

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

**Ogólne sprawozdanie roczne za 2012 rok**

**Your safety is our mission.**



## **Uwagi wstępne przewodniczącego zarządu**

Publikacja niniejszego sprawozdania rocznego następuje w ważnym dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego momencie rozwoju. We wrześniu 2013 r. minie dziesięć lat od rozpoczęcia przez Agencję działalności, a nieco wcześniej pożegna ona Patricka Goudou, przez cały ten czas pełniącego obowiązki jej dyrektora wykonawczego.

Patrick może z dumą spoglądać na wspólne osiągnięcia swoje i Agencji w ciągu tych dziesięciu lat. EASA, od początku istnienia pełniąc funkcję organu regulacyjnego, certyfikującego i monitorującego w dziedzinie zdolności do lotu, stopniowo rozszerzała zakres swoich działań na wszystkie aspekty bezpieczeństwa lotniczego. Obecnie niewątpliwie zajmuje ona centralne miejsce w europejskim systemie bezpieczeństwa lotniczego, wyznaczając kierunek działania wielu innych podmiotów i współpracując z nimi w celu ciągłego podwyższania europejskich standardów bezpieczeństwa.

W okresie od 2003 r. EASA utworzyła system regulacyjny obejmujący ponad trzydzieści państw oraz zyskała wiarygodność i renomę na arenie międzynarodowej jako jeden z czołowych organów regulacyjnych do spraw bezpieczeństwa. Osiągnięcie to Agencja w dużej mierze zawdzięcza osobistemu zaangażowaniu i ciężkiej pracy Patricka Goudou. Gdy obejmował on swoje stanowisko dziesięć lat temu, nie mógł przewidzieć zakresu i złożoności wyzwań, którym będzie musiał stawić czoła, a tak udane dziesięcioletnie kierownictwo jest ogromnym osiągnięciem. Dobra kondycja i prężność działania organizacji, którą przekaze on następcy, są świadectwem poświęcenia i zdolności, którymi wykazywał się w swojej pracy. Wypowiadam się w imieniu całego zarządu, wyrażając głęboką wdzięczność i życząc mu wszystkiego dobrego w dalszym życiu, niezależnie od tego, czym postanowi się zająć po odejściu z EASA.

W marcu 2013 r. na następcę Patricka Goudou zarząd wybrał Patricka Ky, ówczesnego dyrektora wykonawczego wspólnego przedsięwzięcia SESAR. Nowe obowiązki przejmie on 1 września, a więc w momencie, gdy Agencja osiągnie kolejną fazę rozwoju. Ukończono już tworzenie znacznej części początkowej struktury regulacyjnej. Agencja działa jako organ regulacyjny w pełnym zakresie, a kierunek jej działań w coraz większym stopniu wytycza kompleksowy Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego, który określa najważniejsze rodzaje ryzyka na podstawie szerokiego zakresu danych i innych informacji będących w dyspozycji Agencji. Zbiega się to z silnymi naciskami ze strony polityków i podmiotów z branży, dążących do jak najskuteczniejszego wykorzystania dostępnych zasobów w trudnej sytuacji gospodarczej oraz uniknięcia „nadmiernych regulacji”, tak by konkurencyjność przedsiębiorstw UE nie została osłabiona – oczywiście bez jednoczesnego stwarzania ryzyka obniżenia wyników w zakresie bezpieczeństwa.

Niniejsze sprawozdanie roczne wyraźnie pokazuje szeroką skalę i dogłębnosc działań Agencji. Sprawne funkcjonowanie organizacji doskonale zapewniają jej pracownicy w Kolonii, których fachowa wiedza i zaangażowanie gwarantują, że bez wątplenia będzie ona mogła sprostać wyzwaniom na tym nowym etapie. Zarząd nadal będzie służył Patrickowi Ky wsparciem i wskazówkami, gdy będzie on pielęgnował imponującą spuściznę swojego poprzednika.

Michael Smethers  
Przewodniczący zarządu

## **Uwagi wstępne dyrektora wykonawczego**

Znajdujemy się obecnie na ważnym etapie rozwoju EASA – jest to już dziesiąty rok, w którym Agencja zapewnia doskonały poziom bezpieczeństwa lotniczego w całej Europie. Utworzona 15 lipca 2002 r. rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady EASA rozpoczęła działalność w 2003 r. Teraz, 10 lat później, Agencja odgrywa przewodnią rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa lotniczego w Europie w dziedzinach takich jak zdatność do lotu czy zarządzanie ruchem lotniczym.

Rocznica ta przypada na okres, który jest krytyczny dla branży lotniczej ze względu na trudną sytuację gospodarki światowej. Jednocześnie jasne jest, że oczekiwania wobec EASA są większe niż kiedykolwiek. Branża lotnicza nadal rozwija się szybko, a opracowywane i certyfikowane technologie mogą stać się podstawowymi elementami systemu lotnictwa w przyszłych dziesięcioleciach.

W 2012 r. EASA poczyniła postępy i w dalszym ciągu tworzyła solidne oraz długotrwałe ramy służące bezpiecznemu lotnictwu w Europie i poza nią. Wprowadzono w życie nową koncepcję standaryzacji. Wykorzystując system stałego monitorowania bezpieczeństwa lotniczego, Agencja ma obecnie większe możliwości określania częstotliwości, zakresu i szczegółowości niezbędnych inspekcji standaryzacyjnych.

Ponadto EASA w jeszcze większym stopniu skonsolidowała działania w ramach ostatnio uzyskanych kompetencji, zwłaszcza w zakresie inspekcji standaryzacyjnych dotyczących zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej. Agencja położyła znaczny nacisk na wsparcie zainteresowanych stron w momencie wejścia w życie nowych przepisów europejskich dotyczących operacji lotniczych w październiku 2012 r.

Tymczasem w 2012 r. w pełni zaczął działać wewnętrzny system zgłaszania zdarzeń (ang. Internal Occurrence Reporting System, IORS), do którego obecnie wpływa 80–100 zgłoszeń tygodniowo. Baza danych IORS, w której centralnie gromadzone są informacje o zgłoszonych zdarzeniach oraz związanych z nimi poszczególnych decyzjach i działaniach następczych, to kluczowe narzędzie w procesie podejmowania decyzji o bezpieczeństwie na podstawie zebranych danych.

W 2012 r. nastąpiło również przyjęcie trzeciego wydania Europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (ang. European Aviation Safety Plan, EASp). Plan ten, przygotowany przez EASA, zamyka cykl zarządzania bezpieczeństwem, łącząc kwestie dotyczące wysokiego poziomu bezpieczeństwa w całej Europie z działaniami i inicjatywami mającymi na celu zmniejszenie podstawowego ryzyka. Wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem jest skutecznym rozwiązaniem dla wszystkich zaangażowanych stron. Umożliwia ono organizacjom lepsze zrozumienie potencjalnego ryzyka i uzyskanie bardziej szczegółowych informacji na temat konsekwencji występowania tego ryzyka dla ich bieżącej działalności. Właściwe organy również czerpią korzyści ze skuteczniejszego ukierunkowania prowadzonego przez nie nadzoru oraz z większej efektywności i wydajności.

