, mint valaha. Az ágazat továbbra is gyorsan fejlődik, a jelenleg fejlesztés és hitelesítés alatt álló technológiák valószínűleg évtizedekig a légi közlekedési rendszer sarokkövei lesznek.

Az EASA 2012-ben előre tekintve folytatta a biztonságos és tiszta repülés szilárd és tartós kereteinek kiépítését Európában és azon túl is. Még ebben az évben új szabványosítási elképzelést vezetett be. Folyamatos ellenőrzési megközelítést követve mára már jobb rálátással határozza meg a szükséges szabványosítási vizsgálatok gyakoriságát, hatókörét és terjedelmét.

A közelmúltban hatáskörébe került területeken tovább konszolidálta tevékenységeit, különösen a légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok terén végzett szabványosítási vizsgálatokat illetően. 2012 októberében, a légi műveletek új európai szabályainak hatálybalépésével egy időben jelentős hangsúlyt fektetett az érdekelt felek támogatására.

2012-ben az Ügynökség belső repülőesemény-jelentő (IORS) rendszere is teljesen működőképesé vált, és jelenleg heti 80–100 beérkező jelentést kezel. Az IORS adatbázisa, amely bejelentett események, valamint az egyes nyomon követő döntések és intézkedések központosítását szolgálja, fontos eszköze az adatokon alapuló biztonságos döntéshozatalnak.

2012-ben az igazgatóság elfogadta az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) harmadik kiadását. Az EASA által kidolgozott terv azzal, hogy intézkedéseket és kezdeményezéseket kapcsol magas szintű európai biztonsági kérdésekhez a fennálló kockázatok mérséklése érdekében, lezárja a repülésbiztonság-menedzsmentciklust. A repülésbiztonság-menedzsment végrehajtása minden részt vevő fél számára hatékony eszközt jelent. Lehetővé teszi a szervezetek számára, hogy jobban megértsék az őket érintő lehetséges kockázatokat, és tájékozottabbak legyenek azzal kapcsolatban, hogy azok milyen következményekkel járnak a mindennapi üzleti tevékenységeikre nézve, a hatóságok pedig hatékonyabban választhatják meg ellenőrzésük tárgyát, és eredményesebben végezhetik munkájukat.

Az elmúlt években, így 2012-ben is elért kedvező biztonsági adatok nem eredményezhetik azt, hogy megkérdőjelezzük a szabályozó szervek és a felügyeleti hatóságok feladatainak teljesítéséhez szükséges erőforrásokat. Véleményem szerint a fő kockázatot és kihívást továbbra is a felügyeleti szervezeteknél gazdasági okokból végrehajtott létszámléépítés jelenti.

Az említett kihívások új gondolkodásmódot kívánnak meg az Ügynökségtől. Célunk, hogy a 2012. évi eredményekre alapozva egyszerűsítsük és hatékonyabban harmonizáljuk a szabályozásokat, különös hangsúlyt fektetve a szegmensekre, köztük a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedésre, struktúráink javításával elkerüljük az átfedéseket, más területekkel kétoldalú megállapodásokat kössünk – amelyek jelentős megtakarításokat eredményeznek –, és folytassuk a kockázatalapú

repülésbiztonság-menedzsment végrehajtására irányuló munkánkat olyan eszközök alkalmazásával, mint például az IORS.

Patrick Goudou
ügyvezető igazgató

Tartalomjegyzék

AZ IGAZGATÓSÁG ELNÖKÉNEK ELŐSZAVA.....	2
AZ ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ ELŐSZAVA	3
TARTALOMJEGYZÉK.....	5
BEVEZETÉS	7
AZ ÜGYNÖKSÉG	8
SZERVEZETI FELÉPÍTÉS.....	9
FONTOSABB RENDEZVÉNYEK 2012-BEN	10
A BELSŐ ELLENŐRZÉS ÉS A KOCKÁZATCSÖKKENTÉS	11
AZ ÜGYNÖKSÉG TEVÉKENYSÉGEI	14
1. BIZTONSÁG.....	14
A. BIZTONSÁGI STRATÉGIA ÉS AZ EURÓPAI REPÜLSÉJBIZTONSÁGI PROGRAM	14
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>14</i>
<i>A főbb eredmények 2012-ben</i>	<i>14</i>
B. REPÜLSÉJBIZTONSÁGI ELEMZÉS ÉS KUTATÁS.....	15
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>15</i>
<i>A főbb eredmények 2012-ben</i>	<i>15</i>
<i>Kutatás</i>	<i>17</i>
2. SZABÁLYOZÁS.....	19
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>19</i>
<i>A főbb eredmények 2012-ben</i>	<i>19</i>
3. ELLENŐRZÉS	20
A. TERMÉKBIZTONSÁGI ELLENŐRZÉS	20
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>20</i>
<i>A főbb eredmények 2012-ben</i>	<i>21</i>
B. SZERVEZETI JÓVÁHAGYÁSOK.....	23
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>23</i>
<i>A főbb eredmények 2012-ben</i>	<i>23</i>
C. TAGÁLLAMI VIZSGÁLATOK	25
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>25</i>
<i>A főbb eredmények 2012-ben</i>	<i>26</i>
D. ÜZEMBEN TARTÓK	27
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>27</i>
<i>A főbb eredmények 2012-ben</i>	<i>28</i>
4. NEMZETKÖZI FEJLŐDÉS	30
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>30</i>
<i>A főbb eredmények 2012-ben</i>	<i>30</i>
5. TÁMOGATÓ TEVÉKENYSÉGEK	32
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>32</i>
<i>A főbb eredmények 2012-ben</i>	<i>32</i>
<i>A kérelmek kezelése és a beszerzési szolgáltatások</i>	<i>32</i>
<i>Pénzügyi szolgáltatások.....</i>	<i>32</i>

<i>Jogi szolgáltatások</i>	33
<i>Kommunikáció</i>	33
<i>Humánerőforrás-kezelés</i>	33
<i>Általános és szakmai képzés</i>	36

MELLÉKLETEK 38

1. MELLÉKLET: AZ ENGEDÉLYEZÉSRE JOGOSULT TISZTVISELŐ MEGBÍZHATÓSÁGI NYILATKOZATA	39
2. MELLÉKLET: TANULMÁNYOK ÉS KUTATÁSI PROJEKTEK 2012-BEN	40
3. MELLÉKLET: A 2012-ES HATÁROZATOK, VÉLEMÉNYEK ÉS NPA-K	41
4. MELLÉKLET: AZ EASA PÉNZÜGYI TELJESÍTÉSE 2012-BEN (AZ ÜGYNÖKSÉG KÖLTSÉGVETÉSÉNEK VÉGREHAJTÁSA)	43
5. MELLÉKLET: A 2012-BEN ELINDÍTOTT ÉS/VAGY LEZÁRT BESZERZÉSI ELJÁRÁSOK	49
6. MELLÉKLET: A SZEMÉLYZETTEL KAPCSOLATOS SZÁMADATOK ÉS STATISZTIKA	53
7. MELLÉKLET: ALAPVETŐ TELJESÍTMÉNYMUTATÓK (KPI-K)	56
8. MELLÉKLET: AZ EASA IGAZGATÓSÁGA	63
9. MELLÉKLET: RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE	66

BEVEZETÉS¹

2012-ben az Ügynökség folytatta új hatáskörein és felelősségi körein belüli tevékenységei megerősítését, különösen a légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok területén végzett szabványosítási vizsgálatok terén, ideértve a hálózatkezelő megfelelőségének felülvizsgálatát. Ezzel párhuzamosan megkezdődött az EGNOS szolgáltató (ESSP) ellenőrzési feladatainak átvételére való felkészülés.

Az Ügynökség tovább erősítette az Európai Unió repülésbiztonsági stratégiájának központi elemeként betöltött szerepét, különösen nyugat-balkáni államok, a mediterrán országok és Közép-Ázsia tekintetében. Az EASA továbbá támogatta az ázsiai és csendes-óceáni térségben és Afrikában zajló közösségi programokat.

Az Ügynökség emellett továbbfejlesztette kommunikációs stratégiáját; ennek keretében folytatta az érdekelt ágazati felek és a hatóságok részvételével zajló fórumok és munkaértekezletek megszervezését. Éves biztonsági konferenciájának témája a teljesítményalapú felügyelet és a forráselosztás volt a kiemelt fontosságú, pénzügyi korlátokkal jellemezhető területeken.

Az Ügynökség továbbá bizonyítottan törekedett a folyamatos fejlődésre:

- Az ISO 9001:2008 szabvány szerinti tanúsítás 2010. évi megszerzését követően az EASA elindította a belső felügyeleti rendszerének folyamatos javítását célzó ciklust, amellyel célja, hogy évről-évre megőrizze tanúsítványát;
- Az IORS 2012 februárjában teljesen működőképpé vált, és 80–100 beérkező jelentést kezel hetente;
- Az Ügynökség augusztus 1-jén elfogadta az EASA munkatársai számára készített magatartási kódexet, amely többek között az összeférhetetlenség megelőzésével és mérséklésével kapcsolatos szabályokat tartalmazza;
- A szabványosítással kapcsolatos új elképzelés folyamatos ellenőrzési megközelítésen alapul, amely a biztonsági és tevékenységalapú adatok azonosítására, gyűjtésére és elemzésére épül;
- A tanúsításkiszervezés területén sikeresen lezárult a beszerzési eljárás mind a nemzeti légügyi hatóságokhoz, mind a minősített testületekhez történő kiszervezést illetően. Az Ügynökség 15 nemzeti légügyi hatósággal és 10 minősített testülettel írt alá új, szolgáltatásra irányuló keretszerződést;
- Etikai bizottságot hozott létre annak támogatása érdekében, hogy az alkalmazottai által hozott döntéseket ne befolyásolják magánérdekek;
- Az Unió más intézményeivel és az Eurocontrollal közös koordinációs tevékenységek előmozdítása érdekében további létesítményekkel bővítette az Ügynökség brüsszeli irodáját.

¹ Az Ügynökség 2012-es éves általános jelentését (Annual General Report) a 216/2008/EK rendelet – az alaprendelet – 57. cikkével összhangban állítottuk össze. A jelentés szerkezete követi az Ügynökség fő tevékenységi köreit, és leírja, hogy az Ügynökség milyen módon valósította meg a 2012-es munkaprogramját. Amint azt az egyes tevékenységi köröknél megadott táblázatok mutatják, a 2011-es munkaprogramban meghatározott célok szinte mindegyike teljesült az év végéig.

Az Ügynökség

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

Az Önök biztonsága a mi küldetésünk

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

Közös stratégia

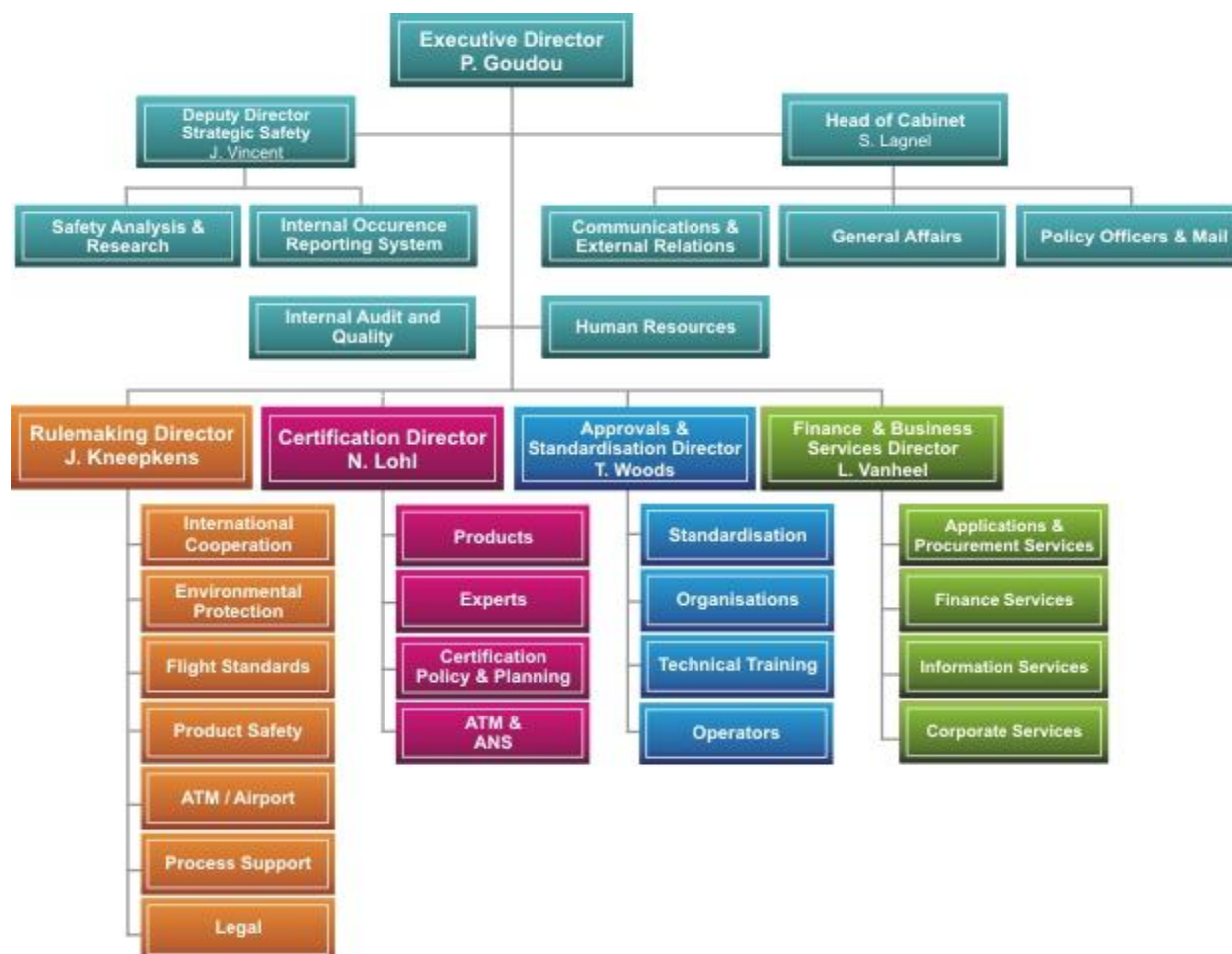
A légi közlekedés az egyik legbiztonságosabb utazási forma. Ahogy a légi forgalom folyamatosan növekszik, európai szintű közös erőfeszítésre van szükség a légi közlekedés biztonságának és fenntarthatóságának megőrzése érdekében. Az Ügynökség közös repülésbiztonsági és környezetvédelmi előírásokat dolgoz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

Feladataink

Az Ügynökség fő feladatai közé az alábbiak tartoznak:

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

Szervezeti felépítés



2012. decemberi állapot

Fontosabb rendezvények 2012-ben

Esemény	Dátum
Részben vagy egészben EASA-szervezés	
EASA Conference on Safety Oversight: Managing safety in a performance based regulatory environment	október 10–11.
1st European Aviation Safety Plan (EASp) implementation and review summit	május 29.
2nd European Aviation Safety Plan (EASp) implementation and review summit	november 16.
Conference on SMS in Part-M and Part-145	december 13.
EASA Conference on Future Aerodrome Rules	május 21–22.
6th Rotorcraft Symposium	december 5–6.
1st General Aviation Seminar	október 29–30.
European Operators Flight Data Monitoring (EOFDM) Conference	január 12.
7 th EASA Standardisation Meeting on Aircrew Regulation	május 31.
Nemzetközi/uniós szintű szervezés	
Third Transatlantic Aviation Issues Conference	június 26–28.
ICAO 12 th Air Navigation Conference	november 19–30.

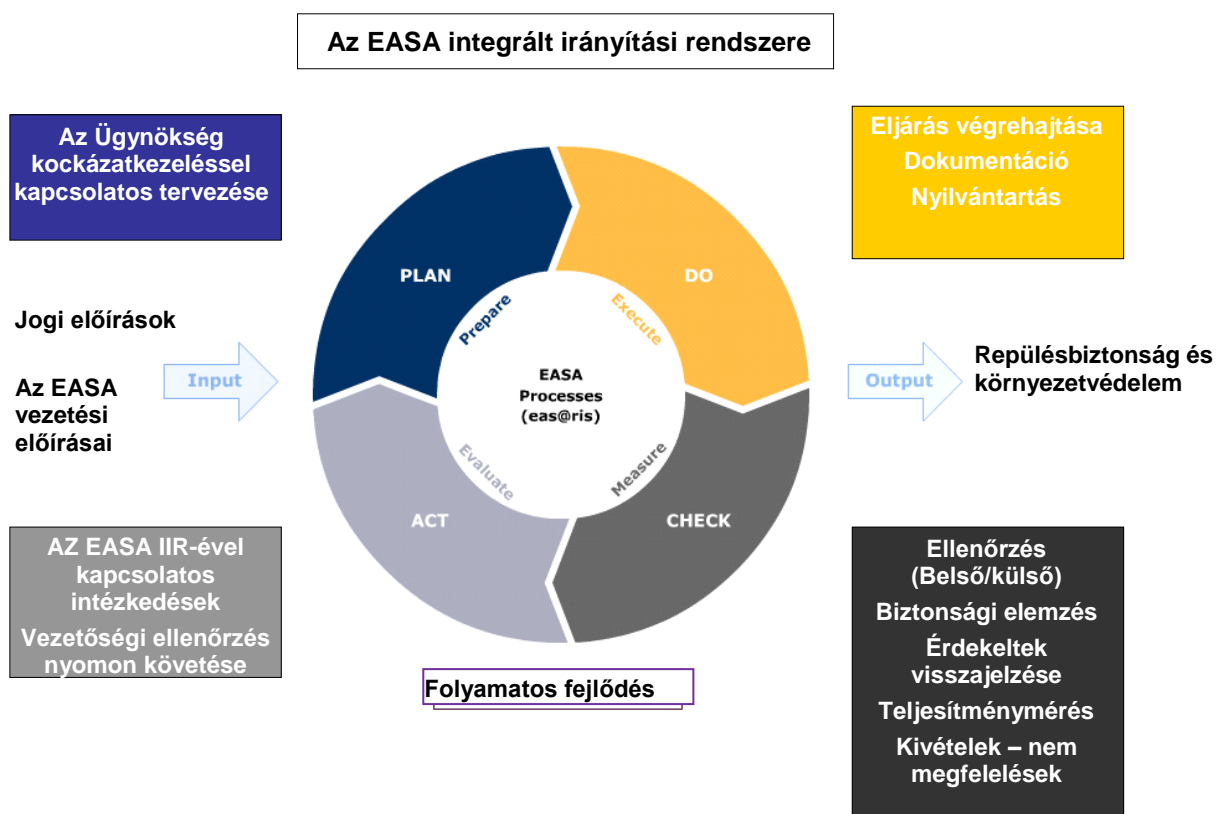
A belső ellenőrzés és a kockázatcsökkentés

➤ A belső ellenőrzés

Az EASA integrált irányítási rendszerének (IMS) az ISO 9001:2008 szabvány szerinti 2010. évi sikeres tanúsítását követően 2012-ben az EASA elindította az integrált irányítási rendszerének folyamatos javítását célzó ciklust, amellyel célja, hogy évről-évre megőrizze ISO9001 tanúsítványát.

Az EASA integrált irányítási rendszere az igazgatóság által 2008-ban elfogadott vezetési előírásokon alapul, amint azt a pénzügyi szabályzat 38. cikke meghatározza. Ezek az előírások az Európai Bizottság által és az ISO 9001:2008 szabványban meghatározott belső ellenőrzési előírásokra épülnek. Ez a rendszer képezi a belső ellenőrzés és a folyamatos fejlődés alapját.

Az EASA integrált irányítási rendszere teljes mértékben megvalósítja a „belső ellenőrzés” elvét, amelynek célja a kockázatok hatékony csökkentésének biztosítása, fokozva ezzel az Ügynökség működési, minőségi, megfelelési és pénzügyi terveinek megvalósítási képességét. A négy fázisból álló rendszert az EASA a civil és állami szervezetek által alkalmazott legjobb gyakorlatok szerint alakította ki.



PLAN Prepare	TERVEZÉS Kidolgozás
DO Execute	CSELEKVÉS Végrehajtás
CHECK Measure	ELLENŐRZÉS Mérés
ACT Evaluate	INTÉZKEDÉS Értékelés

EASA Processes (eas@ris	EASA folyamatok (eas@ris)
Input	Bemenet
Output	Kimenet

➤ A kockázat csökkentése

Az Ügynökség egy éves kockázatértékelő folyamatot is bevezetett, ennek célja az egyes makrofolyamatokat kísérő magas szintű kockázatok felderítése. A kockázatok értékelése azok előfordulási valószínűsége és a várható hatásuk alapján történik. Az alábbi táblázat a 2012-es évben felderített kritikus kockázatokat és a csökkentésükre elkezdett, illetve végrehajtott beavatkozást szemlélteti.