Biorąc pod uwagę pozytywne informacje dotyczące bezpieczeństwa, które docierały do nas w ostatnich latach, w tym w 2012 r., nie można kwestionować istnienia odpowiednich zasobów niezbędnych organom regulacyjnym i nadzorczym do wykonywania wyznaczonych im zadań. W rzeczywistości najważniejszym zagrożeniem i głównym wyzwaniem, które nadal dostrzegam, jest zmniejszenie liczby osób pracujących w organizacjach nadzorczych na skutek obciążeń ekonomicznych.

Wyzwania te są dla Agencji powodem do nowych przemyśleń. Opierając się na naszych osiągnięciach z 2012 r., usiłujemy: uprościć i bardziej zharmonizować przepisy, kładąc szczególny nacisk na segmenty obejmujące lotnictwo ogólne; unikać powielania się zadań dzięki poprawie struktur; wdrażać postanowienia umów dwustronnych z innymi regionami, pozwalających na znaczne oszczędności, oraz kontynuować prace mające na celu wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem opartego na analizie ryzyka z wykorzystaniem narzędzi takich jak IORS.

Patrick Goudou  
Dyrektor wykonawczy

# Spis treści

<b>UWAGI WSTĘPNE PRZEWODNICZĄCEGO ZARZĄDU .....</b>	<b>2</b>
<b>UWAGI WSTĘPNE DYREKTORA WYKONAWCZEGO .....</b>	<b>4</b>
<b>SPIS TREŚCI .....</b>	<b>6</b>
<b>WPROWADZENIE .....</b>	<b>8</b>
<b>AGENCJA .....</b>	<b>9</b>
<b>STRUKTURA ORGANIZACYJNA .....</b>	<b>10</b>
<b>NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA W 2012 R. ....</b>	<b>11</b>
<b>KONTROLA WEWNĘTRZNA I OGRANICZANIE RYZYKA .....</b>	<b>12</b>
<b>DZIAŁALNOŚĆ AGENCJI .....</b>	<b>15</b>
<b>1. BEZPIECZEŃSTWO .....</b>	<b>15</b>
<b>A. STRATEGIA BEZPIECZEŃSTWA I EASP .....</b>	<b>15</b>
<i>Cel i zakres .....</i>	<i>15</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2012 r. ....</i>	<i>15</i>
<b>B. ANALIZY I BADANIA BEZPIECZEŃSTWA .....</b>	<b>16</b>
<i>Cel i zakres .....</i>	<i>16</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2012 r. ....</i>	<i>16</i>
<b>2. DZIAŁALNOŚĆ REGULACYJNA .....</b>	<b>20</b>
<i>Cel i zakres .....</i>	<i>20</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2012 r. ....</i>	<i>20</i>
<b>3. NADZÓR .....</b>	<b>21</b>
<b>A. NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM WYROBÓW .....</b>	<b>21</b>
<i>Cel i zakres .....</i>	<i>21</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2012 r. ....</i>	<i>22</i>
<b>B. ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI .....</b>	<b>24</b>
<i>Cel i zakres .....</i>	<i>24</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2012 r. ....</i>	<i>24</i>
<b>C. INSPEKCJE PRZEPROWADZANE W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH .....</b>	<b>26</b>
<i>Cel i zakres .....</i>	<i>26</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2012 r. ....</i>	<i>27</i>
<b>D. OPERATORZY .....</b>	<b>28</b>
<i>Cel i zakres .....</i>	<i>28</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2012 r. ....</i>	<i>29</i>
<b>4. ZMIANY NA SZCZEBŁU MIĘDZYNARODOWYM .....</b>	<b>31</b>
<i>Cel i zakres .....</i>	<i>31</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2012 r. ....</i>	<i>31</i>
<b>5. DZIAŁANIA POMOCNICZE .....</b>	<b>33</b>
<i>Cel i zakres .....</i>	<i>33</i>
<i>Główne osiągnięcia w 2012 r. ....</i>	<i>33</i>
<i>Zarządzanie wnioskami i usługi zaopatrzeniowe .....</i>	<i>33</i>
<i>Obsługa finansowa .....</i>	<i>33</i>
<i>Obsługa prawna .....</i>	<i>34</i>

<i>Komunikacja .....</i>	<i>34</i>
<i>Zasoby ludzkie .....</i>	<i>34</i>
<i>Szkolenie ogólne i techniczne .....</i>	<i>37</i>
<b>ZAŁĄCZNIKI .....</b>	<b>39</b>
<b>ZAŁĄCZNIK 1: OŚWIADCZENIE O WIARYGODNOŚCI WYDANE PRZEZ URZĘDNIKA ZATWIERDZAJĄCEGO .....</b>	<b>40</b>
<b>ZAŁĄCZNIK 2: PRACE BADAWCZE ORAZ BADANIA NAUKOWE W 2012 R. ....</b>	<b>41</b>
<b>ZAŁĄCZNIK 3: DECYZJE, OPINIE I NPA W 2012 R. ....</b>	<b>43</b>
<b>ZAŁĄCZNIK 4: WYNIKI FINANSOWE AGENCJI W 2012 R. (WYKONANIE BUDŻETU EASA) ....</b>	<b>45</b>
<b>ZAŁĄCZNIK 5: PRZETARGI ROZPOCZĘTE LUB ZAKOŃCZONE W 2012 R. ....</b>	<b>51</b>
<b>ZAŁĄCZNIK 6: DANE LICZBOWE DOTYCZĄCE POZIOMU ZATRUDNIENIA I DANE DEMOGRAFICZNE</b>	<b>56</b>
<b>ZAŁĄCZNIK 7: KLUCZOWE WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI .....</b>	<b>59</b>
<b>ZAŁĄCZNIK 8: ZARZĄD EASA.....</b>	<b>66</b>
<b>ZAŁĄCZNIK 9: WYKAZ SKRÓTÓW.....</b>	<b>69</b>

## Wprowadzenie<sup>1</sup>

W 2012 r. Agencja nadal konsolidowała działania w ramach nowych kompetencji i obowiązków, zwłaszcza w zakresie inspekcji standaryzacyjnych dotyczących zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ang. Air Traffic Management, ATM / Air Navigation Services, ANS), łącznie z weryfikacją spełnienia wymagań przez menedżera sieci. Podjęto równoległe działania w celu przygotowania do przejęcia nadzoru nad dostawcą usług EGNOS, ESSP.

Agencja wzmacniała także i promowała swoją centralną rolę w strategii Unii Europejskiej na rzecz bezpieczeństwa lotniczego, zwłaszcza w odniesieniu do Bałkanów Zachodnich, państw śródziemnomorskich i Azji Środkowej. Ponadto EASA wspierała programy wspólnotowe w regionie Azji i Pacyfiku oraz w Afryce.

Agencja propagowała również w dalszym stopniu swoją strategię komunikacyjną – nadal organizowała fora i warsztaty umożliwiające współpracę z zainteresowanymi podmiotami z branży i właściwymi organami. Tematem dorocznej konferencji Agencji poświęconej bezpieczeństwu były nadzór oparty na wynikach oraz przydział zasobów w dziedzinach o nadrzędnym znaczeniu w sytuacji ograniczeń finansowych.

Agencja podejmowała również starania na rzecz ciągłego doskonalenia:

- W związku z uzyskaniem certyfikatu ISO 9001:2008 w 2010 r. EASA zapoczątkowała stały cykl doskonalenia swojego systemu zintegrowanego zarządzania z myślą o corocznym przedłużaniu ważności certyfikatu.
- W lutym 2012 r. system IORS osiągnął pełną funkcjonalność – tygodniowo wpływało do niego od 80 do 100 zgłoszeń.
- 1 sierpnia Agencja przyjęła dokument pt. „Kodeks postępowania pracowników EASA”, zawierający zasady „zapobiegania konfliktom interesów i ich łagodzenia”.
- Nowa koncepcja standaryzacji opiera się na systemie stałego monitorowania bezpieczeństwa lotniczego poprzez identyfikację, gromadzenie i analizę informacji na temat bezpieczeństwa i prowadzonych działań.
- Jeśli chodzi o zlecenie czynności certyfikacyjnych, pomyślnie ukończono drugi etap postępowania o udzielenie zamówienia krajowym władzom lotniczym i kwalifikowanym jednostkom. Z 15 jednostkami krajowych władz lotniczych i 10 kwalifikowanymi jednostkami zawarto nowe umowy ramowe o usługi.
- Ustanowiono komisję etyczną, mającą pomóc w zapobieganiu wpływaniu interesów prywatnych pracowników Agencji na ich decyzje lub opinie.
- W celu ułatwienia koordynacji z innymi instytucjami UE i Eurocontrolelem rozbudowano infrastrukturę biura Agencji w Brukseli.

---

<sup>1</sup> Ogólne sprawozdanie roczne Agencji za 2012 rok zostało przygotowane zgodnie z art. 57 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 (rozporządzenia podstawowego). Jego struktura została zaplanowana zgodnie z podziałem podstawowych zadań EASA. Przedstawia ono sposób, w jaki Agencja wdrożyła Program prac na 2012 r. Jak wskazano w tabelach sporządzonych dla każdego rodzaju działalności, prawie wszystkie cele określone we wspomnianym programie prac zrealizowano do końca 2012 r.

## Agencja

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego jest głównym podmiotem systemu bezpieczeństwa lotniczego Unii Europejskiej, który tworzy razem z Komisją Europejską oraz krajowymi władzami lotniczymi.

### Państwa bezpieczeństwo to nasza misja

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

### Wspólna strategia

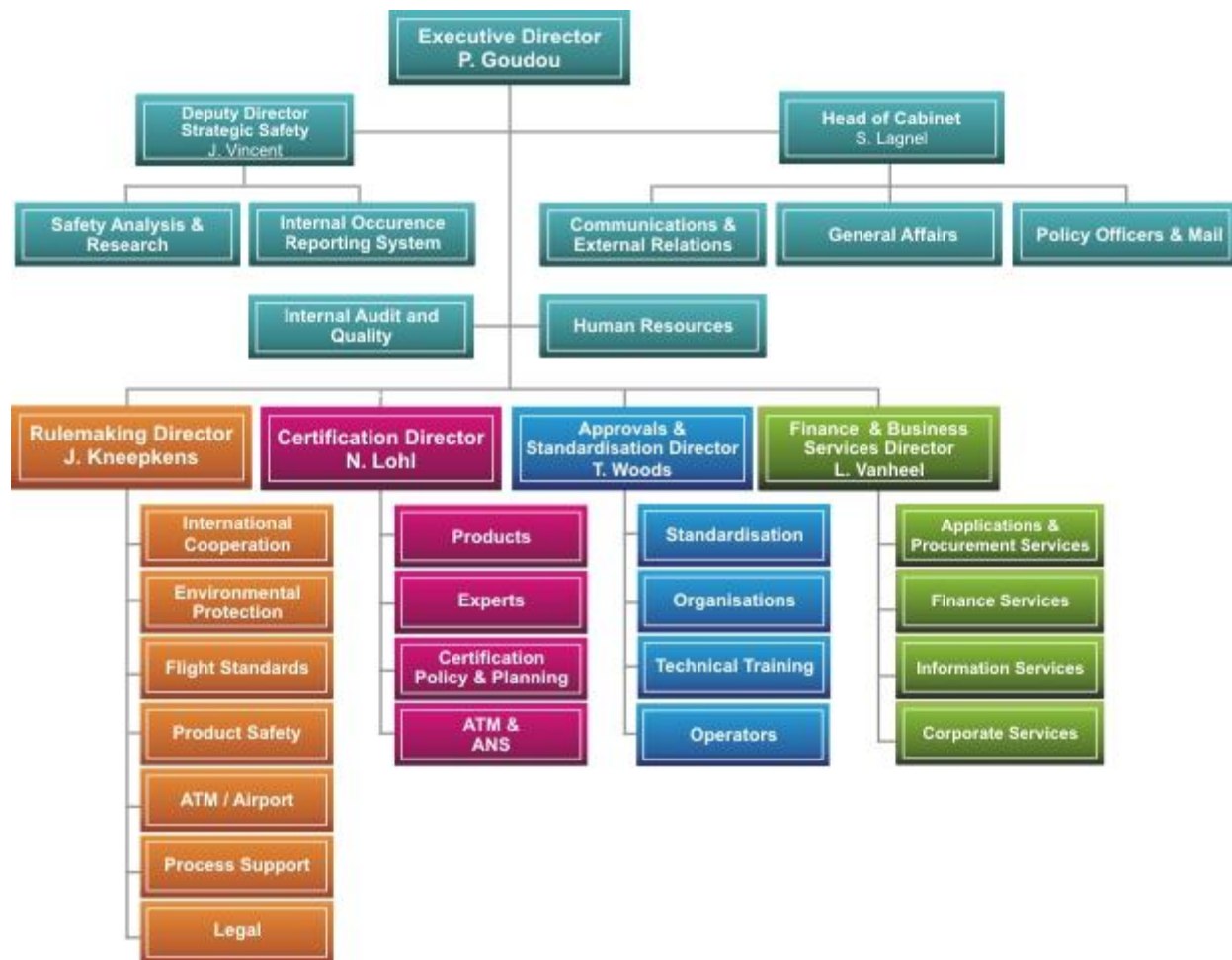
Transport lotniczy jest jednym z najbezpieczniejszych sposobów podróżowania. Ze względu na nasilenie ruchu lotniczego niezbędne jest podjęcie wspólnego przedsięwzięcia na poziomie europejskim w celu zapewnienia bezpiecznego i zrównoważonego transportu lotniczego. Agencja opracowuje wspólne przepisy dotyczące bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. Ponadto monitoruje ona wdrażanie norm, przeprowadzając inspekcje w państwach członkowskich, oraz zapewnia niezbędną specjalistyczną wiedzę techniczną i organizuje szkolenia. Agencja współpracuje z krajowymi władzami lotniczymi, które odgrywają swoje własne role w systemie UE.