Kockázat	2012-ben végrehajtott vagy megkezdett főbb kockázatcsökkentési intézkedések
Vállalatirányítás	
Nem elegendő erőforrás hozzárendelése az Ügynökség meglévő és új feladataihoz (a hatáskör kibővítéséhez)	Megfelelő tervezési, előrejelzési és információs rendszer a szükséges erőforrások azonosítására és igazolására. A feladatok, valamint a pénzügyi/emberi erőforrások egyértelmű összekapcsolása.
Termék- és szervezetbiztonság-felügyeleti tevékenységek	
A repülési feltételek tanúsítása, érvényesítése, jóváhagyása idején megoldatlan biztonsági problémák a légi jármű katasztrófájához vezetnek.	Az azt lehetővé tevő megfelelő erőforrások (megfelelő létszámú személyzet, a személyzet képesítése, a kiszervezés költségvetése, közlekedési és egyéb eszközök) biztosítása, hogy a tanúsítási csoportok a tanúsítási erőforrás-tervezési dokumentumban ismertetett szinten tudják végrehajtani tanúsítási felügyeleti munkájukat. Hatékony munkaerőkezelési eljárások a tanúsítási tevékenységekhez, a megfelelő ellenőrzéseket is beleértve. Az elvégzett munka bizonyításának képessége a dokumentumok és az iratok megőrzésével. Ismeretfelújító oktatás biztosítása a műszaki személyzet számára a mindig naprakész szakértelem biztosítása érdekében. A nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése.
Figyelembe nem vett, katasztrófális következményekkel járó repülésbiztonsági probléma légialkalmassági irányelv ki nem adása miatt, vagy pedig a légialkalmassági irányelvben meghatározott beavatkozás nem megfelelő volta, vagy a teljesítésre előírt határidő nem megfelelő megállapítása miatt	Az azt lehetővé tevő megfelelő erőforrások (megfelelő létszámú személyzet, a személyzet képesítése, a kiszervezés költségvetése, közlekedési és egyéb eszközök) biztosítása, hogy a tanúsítási csoportok a tanúsítási erőforrás-tervezési dokumentumban ismertetett szinten tudják végrehajtani tanúsítási felügyeleti munkájukat. Az elvégzett munka bizonyításának képessége a dokumentumok és az iratok megőrzésével. Ismeretfelújító oktatás biztosítása a műszaki személyzet számára a mindig naprakész szakértelem biztosítása érdekében. Hatékony repülőesemény-jelentő rendszer. A nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése.
Elégtelen eseménybejelentő rendszer és az eseménybejelentések elégtelen feldolgozása, amely nem támasztja alá a termékek folyamatos légi alkalmasságát, és megelőzhetetlen balesetekhez vagy súlyos eseményekhez vezet.	Az eseménybejelentő rendszer és a „just culture” előmozdítása. Hatékony jelentéstételi rendszer, amely gondoskodik az összes esemény és a vonatkozó intézkedések nyomon követhetőségéről. Hatékony munkaerőkezelési eljárások az eseményekre vonatkozó jelentések elemzéséhez és a szükséges intézkedések leírásához, a megfelelő ellenőrzéseket is beleértve. Az elvégzett munka bizonyításának képessége a dokumentumok és az iratok megőrzésével. Ismeretfelújító oktatás biztosítása a műszaki személyzet számára a mindig naprakész szakértelem biztosítása érdekében. A nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése.

Az Ügynökség tevékenységei

1. Biztonság

a. Biztonsági stratégia és az Európai Repülésbiztonsági Program

Célkitűzés és hatály

Az Ügynökség továbbra is vezető szerepet vállal az Európai Unió tagállamainak azon erőfeszítései összehangolásában és kiegészítésében, amelyeket az ICAO által a repülésbiztonsági menedzsmentrendszerek (SMS) tekintetében az iparág számára, az Állami Repülésbiztonsági Programok (SSP) tekintetében pedig az ICAO szerződő államai számára meghatározott követelmények teljesítésére tettek.

A szerepek megosztása az európai intézmények és a tagállamok között, amint azt az *alaprendelet* (Basic Regulation) meghatározza, azt jelenti, hogy ez az együttműködés elengedhetetlen a repülésbiztonság-menedzsment végrehajtása szempontjából. A repülésbiztonság-menedzsment alapelveit érintő, regionális (összeurópai) szemléletmód kialakítása kiegészíti a tagállami szinten elvégzett munkát.

Az EASA, az összes iparág, az Eurocontrol, a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, a teljesítmény-felülvizsgálati tanács és a tagállamok képviselőiből álló Európai Repülésbiztonsági Tanácsadó Bizottság (EASAC) vezeti a regionális megközelítés végrehajtását.

A főbb eredmények 2012-ben

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

- az irányelvek és célkitűzések rendszere (a stratégia), amelyet az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak szóló közlemény képez;
 - a repülésbiztonság javítását célzó előírások és cselekvések egyesített rendszere (a program), amely a fent említett közlemény mellékletében szerepel;
 - a magas szintű repülésbiztonsági problémák értékelése és az ehhez kapcsolódó cselekvési terv (a repülésbiztonsági tervek).
- Az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp)

Az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) biztonsági kockázatokkal foglalkozó információalapú proaktív megközelítést tartalmazó dokumentum, amelynek célja a biztonság kezelésének támogatása Európa-szerte. A meglévő biztonsági előírások és vizsgálatok kiegészítője.

Az év végén az igazgatóság elfogadta az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) harmadik kiadását, amely a 2013 és 2016 közötti időszakot öleli fel. A dokumentum az előző kiadások kidolgozásakor alkalmazott módszertan alapján készült. A főbb kockázatot jelentő területek ennél fogva változatlanok.

Az előző kiadásokhoz hasonlóan a Biztonsági Terv harmadik kiadása is három átfogó területet foglal magában: a rendszerszintű, az üzemeltetési és az újonnan felmerülő problémákat. Az e három területen meghatározott kockázatokat az érdekelt felek által tett biztonsági intézkedésekkel csökkentik. Az együttműködő partnerek racionalizálják tevékenységeiket, és törekednek arra, hogy még inkább visszaszoruljon a balesetek aránya.

A harmadik kiadást emellett két párhuzamos tevékenység alkotja:

- a. Egyrészt jelentést ad a 2011-ben kidolgozott 103 állandó intézkedésről.

- b. Másrésről 15 új intézkedéssel kibővíti az előző kiadásban javasolt intézkedések kezdeti jegyzékét. Az EASAC és a tagállamok áttekintették ezeket az új intézkedéseket, amelyek aztán bekerültek a meglévő keretbe.

Kapcsolattartó pont kijelölésével ez idáig 35 tagállam tett hivatalos kötelezettségvállalást arra, hogy önként végrehajtja a repülésbiztonsági tervet. Ez a szám olyan nem uniós államokat is magában foglal, amelyek az ECAC tagjai. Az év során a kapcsolattartó pontok jelentési űrlapot kaptak, hogy azon számoljanak be a repülésbiztonsági tervben foglalt intézkedések végrehajtásának állapotáról. 2012-ben huszonkettő (22) jelentés érkezett be.

b. Repülésbiztonsági elemzés és kutatás

Célkitűzés és hatály

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

- a repülésbiztonsági elemzésnél: felülvizsgálatok, tanulmányok készítése, jelentések összeállítása;
- a kivizsgálásoknál: repülésbiztonsági ajánlások terjesztése és követése, valamint az együttműködés módozatainak kidolgozása;
- a folyamatos javítás esetében: a repülésbiztonsági kezdeményezések elősegítése és támogatása;
- a műszaki tevékenységből (a hibajelentésekből, a statisztikákból, az emberi tényezővel kapcsolatos irányelvekből, az üzemi repülési adatok elemzéséből, a repülésbiztonsági menedzsmentrendszerből, az előrelátásból és a repülésbiztonság előmozdításából) származó információk összerendezése, felhasználása és terjesztése.
- a belső repülőesemény-jelentő rendszer (IORS) esetében: egyablakos ügyintézési felület biztosítása és az Ügynökségnek bejelentett biztonsági események feldolgozása.

A repülésbiztonsági elemzésekkel foglalkozó osztály széles körben nyújt tanácsadást és elemzést a repülésbiztonsággal kapcsolatban mind belső, mind külső felek számára. Az EASA érdekelt felekkel folytatott kommunikációs tevékenységét is támogatja.

2012-ben nagy hangsúlyt kapott a repülésbiztonsági ajánlások információs rendszerének kidolgozása, a belső repülőesemény-jelentő rendszer (IORS) teljes rendszerbe állítása, valamint a repülésbiztonsági információs részleg felvétele az IORS osztályba.

A főbb eredmények 2012-ben

A repülésbiztonsággal kapcsolatos adatok felhasználásának kiterjesztése meghozta az eredményeket, mivel a munka a jövőbeni balesetek elkerülése érdekében az irányzatok és az előjelek felismerésére összpontosít. Az együttműködés javítása céljából tárgyalásokat folytattunk az adatok megosztására vonatkozó nemzetközi megállapodásokról. A repülésbiztonsággal kapcsolatos adatok elérhetőségének leegyszerűsítése és minőségének javítása céljából új eszközöket vezettünk be az Ügynökségen belül. A bejelentett eseményekkel kapcsolatos adatok gyűjtésére és tárolására szolgáló ECCAIRS5 rendszerre való átállás is lezárult.

Az éves repülésbiztonsági jelentés (ASR) a repülőterekhez kapcsolódó biztonságról szóló új fejezettel bővült ki. Ami az Ügynökség és az EUROCONTROL között létrejött munkamegállapodást illeti, a jelentés immár második alkalommal bővült légiforgalmi szolgáltatásokkal kapcsolatos résszel. Az

elemzői hálózat megmutatta, milyen hozzáadott értéket nyújt fő tevékenysége, az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) és annak nemzeti megfelelői támogatása során. Lényeges repülésbiztonsági kockázati információk megosztására került sor, és a kockázatosztályozási rendszer fejlesztése, a biztonsági teljesítménymutatók és számos működési kérdés terén indultak el tevékenységek.

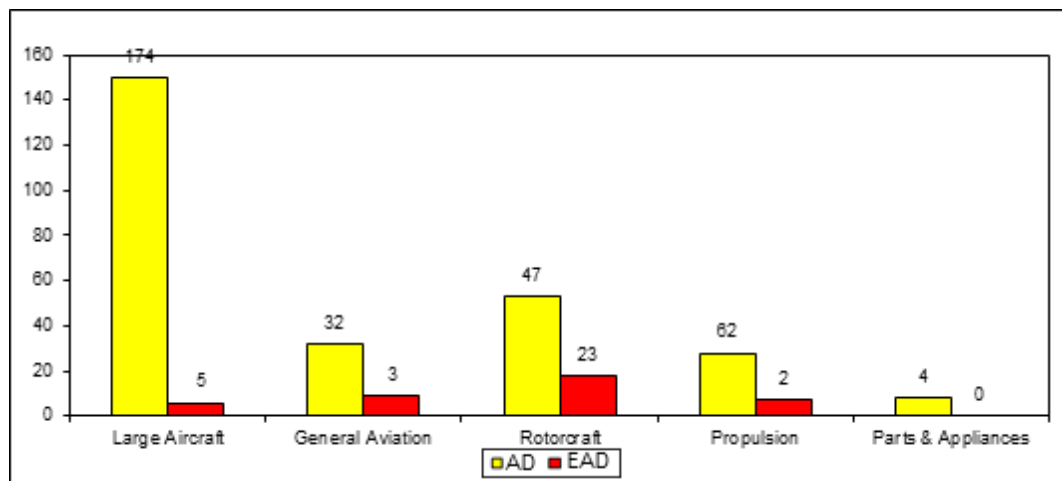
A fokozatos bevezetést követően az IORS 2012. február óta teljes mértékben üzemel. 2012 vége felé a rendszer megfelelő működését az jelezte, hogy hetente 80–100 beérkező jelentést fogadott. Az IORS interneten elérhető mikroweboldala részletes információkat nyújt a témában érdekelt feleknek. A jelentések javítása és a jelentéstételre szolgáló űrlap kitöltésének egyértelműsítése érdekében további tevékenységek kezdeményezésére került sor.

Az elmúlt évben megmutatkoztak az IORS legfőbb előnyei; a zárt láncú folyamat láthatósága és az Ügynökség által hozott intézkedések nyomon követhetősége. A folyamat és az eszközök tökéletesítése és javítása a rendszer napi működésének részét képezi. A rendszerben szereplő adatok számos biztonsági tanulmányban bizonyultak hasznosnak.

A repülésbiztonsági információs részleg közreműködik az Unió tagállamaiban és a társult országokban tervezett vagy ott üzemben lévő termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmassági ellenőrzésében.

A részleg felel a légialkalmassági irányelvek, a sürgős légialkalmassági irányelvek és a biztonsági tájékoztató közlemények kiadásáért és terjesztéséért, valamint a tervezés helye szerinti állam külföldi hatóságai által kiadott és Európában elfogadott légialkalmassági irányelvek, sürgős légialkalmassági irányelvek és biztonsági tájékoztató közlemények közzétételéért. A légialkalmassági irányelvek közzétételére szolgáló portál a <http://ad.easa.europa.eu/> címen érhető el.

2012-ben a repülésbiztonsági információs részleg kiadványainak száma a következőképpen alakult: 319 légialkalmassági irányelv (AD) és 33 sürgős légialkalmassági irányelv (EAD). Az ezzel kapcsolatos adatokat az alábbi diagram szemlélteti:



27 biztonsági tájékoztató közlemény is megjelent: érdemes megjegyezni, hogy noha ezek többsége a légialkalmasság kérdéseivel kapcsolódik, 10 üzemeltetési kérdéseket is tárgyal (pl. vulkáni hamu, működésellenőrző repülések, az EGNOS elérhetősége stb.) és 8 közlemény feltételezett nem jóváhagyott alkatrészekről szól.

2012-ben a legfőbb eredmény a repülésbiztonsági ajánlások információs rendszeréhez kapcsolódó szoftver telepítése volt, amelynek célja valamennyi ajánlás egyetlen adattárban való összegyűjtése. Az EASA az év során 94 új végleges biztonsági ajánlást kapott és 210 egyéni ajánlásra küldött választ, amelyek közül 116 végleges válasz volt.

Az Ügynökség továbbá jelentős kivizsgálásokban is részt vett, mint például a fő hajtóműben található kúperék függőleges tengelyének meghibásodása miatt 2012. május 10-én és október 22-én az Északi-tengeren kényszerleszállást végrehajtó két Eurocopter EC225 gép ügyében, amelyet az Egyesült Királyság légi balesetek kivizsgálására szakosodott részlege vizsgált. Az Ügynökség egy MD-11 típusú gép ügyében végzett közös vizsgálatban is részt vett. A szóban forgó gép 2010. július 27-én többszöri földetéréses leszállás során szenvedett balesetet Rijádban, amellyel kapcsolatban a Szaúd-Arábiai Polgári Repülési Hatóság folytatott vizsgálatot. Tanácsadóként működött továbbá közre a 2010. november 4-én Indonézia felett repülő A380 Rolls Royce Trent 900 hajtóműcsavarjának meghibásodása miatt bekövetkezett balesetben, amelynek ügyében az Ausztrál Közlekedési Biztonsági Tanács folytatott vizsgálatot.

Az EASA 2012 folyamán 112 jelentéstervezetet kapott véleményezésre, és az illetékes vizsgálati hatóságnak 51 esetben küldött tényleges észrevételeket.

Rendszeres jelentésekkel és állásfoglalással támogatta az Európai Bizottság, a Repülésbiztonsági vizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatának és az ECAC baleseti csoportjának tevékenységét, különösen az ICAO által kidolgozott, repülésbiztonsági adatok védelmével foglalkozó szabályzattal kapcsolatban, valamint azzal, hogy létrehozta a biztonsági ajánlások és azok aktualizált változatait tartalmazó központi uniós adattárat.

➤ A repülésbiztonsági kezdeményezésekkel kapcsolatos tapasztalatok

Az európai stratégiai biztonsági kezdeményezés (ESSI) az EASA, egyéb hatóságok és az iparági szereplők önkéntes partnersége. Az ESSI az Európai Kereskedelmi Repülésbiztonsági Csoportból (ECAST), az Európai Helikopteres Repülésbiztonsági Csoportból (EHEST) és az Európai Általánosrepülés-biztonsági Csoportból (EGAST) áll. Tevékenysége 2010 óta kapcsolódik az Európai Repülésbiztonsági Tervhez (EASp). Az alábbiakban a 2012-ben elért eredményekből ismertetünk néhányat.

Az ECAST támogatta a futópályasértések megelőzésére irányuló európai cselekvési terv második kiadását, és közreműködött az Eurocontrol által közzétett, a futópálya-elhagyások megelőzésére irányuló európai cselekvési terv első kiadásában. Ezenkívül kidolgozta a forgalmi előtéri erőforrások gazdálkodásáról szóló képzési tantervet a földi kiszolgáló személyzet számára, és hozzájárult az IATA földi üzemeltetési kézikönyvének első kiadásához.

Az EHEST a légi járművek üzemben tartásáról szóló, októberben kihirdetett új uniós rendelet ORO része (a légi járművek üzemben tartóira vonatkozó szervezeti előírások) alapján repülésbiztonságmenedzsment eszköztárat bocsátott rendelkezésre, valamint biztonsági ismertetőket és videókat tett közzé a következő témákban: „A légi jármű feletti irányítás elvesztése rossz látási viszonyok között”, „Örvénygyűrű állapot”, „A farokrotor hatékonyságának csökkenése”.

Az EGAST videókat készített a légi jármű feletti irányítás elvesztését szemléltető esetekről, az emberi hibákról és az ejtőernyők használatáról, biztonsági ismertetőket állított össze az ütközés elkerüléséről, a pilóták döntéshozataláról, valamint az időjárás-előrejelzésről, és Európa-szerte nemzeti szinten terjesztett kiadványokat tett közzé.

Kutatás

Figyelembe véve az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) és az Európai Repülésbiztonsági Kutatási Együttműködési Csoport (EARPG) tematikus programjában szereplő legfontosabb prioritásokat, az Ügynökség 2012-ben konszolidálta az új kutatási projektekkel kapcsolatos szükségleteit és igényeit, valamint az előző évekből – az EASA nagyszabású 2012–2014-es kutatási tervéből származó – elmaradását. A tervben szerepelnek a szabályalkotási programból eredő javaslatok és igények, a

repülésbiztonsági ajánlásokban szereplő javaslatok, a Tanúsítási Igazgatóság által előírt projektek, valamint az ESSI és az Európai Emberi Tényezők Tanácsadó Csoport (EHFAG) által tett javaslatok.

Az Ügynökség szorosan együttműködött az Európai Bizottsággal a Közösségnek az EASA rendszerére hatással bíró kutatási tevékenységét (hetedik keretprogram, FP7) 7.1-es altéma: Repülés és légi szállítás (sub-theme 7.1, Aeronautics and Air Transport) és az új Horizont 2020 keretprogramot illetően. Ezzel összefüggésben az Ügynökség hozzájárult a Stratégiai Kutatási és Innovációs Menetrend (SRIA) kidolgozásához, amelynek során vállalta a biztonsággal és védelemmel foglalkozó munkacsoport társelnöki tisztét, valamint közreműködött a SRIA más munkacsoportjainak munkájában. A menetrendet 2012 szeptemberében tették közzé és adták át a Bizottságnak a berlini ILA légi bemutató ACARE eseményének keretében. Az Ügynökség ezzel a tevékenységgel kapcsolatban – az Eurocontrollal közösen – sikeres javaslatot tett a hetedik keretprogram 2013. évi munkaprogramjában megfogalmazott OPTICS (a biztonsági kutatás technológiai és intézményi konszolidációját ösztönző platform) kezdeményezés kifejlesztését elősegítő összehangolt támogatási cselekvésre vonatkozóan. Az EASA munkatársai aktívan részt vettek a keretprogram értékelésével foglalkozó és a projektekkel kapcsolatos tanácsadást nyújtó európai bizottsági testületekben.

Az EASA a nagy léptékű SESAR és CLEAN SKY (tisztá égbolt) technológiai kezdeményezésekkel is kapcsolatban volt, és 2012-ben az Európai Repüléskutatási és Innovációs Tanácsadó Testület (ACARE) tevékenységeiben is részt vett.

A 2012-ben készült tanulmányok és kutatási projektek felsorolása a **2. melléklet**ben található.

2. Szabályozás

Célkitűzés és hatály

Az Ügynökség kezeli és koordinálja az Európai Unió jogalkotásának előkészítését a polgári repülés biztonságával és a környezeti kompatibilitással kapcsolatos területeken. Ebben a vonatkozásban az EASA véleményeket készít és nyújt be az Európai Bizottságnak, illetve támogató tanúsítási előírásokat, elfogadható megfelelési módozatokat és útmutató anyagokat alkalmaz.

2012-ben az Ügynökség tovább folytatta a rendelet összeállításához szükséges vonatkozó jogszabályok és kapcsolódó nem kötelező erejű szabályok kidolgozására irányuló tevékenységeit. A légialkalmassági szabályok (repülésbiztonság és környezetvédelem) időben történő megalkotása 2012-ben is komoly kihívást jelentett.

Az Ügynökség 2012-ben 22 határozatot és 6 véleményt tett közzé. A határozatok, vélemények és módosítási javaslatok teljes listája a **3. melléklet**ben olvasható.

A főbb eredmények 2012-ben

Az Ügynökség a 06/2012. sz. véleményt 2012. november 27-én tette közzé. Ez a vélemény módosításokat tartalmaz az európai uniós tagállamokban lajstromozott légi járművek folyamatos légialkalmasságának fenntartását érintő végrehajtási szabályokra vonatkozólag (M. rész), továbbá új követelményeket fogalmaz meg a harmadik országban lajstromozott és európai uniós üzemeltető által használt légi járművek folyamatos légialkalmasságának fenntartására vonatkozólag (T. rész). A vélemény a légi járművek üzemben tartásáról szóló 965/2012/EU bizottsági rendelethez is megfogalmaz módosításokat.

2012-ben az általános légi közlekedésre vonatkozó leendő műszaki szabvány kidolgozása érdekében is történt előrehaladás.

A környezetvédelem tekintetében az Ügynökség a szén-dioxidra és a szálló porra vonatkozó új előírások kidolgozásával hozzájárult a CAEP9 munkaprogramjához, amellyel célja a repülés éghajlati és egészségügyi vonatkozásainak javítása volt, valamint folyamatosan törekedett a zajkibocsátási követelmények naprakészen tartására, hogy elősegítse a zajkorlátozás által érintett repülőterek kapacitásának fenntartását.

Munkáját a 2009 szeptemberében a Bizottsággal és az igazgatósággal közösen jóváhagyott nyolc elsődleges fontosságú munkacsomag szerint folytatta. A munkacsomagokat összehangolta a javasolt módosításról szóló értesítésekkel (NPA) és a javasolt új szabályalkotási szerkezettel, különös tekintettel az elért haladásra, a rendelkezésre álló belső és külső erőforrásokra és az ezekhez kapcsolódó szaktudásra.