### Nasze zadania

Aktualne główne zadania Agencji:

- działalność regulacyjna – przygotowywanie projektów dokumentów legislacyjnych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego oraz doradztwo techniczne na rzecz Komisji Europejskiej i państw członkowskich;
- inspekcje w celu zapewnienia jednolitego wdrożenia przepisów europejskich w zakresie bezpieczeństwa lotniczego we wszystkich państwach członkowskich;
- certyfikacja typu wyrobów i części aeronautycznych oraz wyposażenia aeronautycznego w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska;
- zatwierdzanie organizacji projektujących statki powietrzne na całym świecie oraz organizacji produkujących i odpowiedzialnych za obsługę techniczną spoza UE;
- koordynacja wspólnotowego programu SAFA (ocena bezpieczeństwa obcych statków powietrznych; ang. Safety Assessment of Foreign Aircraft);
- koordynacja programów bezpieczeństwa, gromadzenia danych, przeprowadzanie analiz i badań w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego.

## Struktura organizacyjna



Stan: grudzień 2012 r.

## Najważniejsze wydarzenia w 2012 r.

Wydarzenie	Data
<b>EASA jako organizator/współorganizator</b>	
Konferencja EASA „Nadzór w zakresie bezpieczeństwa: zarządzanie bezpieczeństwem w otoczeniu regulacyjnym opartym na wynikach”	10–11 października
Pierwszy szczyt dotyczący wykonania i przeglądu Europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EASp)	29 maja
Drugi szczyt dotyczący wykonania i przeglądu Europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EASp)	16 listopada
Konferencja na temat systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB) w kontekście części M i części 145	13 grudnia
Konferencja EASA na temat przyszłych przepisów dotyczących lotnisk	21–22 maja
Szóste sympozjum dotyczące wiroplątów	5–6 grudnia
Pierwsze seminarium dotyczące lotnictwa ogólnego	29–30 października
Konferencja operatorów europejskich na temat monitorowania danych lotu	12 stycznia
Siódme spotkanie standaryzacyjne EASA dotyczące rozporządzenia w sprawie załóg lotniczych	31 maja
<b>Organizacja na poziomie międzynarodowym/unijnym</b>	
Trzecia konferencja dotycząca zagadnień związanych z lotnictwem transatlantyckim	26–28 czerwca
Dwunasta konferencja ICAO dotycząca żeglugi powietrznej	19–30 listopada

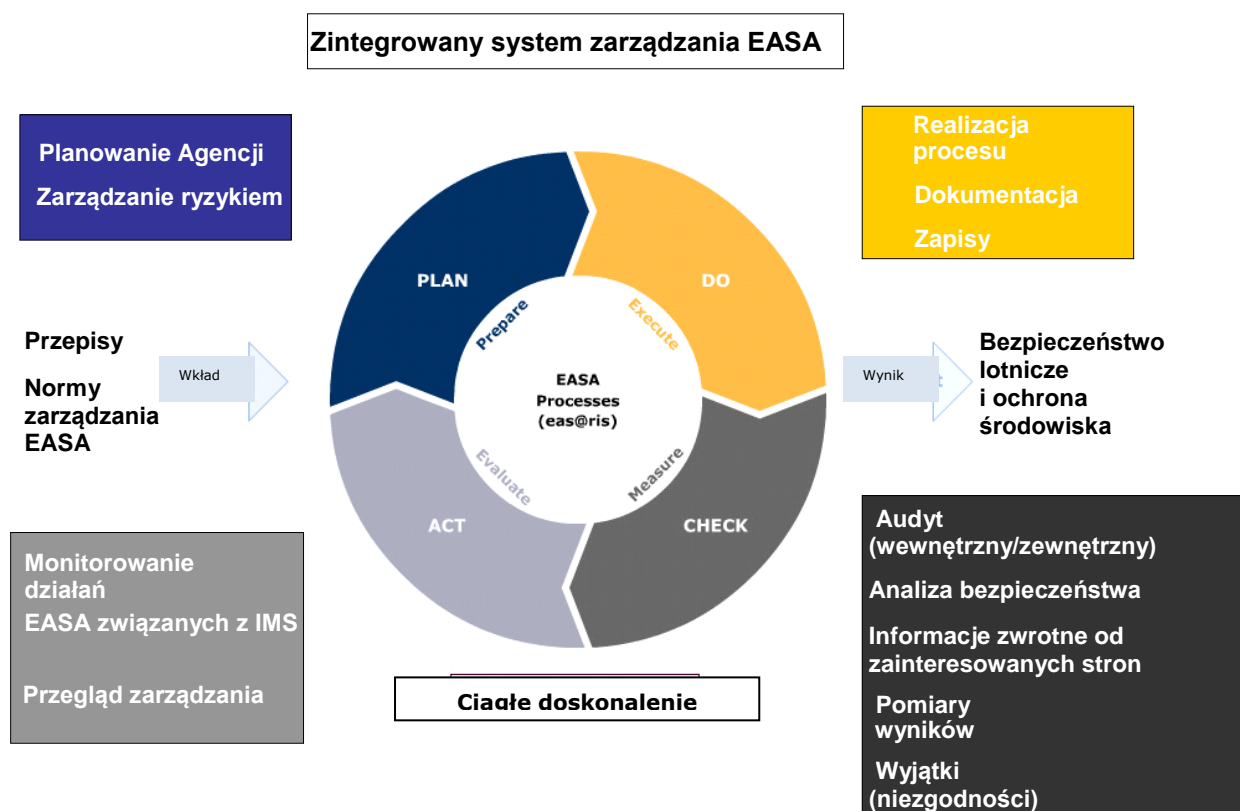
## Kontrola wewnętrzna i ograniczanie ryzyka

### ➤ Kontrola wewnętrzna

Uzyskawszy certyfikat ISO 9001:2008 dla swojego systemu zintegrowanego zarządzania (ang. Integrated Management System, IMS) w 2010 r., w 2012 r. EASA zapoczątkowała stały cykl doskonalenia systemu z myślą o corocznym przedłużaniu ważności certyfikatu.

System IMS EASA jest zgodny z normami zarządzania przyjętymi przez zarząd Agencji w 2008 r. w myśl art. 38 rozporządzenia finansowego. Normy te zostały opracowane na podstawie standardów kontroli wewnętrznej autorstwa Komisji Europejskiej oraz międzynarodowych norm ISO 9001:2008. System tego rodzaju stanowi podstawę dla działań związanych zarówno z kontrolą wewnętrzną, jak i procesem ciągłego doskonalenia.

W systemie zintegrowanego zarządzania EASA w pełni uwzględniono koncepcję „kontroli wewnętrznej”, której celem jest odpowiednie ograniczenie ryzyka, zwiększając w ten sposób zdolność Agencji do osiągnięcia celów w zakresie prowadzonych działań, jakości, zgodności i finansów. System został stworzony z wykorzystaniem czterostopniowej struktury opartej na najlepszych praktykach wielu organizacji z sektora prywatnego i publicznego.



PLAN Prepare	PLAN Przygotowanie
DO Execute	WYKONANIE Realizacja
CHECK Measure	KONTROLA Pomiar

ACT Evaluate	DZIAŁANIE Ocena
EASA Processes (eas@ris)	Procesy EASA (eas@ris)

## ➤ Ograniczanie ryzyka

Agencja wdrożyła również proces rocznej oceny ryzyka, którego celem jest określenie zagrożeń wysokiego poziomu dla każdego makroprocesu. Ryzyko ocenia się na podstawie prawdopodobieństwa jego wystąpienia oraz potencjalnego wpływu. W poniższej tabeli przedstawiono zidentyfikowane poważne zagrożenia oraz przeprowadzone lub zainicjowane działania ukierunkowane na ich ograniczenie w 2012 r.