A polgári légi közlekedésben foglalkoztatott személyekről szóló rendelet első négy mellékletének 2011-ben történő közzétételét követően a fennmaradó három, a légiutas-kísérők képesítésére vonatkozó követelményekről (CC rész), a légi személyzetre vonatkozó hatósági követelményekről (ARA rész) és a légi személyzetre vonatkozó szervezeti követelményekről (ORA rész) szóló mellékletet 2012 márciusában tették közzé a Hivatalos Lapban (290/2012/EU bizottsági rendelet).

A légi járművek üzemben tartásához kapcsolódóan a légi üzemben tartásra vonatkozó hatósági előírásokról, a légi járművek üzemben tartóira vonatkozó szervezeti előírásokról, a kereskedelmi légi szállítási műveletekről, valamint a műveletekhez szükséges egyedi jóváhagyásokról szóló (sorrendben ARO, ORO, CAT és SPA rész) mellékleteket 2012 októberében tették közzé a Hivatalos Lapban (965/2012/EU bizottsági rendelet).

2012 folyamán az Ügynökség az NCC (komplex motoros meghajtású légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartása), az NCO (hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartása), az SPO (speciális üzemeltetés), az FTL (a kereskedelmi célú légi fuvarozás során a repülési és szolgálati időkorlátra és pihenőidőre vonatkozó előírások) és a TCO (harmadik országbeli üzemben tartók) részekhez készített véleményeket is közzétette.

A légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok terén folytatott, a harmonizált európai átváltási magassággal (HETA) foglalkozó, javasolt módosításra vonatkozó értesítés nyilvános konzultációja 2012 februárjában indult meg azzal a céllal, hogy részletes szabályozási hatásvizsgálathoz gyűjtsön kiegészítő adatokat, valamint a konzultáció lezárását követően ismertesse az eredményeket az egységes európai égbolttal foglalkozó bizottsággal.

A SERA (egységes európai repülési szabályok) B. részére vonatkozó, a léginavigációs szolgáltatásokkal kapcsolatos követelményekről szóló vélemény kiadása után (2011. október) az Ügynökség továbbra is tevékenyen segítette a Bizottságot a SERA A. és B. része integrált struktúrájának elkészítésében.

A légiforgalom-irányítók engedélyezéséről és repülő-egészségügyi alkalmassági minősítéséről szóló NPA 2012-18. sz. dokumentum kiadására 2012 novemberében került sor. A dokumentum a légiforgalom-irányítók engedélyezésének és repülő-egészségügyi alkalmassági minősítésének kérdésével foglalkozik, és adott esetben AMC/GM útmutatókkal kiegészítve részletes követelményeket javasol az ehhez a repülésbiztonsággal kapcsolatos légi közlekedési szakmához teljesítendő összes szempontra, valamint a légiforgalom-irányítói engedély által nyújtott kiváltságok gyakorlására vonatkozóan.

Az Ügynökség 2012 novemberében tette közzé konzultáció céljából a légi közlekedésben használt kommunikáció, navigáció és felügyelet témakörben készített légialkalmassági előírásokról szóló, javasolt módosításra vonatkozó 2012-19. sz. értesítést. A cél olyan, minden légi járműre alkalmazható, minden kommunikációs, navigációs és felügyeleti légialkalmassági kérdésre kitérő, új tanúsítási előírások, valamint légtéralkalmazásokat támogató interoperabilitási szabványok bevezetése.

A repülőterekkel kapcsolatban 2012-ben végzett munka nagy része a repülőterekre vonatkozó hatósági, szervezeti és műveleti követelményekről szóló bizottsági rendelettervezetről készített 01/2013. számú vélemény kiadására irányult, amelynek közzétételére 2013 februárjában került sor. A véleményt, amely kedvező bizottsági fogadtatásban részesült, az EASA bizottsága ez év elején vitatta meg. A vélemény célja, hogy segítsen az Európai Bizottságnak a repülőterekre vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításában az Ügynökség szóban forgó kérdéssel kapcsolatos végleges határozatának benyújtása céljából. A tervek szerint az említett végrehajtási szabályok elfogadása és hatálybelépése az alaprendelet előírásai szerint 2013 végéig megtörténik.

3. Ellenőrzés

a. Termékbiztonsági ellenőrzés

Célkitűzés és hatály

Az Ügynökség feladata a repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmasságának és környezeti alkalmasságának tanúsítása. E feladatkörbe az új típusú eszközök eredeti tanúsítása mellett számos kapcsolódó feladat is beletartozik, mint például a kiegészítő típustanúsítás, vagy a típusalkalmassági bizonyítványok módosításainak és a javítási terveknek a jóváhagyása. A feladatkör ezenkívül kiterjed a tanúsított termékek, alkatrészek és berendezések

teljes üzemidejét lefedő folyamatos légialkalmasság fenntartására vonatkozó tevékenységre is. Ebbe beletartozik a késlekedés nélküli beavatkozás bármilyen repülésbiztonsági probléma felmerülése esetén, valamint a vonatkozó rendelkezések kiadása és terjesztése.

Az Ügynökség külső érdekelt felek számára is nyújt szolgáltatásokat, mint például a karbantartási felülvizsgálati tanács és az operatív értékelő tanács jelentéseinek jóváhagyása, tanúsítási támogatás az érvényesítéshez az Európai Unión kívül, valamint iparági szereplők, légügyi hatóságok vagy egyéb közintézmények kérése alapján műszaki tanácsadás és segítségnyújtás.

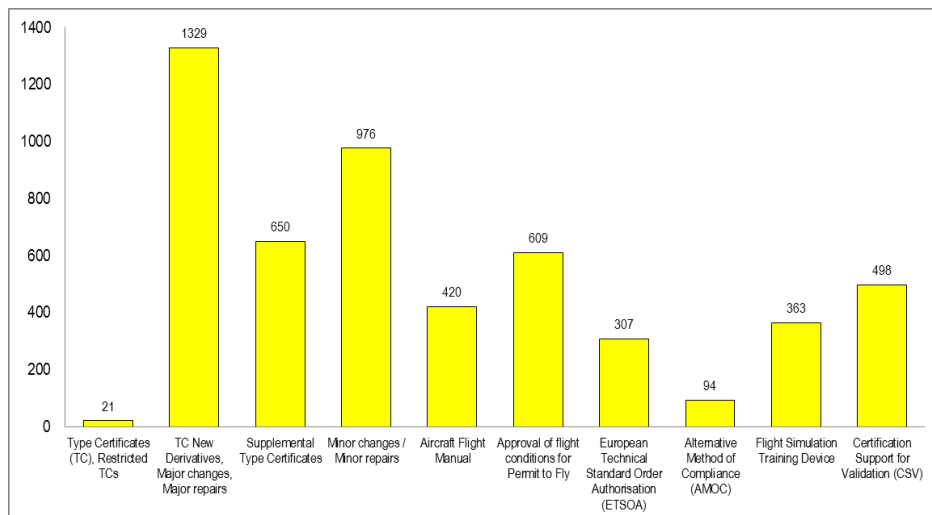
A főbb eredmények 2012-ben

A kezdeti légialkalmasság területén az Ügynökség felel a repülésszimulációs oktatóeszközökkel kapcsolatos képesítésekért. Az elmúlt évekkel összehasonlítva megváltozott a tevékenység jellege: a korábban tagállami kérésre nyújtott szolgáltatás kötelezően teljesítendővé vált. Ezzel összefüggésben az Ügynökség új csoportot hozott létre, amelynek feladata, hogy kapcsolatba lépjen külső felekkel, és kezelje a kiszervezett projekteket, főként Európán kívül. „A könnyű sportrepülőgépekre vonatkozó új tanúsítási előírások” (CS-LSA) 2011. évi közzétételét követően 2012-ben adtak ki első ízben légi járművekre vonatkozó tanúsítást az új légialkalmassági előírások alapján. A kezdeti légialkalmassággal kapcsolatban érdemes megemlíteni, hogy az Ügynökség az iparággal szorosan együttműködve dolgozott azon átfogó kritériumok továbbfejlesztésén, amelyek meghatározták, hogy az Ügynökség milyen mértékben vegyen részt a tanúsítási tevékenységek kockázatalapú megközelítésében.

Az Ügynökség továbbra is tevékenyen együttműködött az érdekeltekkel, és javította a velük folytatott kommunikációját. Az egyik fő esemény a januárban immár második alkalommal megrendezett, az ágazati képviselők részvételével zajló, tanúsítással foglalkozó munkaértekezlet volt. Ezt további tematikus események követték, például a rendszeresen megrendezésre kerülő ETSO munkaértekezlet, az első általános légi közlekedési szeminárium, valamint a szintén rendszeresen megrendezett, forgószárnyas légi járművekkel foglalkozó szimpózium. Ezenkívül az igazgatóság kérésére a tanúsítással foglalkozó iparági képviselők és az EASA munkacsoportja – a tanúsítási stratégia tökéletesítése és kiegészítése szükségességének megvitatása céljából – előterjesztették ajánlásaikat az ügyvezető igazgatónak.

- A repüléssel kapcsolatos termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi típusalkalmassági tanúsítása
- A beérkezett kérelmekkel kapcsolatos tendenciák

Az Ügynökséghez 2012-ben légialkalmassági és környezeti alkalmassági bizonyítvány megszerzése céljából benyújtott új kérelmek száma változatlan maradt (5267). Az előző évhez képest ez a szám a repülésszimulációs oktatóeszközökkel kapcsolatos képesítéseket is tartalmazza. Az új típusalkalmassági bizonyítványok kiadásáért benyújtott kérelmek a repüléstechnikai termékek széles skálájára, úgy mint a Gulfstream Aerospace Corporation GVII-2 repülőgépre, a Marenco Swiss Helicopter SKYE SH09 típusú középmeretű forgószárnyas gépére, a Turbomeca TM800-as turbinás hajtóművére, valamint több, az általános légi közlekedésben használt alkalmazásra vonatkoztak. Az alábbi diagramon a befogadott kérelmek típus szerinti megoszlása látható.



- A nagyobb folyó többéves típustanúsítási programok

2012-ben folytatódott számos többéves típustanúsítási projekt végrehajtása; ezek tárgyát az Airbus 350 repülőgép, az Airbus A320neo repülőgép (ennek célja a tüzelőanyag-fogyasztás csökkentése és ezáltal a légi jármű teljesítményének és környezeti hatékonyságának javítása), a Dassault Aviation Falcon SMS rendszer, az EMB-545/550 üzleti repülőgépek, a Mitsubishi Regional Jet, az MRJ-200 regionális gázturbinás repülőgép és az Agusta Westland AW169 és AW189 típusú nagyméretű helikopterei képezték.

- A kiadott bizonyítványok száma

2012-ben 3952 bizonyítvány kiállítására került sor. Az előző évhez képest ez a szám a repülésszimulációs oktatóeszközökkel kapcsolatos képesítések számát is tartalmazza. Típusalkalmassági bizonyítványt kapott többek között a Gulfstream GVI távolsági üzleti repülőgép, a Sukhoi Superjet 100 (az EASA által tanúsított első orosz személyszállító légi jármű), az Airbus A400M (korlátozott típusalkalmassági bizonyítvány) és (az Airbus A400M repülőgépre az Europrop TP400 hajtóművel együtt közösen beszerelendő) Ratier-Figeac FH385/FH386 légcsavar.

- Folyamatos légialkalmasság

Biztonsági célkitűzéseivel, valamint a folyamatos légialkalmassági rendszere alá tartozó légiflotta bővülésével összhangban az EASA 2012-ben növelte a folyamatos légialkalmassági felügyeletre fordított időt. A közvetlenül a légialkalmassági rendszerhez tartozó teljes légiflotta összességében több mint 1400 új légi járművel bővült. Az új légijármű-típusok közül néhány felügyelete más típusokéhoz képest – az üzemeltetési tapasztalattól és az eddig fel nem tárt biztonsági kérdésektől függően – nagyobb erőforrásigénnyel járt.

- Üzemeltetéssel összefüggő tanúsítási feladatok

Az üzemi alkalmassági adatok tanúsítási folyamatban való jövőbeli alkalmazásának előkészítésével kapcsolatban az Ügynökség a kérelmezőkkel szorosan együttműködve az üzemi alkalmassági adatok tanúsítási folyamatba való bevonásával megvalósuló kísérleti projektként két projektet (Falcon SMS és Airbus A350) választott ki.

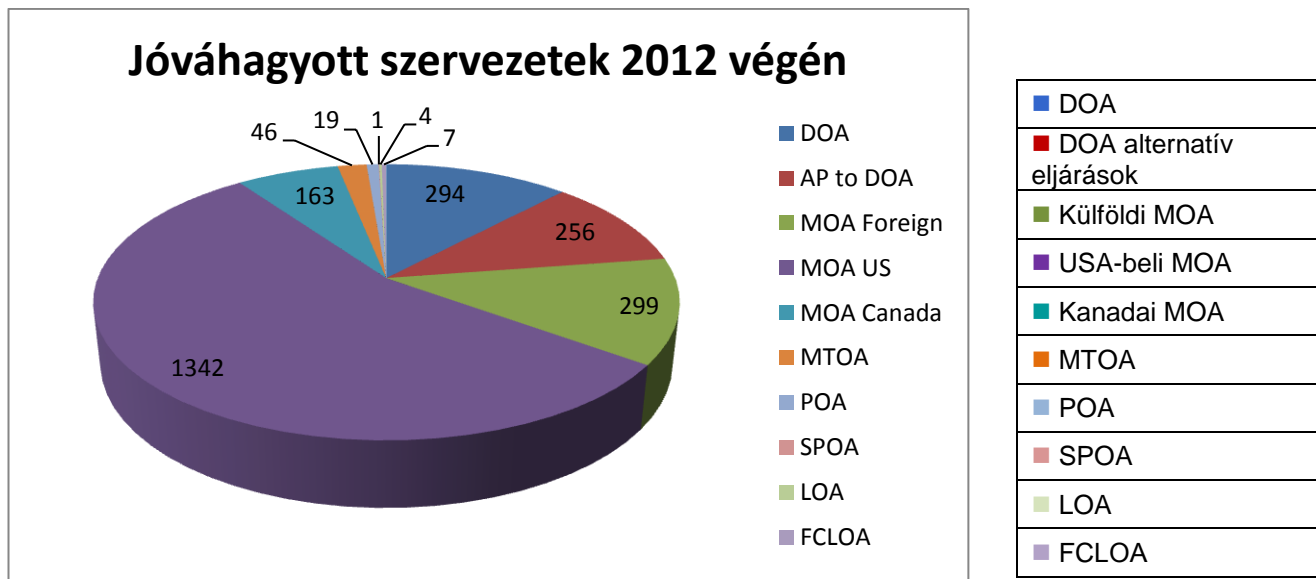
b. Szervezeti jóváhagyások

Célkitűzés és hatály

Az EASA feladata a tervezéssel foglalkozó szervezetek jóváhagyása függetlenül azok telephelyétől, valamint a gyártással, karbantartással, a karbantartás oktatásával és a folyamatos légialkalmasság kezelésével foglalkozó szervezetek jóváhagyása is a tagállamok területén kívül. A feladatai közé tartozik még a gyártással foglalkozó szervezetek jóváhagyása a tagállamok valamelyikének területén belül, ha az adott tagállam(ok) ezt kéri(k). 2012-re a szervezetek jóváhagyására irányuló ügynökségi tevékenységek mind tevékenységi, mind módszertani szinten kiforrottá váltak.

A főbb eredmények 2012-ben

A szervezetek jóváhagyásával kapcsolatos tevékenység folyamatosan erősödött 2012-ben, idetartozik a tervező szervezetek jóváhagyása (DOA) és ennek az alternatív megoldása (Alternative Procedure (AP) to DOA), a gyártó szervezetek jóváhagyása (POA), valamint a karbantartó szervezetek jóváhagyása (MOA) és a folyamatos légialkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyása (COA). Az Airbus részére kiadott „gyártó szervezet egyesített jóváhagyásával” (SPOA) kapcsolatos felügyeleti munka kis mértékben erősödött, beleértve a nem európai helyszíneken végzett munkát is. A szervezetek jóváhagyásaira vonatkozó számadatok a következők szerint foglalhatók össze:

Jóváhagyott szervezetek 2012. december 31-én**➤ Tervező szervezetek jóváhagyása**

2012. december 31-ig az Ügynökség 294 DOA-t adott ki, amelyek közül 227 esetben az ügyek kezelését az Ügynökség vette át. 67 jóváhagyás a nemzeti légügyi hatóságok kezében maradt. 80 szervezet állt kezdeti értékelés alatt tervező szervezet jóváhagyása céljából, 39 szervezet pedig alternatív eljárással történő jóváhagyás céljából. A tevékenységek internalizálásának aránya elérte a tervben szereplő célt. További 5 szervezet menet közben került át az EASA csoportvezetőihez 2012-ben, ebből 2 tervező szervezet jóváhagyása céljából, 3 pedig alternatív eljárással történő jóváhagyás céljából. További átadásokra kerülhet sor, ha a nemzeti légügyi hatóságok felhagynak a tevékenységükkel, vagy ha a tervező szervezetek jóváhagyásában az Ügynökség hatáskörének bővülése ezt igényli.

➤ Gyártó szervezetek jóváhagyása

2012 végén az EASA összesen 19 POA-t adott ki külföldi gyártó szervezetek, valamint 1 egységes POA-t az Airbus részére. Emellett az EASA folytatta az EASA légialkalmassági exportbizonyítványok kiadását az EASA POA-szervezetek által Kínában, valamint az SPOA keretében az Airbus által Európában gyártott légi járművekre vonatkozóan. Az EASA ezenfelül közreműködött az EU-USA és az EU-Kanada kétoldalú megállapodások gyártási területen történő végrehajtásában.

A karbantartó és a folyamatos légialkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyása

A karbantartó szervezetek és a folyamatos légialkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyásának terén a műszaki vizsgálatokat és a szervezetek folyamatos felügyeletét az EASA az esetek többségében egyre inkább kiszervezi a nemzeti légügyi hatóságokhoz. A jóváhagyások kiadását korlátozott számban a saját szakembereivel oldotta meg az Ügynökség, egyrészt a házon belüli szakértelem fenntartása és továbbfejlesztése céljából, másrészt a nemzeti légügyi hatóságok által végzett tevékenység hatékony irányítása érdekében. Az EASA hozzájárult a meglévő kétoldalú karbantartási megállapodásokról az új EU-USA kétoldalú megállapodásra történő zökkenőmentes átmenet előkészítéséhez. 2012-ben az EASA kiadta az első külföldi, folyamatos légialkalmasság felügyeletéért felelős szervezet (CAMO) jóváhagyását.

A repülőszemélyzeti engedélyezési szervezetek jóváhagyása

2012 során a repülőszemélyzeti engedélyezési szervezetek jóváhagyásával foglalkozó osztály megkezdte tevékenysége összehangolását a főbb nemzeti légügyi hatóságokkal, és támogatást

nyújtott a várható szabályozásból fakadó különféle problémák kezeléséhez. Létrejötték a repülőszemélyzeti engedélyezési szervezetek jóváhagyásához kapcsolódó végrehajtási eljárások. A pilótaképző szervezetek és a repülőorvosi központok részére tevékenységi utasítások és útmutatók láttak napvilágot. Sor került a repülőszemélyzeti engedélyezési szervezetek jóváhagyásáért felelős csoportvezetők felvételére. Ezenfelül a kiszervezésre vonatkozó műszaki előírások és a munkaterhelésre vonatkozó becslések meghatározása is megtörtént. 2012 decemberére az EASA kiválasztotta a pilótaképző szervezetek tekintetében minősített testületeket, valamint a repülőorvosi központok felügyeletével megbízott 3 nemzeti légügyi hatóságot. December végére a repülőszemélyzeti engedélyezési szervezetek jóváhagyásával foglalkozó osztály átvette a korábban a tagállamok által jóváhagyott 15 pilótaképző szervezet felügyeletét, amelyből 7 jóváhagyási visszaigazolást kapott. A tevékenységek internalizálása felgyorsult, mivel váratlanul csökkent a szolgáltatóknak a kiosztott feladatok elvégzéséhez szükséges kapacitása. Öt szervezet 2012-ben előzetesen átkerült az EASA csoportvezetőihez. További áthelyezésekre fokozatosan, a repülőszemélyzeti engedélyezési szervezetek jóváhagyásával foglalkozó osztály ATO-csoportvezetőkkel történő kibővülésével párhuzamosan kerül sor, illetve ha a szolgáltatók nem tudnak megbirkózni a munkamennyiséggel.

ATM-/ANS-jóváhagyások

Az új részleg fő feladata az volt, hogy a Bizottsággal és az Eurocontrollal egyeztetve meghatározza a hálózatrányító felügyeletének elvégzéséhez szükséges eljárásokat. Az eljárások meghatározására 2012-ben került sor, és ezt követően integrálták őket a belső felügyeleti rendszerbe. A hálózatrányító alkalmazandó előírásoknak való megfelelést átfogó felülvizsgálat keretében ellenőrizték.

Ezzel párhuzamosan megkezdődött az EGNOS szolgáltató (ESSP) ellenőrzési feladatainak átvételére való felkészülés. E tevékenység keretében az EASA a francia és a belga hatóságokkal együtt ellenőrzési üléseken, valamint auditokon vett részt, és közreműködött abban, hogy az ellenőrzési feladatok 2012 novemberében véglegesen hozzá kerüljenek.

2012 februárjában az ATM/ANS szervezeti jóváhagyásokkal foglalkozó részlege a norvég nemzeti felügyeleti hatóságtól átvette az US ATCO képzési szervezet ellenőrzését. Az első auditra 2012 júniusában került sor.

Tekintettel a részleg és célkitűzései újszerű jellegére, az EASA folytatja a folyamatok, formanyomtatványok és eljárások kidolgozását, valamint új alkalmazottak felvételét.

c. Tagállami vizsgálatok

Célkitűzés és hatály

Az Ügynökség szabványosítási vizsgálatok keretében ellenőrizte az uniós jogszabályoknak a tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságai által történő egységes és tényleges végrehajtását. Az ilyen vizsgálatok során szűrőpróbaszerű ellenőrzésekre is sor kerülhet a hatáskörrel rendelkező hatóságok közvetlen felügyelete alá tartozó szervezeteknél.

A 90/2012/EU² rendelet 2012. február 2-án azzal a céllal módosította a 736/2006/EK³ rendeletet, hogy kiterjessze a szabványosítási vizsgálatok elvégzésével kapcsolatos munkamódszerek alkalmazhatóságát a kezdeti és folyamatos légialkalmasság mellett a következő területekre:

² A Bizottság 2012. február 12-i 90/2012/EU végrehajtási rendelete az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szabványosítási vizsgálatok elvégzésével kapcsolatos munkamódszereiről szóló 736/2006/EK rendelet módosításáról, HL L 31., 1. o.

- Légi műveletek
- Forgalmi előtéri vizsgálati programok (SAFA/SACA)
- Légi személyzet
- Légiforgalom-irányítók
- Légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok

Ilyen módon a szabványosítási vizsgálatokat minden területen ugyanazon jogszabályok értelmében és azonos munkamódszerekkel végzik.

A szabványosítás földrajzi hatálya 46 országra terjed ki: 31 „EASA-államra” (azaz a 27 uniós tagállamra, valamint 4 államra, amelyekben az Unióval közös két- vagy többoldalú repülésbiztonsági megállapodások nyomán az uniós jog alkalmazandó) és az EASA-val kötött munkamegállapodások rendelkezései alá tartozó 15 államra („WA-államok”). Az Ügynökség 2012-ben 24 „EASA-államban” és 12 „WA-államban”, azaz összesen 36 államban végzett felülvizsgálatot egy vagy több műszaki területen.

A forgalmi előtéri vizsgálati programok terén összesen 44⁴ ország vesz részt a SAFA-programban, amelyek közül 16 – 13 „EASA-állam” és 3 „WA-állam” – ellenőrzésére került sor 2012-ben.

A főbb eredmények 2012-ben

➤ A felügyelői kar

Az EASA elkötelezett az iránt, hogy nemzeti légügyi hatóságoktól delegált felügyelőket is bevonjon a felügyeletet végző csoportjaiba, egyrésztől azért, hogy kihasználja ezeknek a felügyelőknél a szakértelmét és gyakorlati tapasztalatát, másrésztől azért, hogy ezzel is segítse a vonatkozó követelmények egységes értelmezését a nemzeti légügyi hatóságoknál (proaktív szabványosítás). 2012-ben az Ügynökség csoportjainak 134 tagja (az összes tag 50%-a) volt nemzeti légügyi hatóságoktól delegált felügyelő. A szabványosítási felügyelőknél szervezett öt kezdő képzésen összesen 85 felügyelő vett részt.

➤ A szabványosítás legfőbb eredményei

2012-ben az Ügynökség 121 szabványosítási vizsgálatot végzett az alábbi táblázatban látható összefoglalásnak megfelelően:

A vizsgálat típusa	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD
Rendes	23	16	8	7	9 ⁵
Eseti	1	–	–	–	–
Követő jellegű	1	9	11	7	–
ECAA-értékelés	1	2	–	–	–

Ennek eredményeként összesen 868 ténymegállapítás történt, ezek közül 838 minősült az előírások olyan megszegésének, amelynek orvoslására a vizsgált nemzeti légügyi hatóságnak cselekvési tervet kellett javasolnia és megvalósítania. A ténymegállapítások mintegy 26%-a minősült olyan súlyos hiányosságnak, amely repülésbiztonsági következményekkel járhat, ha nem javítják ki megfelelően.

Az érintett nemzeti légügyi hatóságok által javasolt összes cselekvési tervet a megfelelő szabványosítási részleg értékelte ki. Néhány egyedi esetben nem sikerült megegyezésre jutni,

³ A Bizottság 2006. május 16-i 736/2006/EK rendelete az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szabványosítási vizsgálatok elvégzésével kapcsolatos munkamódszereiről, HL L 129., 10. o.

⁴ A SAFA szabványosítás földrajzi hatálya megegyezik a Koszovó, San Marino és Liechtenstein kivételével, de Marokkó részvételével végzett szabványosításával.

⁵ A repülésszimulációs oktatóeszközökkel kapcsolatban négy tagállamban első alkalommal került ellenőrzésére sor.

ezekben kiegészítő jelentéseket kellett kiadni. Azokat a tevékenységeket, amelyekről megállapodás született, az Ügynökség folyamatosan figyelemmel kíséri, ügyelve azok megvalósulására.

A szabványosítási területek többségében tapasztalható fő problémák a jóváhagyások, az engedélyek vagy a bizonyítványok kiadásához, valamint a jóváhagyott szervezetek folyamatos felügyeletéhez kapcsolódnak. A feltárt hiányosságok egyik legfőbb oka, hogy nincs elegendő és/vagy megfelelő képesítéssel rendelkező felügyelő. Leginkább a légi járművek üzemben tartásával kapcsolatos munkakörök érintettek.

- 2012-ben az Ügynökség összesen 13 ATM-/ANS-ülést szervezett. A szabványosítási ülések sikeres eszköznek bizonyultak a vonatkozó követelmények magasabb szintű egységes megértésében. A szabványosítási folyamat állandó továbbfejlesztése

A szabványosítási folyamat kiforrott állapotban van, és sikeresen teljesíti a kijelölt célokat.

Az automatizált adatkinyerési és továbbfejlesztett jelentéstételi funkciók használatával a ténymegállapítások állapota hatékonyabban és időben ellenőrizhető, ami lehetővé teszi a szabványosítási folyamat nyomon követési szakaszának fokozottabb átfogó ellenőrzését. Az Ügynökség a jelenlegi rendelet végrehajtásában szerzett több mint ötéves tapasztalatára alapozva részt vett az új szabványosítási rendelet tervezetének kidolgozásában.

A szabványosítással kapcsolatos új elképzelés folyamatos ellenőrzési megközelítésen alapul, amely a biztonsági és tevékenység alapú adatok azonosítására, gyűjtésére és elemzésére épül annak érdekében, hogy az EASA szabványosítással foglalkozó részlege folyamatosan értékelni tudja a hatáskörrel rendelkező hatóságok biztonsági felügyeleti kapacitását, valamint a részt vevő államok biztonsági teljesítményre vonatkozó eredményeit, mind összesített, mind területspecifikus szinten. Az adatok, amelyeket modell segítségével dolgoznak fel, fontos mutatók a szabványosítási vizsgálatok gyakoriságának, hatókörének és terjedelmének meghatározásában.

d. Üzemben tartók

Célkitűzés és hatály

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

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

- a SAFA-program alapján a forgalmi előtéren végzett vizsgálatokról készült jelentések adatbázisának fenntartása és naprakészen tartása;
- az összegyűjtött adatokra vonatkozó elemzések és jelentések szolgáltatása;
- a tanfolyamok szervezésének és lebonyolításának támogatása;
- útmutatókra és eljárásokra vonatkozó javaslatok készítése;
- a SAFA-tevékenység szabványosításának elősegítése.

Az EASA alaprendeletének 23. cikke értelmében az Ügynökség feladata ezenkívül az engedélyek kiadása az EASA által felügyelt légtérbe berepülni és az EASA-országok valamelyikében leszállni szándékozó harmadik országbeli üzemben tartók számára.

Ebben az évben az Ügynökség tevékenységének középpontjában a SAFA-program tökéletesítése állt (olyan feladatokkal, mint például a SAFA-adatbázis frissítése, frissített SAFA-útmutató kiadása). Célul tűzte ki ezenkívül a SAFA-program szabványosításával kapcsolatos auditálások nemzeti légügyi hatóságoknál történő lefolytatását, valamint folyamatos szakmai és műszaki támogatás nyújtását a repülésbiztonsági bizottság (ASC) részére az Európai Unió repülésbiztonsági listájával kapcsolatban.

A főbb eredmények 2012-ben

SAFA

Az új SAFA-alkalmazás és adatbázis kiadását követően 2012-ben jelentősebb frissítésre került sor, amelynek fő célja az elemzési kapacitás fokozása és a nyomon követés megkönnyítése volt.

A SAFA-elemzéseket a kidolgozott ütemtervnek megfelelően készítették el. Az elemzések eredményeit, valamint a SAFA-ellenőrzések rangsorolási folyamatából származó eredményeket az EASA a repülésbiztonsági bizottság (ASC) ülésein mutatta be (a repülésbiztonsági listához). Az Ügynökség a kivizsgálás alatt álló különböző ügyek támogatása céljából számos eseti elemzést is végzett az Európai Bizottság felkérésére.

A külföldi légi járművek biztonságáról szóló irányelvben (SAFA-irányelv) és a módosított szabványosítási rendeletben kapott felhatalmazásnak megfelelően az EASA folytatta a SAFA szabványosítási folyamatot, amely a 2012-ben kezdődött második szabványosítási ciklus. Összesen 16 szabványosítási vizsgálatot terveztünk be és folytattunk le az Európai Unióban és a SAFA-programban részt vevő nem uniós országokban.

Az iparággal folytatott párbeszéd az EASA által szervezett második SAFA szabályozói és ágazati fórum megszervezésével zajlott, ahol a SAFA-programban részt vevő államok, az IATA, az AEA, az ELFAA, az IACA képviselői és a nagy légi jármű-gyártók kötetlenül tárgyalhattak a SAFA-hoz kapcsolódó kérdésekről.

A SAFA-eljárások felülvizsgálatára az üléseken részt vevő SAFA-államoktól és iparági képviselőktől származó észrevételek, valamint a szabványosítási vizsgálatok során kapott visszajelzések alapján került sor. 2012-ben elfogadták az EASA által közzétett SAFA-útmutatót, amely forgalmi előtér vizsgálati eljárásokkal foglalkozott. Az EASA ezt követően SAFA képzési értesítőt tett közzé, és munkaértekezletet szervezett a SAFA-felügyelők számára.

Az Európai Unió SAFA-programjának nemzetközi célközönség körében történő népszerűsítése tovább folytatódott, elveit és eljárásait a világ minden részén egyre több különböző régió és állam követi.

Montenegró az EASA-val munkamegállapodást kötött, így 44. államként csatlakozott a SAFA-programban részt vevő államokhoz.

Harmadik országbeli üzemben tartók

Hatáskörének kibővülésével összhangban az Ügynökség megkezdte a harmadik országbeli üzemben tartók számára kiadandó engedélyekkel kapcsolatos előkészítő munkákat (a hatáskör pontos meghatározására, a munkaigényre és az ügyrendre vonatkozóan). Az Ügynökség elsősorban a végrehajtási rendelettervezetre (a leendő TCO részre), a munkaeljárásokra, a TCO értékelési modellre, valamint az előírányzott TCO-szoftveralkalmazáshoz készített IKT üzleti elemzési dokumentum kidolgozásában való részvételre összpontosított. A szabályalkotási folyamatok terén és a TCO rész elfogadásával kapcsolatban tapasztalható késedelmek miatt a TCO-tisztviselők és -csoportvezetők tervezett felvételét elhalasztottuk.

Az Ügynökség rendszeres támogatást nyújtott az Európai Bizottságnak az Európai Unió repülésbiztonsági listájával kapcsolatban. Az EASA részt vett a külföldi hatóságokkal és a külföldi üzemben tartókkal tartott előkészítő meghallgatásokban, és az EU repülésbiztonsági listájának hatálya alá tartozó számos esetelemzéshez műszaki szakértelmet biztosított. A harmadik országbeli üzemben tartók engedélyezésével foglalkozó részleg (TCO Section) folytatta az ICAO Univerzális Repülésbiztonsági Felügyeleti Ellenőrzési Programja (USOAP) jelentéselemző munkacsoportjának koordinálását; a csoport számos országjelentést készített az EU repülésbiztonsági bizottsága számára.

Ezenkívül a TCO munkatársai megszerezték az ICAO Univerzális Repülésbiztonsági Felügyeleti Ellenőrzési Programja auditori képesítését; az EASA ezt követően munkatársakat jelölt ki több összetett ICAO-auditban való részvételre.

4. Nemzetközi fejlődés

Célkitűzés és hatály

Az Ügynökség külföldi nemzeti légügyi hatóságokkal munkamegállapodásokat köt, és eseti jelleggel részt vett a kétoldalú repülésbiztonsági megállapodásokhoz (BASA), illetve más légügyi megállapodásokhoz vezető tárgyalásokon és azok végrehajtásában.

Az Ügynökség ezenkívül megerősíti kapcsolatait az ICAO-val, szoros együttműködést folytat a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósággal és a tagállamokkal, valamint kapcsolatban áll az Eurocontrollal.

Emellett az Ügynökség segítséget ad a fejlődő országoknak a szabályozói rendszerük továbbfejlesztésében.

A főbb eredmények 2012-ben

➤ Kétoldalú megállapodások és munkamegállapodások

A polgári repülés biztonsága terén folytatott kétoldalú repülésbiztonsági megállapodások értelmében fokozott együttműködésre került sor az Európai Unió és az Egyesült Államok között. Az Európai Unió és az Egyesült Államok közötti kétoldalú repülésbiztonsági megállapodás alapján a kétoldalú felügyelőtestület (BOB) 2012. májusi ülésén úgy döntött, hogy három munkacsoportot hoz létre, amelyeket azzal bízott meg, hogy dolgozzák ki a megállapodás új mellékleteit, nevezetesen a pilóták szakszolgálati engedélyezésére, a repülésszimulációs oktatóeszközre, valamint a pilótaképző szervezetekre vonatkozóan. Az EU és az Egyesült Államok közötti megállapodással összefüggésben 2012 során hat vizsgálatra került sor az Egyesült Államokban. Emellett a közös karbantartás-koordináló testület további két ülést tartott, valamint sor került a karbantartási útmutató melléklet felülvizsgálatára és jóváhagyására.

Az Európai Unió és Kanada közötti megállapodással összefüggésben megszerveztük a karbantartással foglalkozó vegyes szakbizottság első ülését, kidolgoztuk és jóváhagytuk a karbantartási útmutató mellékletet, valamint a Transport Canada, az EASA és a tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságai által követendő, közösen elfogadott átmeneti eljárásokat tartalmazó dokumentumot.

Az Egyesült Államok és az Európai Unió között létrejött, a polgári repülés biztonságának szabályozásában történő együttműködésről szóló megállapodás hatálybalépését követően a Tanúsításellenőrző Bizottság a légialkalmasságra vonatkozóan műszaki végrehajtási eljárások tekintetében átfogó vizsgálatot kezdeményezett. A műszaki eredmények és jóváhagyások kölcsönös elfogadásának racionalizálása érdekében a két fél folyamatosan törekszik a szóban forgó eljárások javítására.

➤ Együttműködés az ICAO-val

2012-ben az EASA és az ICAO az EU-ICAO egyetértési megállapodás alapján tárgyalásokat folytatott a két szervezet közötti munkamegállapodásról. Ezek a tárgyalások a tervek szerint 2013-ban érnek véget.

Emellett az EASA az Európai Bizottsággal, az uniós tagállamokkal és az ICAO-val közösen folytatta az Unió hatáskörébe tartozó területekre vonatkozóan az eltérések bejelentésére vonatkozó egyszerűbb módszer kidolgozását. A folyamatos ellenőrzéssel foglalkozó európai nemzeti koordinátorok (NCCM) ülésére 2012 decemberében Kölnben került sor, hogy megvitattassák az európai államokban folyamatosan felmerülő kihívásokat, és közösen elfogadott megoldásokat találjanak, különösen az ICAO folyamatos ellenőrzési megközelítését (CMA), valamint az eltérések bejelentésére szolgáló

elektronikus rendszert (EFOD) illetően. Az EASA 2012-ben közreműködött az ECAC–EK biztonsági koordinációs csoport ICAO-közgyűléssel kapcsolatos munkájában. A koordinációs csoport feladata a (2013 szeptemberében/októberében esedékes) 38. ICAO-közgyűlés európai együttműködésének előkészítése.

Az EASA folytatta ezenkívül együttműködését az ICAO párizsi regionális irodájával, hogy segítsen az új Európai Regionális Repülésbiztonsági Munkacsoport kialakításában.

5. Támogató tevékenységek

Célkitűzés és hatály

Az EASA támogató tevékenysége az Ügynökség vezetését és az ügyviteli feladatok végzését foglalja magában. Ebbe beletartozik a teljes szervezet (igazgatóság, tervezés, általános koordináció), a kommunikáció, a jogi tanácsadás, az auditálás és a minőségbiztosítás. Idetartozik még az igazgatási és a tájékoztatási szolgáltatásokkal kapcsolatos támogatás (pénzügyek, humánerőforrás-kezelés, beszerzés, vállalati szolgáltatások és tájékoztatási szolgáltatások) és az operatív támogatás (alkalmazások kezelése, repülésbiztonsági kivizsgálások, akkreditáció, műszaki képzés, szerződések a nemzeti légügyi hatóságokkal).

2012-ben a legnagyobb kihívás a támogatói rész számára két jelentős informatikai alkalmazás (SAFA és IORS) elindítása, valamint az EASA brüsszeli irodájának kialakításához szükséges intézkedések véglegesítése volt.

A főbb eredmények 2012-ben

A kérelmek kezelése és a beszerzési szolgáltatások

A díjakról szóló rendelet tervezett felülvizsgálatának első lépése a 494/2012/EU módosító rendelet révén sikeresen megvalósult, ami lehetővé tette az Ügynökség számára, hogy 2012 áprilisától az új hatáskörökben végzett tevékenységekkel kapcsolatosan díjakat számoljon fel.

Az Ügynökség mintegy 34 nagy értékű pályázati eljárást bonyolított és zárt le megállapodással 2012 folyamán, amelyek az EASA különböző igazgatóságainak beszerzési szükségleteire terjedtek ki (a részleteket lásd az 5. mellékletben).

A tanúsításkiszervezés területén sikeresen lezárult a beszerzési eljárás nemzeti légügyi hatóságokhoz, valamint minősített testületekhez való kiszervezésének második szakasza. Az Ügynökség 15 nemzeti légügyi hatósággal és 10 minősített testülettel írt alá új, szolgáltatásra irányuló keretszerződést.

Pénzügyi szolgáltatások

Az Ügynökség minden tervezési dokumentumot és jelentést időben benyújtott a költségvetési rendeletnek megfelelően. Az Európai Számvevőszék jóváhagyta a 2011. évi éves beszámolót, az Európai Parlament pedig a 2010. évre vonatkozóan mentesítette az Ügynökséget a költségvetés végrehajtása alól.

Elkészült az üzletmenet alapját képező fogalmak áttekintését tartalmazó pénzügyi kézikönyv, amely arra is kitért, hogy hogyan kerül sor az ügynökségi költségvetés, valamint a számviteli alapelvek és eszközök végrehajtására.

Az Ügynökség továbbfejlesztette jelentési kapacitását, hogy azzal támogassa vezetését a feladatainak hatékony ellátásához szükséges döntéshozatali folyamatban. Az alapvető teljesítménymutatókat (többek között az éves munkaprogramban szereplőket) tartalmazó havi eredménytáblát a végrehajtó bizottság keretein belül havonta bemutatta valamennyi igazgatónak, és azokról egyeztetést folytatott velük. A negyedéves záróelszámolások, az adatbázisok, egyedi jelentések és elemzések további javítása lehetővé tették mind a támogatásból, mind a díjából finanszírozott tevékenységek szoros ellenőrzését.

Az Ügynökség utólagos ellenőrzések bevezetésével megerősítette belső ellenőrzési rendszerét. Konkrét intézkedésekkel (többek között pénzügyi napok rendezésével, az operatív igazgatóságokkal havi megbeszélések megszervezésével) tovább növelte munkatársai költségvetési ügyekkel kapcsolatos tudatosságát és ismereteit. Az igazgatás egyszerűsítését célzó 2011. évi intézkedések többségét végrehajtotta.

Jogi szolgáltatások

A jogi osztály is tevékenyen részt vett az Ügynökség szabványosítási, valamint jogalkotási tevékenységeinek támogatásában. A műszaki/műveleti tevékenységek mellett minden ügynökségi folyamathoz és eljáráshoz is tevékenyen hozzájárult. Ezek közül különösen a pénzbírságokkal és büntetésekkel kapcsolatos szabályzat megvalósításával kapcsolatos munkáját, valamint a 14. cikk szerinti intézkedések kezelését előmozdító belső eljárások felülvizsgálatát kell kiemelni.

A jogi osztály – szoros együttműködésben az operatív igazgatóságokkal és külső jogi tanácsadóval – folyamatosan koordinálta a baleseti kivizsgáló hatóságoktól és a törvényszéki hatóságoktól érkező felkérésekre adott ügynökségi válaszokat. Összehangolta az EASA dokumentumaihoz való nyilvános hozzáféréssel kapcsolatos kéréseket, az európai ombudsman kifogásaira adott válaszokat, és fontos szerepet játszott az összeférhetetlenséggel kapcsolatos kérdések szervezett kezeléséhez szükséges keret létrehozásában. Ezenkívül az európai adatvédelmi biztossal megállapodott az adatvédelmi kötelezettségek betartásával kapcsolatos ütemtervről. Év végére az elfogadott célok 72%-át teljesítette.

Az osztály az Ügynökség védelmét is ellátta a fellebbezési tanács előtti első teljes fellebbezési eljárás során, ami a szóbeli eljárás alatt az Ügynökség álláspontja mellett előterjesztett érvek megszövegezésére is kiterjedt.