Zagrożenia	Główne działania w zakresie ograniczenia ryzyka przeprowadzone lub rozpoczęte w 2012 r.
<b>Procesy zarządzania</b>	
Nienależyte zapewnienie zasobów potrzebnych do wykonania istniejących i nowych zadań (rozszerzenie kompetencji) Agencji	Właściwe planowanie i wdrożenie systemu prognozowania oraz systemu informacyjnego mające na celu zidentyfikowanie niezbędnych zasobów i uzasadnienie ich wykorzystania; Ustanowienie wyraźnego powiązania między zadaniami a zasobami finansowymi / siłą roboczą.
<b>Procesy nadzoru nad bezpieczeństwem wyrobów i organizacji</b>	
Nieuwzględnienie kwestii dotyczących bezpieczeństwa podczas certyfikacji, walidacji i zatwierdzenia warunków lotu skutkujące wypadkiem statku powietrznego	Zapewnienie wystarczających zasobów (liczby pracowników, budżetu na zlecenie zadań na zewnątrz, podróże i inne środki) umożliwiających zespołom certyfikacyjnym wykonywanie zadań dotyczących nadzoru certyfikacji w zakresie określonym w dokumencie dotyczącym planowania zasobów certyfikacyjnych. Wdrożenie skutecznych procedur roboczych dotyczących działań certyfikacyjnych, w tym zapewnienie właściwej kontroli. Zapewnienie możliwości dostarczenia dowodów wykonanej pracy dzięki przechowywaniu dokumentów i zapisów; Organizacja regularnych szkoleń personelu technicznego w celu zapewnienia ustawicznego rozszerzania kompetencji; Skuteczna kontrola usług świadczonych przez krajowe władze lotnicze.
Nieuwzględnienie kwestii dotyczących bezpieczeństwa skutkujące katastrofą i spowodowane brakiem wydania dyrektywy zdatności lub podjęciem niewystarczających działań naprawczych bądź określeniem nieodpowiedniego terminu spełnienia wymagań w dyrektywie zdatności	Zapewnienie wystarczających zasobów (liczby pracowników, budżetu na zlecenie zadań na zewnątrz, podróże i inne środki) umożliwiających zespołom certyfikacyjnym wykonywanie zadań dotyczących nadzoru certyfikacji w zakresie określonym w dokumencie dotyczącym planowania zasobów certyfikacyjnych. Zapewnienie możliwości dostarczenia dowodów wykonanej pracy dzięki przechowywaniu dokumentów i zapisów; Organizacja regularnych szkoleń personelu technicznego w celu zapewnienia ustawicznego rozszerzania kompetencji; Wdrożenie skutecznego systemu zgłaszania zdarzeń; Skuteczna kontrola usług świadczonych przez krajowe władze lotnicze.
Nieodpowiedni system zgłaszania zdarzeń oraz nieskuteczne przetwarzanie zgłoszeń o zdarzeniach, podważające ciągłą zdatność wyrobów do lotu oraz prowadzące do poważnych zdarzeń lub wypadków, którym można było zapobiec.	Promowanie systemu zgłaszania zdarzeń oraz zasady „just culture”; Wdrożenie skutecznego systemu zgłaszania, który zapewni identyfikowalność wszystkich zdarzeń oraz stosownych działań; Wdrożenie skutecznych procedur roboczych dotyczących analizy zgłoszeń o zdarzeniach oraz określania niezbędnych działań, w tym zapewniania właściwej kontroli. Zapewnienie możliwości dostarczenia dowodów wykonanej pracy dzięki przechowywaniu dokumentów i zapisów; Organizacja regularnych szkoleń personelu technicznego w celu zapewnienia ustawicznego rozszerzania kompetencji; Skuteczna kontrola usług świadczonych przez krajowe władze lotnicze.

# Działalność Agencji

## 1. Bezpieczeństwo

### *a. Strategia bezpieczeństwa i EASP*

#### **Cel i zakres**

Agencja nadal odgrywa przewodnią rolę w koordynacji i uzupełnianiu działań państw członkowskich UE na rzecz wdrażania wymogów ustalonych przez ICAO w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem (SZB) dla branży oraz krajowych programów bezpieczeństwa (ang. State Safety Programmes, SSP) dla państw zawierających umowy z ICAO.

Podział ról między instytucje europejskie i państwa członkowskie opisany w rozporządzeniu podstawowym oznacza, że do wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem niezbędna jest współpraca. Prace wykonane na szczeblu krajowym uzupełniają działania w ramach regionalnego (na szczeblu europejskim) podejścia do zasad zarządzania bezpieczeństwem.

Procesem wdrażania podejścia regionalnego zarządza europejski komitet doradczy ds. bezpieczeństwa lotniczego (EASAC), składający się z przedstawicieli EASA, wszystkich sektorów przemysłu, Eurocontrolu, DG ds. Mobilności i Transportu, organu weryfikującego skuteczność działania (ang. Performance Review Body, PRB) i państw członkowskich.

#### **Główne osiągnięcia w 2012 r.**

Podejście do bezpieczeństwa lotniczego w Europie opiera się na trzech elementach:

- zbiorze zasad postępowania i celów (strategii), który został określony w postaci komunikatu skierowanego do Parlamentu Europejskiego i Rady;
  - zintegrowanym zbiorze przepisów oraz działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa (programie), który stanowi załącznik do wspomnianego wyżej komunikatu;
  - ocenie kwestii dotyczących wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz na powiązanych z nimi planie działania (planach bezpieczeństwa).
- Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego (EASp)

Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego jest udokumentowanym rezultatem przyjęcia opartego na dowodach aktywnego podejścia do zagrożenia dla bezpieczeństwa. Ma on na celu pomoc w zarządzaniu bezpieczeństwem w Europie. Plan ten stanowi uzupełnienie obowiązujących przepisów bezpieczeństwa i przeprowadzanych badań zdarzeń.

Rok 2012 zakończył się przyjęciem przez zarząd Agencji trzeciego wydania Europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego obejmującego lata 2013–2016. Plan został opracowany zgodnie z metodologią przyjętą w poprzednich wydaniach. Najważniejsze obszary ryzyka uwzględnione w dokumencie pozostały więc niezmienione.

Trzecie wydanie planu bezpieczeństwa, podobnie jak poprzednie wydania, obejmuje trzy obszerne dziedziny dotyczące zagadnień systemowych i operacyjnych oraz nowych zagadnień. Ryzyko zidentyfikowane w obrębie tych dziedzin jest ograniczane poprzez podejmowanie działań na rzecz bezpieczeństwa przez wszystkie zainteresowane strony. Wszyscy partnerzy współpracują ze sobą, usprawniają swoje działania i podejmują wysiłki w celu dalszego obniżenia wskaźnika wypadków.

Ponadto w trzecim wydaniu uwzględniono dwa równoległe działania:

- a. z jednej strony przedstawiono w nim sprawozdanie na temat stanu realizacji 103 stałych działań opracowanych w 2011 r.;
- b. z drugiej strony pierwotną listę działań, których podjęcie zaproponowano w poprzednim wydaniu, rozszerzono o 15 nowych. Nowe działania zostały ocenione przez EASAC i poszczególne państwa oraz włączone do istniejących ram.

Dotychczas 35 państw członkowskich sformalizowało swoje zobowiązania do dobrowolnego wdrożenia planu bezpieczeństwa poprzez wyznaczenie odpowiednich punktów centralnych. Liczba ta obejmuje również państwa spoza UE będące członkami ECAC. W ciągu roku do punktów tych rozesłano sprawozdanie przedstawiające stan realizacji działań określonych w planie bezpieczeństwa. W 2012 r. otrzymano dwadzieścia dwa (22) sprawozdania.

## ***b. Analizy i badania bezpieczeństwa***

### **Cel i zakres**

Prace związane z analizą bezpieczeństwa są prowadzone na dwóch poziomach. Na poziomie wewnętrznym analiza bezpieczeństwa stanowi podstawę do określania działań i polityki przedkładanych do rozważenia przez wewnętrzny komitet ds. bezpieczeństwa (ang. Internal Safety Committee, ISC) Agencji. Natomiast na poziomie zewnętrznym analiza bezpieczeństwa umożliwia wsparcie i współpracę oraz zapewnia informacje na temat zagadnień związanych z ryzykiem dla bezpieczeństwa. Funkcjami wspomagającymi te prace są:

- analiza bezpieczeństwa: przeglądy, prowadzenie badań oraz przedkładanie sprawozdań;
- badania zdarzeń: rozpowszechnianie informacji na temat realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i jej monitorowanie, a także opracowanie sposobów współpracy;
- ciągłe doskonalenie: wspieranie i promowanie inicjatyw dotyczących bezpieczeństwa lotniczego;
- przygotowywanie, wykorzystywanie i rozpowszechnianie informacji uzyskanych w związku z pełnieniem przez Agencję funkcji technicznych (składanie sprawozdań dotyczących uchybień w obsłudze, prowadzenie statystyk, wdrażanie polityki dotyczącej czynnika ludzkiego, analiza danych operacyjnych lotu, wdrażanie systemu zarządzania bezpieczeństwem, przewidywanie i promowanie bezpieczeństwa);
- wewnętrzny system zgłaszania zdarzeń: zapewnienie jednego punktu zgłaszania i interfejsu oraz przetwarzanie informacji o zdarzeniach związanych z bezpieczeństwem, które zgłoszono Agencji.

Analiza bezpieczeństwa zapewnia szerokie spektrum możliwości zarówno podmiotom wewnętrznym, jak i zewnętrznym, również w zakresie doradztwa w kwestiach bezpieczeństwa. Jest ona także przydatna w kontekście komunikacji EASA z zainteresowanymi stronami.

W 2012 r. nacisk położono na rozbudowę systemu informacji o zaleceniach dotyczących bezpieczeństwa, pełne uruchomienie wewnętrznego systemu zgłaszania zdarzeń (IORS) oraz włączenie sekcji ds. informacji o bezpieczeństwie do struktury działu IORS.

### **Główne osiągnięcia w 2012 r.**

Pełniejsze wykorzystanie danych dotyczących bezpieczeństwa przyniosło owoce w postaci ukierunkowania prac na wykrywanie tendencji oraz prekursorów w celu unikania wypadków w przyszłości. W celu usprawnienia współpracy w tym zakresie omówiono międzynarodowe

porozumienia dotyczące udostępniania informacji. Zapewniono nowe narzędzia służące ułatwieniu dostępności i podwyższeniu jakości danych dotyczących bezpieczeństwa w Agencji. Ukończono przejście na system ECCAIRS5 wykorzystywany do gromadzenia i przechowywania danych dotyczących zdarzeń.

W rocznym przeglądzie bezpieczeństwa opracowanym przez Agencję zamieszczono nowy rozdział poświęcony bezpieczeństwu lotnisk. Z uwagi na porozumienie robocze zawarte między Agencją a Eurcontrol w rocznym przeglądzie bezpieczeństwa po raz drugi uwzględniono komponent ATM. Sieć analityków zaczęła wykazywać wartość dodaną wnoszoną dzięki jej roli polegającej na wsparciu działań w ramach EASp i jego odpowiedników krajowych. Udostępniane są najważniejsze informacje dotyczące ryzyka dla bezpieczeństwa lotniczego. Poczyniono także odpowiednie kroki w celu opracowania systemu klasyfikacji ryzyka, wskaźników wyników w zakresie bezpieczeństwa oraz szeregu zagadnień operacyjnych.

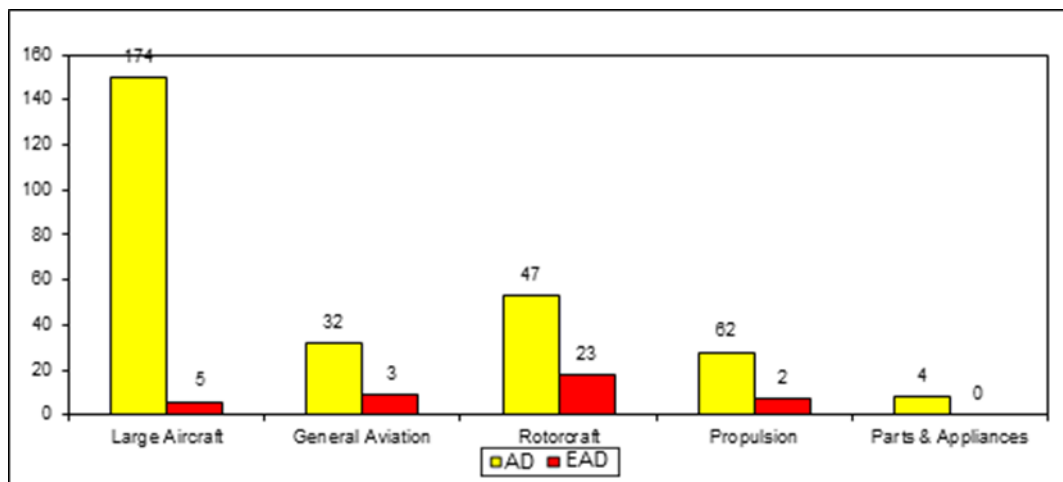
Po stopniowym wdrożeniu od lutego 2012 r. w pełnym zakresie działu IORS. Pod koniec 2012 r. oznaką stabilizacji była tygodniowa liczba zgłoszeń, która wynosiła około 80–100. Na ministronie IORS, dostępnej w internecie, podano szczegółowe informacje dotyczące systemu przeznaczone dla zainteresowanych stron. Ponadto podjęto działania przyczyniające się do poprawy sprawozdawczości i doprecyzowania hierarchii służbowej.

W ciągu ubiegłego roku realne stały się główne korzyści wynikające z IORS – widoczność zamkniętego procesu oraz identyfikowalność działań podejmowanych przez Agencję. Na bieżące działanie systemu składa się dalsze dostosowanie i usprawnienie procesu oraz narzędzi. Wykazana została przydatność danych, które okazały się pomocne w przeprowadzeniu kilku badań dotyczących bezpieczeństwa.

Informacje o bezpieczeństwie są wykorzystywane w nadzorze nad ciągłą zdolnością do lotu wyrobów, części i elementów wyposażenia projektowanych lub użytkowanych w państwach członkowskich UE oraz krajach stowarzyszonych.