Az uniós küldöttség tagjaként, illetve vezetőjeként továbbá részt vett az ICAO repülésbiztonsági adatok védelmével foglalkozó, véglegesítéséhez közeledő munkacsoport egyik utolsó brüsszeli ülésén. Az osztály 2012-ben az Ügynökségközi Jogi Hálózat elnöki tisztét is betöltötte.

Kommunikáció

2012 az Ügynökség tízéves évfordulójának megünnepléséről szólt, amelyen több mint 700 munkatárs, valamint a repülési ágazat, a nemzeti légügyi hatóságok, a nemzetközi partnerszervezetek és az Európai Bizottság képviselői – többek között a mobilitáspolitikai és közlekedési uniós biztos – is részt vettek.

Humánerőforrás-kezelés

2012 végén 614 ideiglenes alkalmazott (TA) állt az EASA alkalmazásában, 40-nel több, mint az előző évben. Ezenkívül 70 szerződéses alkalmazott (CA) és 11 kirendelt nemzeti szakértő (SNE) dolgozott az Ügynökségnél. Az EASA összesen 82 új munkavállalási szerződést kötött, míg 29 munkavállaló vált meg az Ügynökségtől. Ennek eredményeképpen a dolgozók létszáma összesen 53 fővel gyarapodott. 23 dolgozó járt sikerrel külső vagy belső kiválasztási eljárás során.

Az Ügynökség 47 állás betöltésére hirdetett meg pályázatot, amelyből 38 ideiglenes pozíció, 12 szerződéses alkalmazotti állás volt. 49 kiválasztási eljárás zárult le, amely 41 ideiglenes pozíciót, valamint 10 szerződéses alkalmazotti állást jelent. Az állásokra mintegy 4197 fő jelentkezett, és több mint 433 felvételi beszélgetést folytattunk le.

2012-ben megkötött új szerződések (TA/CA/SNE)	82
A 2012-ben távozott alkalmazottak (TA/CA/SNE)	29
Az alkalmazotti létszám nettó növekedése, 2012 (TA/CA/SNE)	53
A 2012-ben meghirdetett állások (TA/CA/SNE)	47
Sikeres belső jelentkezők (TA)	23

Ezenkívül 16 ideiglenes alkalmazotti jelölt fogadott el munkavállalói ajánlatot 2012-ben, akik 2013 első hónapjaiban kezdik meg munkájukat. Az Ügynökség 2012. évi, személyzettel kapcsolatos számadatait és statisztikáját az **5. melléklet** tartalmazza.

Figyelembe véve a munkaerő-piaci feltételeket, és hogy kevés légügyi szakértő van a munkaerőpiacon, fontos, hogy az Ügynökség ne csak a szakmai tapasztalattal rendelkező szakemberek számára legyen vonzó munkahely, de belső képzések szervezésével a frissdiplomás jelentkezők számára is. Ezzel összefüggésben az első fizetett gyakornoki állásokat 2011 őszén, 2012 tavaszán történő kezdéssel hirdették meg.

Felvételre jellemzően tavasszal és ősszel kerül sor. A diplomás gyakornokok legfeljebb hat hónapot, a felsőoktatásban legalább két lezárt évvel rendelkező egyetemi hallgatók pedig háromtól hat hónapig tartó időtartamot töltenek az Ügynökségnél. 2012-ben összesen 13 gyakornokot választottunk ki, akik a hathónapos gyakornoki idő alatt a szakterületüknek megfelelő feladatokat láttak el.

Annak érdekében, hogy megfelelő műszaki kompetenciákkal rendelkező, elegendő számú munkatárs dolgozzon az Ügynökségnél, illetve figyelembe véve, hogy kevés légügyi szakértő van a munkaerőpiacon (ahogy erre már korábban utaltunk) az EASA munkáltatóként számos légügyi és oktatási börzén képviseltette magát 2012-ben (az AERO Friederichshafen vásáron, valamint az ILA és a Farnborough Airshow karriernapjain).

2012 májusa és októbere között mintegy 40 ügynökségi munkatárs vett részt a Flexitime és a Clock-in/Clock-out (CICO) alkalmazásokkal kapcsolatos rövid kísérleti projektben. A projekt azzal a céllal indult, hogy az EASA munkatársai teszteljék a jövőben megvalósítandó alkalmazásokat, és visszajelzéseket adjanak a Flexitime projektcsoporthoz (a humán erőforrás-, a tájékoztatási szolgáltatásokkal foglalkozó és a tanúsítási előírásokkal foglalkozó osztálynak) arról, hogyan javíthatók az IT-eszközök funkciói vagy a Flexitime szabályzattervezete. A projekt 2012 októberében ért véget azzal a céllal, hogy a Flexitime projektcsoporthoz legyen ideje tökéletesíteni az alkalmazások bevezetését segítő IT-eszközöket, valamint az eszközök használatára vonatkozó meglévő szabályzattervezeteket. Ezt követően az Ügynökség elfogadta a rugalmas munkaidőre vonatkozó intézkedésekről (Flexitime) szóló, 2012. december 17-i 2012/162/E. sz. ügyvezetői határozatot, amelynek végrehajtására 2013. február 1-jén kerül sor.

Az Európai Számvevőszék 2011. évi végső ellenőrzési jelentését követően az EASA mellett további három uniós ügynökség kapott figyelmeztetést azért, mert összeférhetetlenségi politikája nem volt megfelelő, vagy nem rendelkezett ilyennel. Mivel az Európai Parlament az éves mentesítési eljárás során az éves beszámoló és a pénzügyi kimutatások mellett figyelembe veszi a Számvevőszék jelentéseit, ezért kiemelt fontossággal bírt, hogy az Ügynökség még 2012 vége előtt végrehajtsa az összeférhetetlenség megelőzésével és mérséklésével kapcsolatos politikáját, hogy mentességet kapjon a következő költségvetési időszakra vonatkozóan. Az Ügynökség emiatt 2012. augusztus 1-jén elfogadta „Az EASA munkatársainak szóló magatartási kódexet”, amely többek között az „összeférhetetlenség megelőzésével és mérséklésével”, valamint az „ajándékozással és a vendéglátással” kapcsolatos szabályokat is tartalmazza. E politika elfogadásának és végrehajtásának célja, hogy az EASA munkatársai pártatlanul, függetlenül és tisztességesen végezzék munkájukat, ami minden uniós intézmény és az Ügynökség kormányzásának egyik alapelve. 2012 második felében e politika végrehajtása érdekében az EASA a következő főbb intézkedéseket hozta:

- minden vezető beosztású tisztviselőnek évente érdekeltségi nyilatkozatot kell kitöltenie⁶;
- az EASA végrehajtó bizottságának, így az igazgatóknak is, évente érdekeltségi nyilatkozatot kell kitöltenie; az igazgatók éves érdekeltségi nyilatkozatait közzé kell tenni az EASA honlapján;
- etikai bizottságot kell létrehozni, amely észrevételeivel és támogatásával segíti az ügyvezető igazgató munkáját a kitöltött érdekeltségi nyilatkozatok értékelésében;
- minden munkatársra alkalmazandó szabályokat kell elfogadni az ajándékozással, a vendéglátással és a meghívásokkal kapcsolatban;
- minden ügynökségi munkatárs számára kötelező képzést kell létrehozni a magatartási kódexszel, valamint annak mellékleteivel kapcsolatban.

2012-ben 85 munkatárs (81 ideiglenes és 4 szerződéses alkalmazott) újraminősítésére tették javaslatot. A szerződéses alkalmazottak újraminősítésére azonnal sor került; az ideiglenes alkalmazottak 80%-a megfelelt a harmadik nyelv ismeretét előíró követelménynek.

Az Ügynökség 2012. február 2-24. között rövid felmérést készített a 2011. évi átfogó felmérésben érintett főbb területek nyomon követése céljából (a felmérés részvételi aránya 69% volt). Az eredményeket a felmérést követő vezetői képzések és csapatépítői tevékenységek megszervezése mellett a valamennyi munkatárs részvételével megtartott ülésekhez, az EASA évfordulójával kapcsolatos tájékoztató kampányhoz, a rendszeres részlegvezetői ülések megszervezéséhez, valamint az ügyvezető igazgató blogjában megjelenő posztokhoz használtuk fel. Részlegvezetőkből álló munkacsoportokat hoztunk létre kifejezetten azzal a céllal, hogy a javításra szoruló fő területekhez cselekvési terveket dolgozzunk ki. A kultúrával és kommunikációs kérdésekkel foglalkozó munkacsoport véleményt formált az ügynökségi kultúráról, amely a humán erőforrás-részleg, a kommunikációs képviselők és a munkacsoport közös projektje. Az Ügynökség e véleményt a 2013 elejére tervezett szervezetfejlesztési munkaértekezlet megszervezéséhez és a munkatársaknak év közben több alkalommal szervezett konzultációs kezdeményezésekhez használja fel.

A bizalmi tanácsadók köre három új tanácsadóval bővült, így jelenleg hat aktív tanácsadó segíti az Ügynökség munkáját.

2012-ben a következő pályázati eljárásokat folytatták le a humán erőforrás-részleg fejlesztési projektjei részeként:

- 1) Munkaköri értékelési pályázati eljárás az EASA-nál betöltött pozíciók rendszerének aktualizálása és a munkaköri leírások modelljének kidolgozása érdekében. Ez segíti az átszervezéssel, a munkaerő mobilitásával, az életpályával és utódlástervezéssel kapcsolatos szervezeti döntéseket. A végrehajtása 2013 első negyedévében indul.
- 2) Kompetenciakeretre vonatkozó pályázati eljárás, amelynek célja az Ügynökségnél dolgozó szakemberek szakértelmének megfelelő kompetenciamodell kifejlesztése, valamint a humán erőforrás-kezelési és irányítási folyamatok támogatása. A végrehajtása 2013 második negyedévében indul.

⁶ Vegye figyelembe, hogy minden érzékenynek minősített pozíciót betöltő munkatársnak éves érdekeltségi nyilatkozatot kell kitöltenie. Ez a gyakorlat 2013-ban lép életbe.

- 3) Az értékelési és fejlesztési központokra kiírt pályázati eljárás 2012 negyedik negyedévében zárult le. Ennek köszönhetően az EASA képes lesz megszilárdítani a vezető beosztásokra vonatkozó munkaerő-felvételi és fejlesztési gyakorlatait.
- 4) Az ideiglenes alkalmazotti pozíciókra újabb nyílt pályázati eljárást dolgoztunk ki 2012-ben, amelynek kihirdetésére 2013 első negyedévében kerül sor. Az ideiglenes alkalmazottak támogatják az EASA állandó munkatársainak munkáját a rövidebb-hosszabb távollétek során vagy a csúcsidőszakokban, azaz amikor további munkaerő bevonására van szükség.

2012 decemberében az ügyvezető igazgató úgy döntött, hogy a humánerőforrás-részleget két alosztályba szervezi át:

- a személyzeti ügyekkel foglalkozó alosztály feladata, hogy biztosítsa a foglalkoztatási feltételekre vonatkozó összes jogszabályi rendelkezés hatékony végrehajtását;
- a szakmai és szervezeti fejlődéssel kapcsolatos alosztály feladata, hogy összefogja a tehetséges szakemberek megnyerésével és kiválasztásával, a teljesítménymenedzsmenttel, a képzésekkel, a munkaerő-mobilitással, valamint a növekedést szolgáló területek azonosításával kapcsolatos teendőket. Azonosítani fogja a rendelkezésre álló szakmai kompetenciákat, orvosolni fogja a lehetséges hiányosságokat, különös hangsúlyt fektetve a jövőben szükséges szakértelemre.

Az átszervezés végrehajtására (ideértve a szükséges ügyvezetői határozatok aláírását) 2013-ban kerül sor.

Általános és szakmai képzés

Általános képzés

Az Ügynökség 2012-ben 336 általános tanfolyamot szervezett (ebből 80 nyelvtanfolyamot és nyelvvizsgát), ezeken összesen 2692 fő (a nyelvtanfolyamokon/nyelvvizsgákon 499 fő) vett részt.

Nőtt a vezetői képzésekre és a csapatépítésre fordított figyelem mértéke. Az Ügynökség összesen hat csapatépítést szervezett. Az éves vezetői képzésen a vezető beosztásban dolgozók 85%-a vett részt, ami megfelel az alapvető teljesítménymutató által meghatározott megfelelőségi értéknek. Az új, jelentéssel megbízott tisztviselőknek szervezett értékelési készségekkel kapcsolatos képzéseket a kötelezően előírt követelményeknek megfelelően teljesítették.

Folytatódtak az interkulturális érzékenységet fejlesztő képzések, amelyek többek között a hatékony kommunikációs és tárgyalási készségek fejlesztésére és eseti jelleggel konkrét területekre (Afrikára és Kínára összpontosítva) vonatkozó ismeretekre tértek ki.

Az EASA létesítményeiben dolgozó munkatársak számára kötelező képzést írtunk elő az EASA magatartási kódexével kapcsolatos politika végrehajtása céljából. Először a minősített pozícióban dolgozó vezetők (84%-os részvétellel) és ügynökségi munkatársak (94%-os részvétellel) képzésére került sor. 2012-ben a teljes célközönség 77%-a teljesítette a képzést. A képzések 2013-ban is folytatódni fognak.

2012-ben az általános képzési tevékenységek az alábbiak szerint alakultak:

		ÖSSZESEN
Általános képzések	256	336
Nyelvi képzések és nyelvvizsgák	80	
Az általános képzéseken részt vevők száma	2193	2692
A nyelvi képzéseken részt vevők száma	499	

Szakmai képzés

A tervezett és az eseti képzés iránti növekvő igény kielégítése céljából az alábbi intézkedéseket tettük 2012-ben:

- szakmai képzési tanfolyamjegyzékek közzététele az EASA honlapján a nemzeti légügyi hatóságok, az iparág, a nemzetközi légügyi hatóságok és tudományos intézmények számára a láthatóság növelése és az egyablakos nyilvántartási rendszer használatának előmozdítása érdekében;
- e-tanfolyamok megjelentetése egyre növekvő számban, többek között az EU–USA repülésbiztonsági megállapodás, az ARIS és az IORS tárgyában;
- a „bevált gyakorlat” megosztása a nemzeti légügyi hatóságokkal a Közös Képzéseket Kezdeményező Csoport (CTIG) ülései révén, valamint részvétel a szabványosítási és szabályalkotási munkaértekezleteken;
- a szakmai könyvtári erőforrások általános jegyzékének elkészítése, valamint a legfőbb előírásokat tartalmazó kiadványok és az elektronikus előfizetések megújítása;
- az új ELG e-vizsgáztatási platformra vonatkozó képzés a szervezetek és a nemzeti légügyi hatóságok számára.

A 2012-ben elért fontosabb eredmények a következők:

- az e-vizsgáztatást nyújtó lehetőségek növelése 43-ra, ideértve 13 tagállam nemzeti légügyi hatóságát;
- 17 tételt felölelő új négyéves pályázat;
- az EASA ELG képzéskezelő és e-vizsgáztatási rendszer végrehajtása az adatbázis egészének az EASA saját szervereire történő átköltöztetésével;
- új oktatási technológiák átvétele a gyarapodó felhasználói körről való gondoskodás érdekében;
- speciális tanfolyamok létrehozása és megtartása az alábbi témákban: CS-23, CS-27/29, FSTD-értékelők, EU–USA repülésbiztonsági megállapodás, ARIS, ELG-rendszer, SAFA-adatbázis és IORS;
- az EASA képzési akadémia kialakítására vonatkozó javaslat ismertetése az ügyvezető igazgató előtt;
- a légi személyzet elektronikus vizsgaanyagainak (10) közzététele;
- a 2012-es képzési terv közzététele (2012 decemberében).

2012-ben a képzési tevékenységek az alábbiak szerint alakultak:

Képzési szakaszok száma	96
Megtartott tanfolyami napok száma	166
Résztvevők száma az EASA-tól	515
Résztvevők száma a nemzeti légügyi hatóságoktól	295

Mellékletek

- **1. melléklet: Az engedélyezésre jogosult tisztviselő megbízhatósági nyilatkozata**
- **2. melléklet: Tanulmányok és kutatási projektek 2012-ben**
- **3. melléklet: A 2012-es határozatok, vélemények és NPA-k**
- **4. melléklet: Az EASA pénzügyi teljesítése 2012-ben (az Ügynökség költségvetésének végrehajtása)**
- **5. melléklet: A 2012-ben elindított és/vagy lezárt beszerzési eljárások**
- **6. melléklet: A személyzettel kapcsolatos számadatok és statisztika**
- **7. melléklet: Alapvető teljesítménymutatók (KPI-k)**
- **8. melléklet: Az EASA igazgatósága**
- **9. melléklet: Rövidítések jegyzéke**

1. melléklet: Az engedélyezésre jogosult tisztviselő megbízhatósági nyilatkozata

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

- kijelentem, hogy a jelen jelentésben foglalt adatok igaz és pontos képet⁷ tükröznek;
- kijelentem, hogy kellő mértékben meg vagyok győződve arról, hogy a jelen jelentésben megnevezett tevékenységi körökhöz hozzárendelt erőforrások felhasználása azok rendeltetésének megfelelően, a célirányos pénzügyi gazdálkodás elveinek megfelelően történt meg, és hogy az érvényben lévő ellenőrzési eljárások kellő garanciát adnak az ezek háttérében lévő tranzakciók törvényességére és szabályosságára.

Ez az ésszerű meggyőződés saját megítélésemen és a rendelkezéseimre álló információkon alapul, amelyek például a belső ellenőrzés éves felülvizsgálata és a Belső Ellenőrzési Szolgálat utolsó évi jelentésének, valamint az e nyilatkozatot megelőző évek vonatkozásában készült számvevőszéki jelentések tanulságai.

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

Patrick Goudou

az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség ügyvezető igazgatója

⁷ A megbízható és valós kép ebben az összefüggésben az ügyek helyzetéről adott megbízható, teljes és pontos képet jelenti.

2. melléklet: Tanulmányok és kutatási projektek 2012-ben

2012-ben az Ügynökség a sikeres pályáztatást követően az alábbi kilenc, 6-tól 11 hónapig terjedő időtartamú projekt finanszírozásáról döntött, összesen (a BL3903-ra vonatkozó 943 600 millió + a BL3600-ra vonatkozó 0 eurós) költségvetéssel:

• MASH – Metallurgical Analysis of Standard Hardware parts
• WATUS-III – Wake Turbulence Separation for Large Aircraft
• VHM – Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters
• COTS-AEH – Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation
• APAG – Aircraft Parachutes for General Aviation
• COCAM – „Comparison and harmonisation of Aircraft Collision Avoidance System (ACAS) event monitoring performed by National Aviation Authorities (NAAs) and Air Navigation Service Providers (ANSPs)”
• HELMGOP II – Helicopter Main Gearbox loss of Oil Performance optimisation
• ICAR – Ice Accretion and Release in Fuel
• EROMDAT – Engine Rotor Material Damage Tolerance

2012-ben az Ügynökség az alábbi projektek zárójelentését kapta meg és fogadta el:

• CODAMEIN II – Blunt impact (high-energy) on composite panels – az 1. projekt kibővítése
• FUAD – Fuel anti-ice additives for civil jet aircraft
• HELMGOP – Helicopter Main Gearbox loss of Oil Performance optimisation
• HFOD – Study of Helicopter Foreign Object Damage tolerance (tail rotor)
• HDVE – Helicopter Flight in Degraded Visual Environment
• HighIWC – Ice Water Content of clouds at High altitude
• MULCORS – Use of MULTicore proCessORs in airborne Systems
• NGW – Near-ground wind gust detection
• RECAT – review of proposed changes to the aircraft categorisation and separation minima used for wake turbulence separation
• SHARDELD – Safety Implications from the use of HARDware Development tools for programmable Airborne Electronic Hardware
• SISA – Scoping Improvement to 'See and Avoid' principle used by General Aviation
• WATUS-II – wake turbulence separation for new large aircraft – a kezdeti tanulmány kibővítése
• SEBED-II – Seat Belt Degradation, a kezdeti projekt kibővítése további tesztek céljából
• Principles and guidelines relative to the design of checklists and working methods in the cockpit *
• Continuous friction measuring equipment (CFME) – use on contaminated surfaces
• SAMPLE III: Aircraft Particulate Matters SC-2

* Gyakornoki idejük alatt gyakornokok készítették.

A jelentések megtekinthetők, illetve letölthetők az Ügynökség kutatással kapcsolatos internetes oldalán⁸

⁸ Lásd: <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php>.