Udostępnianie informacji o bezpieczeństwie wiąże się z wydawaniem i rozpowszechnianiem treści dyrektyw zdolności (ang. *airworthiness directives*, AD), nadzwyczajnych dyrektyw zdolności (ang. *emergency airworthiness directives*, EAD) oraz biuletynów informacyjnych w sprawie bezpieczeństwa (ang. *safety information bulletins*, SIB), a także publikowaniem AD, EAD i SIB wydanych przez organy trzecie państwa projektu i przyjętych w Europie. Portal zawierający opublikowane AD można znaleźć pod adresem <http://ad.easa.europa.eu/>.

W 2012 r. w ramach publikacji informacji o bezpieczeństwie wydano 319 AD i 33 EAD. Poniższy wykres przedstawia szczegółowe zestawienie tych dokumentów:



Opublikowano również 27 SIB, przy czym warto zauważyć, że chociaż większość z nich dotyczyła spraw związanych ze zdolnością do lotu, 10 uwzględniało również sprawy operacyjne (np. kwestie związane z pyłem wulkanicznym, funkcjonalnymi lotami kontrolnymi, dostępnością EGNOS itp.), a 8 zawierało przypuszczenia dotyczące niezatwierdzonych części.

Jednym z głównych osiągnięć w 2012 r. było stworzenie oprogramowania dla systemu informacji o zaleceniach dotyczących bezpieczeństwa, które służy do gromadzenia wszystkich zaleceń. W ciągu 2012 r. do EASA skierowano 94 nowe ostateczne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa. Wysłano także odpowiedzi na 210 indywidualnych zaleceń, z których 116 było odpowiedziami ostatecznymi.

Ponadto Agencja brała udział w ważnych badaniach zdarzeń, np. w badaniu awaryjnego wodowania na Morzu Północnym 10 maja i 22 października 2012 r. dwóch Eurocopterów EC225, w przypadku których nastąpiły podobne awarie wału pionowego przekładni zębatej stożkowej w głównej skrzyni przekładniowej, prowadzonym przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych w Zjednoczonym Królestwie. Agencja uczestniczyła również w działaniu grupowym po wypadku statku powietrznego MD-11, który odbył „kangurze” lądowanie 27 lipca 2010 r. w Rijadzie, badanym przez Główny Urząd Lotnictwa Cywilnego Arabii Saudyjskiej, oraz doradzała w sprawie wypadku z 4 listopada 2010 r. polegającego na rozerwaniu wirnika Rolls Royce Trent 900 w statku powietrznym A380 na trasie nad Indonezją, badanego przez Australijskie Biuro Bezpieczeństwa Transportu.

W 2012 r. EASA otrzymała do skomentowania 112 projektów sprawozdań i w 51 przypadkach przekazała istotne uwagi właściwemu organowi ds. badania zdarzeń lotniczych.

Agencja wspierała również działania Komisji Europejskiej, europejskiej sieci organów ds. badania zdarzeń lotniczych oraz grupy ds. wypadków ECAC poprzez regularne przekazywanie sprawozdań i informacji dotyczących zwłaszcza polityki ochrony informacji o bezpieczeństwie opracowanej przez ICAO oraz utworzenie i rozbudowę centralnego repozytorium UE zawierającego zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

#### ➤ Wnioski wyciągnięte z inicjatyw dotyczących bezpieczeństwa

Europejska Strategiczna Inicjatywa na Rzecz Bezpieczeństwa (ang. European Strategic Safety Initiative, ESSI) jest dobrowolnym partnerstwem między EASA, innymi organami a podmiotami z branży. ESSI składa się z europejskiego zespołu ds. bezpieczeństwa lotnictwa komercyjnego (ang. European Commercial Aviation Safety Team, ECAST), europejskiego zespołu ds. bezpieczeństwa śmigłowców (ang. European Helicopter Safety Team, EHEST) oraz europejskiego zespołu ds. bezpieczeństwa lotnictwa ogólnego (ang. European General Aviation Safety Team, EGAST). Od 2010 r. prace ESSI związane są z Europejskim planem bezpieczeństwa lotniczego (EASp). Poniżej przedstawiono wybrane rezultaty z 2012 r.

ECAST sponsorował drugie wydanie europejskiego planu działań w celu zapobiegania wtargnięciom na pas startowy (ang. European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions, EAPPRI) oraz przyczynił się do opracowania pierwszego wydania europejskiego planu działań w celu zapobiegania przypadkom wyjścia poza pas startowy (ang. European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions, EAPPRE) opublikowanego przez Eurocontrol. Zespół ten opracował również program szkolenia w zakresie zarządzania zasobami na płycie dla personelu naziemnego i przyczynił się do opracowania pierwszego wydania podręcznika operacji naziemnych (ang. IATA Ground Operations Manual, IGOM).

EHEST opracował zestaw narzędzi służących do zarządzania bezpieczeństwem na podstawie części ORO nowego rozporządzenia UE w sprawie operacji lotniczych opublikowanego w październiku oraz

wydał ulotki i filmy wideo dotyczące utraty kontroli w środowisku o ograniczonej widoczności, stanu pierścienia wirowego i utraty skuteczności śmigła ogonowego.

EGAST wydał filmy wideo dotyczące utraty kontroli, błędów ludzkich oraz korzystania ze spadochronów, a także ulotki dotyczące zapobiegania kolizjom, podejmowania decyzji przez pilota i przewidywania pogody oraz rozpowszechnił publikacje krajowe w całej Europie.

## **Prace badawcze**

Biorąc pod uwagę główne priorytety Europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EASp) oraz Programu tematycznego europejskiej grupy partnerskiej ds. badań lotniczych (ang. Aviation Research Partnership Group, EARPG), w 2012 r. Agencja skonsolidowała swoje potrzeby i wnioski w zakresie nowych projektów badawczych oraz zaległe kwestie z poprzednich lat i opracowała ambitny Plan badawczy EASA na lata 2012–2014. Plan składa się z propozycji projektów i wniosków opracowanych w ramach Programu tworzenia regulacji, projektów, których opracowanie zasugerowano w zaleceniach dotyczących bezpieczeństwa, projektów zleconych przez dyrekcję ds. certyfikacji oraz propozycji złożonych przez ESSI i europejską grupę doradczą ds. czynników ludzkich (ang. European Human Factors Advisory Group, EHFAAG).

Agencja ściśle współpracowała z Komisją Europejską w zakresie działalności badawczej Wspólnoty mającej wpływ na system EASA (Siódmy program ramowy (7PR), podtemat 7.1, Aeronautyka i transport lotniczy oraz nowy program ramowy „Horyzont 2020”). W tym kontekście Agencja przyczyniła się do opracowania Strategicznego planu badań i innowacji (ang. Strategic Research and Innovation Agenda, SRIA) poprzez przyjęcie obowiązków związanych ze współprzewodnictwem grupie roboczej ds. bezpieczeństwa i ochrony oraz zaangażowanie w prace innych grup roboczych SRIA. SRIA został opublikowany i przekazany Komisji podczas specjalnego wydarzenia ACARE na pokazie lotniczym ILA w Berlinie we wrześniu 2012 r. W związku z tym działaniem Agencja, wspólnie z Eurocontrolem, złożyła propozycję do uwzględnienia w programie prac 7PR na 2013 r. dotyczącą skoordynowanego wsparcia w celu utworzenia platformy technologicznej i instytucjonalnej konsolidacji badań nad bezpieczeństwem – OPTICS. Personel EASA aktywnie uczestniczył w pracach komitetów oceniających program ramowy KE oraz komitetów doradczych.