3. melléklet: A 2012-es határozatok, vélemények és NPA-k

Határozatok

Határozat	Feladat száma	Tárgy
2012/001/R sz. határozat	25.035	Cabin environment – Air Quality
2012/002/R sz. határozat	RMT.152 (ATM.002 b)	Introduction of ACAS II software version 7.1 Update of AMC-20
2012/004/R sz. határozat	66.004 66.006 66.009 66.011 66.022	Advanced vision systems HUD/EVS/SVS/CVS
2012/005/R sz. határozat	OPS.001	AMC and GM for Cabin Crew in Commercial Air Transport Operations
2012/006/R és 2012/007/R sz. határozat	RMT.0187 (FCL.001 b) RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM to Part-ARA and PART-ORA
2012/008/R sz. határozat	RMT.0052 (25.039)	Type and number of Passenger Emergency Exits
	RMT.0057 (25.055)	Fuel System Low Level Indication / Fuel Exhaustion
	RMT.0273 (MDM.071)	Halon — Update of CSs to comply with EC regulations
2012/009/R sz. határozat	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO standards for parts and appliances into EASA ETSO
2012/010/R sz. határozat 2012/011/R sz. határozat	RMT.0187 (FCL.001 b)	Implementing rules for pilot licensing – CS-FSTD(A) and CS-FSTD(H)
2012/012/R sz. határozat	RMT.0273	Halon — Update of CSs in order to comply with EC regulations
2012/013/R sz. határozat	n.a.	Rulemaking programme 2013-2017
2012/014/R sz. határozat	RMT.0444 (20.006 c)	General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products, Parts and Appliances (AMC-20) APV/LPV RNAV
2012/015/R sz. határozat 2012/016/R sz. határozat 2012/017/R sz. határozat 2012/018/R sz. határozat 2012/019/R sz. határozat	RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM to Part-21 Issue 2, to Part-ARO, to Part-SPA, to Part-CAT, to Part-ORO
2012/020/R sz. határozat	RMT.0101 (21.024 c) RMT.0102 (21.027 b)	AMC and GM TO PART 21 21A.431(d) Changes and repair to ETSO article Subpart J DOA - AMC/GM
2012/021/R sz. határozat	27&29.002 a	CS for Small Rotorcraft ('CS-27') Damage Tolerance & Fatigue Evaluation of Metallic Rotorcraft Structures
2012/022/R sz. határozat	27&29.002 a + b RMT.0124 (27&29.019) RMT.0273 (MDM.071)	CS for Large Rotorcraft ('CS-29') Damage Tolerance & Fatigue Evaluation of Metallic Rotorcraft Structures Damage Tolerance and Fatigue Evaluation of Composite Rotorcraft Structures Vibration Health Monitoring Halon — Update of CSs in order to comply with EC regulations

Vélemények

Vélemények	Feladat száma	Tárgy
01/2012 sz. vélemény	RMT.0428	Implementing rules for air operations

03/2012 sz. vélemény	(OPS.001 a)	
02/2012 sz. vélemény		
04/2012 sz. vélemény	RMT.0440 (OPS.055 a)	FTL requirements for CAT aeroplane
05/2012. számú vélemény	RMT.0290 (OPS.004 a)	Implementing rules for the oversight of third country aircraft
06/2012. sz. vélemény	RMT.0244 (MDM.047)	Alignment of Regulation No (EC) 2042/2003 with Regulation (EC) No 216/2008 and with ICAO Annex 6 requirement for human factor principles to be observed in the design and application of the aircraft maintenance programme

Javasolt módosításokra vonatkozó értesítések (NPA)

NPA	Feladat száma	Tárgy
2012-01 sz. A-NPA	RMT.0378 (ATM.021 a)	Harmonised Transition Altitude
2012-02 sz. NPA	RMT.0001 (20.002)	Airworthiness and operational criteria for the approval for Electronic Flight Bags (EFBs)
2012-03 sz. NPA	RMT.0093 (145.017)	Control of suppliers of components, parts and appliances used in maintenance
2012-04 sz. NPA	RMT.0222 (MDM.020)	Definition of "critical systems"
2012-05 sz. NPA	RMT.0105 (21.039(d))	Certification Specifications for Flight Crew
2012-06 sz. NPA	RMT.0416 / RMT.0417 (OPS.009 a + b)	Sterile flight deck procedures
2012-07 sz. NPA	RMT.0460	Guidance material for development of a safety risk assessment for flight operations with known or forecast volcanic cloud contamination
2012-08 sz. NPA	RMT.0393 (OPS.097 a)	Airworthiness and operational aspects for maintenance check flights
2012-09 sz. NPA	RMT.0109 (21.039 j)	Elaboration and adoption in the Community framework, of additional airworthiness specifications for a given type of aircraft and type of operation. (CS-MMEL other-than-complex motor-powered aircraft)
2012-10 sz. NPA	RMT.0148 (ATM.001 a)	Transposition of Amendment 43 to Annex 2 to the Chicago Convention on remotely piloted aircraft systems (RPASs) into common rules of the air
2012-11 sz. NPA	RMT.0462	Transposition of ED-12C/DO-178C in EASA AMC 20-115 (software considerations for airborne systems and equipment)
2012-12 sz. NPA	RMT.0327 / RMT.0328 (OPS.058 a + b)	Transfer of JAA cabin safety tasks
2012-13 sz. NPA	RMT.0110 / RMT.0487 (21.039 k)	Additional airworthiness specifications for operations – Transposition of JAR-26 into CS-26
2012-14 sz. NPA	RMT.0149 (ATM.001 b)	Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-SERA
2012-15 sz. NPA	RMT.0135 / RMT.0165 (66.027 a + b)	Maintenance licences for: Avionics for light aircraft, ELA1 aeroplanes, aircraft other than aeroplanes and helicopters. Creation of a license for avionics engineers
2012-16 sz. NPA	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO for parts and appliances into EASA ETSO
2012-17 sz. NPA	RMT.0463 RMT.0547	General aviation task force rulemaking
2012-18 sz. NPA	RMT.0153 / RMT.0154 (ATM.003 a + b)	Requirements on Air Traffic Controller licensing
2012-19 sz. NPA	RMT.0559 (20.016)	Approval requirements for Air-Ground Data Link and ADS-B in support of Interoperability requirements
2012-20 sz. NPA	RMT.0584	Amendment of the AMC/GM for pilot medical certification
2012-21 sz. A-NPA	RMT.0364 (MDM.089)	'Volcanic ash ingestion in turbine engines'
2012-22 sz. NPA	25.058	Large Aeroplane CS in Supercooled Large Drop, Mixed phase, and Ice Crystal Icing Conditions – Advisory Material
2012-23 sz. NPA	RMT.0179 (E.009)	Ice Protection - Turbine Engine CSs in Icing Conditions - Advisory Material
2012-24 sz. NPA	RMT.0081 (31.004)	Tethered Gas Balloons

4. melléklet: Az EASA pénzügyi teljesítése 2012-ben (az Ügynökség költségvetésének végrehajtása)⁹

4.1. Előzetes költségvetési eredménykimutatás a 2012-es évre (minden számadat ezer euróban kifejezve)

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

BEVÉTEL	2012	2011
A Bizottságtól kapott támogatás (az Ügynökség működési kiadásaihoz 1., 2. és 3. cím)	35,728	35,192
A Bizottságtól kapott Phare-pénzeszközök	2,924	946
A Bizottságon keresztül kapott egyéb hozzájárulások és pénzeszközök	1,514	1,525
Beszedett díjakból származó bevétel	74,241	71,978
Egyéb bevétel	727	1,308
BEVÉTELEK ÖSSZESEN (a)	115,132	110,949
KIADÁSOK		
I. cím: Személyzet	64,276	57,911
II. cím: Igazgatási kiadások	13,563	13,871
III. cím: Működési kiadások a tanúsítási és szolgáltatási díjakból származó célhoz kötött bevételek nélkül	56,812	51,442
Tanúsítási és szolgáltatási díjakból átvitt, célhoz kötött bevételek	24,197	25,226
KIADÁSOK ÖSSZESEN (b)	158,848	148,450
A PÉNZÜGYI ÉVRE VONATKOZÓ EREDMÉNYKIMUTATÁS (a-b)	-43,716	-37,501
Az előző évről áthozott, felhasználatlan kifizetési előirányzatok törlése	1,612	2,526
A célhoz kötött bevételből származó, december 31-én rendelkezésre álló előirányzatok előző évről történő áthozatalának kiigazítása	42,177	36,349
Árfolyam-különbözetek az év során (nyereség +/-veszteség -)	-12	-13
A PÉNZÜGYI ÉVRE VONATKOZÓ EREDMÉNYKIMUTATÁS MÉRLEGE	62	1,361
Előző évi mérleg	1,361	1.565
Az előző évi pozitív mérleg eredményének visszatérítése a Bizottságnak	-1,361	-1,565
A főkönyvi összegek meghatározásához felhasznált eredmény	62	1,361
Szubvenció az Európai Bizottságtól: az Ügynökség lekönyveli az esedékes bevételt, a Bizottság az esedékes költséget	35,666	33,830
A le nem zárt, az Ügynökség által a Bizottságnak a következő évben visszatérítendő előfinanszírozás	62	1,361

⁹ Az Európai Számvevőszék végleges jelentése az EASA 2012-es elszámolásáról várhatóan 2013 júniusában lesz készen.

A költségvetési eredménykimutatásban nem szereplő tétel		
A Bizottság által nyújtott pénzügyi támogatásból az elszámolási év december 31. napjáig felhalmozódott, a Bizottságnak visszatérítendő kamat (kötelezettség)	0,055	0,059

2012-ben az Ügynökség kizárólag nem differenciált előirányzatokat használt.

A kötelezettségvállalási előirányzatok teljes felhasználása elérte a 158 848 000 eurót (2011-ben ez 148 450 000 euró volt), amelyből 132 280 000 eurót (2011-ben 121 966 000 eurót) kötöttek le, és 26 568 000 eurót (2011-ben 26 484 000 eurót) célhoz kötött bevételből származó hitel-előirányzatként automatikusan átvittek a következő évre, az EASA pénzügyi szabályzatának 10. cikkében előírtak szerint.

A kötelezettségvállalási előirányzatok teljes felhasználása elérte a 158 848 000 eurót (2011-ben ez 148 450 000 euró volt), amelyből 106 118 000 eurót (2011-ben 93 917 000 eurót) fizettek ki, és 52 731 000 eurót (2011-ben 54 533 000 eurót) automatikusan átvittek a következő évre (26 163 000 eurót kötelezettségvállalásként és 26 568 000 eurót célhoz kötött bevételből származó hitel-előirányzatként).

A 26 568 000 euró célhoz kötött bevételből származó hitel-előirányzat, amelyet automatikusan átvittek a következő évre, 24 197 000 euró tanúsítási és szolgáltatási díjakból származó célhoz kötött külső bevételből és 2 371 000 euró egyéb célhoz kötött bevételből tevődik össze.

A harmadik országokkal folytatott technikai segítségnyújtási és együttműködési projektek folytatásához kapott 4 437 000 eurós meghatározott rendeltetésű bevételnek megfelelő előirányzatokat a 2012. évi végleges költségvetés becsülte meg és engedélyezte. A 2011-ről összesen rendelkezésre bocsátott és átvitt összeg 3 960 000 euró volt, amelyből 1 853 000 eurót lekötöttek és 2 107 000 eurót hitel-előirányzatként automatikusan átvittek a 2013-as évre.

A működési kiadások 4 341 000 euróval 81 009 000 euróra emelkedtek 2012-ben (ez az összeg 2011-ben 76 668 000 euró volt) a megnövekedett tevékenységi szinteknek megfelelően, különösen a tanúsítási tevékenységek kapcsán. Az Ügynökség teljes költségvetését tekintve a működési kiadások aránya 2011-ben és 2012-ben stabil, 51,6%, illetve 50,0% maradt, noha a működési előirányzatok egy részét informatikai projektekhez használták fel. Annak érdekében, hogy az ilyen kiadások változó jellege jobban tükröződjön a költségvetésben, az Ügynökség úgy döntött, hogy az ilyen előirányzatokat a jövőben igazgatási előirányzatként tünteti fel.

A teljes költségvetés végrehajtási aránya 2012-ben 97,06% volt.

4.2. A költségvetés végrehajtásának előzetes adatai a 2012-es évre (minden számadat ezer euróban kifejezve)

	2012		2011	
I. JOGCÍM: Bérköltség				
	Kifizetések	Előirányzat	Kifizetések	Előirányzat
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	66,743	66,743	58,658	58,658
Előirányzott	-	64,265	0	57,911
Kifizetett	63,520	-	57,212	0
Automatikus átvitel	756	-	699	0
Összes kiadás és előirányzat (2)	64,276	64,265	57,911	57,911
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	-	11	0	0
Törölve	2,467	2,467	747	747
Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3)/(1)	96,30%	96,30%	98,73%	98,73%

II. JOGCÍM: Ügyviteli költségek				
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	14,193	14,193	14,359	14,359
Előirányzott	-	13,559	0	13,871
Kifizetett	10,198	-	9,931	0
Automatikus átvitel	3,365	-	3,940	0
Nem automatikus átvitel	-	-	0	0
Összes költség és előirányzat (2)	13,563	13,559	13,871	13,871
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	-	3,567.660	0	0
Törölve	630	630	488	488
Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3)/(1)	95,56%	95,56%	96,60%	96,60%
III. JOGCÍM: Működési költségek				
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	82,726	82,726	77,245	77,245
Előirányzott	-	54,456	0	50,184
Kifizetett	32,399	-	26,774	0
Automatikus átvitel	48,610	-	49,894	0
Nem automatikus átvitel	-	-	0	0
Összes költség és előirányzat (2)	81,009	54,456	76,668	50,184
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	-	26,553	0	26,484
Törölve	1,716	1,716	577	577
Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3)/(1)	97,93%	97,93%	99,25%	99,25%
ÖSSZESEN				
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	163,661	163,661	150,262	150,262
Előirányzott	-	132,280	0	121,966
Kifizetett	106,118	-	93,917	0
Automatikus átvitel	52,731	-	54,533	0
Nem automatikus átvitel	-	-	0	0
Összes költség és előirányzat (2)	158,848	132,280	148,450	121,966
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	-	26,568	0	26,484
Törölve	4,813	4,813	1,812	1,812
Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3)/(1)	97,06%	97,06%	98,79%	98,79%

4.3. Előzetes gazdasági eredménykimutatás a 2012-es évre (minden számadat ezer euróban kifejezve)

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

4.3.1. Összesített díjak és illetékek, valamint támogatások

	2012	2011
MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK		
Díjak és illetékek	76,600	68,799
EK-szervezetek hozzájárulása (a nemz. műsz. együttm.-t is beleértve)	36,549	34,552
Kiadások visszanyerése	751	573
Egyéb	-	-
EFTA-/harmadik országok hozzájárulása	994	980
ÖSSZES MŰKÖDÉSI BEVÉTEL	114,895	104,884
MŰKÖDÉSI KIADÁSOK		
Személyzeti kiadások	-63,925	-55,747
Épületek és kapcsolódó kiadások	-8,325	-8,859
Egyéb kiadások	-6,511	-5,769
Amortizációs költségek és leírások	-3,293	-3,152
Kiszervezés és szerződéses tevékenységek	-36,942	-31,476
ÖSSZES MŰKÖDÉSI KIADÁS	-118,996	-105,003
AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-4,101	-119
NEM MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK (KIADÁSOK)		
Pénzügyi műveletekből származó bevételek	-	-
Harmadik fél által fizetett kamat	519	598
Pénzügyi műveletekből eredő kiadások	-29	-
Harmadik félnek fizetett kamat	-4	-70
NEM AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	486	528
A RENDES TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	3,615	409
A RENDKÍVÜLI TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-	-
AZ ELSZÁMOLÁSI IDŐSZAKBAN REALIZÁLT NETTÓ NYERESÉG	3,615	409

4.3.2. Csak díjak és illetékek

	2012	2011
MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK		
Díjak és illetékek	76,600	68,779
EK-szervezetek hozzájárulása (a nemz. műsz. együttm.-t is beleértve)	-	-
Kiadások visszanyerése	470	242
Egyéb	-	-
EFTA-/harmadik országok hozzájárulása	-	-
ÖSSZES MŰKÖDÉSI BEVÉTEL	77,071	69,020
MŰKÖDÉSI KIADÁSOK		
Személyzeti kiadások	-39,371	-33,950
Épületek és kapcsolódó kiadások	-5,238	-5,469
Egyéb kiadások	-4,048	-3,511
Amortizációs költségek és leírások	-2,166	-2,051
Kiszervezés és szerződéses tevékenységek	-27,689	-24,103
ÖSSZES MŰKÖDÉSI KIADÁS	-78,511	-69,084
AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-1,440	-62
NEM MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK (KIADÁSOK)		
Pénzügyi műveletekből származó bevételek	-	-
Harmadik fél által fizetett kamatok	519	598
Pénzügyi műveletekből eredő kiadások	-19	-
Harmadik félnek kifizetett kamatok és díjak	-3	-42
NEM AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	498	556
A RENDES TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-943	493
A RENDKÍVÜLI TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-	-
AZ ELSZÁMOLÁSI IDŐSZAKBAN REALIZÁLT NETTÓ NYERESÉG	-943	493

4.3.3. Csak támogatás

	2012	2011
MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK		
Díjak és illetékek	-	-
EK-szervezetek hozzájárulása (a nemz. műsz. együttm.-t is beleértve)	36,549	34,552
Kiadások visszanyerése	280	331
Egyéb	-	-
EFTA-/harmadik országok hozzájárulása	994	980
ÖSSZES MŰKÖDÉSI BEVÉTEL	37,824	35,863
MŰKÖDÉSI KIADÁSOK		
Személyzeti kiadások	-24,554	-21,797
Épületek és kapcsolódó kiadások	-3,087	-3,391
Egyéb kiadások	-2,463	-2,258
Amortizációs költségek és leírások	-1,127	-1,101
Kiszervezés és szerződéses tevékenységek	-9,253	-7,373
ÖSSZES MŰKÖDÉSI KIADÁS	-40,485	-35,920
AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-2,661	-57
NEM MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK (KIADÁSOK)	-	-
Pénzügyi műveletekből származó bevételek	-	-
Harmadik fél által fizetett kamatok	-	-
Pénzügyi műveletekből eredő kiadások	-10	-
Harmadik félnek kifizetett kamatok és díjak	-1	-28
NEM AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-11	-28
		-
A RENDES TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-2,672	84
A RENDKÍVÜLI TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-	-
AZ ELSZÁMOLÁSI IDŐSZAKBAN REALIZÁLT NETTÓ NYERESÉG	-2,672	-84

5. melléklet: A 2012-ben elindított és/vagy lezárt beszerzési eljárások

D	Beszerzés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
S	NP	EASA.2011.NP.21		Technical Training - Lot 15 Composite Advanced Repairs	Keretszerződés	EASA.2012.FC01	Lufthansa Technical Training	150 000,00 EUR	2012.04.05.	LEZÁRT
E	NP	E.5.2012.NP.01		Medical Support to EASA Staff Members	Keretszerződés	E.5.2012.FC01	Dr Med. Walter Heimbach	60 000,00 EUR	2012.04.18.	LEZÁRT
E	NP	E.2.2012.NP.01		Flight Data Analysis & Animation System Software Annual Support	Keretszerződés	E.2.2012.FC01	CAE Flightescape Inc.	22 044,00 EUR	2012.07.19.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2012.OP.01		Assessment Centres and Development Centres	Keretszerződés	EASA.2012.FC16	Hudson Belgium NV i.	1 500 000,00 EUR	2012.12.06.	LEZÁRT
						EASA.2012.FC17	Profil M - Beratung fuer Human Resources Management GmbH & Co. KG ii.			
						EASA.2012.FC18	ifp – Institut für Managementdiagnostik Will und Partner GmbH & Co. KG iii.			
						EASA.2012.FC19	Cubiks Netherlands BV iv.			
						EASA.2012.FC20	SHL Deutschland GmbH v.			
E	OP	EASA.2012.OP.02	1. tétel, i.	Off-set digital printing and copying services	Keretszerződés	EASA.2012.FC07	Imprimerie Centrale S.A.	300 000,00 EUR	2012.12.04.	LEZÁRT
			1. tétel, ii.			EASA.2012.FC08	Grafische Werkstatt Druckerei und Verlag Gebr. Kopp GmbH & Co. KG		2013.01.18.	
D	Beszerzés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
E	OP	EASA.2012.OP.02	2. tétel, i.	Layout and production services	Keretszerződés	EASA.2012.FC09	Imprimerie Centrale S.A.	600 000,00 EUR	2012.10.30.	LEZÁRT
			2. tétel, ii.			EASA.2012.FC10	Phoenix Design Aid		2012.10.29.	
			2. tétel, iii.			EASA.2012.FC11	Thomas Zimmer		2013.02.05.	
E	OP	EASA.2012.OP.02	3. tétel, i.	Design and production services	Keretszerződés	EASA.2012.FC12	Imprimerie Centrale S.A.	400 000,00 EUR	2012.11.14.	LEZÁRT
			3. tétel, ii.			EASA.2012.FC13	Saatchi & Saatchi Brussels		2012.12.06.	
			3. tétel, iii.			EASA.2012.FC14	Thomas Zimmer		2013.02.05.	
R	OP	EASA.2012.OP.03		Consultancy services in support of EASA International Technical Co-operation activities	Keretszerződés	EASA.2012.FC22	consortium CAA International Ltd, Egis Avia, SENASA	6 000 000,00 EUR	2012.11.22.	LEZÁRT
F	OP	EASA.2012.OP.04		Besetzung der Poststelle und der Warenannahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit	Keretszerződés	EASA.2012.FC24	Deutsche Post InHaus Services GmbH	1 500 000,00 EUR	2012.12.18.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2012.OP.	1. tétel, i.	Legal advice in lease and	Keretszerződés	EASA.2012.FC45	CMS Hasche Sigle	600 000,00 EUR	2013.03.01.	LEZÁRT

		06	1. tétel, ii.	services related to building premises		EASA.2012.FC46	Bird & Bird LLP		2013.03.06.	
R	OP	EASA.2012.OP.06	2. tétel, i.	Legal advice in lease and services related to building premises	Keretszerződés	EASA.2012.FC48	Bird & Bird LLP	100 000,00 EUR	2013.03.06.	LEZÁRT
			2. tétel, ii.			EASA.2012.FC49	DLA Piper UK LLP		2013.03.08.	
			2. tétel, iii.			EASA.2012.FC50	CMS Hasche Sigle		2013.03.07.	
D	Beszerezés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
F	OP	EASA.2012.OP.07		Security & Reception Services (both incl. related services) at the European Aviation Safety Agency in Cologne	Keretszerződés	EASA.2012.FC06	Gegenbauer Sicherheitsdienste GmbH	4 000 000,00 EUR	2012.11.22.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2012.OP.09		Study on single-engined helicopter operations over a hostile environment	Keretszerződés	EASA.2012.C04	Advanced Logistics Group S.A.U. (vezető)	166 000,00 EUR	2012.10.08.	LEZÁRT
E	NP	EASA.2012.NP.10		Verification of the methodology and results of the determination of new fee tariffs for the EASA Fees and Charges Regulation	Közvetlen	EASA.2012.C05	Cranfield Egyetem	100 000,00 EUR	2012.08.29.	LEZÁRT
R	NP	EASA.2012.NP.11		Provision of Assistance for the use of Technical Standards and Technology	Keretszerződés	EASA.2012.FC02	The European Organisation for Civil Aviation Equipment – Polgári Repülési Berendezésekkel Foglalkozó Európai Szervezet	300 000,00 EUR	2012.08.01.	LEZÁRT
		EASA.2012.OP.12		Umzugs- und Hausmeisterdienste für die Europäische Agentur für Flugsicherheit	Keretszerződés	EASA.2012.FC23	Gepe Gebäudedienste Peterhoff GmbH	1 000 000,00 EUR	2012.12.07.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2012.OP.13		VHM - Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters	Közvetlen	EASA.2012.C05	Cranfield Egyetem	150 000,00 EUR	2012.10.30.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2012.OP.14		ICAR — Ice accretion and release in fuel systems	Közvetlen	EASA.2012.C25	Airbus Operations Limited	200 000,00 EUR	2012.12.18.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2012.OP.17		Development and maintenance of a data warehouse for aviation production data	Keretszerződés	EASA.2012.FC26	Ingenieria De Sistemas Para La Defensa de Espana S.A. (ISDEFE)	184 329,74 EUR	2012.12.07.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	1. tétel	Technical Training – Lot 1: Safety Management System for Evaluators	Keretszerződés	EASA.2012.FC31	CAA International Ltd	150 000,00 EUR	2013.02.21.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	3. tétel	Technical Training - Lot 3: Auditing Techniques for Regulators	Keretszerződés	EASA.2012.FC32	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	2013.02.20.	LEZÁRT
D	Beszerezés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
S	OP	EASA.2012.OP.18	4. tétel	Technical Training - Lot 4: Advanced Human Factors	Keretszerződés	EASA.2012.FC33	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	2013.02.20.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	5. tétel	Technical Training - Lot 5: Human Factors in Aircraft	Keretszerződés	EASA.2012.FC34	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	2013.02.20.	LEZÁRT

				Maintenance						
S	OP	EASA.2012.OP.18	6. tétel	Technical Training - Lot 6: Just Culture in Aviation Safety	Keretszerződés	EASA.2012.FC35	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	2013.02.20.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	7. tétel	Technical Training - Lot 7: Airport Safety Management System	Keretszerződés	EASA.2012.FC36	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 EUR	2013.02.25.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	8. tétel	Technical Training - Lot 8: Aircraft Accident Investigation	Keretszerződés	EASA.2012.FC37	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 EUR	2013.02.25.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	9. tétel	Technical Training - Lot 9: Safety Assessment for Aircraft Systems	Keretszerződés	EASA.2012.FC38	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 EUR	2013.02.19.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	10. tétel	Technical Training - Lot 10: Practical Application of Safety Assessment for Aircraft Systems	Keretszerződés	EASA.2012.FC39	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 EUR	2013.02.19.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	13. tétel	Technical Training - Lot 13: Engineering and Maintenance in Air Transport Operations	Keretszerződés	EASA.2012.FC40	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	2013.02.20.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	14. tétel	Technical Training - Lot 14: Non Destructive Testing Auditing	Keretszerződés	EASA.2012.FC41	CAA International Ltd	150 000,00 EUR	2013.02.21.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	15. tétel	Technical Training - Lot 15: Special Operating Rules	Keretszerződés	EASA.2012.FC42	ML Consulting Schulung, Service & Support GmbH	150 000,00 EUR	2013.02.25.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	17. tétel	Technical Training - Lot 17: Oversight Techniques for Regulators	Keretszerződés	EASA.2012.FC44	Continuous Security GmbH	150 000,00 EUR	2013.02.20.	LEZÁRT
D	Beszerezés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
E	OP	EASA.2012.OP.19		EROMDAT - Engine Rotor Material Damage Tolerance	Közvetlen	EASA.2012.C29	Consortium Ecole Nationale Supérieure de Mecanique et d'Aerotechnique (ENSMA), University of Oxford, SNECMA S.A., TURBOMECA S.A. Rolls Royce plc., Rolls Royce Deutschland Ltd & Co KG, MTU Aero Engines GmbH	250 000,00 EUR	2012.12.21.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2012.OP.20		APAG - Aircraft Parachutes for General Aviation	Közvetlen	EASA.2012.C27	NLR	65 000,00 EUR	2012.12.17.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2012.OP.22		COCAM - Comparison and harmonisation of ACAS event monitoring performed by NAAs and ANSPs	Közvetlen	EASA.2012.C28	Egis Avia	55 600,00 EUR	2012.12.20.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2012.OP.26		COTS-AEH — Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation	Közvetlen	EASA.2012.C15	Thales Avionics S.A.S	98 000,00 EUR	2012.11.14.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2012.OP.28		Job Evaluation – Continued Consultancy	Keretszerződés	EASA.2012.FC21	Hay Group sa/nv	200 000,00 EUR	2012.12.13.	LEZÁRT

2012. évi általános jelentés

				Maintenance/Update of the EASA Job Matrix						
E	OP	EASA.2012.OP.32		Development of EASA Competency Framework	Keretszerződés	EASA.2012.FC51	PwC EU Services EESV	600 000,00 EUR	2013.02.25.	LEZÁRT
E	NP	EASA.2012.NP.35		HELMGOP II	Közvetlen	EASA.2012.C30	Cranfield Egyetem	45 000,00 EUR	2013.01.09.	LEZÁRT

AZ ELJÁRÁS TÍPUSA	
NP	Tárgyalásos eljárás
RP	Meghívásos eljárás
OP	Nyílt eljárás

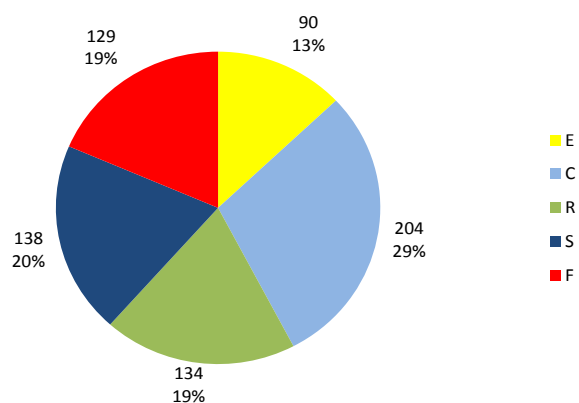
6. melléklet: A személyzettel kapcsolatos számadatok és statisztika

Ez a rész elemzéseket és statisztikákat közöl a jelentéstételi időszak végén foglalkoztatott alkalmazottakról, különféle paraméterek, például állampolgárság, nem és életkor szerint. Az ebben a részben szereplő valamennyi táblázat a 2012. december 31-i helyzetet tükrözi.

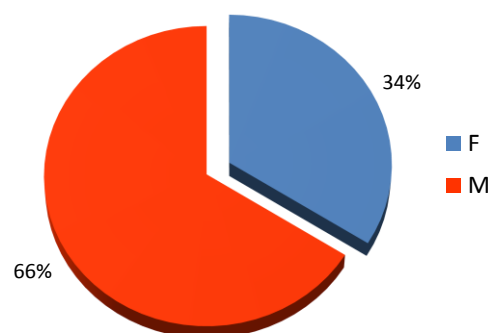
1. ábra: Létszámterv

Category/ Grade	Filled Posts on 31.12.2011	Establishment plan 2012	Filled Posts on 31.12.2012	Occupation rate on 31.12.2012
AD	443 *	499	480 *	96%
16		1		
15	2	1	2	
14	5	11	5	
13	8	19	9	
12	21	35	21	
11	14 *	53	15 *	
10	55	72	70	
9	78	102	73	
8	73	91	85	
7	98	65	105	
6	73	45	78	
5	16	4	17	
AST	130	135	133	99%
8		1		
7		6		
6	2	15	2	
5	7	31	10	
4	24	32	23	
3	52	27	52	
2	29	18	32	
1	16	5	14	
Total	573 *	634	613 *	97%

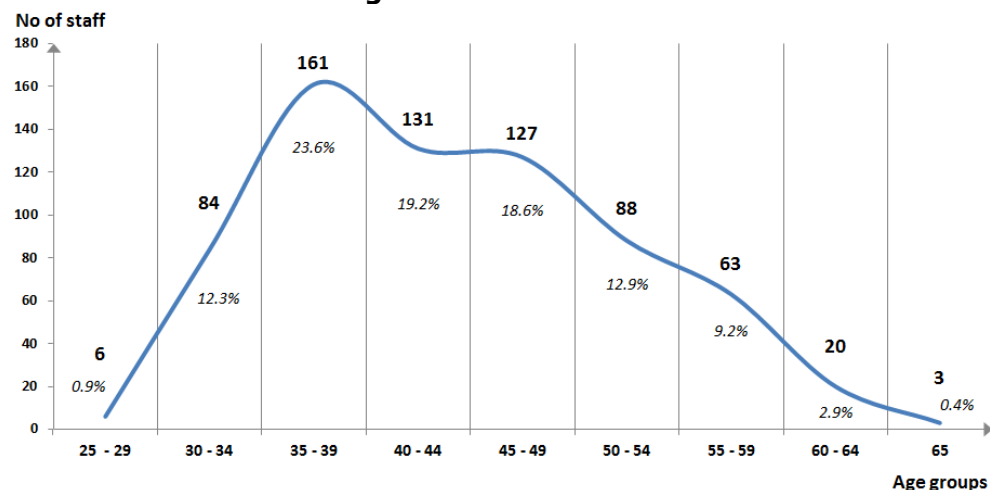
- A táblázat csak az ideiglenes alkalmazotti (TA) pozíciókat tartalmazza. A táblázatban a betöltött helyek száma szerepel a beszámolási időszak végén, nem pedig a foglalkoztatott dolgozók száma. Meg kell jegyezni, hogy két fél munkaidős pilóta csak egy álláshelyet tölt be. Ennélfogva az EASA 614 ideiglenes alkalmazottat foglalkoztat, akik 613 álláshelyet töltenek be. Az Ügynökség ezenkívül 70 szerződéses alkalmazottat (CA) és 11 kirendelt nemzeti szakértőt (SNE) foglalkoztatott 2012 végén.
- Az EASA létszámtervében szereplő valamennyi pozíció meghatározása „ideiglenes”.
- Figyelembe kell venni, hogy az EU intézményeiben egyes pozíciók olyan alkalmazottakkal is betölthetők, akiknek a szerződéses besorolása alacsonyabb, mint az adott pozícióhoz elvben hozzárendelt besorolás. Valójában a besorolások megoszlása a létszámtervben a szerződéses besorolások „legmagasabb” jóváhagyott eloszlásának felel meg, és a betöltött helyeket a legmagasabbtól a legalacsonyabb felé haladva egy lépcsőzetes eljárással kell számba venni.

2. ábra: A személyzet igazgatóságok szerinti megoszlása

Figyelembe vett alkalmazottak: ideiglenes alkalmazottak, szerződéses alkalmazottak és kirendelt nemzeti szakértők.

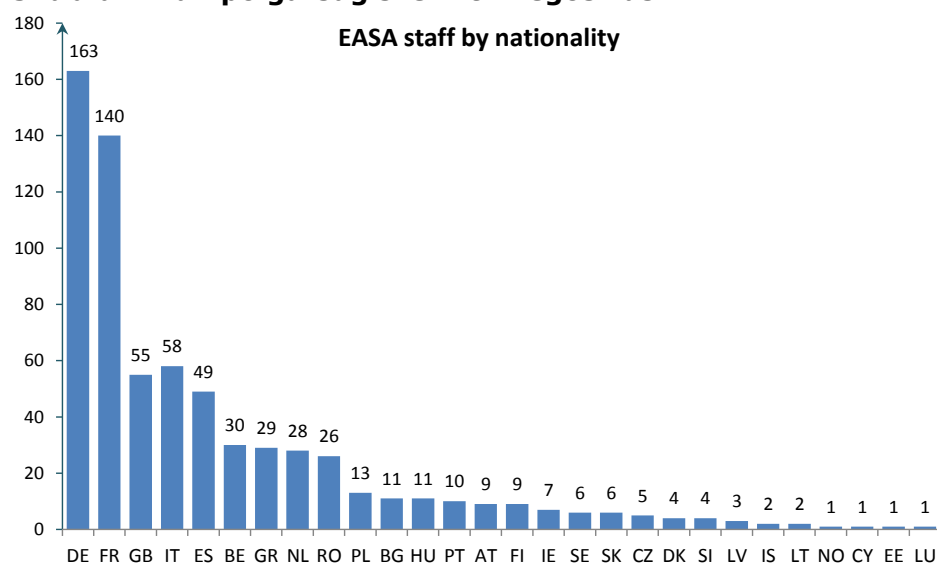
3. ábra: Nemek szerinti megoszlás

Figyelembe vett alkalmazottak: ideiglenes alkalmazottak, szerződéses alkalmazottak és kirendelt nemzeti szakértők.

4. ábra: Kor szerinti megoszlás

No of staff	Az alkalmazottak száma
Age groups	Korcsoportok

Figyelembe vett alkalmazottak: ideiglenes alkalmazottak, szerződéses alkalmazottak.

5. ábra: Állampolgárság szerinti megoszlás

EASA staff by nationality	Az EASA alkalmazottak állampolgárság szerint
---------------------------	--

Figyelembe vett alkalmazottak: ideiglenes alkalmazottak, szerződéses alkalmazottak.

7. melléklet: Alapvető teljesítménymutatók (KPI-k)

A BIZTONSÁGI STRATÉGIA ÉS AZ EASP, VALAMINT A BIZTONSÁGI ELEMZÉS ÉS KUTATÁS

Célkitűzés	KPI	2011. évi cél	2012. évi cél	2012-es eredmény
Az éves biztonsági áttekintés időben történő rendelkezésre bocsátásának javítása, tartalmának bővítése	A kibocsátási dátum előrehozatala, a mutatók tartományának kiszélesítése és a részletesség fokozása	Hiánytalan és jóváhagyott tartalom április 25-ig	Hiánytalan és jóváhagyott tartalom április 25-ig	Teljesítve, kiegészítve a repülőterekre vonatkozó új fejezettel
A belső események jelentésére szolgáló rendszer kialakítása és fenntartása	Konkrét tartalmú jelentéseken és közleményeken keresztül biztonsági tájékoztatás nyújtása az érdekelt feleknek/döntéshozóknak.	Az IORS 5 felső szintű jelentéstételi szervezettel működik	Teljesen működőképes IORS	Teljes működés kezdete: 2012. február
Az Ügynökség reagálásának javítása a hivatalos repülésbiztonsági ajánlásokra	A legfeljebb 90 napon belül teljesített új biztonsági ajánlások százalékaránya	97%	97%	100%
A jelentősebb halálos kimenetelű polgári légi balesetekre kellő időben adott összehangolt és megfontolt válasz	A vizsgálatok részletes nyomon követése és tevékeny támogatása a legjobb kiigazító cselekvési terv meghatározása érdekében	10 jelentősebb polgári légiközlekedési balesetre való reagálás képessége	10 jelentősebb polgári légiközlekedési balesetre való reagálás képessége	6 jelentősebb, halálos kimenetelű baleset nyomon követése
A tervezett intézkedések tervezésének és végrehajtási ütemének javítása	EASP. A cselekvési tervek végrehajtásának nyomon követése annak feltárása érdekében, hogy az intézkedésekkel esedékességük évében foglalkoztak-e	Az ECAST munkacsoportok biztosítják a terméket, az EHEST végrehajtja a cselekvési tervet; az EGAST közléstermi a biztonság előmozdításával kapcsolatos anyagokat	Az ECAST munkacsoportok biztosítják a termékeket, az EHEST végrehajtja a cselekvési tervet; az EGAST közléstermi a biztonság előmozdításával kapcsolatos anyagokat	Megfelelő ütemű haladás. A teljesítményt az Ügynökség integrált irányítási rendszerének részeként auditálják

SZABÁLYOZÁS

Megjegyzés: a teljes munkaidős egyenértékhez kapcsolódó számadatok a „jelenléti ív” alkalmazásból származnak. A közeljövőben várhatóan egységesebb adatok állnak majd rendelkezésre (a tényleges teljes munkaidős egyenértékek tekintetében). Ezeket a becsléseket az eredményekkel és az elkövetkező évek tevékenységével összhangban felül fogjuk vizsgálni.

Célkitűzés	KPI	2011. évi cél	2012. évi cél	2012-es eredmény
Az érintettekkel folytatott kommunikáció és együttműködés javítása	– Szervezett események száma – Az érintettekől a rendezvények tartalmára és szervezésére vonatkozóan kapott kedvező visszajelzések százalékaránya – Az iparág támogatására fordított	25 rendezvény 65% 20 FTE	26 rendezvény 65% 11 FTE	24 rendezvény 61% 3 FTE

	teljes munkaidős egyenérték (FTE) a tervezett teljes munkaidős egyenérték százalékában – Az iparágtól, a tagállamoktól és a Bizottságtól időben kapott levelek számának százalékaránya	60%	60%	95,8%
Proaktív kapcsolat az ICAO, a tagállamok és az EU intézményeivel annak érdekében, hogy az Ügynökség vezető szerepet vállalhasson a szabályalkotásban és a biztonsággal kapcsolatos célkitűzések felállítása során	– Az ICAO kapcsolódó biztonsági és környezetvédelmi munkacsoportjaiban való részvétel százalékaránya – Az időben megválasztott mentességek százalékaránya – A következők támogatására fordított teljes munkaidős egyenérték a tervezett teljes munkaidős egyenérték százalékában: o Bizottság (EB) o Tagállamok o Harmadik országok	98% 60% 15 FTE o 4 EB o 5 tagállam o 6 harmadik ország	90% 60% 7,38 FTE o 2,46 EB o 2,46 tagállam o 2,46 harmadik ország	100% 60,2% 14,3 FTE o 0,8 EB o 2,45 tagállam o 11 harmadik ország
Az (N – N+3. évi) elfogadott szabályalkotási munkaprogram végrehajtása	– A szabályalkotási program végrehajtásának százalékaránya – A szabályok megalkotására fordított teljes munkaidős egyenérték a tervezett teljes munkaidős egyenérték százalékában	95% 35 FTE	95% 35,67 FTE	112,5% 31,3 FTE
A szabályalkotási folyamatok továbbfejlesztése/ésszerűsítése	– A szabályalkotás által kezelt folyamatok továbbfejlesztésére fordított teljes munkaidős egyenérték a tervezett teljes munkaidős egyenérték százalékában	30% FTE	6,15 FTE	1,2 FTE

TERMÉKBIZTONSÁGI ELLENŐRZÉS

Célkitűzés	KPI	2011. évi cél	2012. évi cél	2012-es eredmény
A folyamatos légialkalmassági felügyelet minimális szintjének biztosítása	A teljesített éves műszaki munkaórák száma a tervezett munkaórák százalékában	90%	90%	84,82%
A tanúsítási projekttel és a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos feladatoknak az internalizálási politikával összhangban történő internalizálása	A belső munkaórák az összes munkaóra százalékában	72%	74%	76,02%
A műszaki személyzet	A műszaki munkaórák	77%	78%	83,52%

hatékonyságának javítása	(a projekt munka) része az összes munkaóra százalékában			
Az iparág elégedettsége	Az érdekelt felek elégedettségét mérő kérdőívek révén szolgáltatott kedvező visszajelzések százalékaránya	75%	75%	n.a.

SZERVEZETI JÓVÁHAGYÁSOK

Célkitűzés	KPI	2011. évi cél	2012. évi cél	2012-es eredmény
Az ellenőrzésre alkalmas eszközök meghatározása a nemzeti légügyi hatóságok felügyeletében a szervezetek felügyeletének egységes végzése céljából; ez független attól, hogy a felügyeletet az EASA fogja-e ellátni, vagy a nemzeti légügyi hatóságok saját maguk	Az EASA csoportvezetőinek vagy az EASA vezetőségi tagjainak kíséretével elvégzett NAA-látogatások száma	5%	5%	A 2012. januártól decemberig tartó időszakra tervezett havi mutatók 100%-ban teljesültek. Az 5%-os cél teljesült.
A végrehajtási dátumok változásaihoz időben hozzáigazított új hatáskörök végrehajtása	A végrehajtási terv rendelkezésre állása	Az új hatáskörök végrehajtása a végrehajtási tervvel összhangban	Végrehajtott új hatáskörök	Az új hatásköröket sikeresen végrehajtották
Az NAA-kiszervezés megfelelő eljárásainak előkészítése az új hatáskörök tekintetében	A kiszervezett feladatok és az EASA személyzete által elvégzett feladatok százalékaránya	A kiszervezett munkafolyamatok meghatározása (a cél a 80%-os arány)	Létrehozott kiszervezési eljárások (a cél a 80%)	A kiszervezési eljárásokat létrehozták, a feladatokat már kiszervezték minősített testületek és NAA-k számára
Meghatározott vizsgálati és végrehajtási szakaszokkal rendelkező, kockázatalapú felügyeleti rendszer kialakítása	A kockázatalapú felügyeleti fázisok bevezetése a bevezetési tervhez képest	A vizsgálati szakasz véglegesítése	50%-os végrehajtás	A CAO, POA és DOA jóváhagyásokhoz létrehozott eljárásokat kiigazították
A szabványosítással foglalkozó osztály vizsgálati tevékenységeihez szükséges erőforrások biztosítása	a kérelmeknek való megfelelés %-ban	90%-ban kielégített kérelmek	90%-ban kielégített kérelmek	Az S.1-ből származó összes kérelmet teljesítették 2012 decemberéig

TAGÁLLAMI VIZSGÁLATOK

Célkitűzés	KPI	2011. évi cél	2012. évi cél	2012-es eredmény
Az elfogadott számú látogatások lebonyolítása a jóváhagyott éves terv szerint (1. stratégiai pillér)	Az elvégzett látogatások százalékaránya a tervezett látogatásokhoz képest	A tervezett látogatások 100%-a + ad hoc és egyéb váratlan látogatások	A tervezett látogatások 100%-a + további 10% (ad hoc, FUP stb.)	Minden területen 100%-osan teljesült (plusz jelentős számú további ad hoc és nyomon követő látogatás)
A proaktív szabványosítási intézkedések előmozdítása (2. stratégiai pillér)	Szabványosítási ülések tartása	Feladatkörönként egy	1 ülés a következőkkel kapcsolatban: FSTD és IAW 2 ülés a következőkkel kapcsolatban: CAW, OPS,	Cél teljesítve (minden területen sor került szabványosítási ülésekre)

			FCL	
Az alaprendelet és a végrehajtási szabályok hatásvizsgálata (24. cikk (3) bekezdése) (3. stratégiai pillér)	Az elemzett kérdések %-aránya az azonosítottakhoz viszonyítva	n.a.	70%	100%

ÜZEMBEN TARTÓK

Célkitűzés	KPI	2011. évi cél	2012. évi cél	2012-es eredmény
A szükséges folyamatok és eljárások kialakítása, köztük az engedélyek összegyűjtésére, elemzésére és kezelésére szolgáló teljes adatbázis létrehozása, az Ügynökség ERP-eszközében végrehajtott szükséges módosításokkal együtt	Eljárások és folyamatok, adatbázisokkal kapcsolatos üzleti követelmények, kérelmek és finanszírozási rendszer	Eljárás- és folyamattervezetek, valamint az adatbázisokkal kapcsolatos üzleti követelmények létrehozása	Eljárás- és folyamattervezetek, valamint az adatbázisok létrehozása	Az ARIS-ban kidolgozott eljárásstervezet; üzleti elemzési dokumentum létrehozása a TCO-szoftveralkalmazáshoz; rendszeres ülések az F. igazgatóságon belül a TCO adminisztrátori eljárás SAP-be történő integrációja céljából
A TCO-engedélyezésekre vonatkozó végrehajtási szabály sikeres végrehajtása	A végrehajtási szabály zökkenőmentes végrehajtása	n.a.	Az első kockázatérték elérés megtörtént.	A TCO részre vonatkozóan előirányzott szabályalkotási eljárás késleltetése (a vélemény közzétételére 2012. decemberben került sor).
Az Európai Bizottság támogatása a 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összefüggésben	A Bizottság támogatása a felkérésnek megfelelően	10 kiküldetés (a Bizottság előirányzata)	10 kiküldetés	2 kiküldetés a CION számára (EU repülésbiztonsági lista) 14 ASC-meghallgatás/-ülés Brüsszelben 7 kiküldetés az ICAO USOAP program keretében
Részvétel a szemináriumokon, konferenciákon, utazó bemutatókon	A rutinrendezvényeken kívül felkeresett kezdeményezések száma	Legalább 3	3	3
Az Európai Bizottság SAFA-rendszerének bemutatása a megfelelő nemzetközi konferenciákon, valamint az egyes államok kérésére, a földi ellenőrzési módszereknek a más jelentősebb légügyi hatóságok módszereihez való hozzáigazítása érdekében	A külső prezentációk és a harmadik országok hatóságaival folytatott eszmecserék száma	5	5	6
A SAFA-adatbázis fejlesztése	Egyszerű használat és az eredmény minősége	Új verzió használatba véve	Fejlesztési év; CR-alapú adatbázis kezdeményezé	Fontosabb frissítés végrehajtása 2012 októberében

			se és végrehajtása felhasználói visszajelzések alapján	
--	--	--	--	--

NEMZETKÖZI EGYÜTTMŰKÖDÉS

Célkitűzés	KPI	2011. évi cél	2012. évi cél	2012-es eredmény
Az EASA rendszerének előmozdítása kétoldalú megállapodások (BASA), munkamegállapodások és helyi képviselők révén	<ul style="list-style-type: none"> – Az aktív módon végrehajtott kezdeményezések számának az összes beérkező kérelemhez viszonyított százalékaránya – A megállapodások nyomán követését biztosító koordinációs ülések számának százalékaránya 	<p>a kérek 90%-ára ésszerű időn belül adott kedvező válasz</p> <p>A koordinációs találkozók 90%-ának megszervezése</p>	<p>a kérek 90%-ára ésszerű időn belül adott kedvező válasz</p> <p>A koordinációs találkozók 90%-ának megszervezése</p>	<p>98%</p> <p>98%</p>
Az EB támogatása az EU polgári repülési együttműködési programjainak meghatározásában, végrehajtásában és értékelésében (Új célkitűzés)	Az EASA közvetlen részvételével zajló projektek száma (részvétel a projekt irányítóbizottságának ülésein, hozzájárulás a technikai tevékenységekhez stb.)	7 projekt	8 projekt	13 projekt
Műszaki együttműködési tevékenységek, például képzési és műszaki műhelytalálkozók kidolgozása és megvalósítása a nemzetközi partnerek hatóságai hasznára	Az uniós előírások megismertetésének és magyarázatának érdekében szervezett műszaki tevékenységek száma	15 rendezvény	15 rendezvény	27 rendezvény
Az ICAO által az államoknak küldött levelek bizottsági koordinációjának támogatása a Bizottság eljárásaival összhangban	Az államoknak küldött levelekben időben megtett ajánlások százalékaránya	90%	90%	97%

TÁMOGATÓ TEVÉKENYSÉGEK¹⁰

Célkitűzés	KPI	2011. évi cél	2012. évi cél	2012-es eredmény
A kérelmek időbeni feldolgozása a minőség javítása és az iparágak nyújtott szolgáltatás folyamatos javítása érdekében	A kézhezvételtől számított 5 munkanapon belül kiadott kérelmek százalékaránya	75%	75%	80%
A záródokumentumok időbeni feldolgozása a minőség és az iparágak nyújtott szolgáltatás folyamatos javítása érdekében	A technikai vízumok kézhezvételétől számított 2 munkanapon belül kiadott tanúsítványok százalékaránya	80%	90%	88%

¹⁰ Egyes KPI-ket felülvizsgáltunk, hogy jobban illeszkedjenek az SAP működéséhez, amint az már a 2012. évi munkaprogramban is látható.

Az NAA-kkal kötött keretszerződés feltételeinek teljesítése	A számlaregisztrációtól számított 45 naptári napon belül feldolgozott (megkezdett kifizetésű) számlák százalékaránya	98%	98%	100%
Megfelelő beszerzési szolgáltatás nyújtása az üzletágnak	Az év végén teljesült nagy értékű (> 60k) szeptemberi tervek százalékaránya (az eljárások száma, az aláírt szerződések száma, költségvetési volumen)	92%	95%	95%
A költségvetés végrehajtási arányának magas szinten való tartása	A végrehajtott kötelezettségvállalások százalékaránya az egész éves költségvetésre vonatkozó előrejelzéshez képest	98%	98%	97,06%
Az adósságbehajtási folyamat hatékonyságának javítása	A beszédési utalványok készpénzre váltásáig eltelt napok száma	100	95	74,24
Az irányításra vonatkozó megfelelő jelentéstétel az igazgatóság felé	Eredményösszesítő táblázat biztosítása valamennyi igazgatósági ülésen	4	4	4
A megfelelőségi követelményeknek és az ISO 9001 követelményeinek megfelelő, az EASA-ra kiterjedő egységes nyilvántartás-kezelő rendszer létrehozása.	A dokumentum- és nyilvántartás-kezelő szoftver sikeres elindítása valamennyi osztály esetében	Információkezelési megvalósíthatósági tanulmány	A követelmények meghatározása és kísérleti projektek megfelelősége	A funkcionális és technikai követelmények, valamint az általános DM-funkciók tervezésének végrehajtása. A C-Dir kísérleti projekt kifejlesztése; a projekt tesztelésre vár. Az R-Dir kísérleti projekt kezdeményezése.
A létszámterv végrehajtása	A jóváhagyott és 2010 végéig betöltött ideiglenes alkalmazotti álláshelyek százalékaránya	97%	97%	97%
A szabványos képzési programok meghatározása (egységes kritériumok az ismeretek, készségek és tapasztalatok tekintetében) a repülésbiztonsági ellenőri profilokhoz	Végleges munkaanyag	Jóváhagyott és elfogadott végleges munkaanyag	Kezdeti fejlődés és az azonosított közös képzési modulok és programok megvalósítása	Az ellenőrök képzésére vonatkozó új tanúsítási program bevezetéséhez ezen új eljárás specifikus szempontjainak és követelményeinek kezelése érdekében teljes

				körü projektet kell indítani. Első tervezet: 2013 első negyedéve
ISO 9001 tanúsítás	Külső testület által végzett értékelés	A tanúsítvány megszerzése	A tanúsítvány megtartása	A tanúsítvány megtartása
Éves kockázatelemzési gyakorlat végrehajtása.	Naprakész kockázat-nyilvántartás	100%-osan naprakész	100%-osan naprakész	100%-osan naprakész A 2012. évi kockázat-nyilvántartás elkészült és naprakész.
Akkreditálás – A tanúsítási feladatok ellátásával megbízott NAA-k és/vagy minősített testületek folyamatos és stabil felügyeleti folyamatainak biztosítása – Megbízható garancia szolgáltatása a tanúsítási folyamathoz arra vonatkozóan, hogy a NAA-k és/vagy a QE-k végre tudják hajtani a rájuk bízott feladatokat, és annak biztosítása, hogy az Ügynökség időben tud válaszolni a megkeresésekre.	Megfelelőségi mutató: Végrehajtott éves akkreditálási terv Cél: Az adott N. évre tervezett valamennyi vizsgálat végrehajtása Teljesítménymutató: Az N. év során meghatározott további ACCR-ellenőrzések sikeres teljesítése Cél: Valamennyi további ellenőrzés végrehajtása az N. évben.	100%-osan naprakész	100%-osan naprakész A tervezett módon elvégeztek minden ACCR-ellenőrzést (100%). 2012-re tervezett (2011. november 3-án elfogadott terv): 1. negyedév – 1 2. negyedév – 3 3. negyedév – 2 4. negyedév – 2	100%-osan naprakész 2012. évi teljes eredmény: A 13 tervezett tevékenységhez képest 30 teljesült (231%-os teljesítmény) 2012-ben megvalósult: 8 NAA felügyeleti audit (SA) valósult meg a tervezett 8-ból (100%); ezenkívül 11 átmeneti ACCR-t teljesítettek 11 NAA számára + 3 felülvizsgálatot végeztek el (0 tervezett); Minősített testületeket érintő 7 előzetes audit (IA) (5 bejelentett) 2012. évi teljes eredmény: A 13 tervezett tevékenységhez képest 30 teljesült (231%-os teljesítmény)

8. melléklet: Az EASA igazgatósága

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

Az igazgatóság 2012 során négyszer ülésezett.

Összetétel¹¹

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

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

Az igazgatóság elnöke	Az igazgatóság alelnöke
Michael SMETHERS (Egyesült Királyság)	Maxime COFFIN (Franciaország)

Az igazgatóság további tagjai:

Ország	Tag
Ausztria	Silvia GEHRER Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Belgium	Frank DURINCKX Directeur Général Service Public Fédéral Mobilité Et Transport Direction Générale Transport Aérien
Bulgária	Captain Mintcho TZVETKOV Director General Polgári Repülési Igazgatóság
Ciprus	Iakovos DEMETRIOU Director Polgári Repülési Főosztály Kommunikációs és Munkaügyi Minisztérium
Csehország	Josef RADA General Director Cseh Polgári Repülési Hatóság
Dánia	Jesper RASMUSSEN Deputy Director General Dán Közlekedési Hatóság
Észtország	Koit KASKEL Director General Polgári Repülési Igazgatóság
Finnország	Pekka HENTTU Director General Finn Közlekedésbiztonsági Hatóság (TraFi), polgári repülés

¹¹ Az EASA igazgatóságának tagjai 2012 decemberében. Az EASA igazgatóságának tagjairól részletes felsorolás az EASA internetes oldalán, a <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php> címen olvasható.

Németország	Gerold REICHLE Director General – Légi közlekedési és űrhajózási osztály Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Görögország	Fofi PAPADIMITROPOULOU Governor – Görög Polgári Repülési Hatóság
Magyarország	Szokmáry Ildikó légiügyi főigazgató Légi- és Víziközlekedési Főosztály Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Izland	Pétur K. MAACK Director General Polgári Repülési Igazgatóság
Írország	Ethna BROGAN Deputy Director General for Civil Aviation Repülés-szabályozás és Nemzetközi Kapcsolatok Osztálya Közlekedési Minisztérium
Olaszország	Dott. Alessio QUARANTA Director General Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Lettország	Maris GORODCOVS Director General of Civil Aviation Polgári Repülési Hivatal Közlekedési Minisztérium
Liechtenstein	Henrik CADUFF Gazdasági Ügyek Hivatala Polgári Repülési Osztály
Litvánia	Kestutis AURYLA Director of Civil Aviation Administration
Luxemburg	Claude WALTZING Directeur de l'Aviation Civile Ministère des Transports (MoT/CAA) Directeur de l'Aviation Civile
Málta	Ian FALZON Director General of Civil Aviation Máltai Közlekedési Hatóság Polgári Repülési Igazgatóság
Hollandia	Sjoerd VAN DIJK (eljáró tag) Head of the aviation safety division Polgári Repülési Igazgatóság Infrastruktúráért felelős és Környezetvédelmi Minisztérium
Norvégia	Stein Erik NODELAND Director General Polgári Légügyi Hatóság
Lengyelország	Piotr OŁOWSKI President Polgári Légügyi Hatóság
Portugália	Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS Chairman of the Board INAC
Románia	Tudorel ROMAN Airworthiness Director

	Román Polgári Légiforgalmi Hatóság (RCAA)
Szlovákia	Ján BREJA Director Polgári Légügyi Hatóság
Szlovénia	Mirko KOMAC M. Sc Acting Director Polgári Repülési Hivatal
Spanyolország	Isabel MAESTRE Director of AESA Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Svédország	Ingrid CHERFILS Director Civil Aviation Department Svéd Közlekedési Ügynökség
Svájc	Marcel ZUCKSCHWERDT Director Repüléspolitikai és Stratégiai Osztály Környezetvédelmi, Közlekedési, Energiaügyi és Hírközlési Minisztérium
Európai Bizottság	Matthias RUETE főigazgató Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság

9. melléklet: Rövidítések jegyzéke

ACARE	Advisory Council for Aeronautical Research in Europe – Európai Repüléskutatási Tanácsadó Testület
ACI	Airport Council International – Repülőterek Nemzetközi Tanácsa
AD	Airworthiness Directive – légialkalmassági irányelv
AMC	Acceptable Means of Compliance – a megfelelés elfogadható módzatai
ANS	Air Navigation Services – léginavigációs szolgálatok
AR	Authority Requirements – hatósági követelmények
ATCO	Air Traffic Controller – légiforgalom-irányító
ATM	Air Traffic Management – légiforgalmi szolgáltatások
BASA	Bilateral Air Safety Agreement – kétoldalú repülésbiztonsági megállapodás
CA	Contract Agent – szerződéses alkalmazott
CAAC	Civil Aviation Administration of China – Kínai Polgári Repülési Főigazgatóság
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (ICAO) – az ICAO légi környezetvédelmi bizottsága
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation – Polgári Léginavigációs Szolgáltatók Szervezete
CAT	Commercial Air Transport – kereskedelmi légi szállítás
CAW	Continuing Airworthiness – folyamatos légialkalmasság
CC	Cabin Crew – légiutas-kísérők
CMA	Continuous Monitoring Approach – folyamatos ellenőrzési megközelítés
CRD	Comment Response Document – az észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentum
CRT	Comment Response Tool – észrevételekre adott válaszok kezelésére szolgáló eszköz
CTIG	Common Training Initiative Group – Közös Képzéseket Kezdeményező Csoport

COA	Continuing Airworthiness Organisations Approval – a folyamatos légialkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyása
DOA	Design Organisation Approval – Tervező szervezetek jóváhagyása
EACCC	European Crisis Coordination Cell – Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység
EAD	Emergency Airworthiness Directive – sürgős légialkalmassági irányelv
EARPG	European Aviation Research Partnership Group – Európai Légiközlekedési Kutatási Együttműködési Csoport
EASAC	European Safety Advisory Committee – Európai Biztonsági Tanácsadói Bizottság
EASP	European Aviation Safety Programme – Európai Repülésbiztonsági Program
EASp	European Aviation Safety Plan – Európai Repülésbiztonsági Terv
EB	Európai Bizottság
ECAC	European Civil Aviation Conference – Európai Polgári Repülési Konferencia
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team – Európai Kereskedelmi Repülésbiztonsági Csoport
ECofA	Export Certificate of Airworthiness – légialkalmassági exportbizonyítvány
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control – Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ
EGAST	European General Aviation Safety Team – európai általánosrepülés-biztonsági csoport
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service – európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás
EHFAG	European Human Factors Advisory Group – Európai Emberi Tényezők Tanácsadó Csoport
EHEST	European Helicopter Safety Team – európai helikopterbiztonsági csoport
ERP	Enterprise Resource Planning – vállalati erőforrás-tervezés
ESSI	European Safety Strategy Initiative – Európai Stratégiai Biztonsági Kezdeményezés
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation – Európai Műszaki Szabvány Rendelet szerinti engedély

EU	Európai Unió
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment – Polgári Repülési Berendezésekkel Foglalkozó Európai Szervezet
FAA	Federal Aviation Administration – Szövetségi Repülési Hivatal (USA)
FAB-ok	Functional Airspace Blocks – funkcionális légtérblokkok
FAL	Final Assembly Line – összeszerelő-üzem
FCL	Flight Crew Licensing – a repülőszemélyzet engedélyezése
FDM	Flight Data Monitoring – repülésiadat-figyelés
FOIA	Freedom of Information Act – az információszabadságról szóló törvény az Egyesült Államokban
FSTD	Synthetic Training Devices – repülésszimulációs oktatóeszközök
FTE	Full Time Equivalent – teljes munkaidős egyenérték
GM	Guidance Material – útmutató
HLSC	ICAO High Level Safety Conference – ICAO konferencia a magas szintű repülésbiztonságról
HR	Human Resources – humán erőforrások
IAC	Interstate Aviation Committee – Államközi Légügyi Bizottság
IAS	Internal Audit Service (European Commission) – az Európai Bizottság Belső Ellenőrzési Szolgálat
IAW	Initial Airworthiness – kezdeti légialkalmasság
ICF	International Cooperation Forum – Nemzetközi Együttműködési Fórum
ICAO	International Civil Aviation Organisation – Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
IGPT	Inter Group on Pilot Training – pilótaképzéssel foglalkozó belső csoport (EASA)
IORS	Internal Occurrence Reporting System (EASA) – Belső repülőesemény-jelentő rendszer (EASA)
IPPF	International Professional Practices Framework – Nemzetközi szakmai gyakorlati keretrendszer

ISC	Internal Safety Committee – Belső Biztonsági Bizottság
IT	Information Technology – információtechnológia
ITQI	International Training Qualification Initiative – nemzetközi képesítési kezdeményezés (IATA)
JAA	Joint Aviation Authorities – Társult Légügyi Hatóságok
JAR	Joint Aviation Requirement – Egységes Légügyi Előírás
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems – A személyzet nélküli légi rendszerekkel kapcsolatos szabályalkotásért felelős társult hatóságok
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau – Japán Polgári Repülési Hivatal
LoA	Letter of Agreement – szándéknyilatkozat
MMEL	Master Minimum Equipment List – standard minimális felszerelésjegyzék
MOA	Maintenance Organisation Approval – karbantartó szervezeti jóváhagyás
MRB	Karbantartási felülvizsgálati tanács
NAA	National Aviation Authority – nemzeti légügyi hatóság
NGAP	New Generation of Aviation Professionals – repülésügyi szakértők új generációja (ICAO)
No.	Number – (magyarul sz.): szám, számú
NPA	Notice of Proposed Amendment – a javasolt módosításra vonatkozó értesítés (EASA)
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (FAA) – javasolt szabályalkotási közlemény (FAA)
TFOEB	Operation Evaluation Board – operatív értékelő tanács
OPS	Air Operations – légi műveletek
OR	szervezeti követelmények
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) – javaslat légialkalmassági irányelv kiadására (EASA)
POA	Production Organisation Approval – gyártó szervezetek jóváhagyása
PRB	Performance Review Board – teljesítmény-felülvizsgálati tanács

Q	Quarter – (magyarul n.é.): negyedév
QE	Qualified Entity – minősített szervezet
RTC	Restricted Type Certificate – korlátozott típusalkalmassági bizonyítvány
SAE	Society of Automotive Engineers – autóiipari mérnökök szövetsége
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft – külföldi légi járművek biztonsági értékelése
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN] – Rendszerek, alkalmazások és termékek az adatfeldolgozásban (integrált ügyviteli és termelésirányítási programcsomag) [HU]
SARPS	(ICAO) Standards and Recommended Practises – ICAO-szabványok és ajánlott gyakorlatok
SAN	Storage Area Network – adattároló hálózat
SAS	Specific Airworthiness Specification – különleges légialkalmassági minősítés
SESAR	Single European Sky ATM Research – az egységes európai égbolt légiforgalom-irányításával foglalkozó kutatása
SPOA	Single Productions Organisations – egységes gyártó szervezetek
SNE	Seconded National Expert – kirendelt nemzeti szakértő
SMS	Safety Management Systems – repülésbiztonsági menedzsmentrendszerek
SSP	State Safety Programme – állami biztonsági program
STC	Supplemental Type Certificate – kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány
STD	Synthetic Training Device – repülésszimulációs oktatóeszköz
TA	Temporary Agent – ideiglenes alkalmazott
TC	Type Certificate – típusalkalmassági bizonyítvány
TCO	Third Country Operators – harmadik országbeli üzemben tartók
TCCA	Transport Canada Civil Aviation – Transport Canada, Polgári Repülési Igazgatóság
UAE	United Arab Emirates – Egyesült Arab Emírségek
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO) – egyetemes biztonságfelügyeleti átvilágítási program

WA	Working Arrangement – munkamegállapodás
----	---