Ponadto EASA skoordynowała swoje działania z inicjatywami technologii na dużą skalę SESAR i CZYSTE NIEBO. W 2012 r. Agencja wzięła również udział w działaniach komitetu doradczego ds. badań i innowacji aeronautycznych w Europie (ang. Advisory Council for Aeronautics Research and Innovation in Europe, ACARE).

Listę badań i projektów badawczych realizowanych w 2012 r. zamieszczono w **załączniku 2**.

## 2. Działalność regulacyjna

### Cel i zakres

Agencja zarządza opracowywaniem prawodawstwa unijnego związanego z bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego oraz zgodnością z normami ochrony środowiska, a także koordynuje te prace. W związku z tym EASA opracowuje opinie przedkładane Komisji Europejskiej, ustala specyfikacje wspomagające proces certyfikacji i akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz przygotowuje materiały zawierające wytyczne.

W 2012 r. Agencja kontynuowała działania z myślą o tworzeniu projektów dokumentów legislacyjnych i powiązanych „przepisów miękkich” w celu uzupełnienia zbioru przepisów. Jednym z głównych wyzwań tego roku było terminowe opracowanie przepisów dotyczących zdolności do lotu (bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego).

W 2012 r. Agencja opublikowała 22 decyzje i 6 opinii. Pełen wykaz decyzji, opinii oraz opinii na temat proponowanych zmian przedstawiono w **załączniku 3**.

### Główne osiągnięcia w 2012 r.

27 listopada 2012 r. Agencja opublikowała opinię nr 06/2012. Opinia ta zawiera zmiany przepisów wykonawczych dotyczących zarządzania ciągłą zdolnością do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w państwach członkowskich UE (część M) oraz nowy zbiór wymagań dotyczących zarządzania ciągłą zdolnością do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w państwach trzecich i eksploatowanych przez operatorów z UE (część T). Opinia zawiera również zmiany do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych.

W 2012 r. osiągnięto postępy w zakresie opracowywania przyszłej „normy technicznej” w lotnictwie ogólnym.

Jeśli chodzi o ochronę środowiska naturalnego, Agencja miała swój udział w tworzeniu programu prac CAEP9. Opracowała ona nowe normy dotyczące CO<sup>2</sup> oraz pyłu zawieszonego, które przyczyniły się do złagodzenia negatywnego wpływu lotnictwa na zdrowie i środowisko, a także prowadziła prace na rzecz aktualizacji wymogów przeciwhałasowych, które pomagają utrzymać natężenie ruchu w portach lotniczych dotkniętych problemem hałasu.

EASA kontynuowała swoją pracę zgodnie z ośmioma pakietami priorytetów roboczych uzgodnionymi we wrześniu 2009 r. z Komisją i zarządem. Priorytety zostały dostosowane do treści opinii na temat proponowanych zmian (ang. Notice of Proposed Amendment, NPA) i proponowanej nowej struktury przepisów, ze szczególnym uwzględnieniem poczynionych postępów, dostępnych zasobów wewnętrznych i zewnętrznych oraz powiązanej z nimi specjalistycznej wiedzy.

Po publikacji w 2011 r. pierwszych czterech załączników do rozporządzenia w sprawie załóg lotniczych w marcu 2012 r. w *Dzienniku Urzędowym* opublikowane zostały pozostałe trzy załączniki, zawierające wymagania dotyczące kwalifikacji personelu pokładowego (część CC), wymagania w stosunku do władzy lotniczej w odniesieniu do załóg lotniczych (część ARA) oraz wymagania w stosunku do organizacji szkolenia w odniesieniu do załogi lotniczej (część ORA) (rozporządzenie Komisji (UE) nr 290/2012).

Jeśli chodzi o operacje lotnicze, załączniki zawierające wymagania urzędowe dotyczące operacji lotniczych i wymagania organizacyjne dla operacji lotniczych, operacji w zarobkowym transporcie lotniczym oraz operacji wymagających zatwierdzeń szczególnych (części ARO, ORO, CAT i SPA) zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym* w październiku 2012 r. (rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012).

Ponadto w 2012 r. Agencja opublikowała opinie dotyczące części NCC (działalność niezarobkowa z wykorzystaniem skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym), NCO (działalność niezarobkowa z wykorzystaniem statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym), SPO (operacje specjalne), FTL (ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące wypoczynku w zarobkowym transporcie lotniczym z wykorzystaniem samolotów) oraz TCO (operatorzy z krajów trzecich).

Jeśli chodzi o zarządzanie ruchem lotniczym (ATM) / służby żegludgi powietrznej (ANS), w lutym 2012 r. rozpoczęły się konsultacje społeczne w sprawie uprzedniego powiadomienia o opinii na temat proponowanej zmiany (ang. Advance-Notice of Proposed Amendment, A-NPA) w zakresie ujednoliconej europejskiej wysokości bezwzględnej przejściowej (ang. Harmonised European Transition Altitude, HETA). Celem było zgromadzenie dodatkowych danych potrzebnych do przeprowadzenia gruntownej oceny skutków regulacji (ang. Regulatory Impact Assessment, RIA) oraz przedstawienie wyników Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej po zakończeniu konsultacji.

Po wydaniu opinii w sprawie wymagań dotyczących służb w żegludze powietrznej (część B), określonych w ustandaryzowanych europejskich przepisach dotyczących przestrzeni powietrznej (ang. Standardised European Rules of the Air, SERA) (październik 2011 r.), Agencja nadal czynnie wspierała Komisję w opracowywaniu zintegrowanej struktury części A i B SERA.

W listopadzie 2012 r. wydana została NPA 2012-18 w sprawie udzielania licencji i poświadczania stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego. Dotyczy ona udzielania licencji i poświadczania stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego. Zaproponowano w niej szczegółowe wymagania (do których dołączono opis akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań / materiały zawierające wytyczne, jeśli zachodziła taka potrzeba) dotyczące wszystkich czynników regulujących dostęp do tego zawodu lotniczego związanego z bezpieczeństwem, a także korzystania z przywilejów wynikających z licencji kontrolera ruchu lotniczego.

Ponadto w listopadzie 2012 r. Agencja opublikowała do konsultacji opinię na temat proponowanej zmiany 2012-19 w sprawie specyfikacji certyfikacyjnych dotyczących pokładowych służb łączności, nawigacji i dozoru (ang. CS for Airborne Communication Navigation and Surveillance, CS ACNS). Celem EASA jest wprowadzenie nowych specyfikacji certyfikacyjnych mających zastosowanie do wszystkich statków powietrznych, które ostatecznie zawierałyby wszystkie normy w zakresie łączności, nawigacji i dozoru, zdolności do lotu oraz interoperacyjności służące uregulowaniu zastosowań w przestrzeni powietrznej.

Jeśli chodzi o lotniska, większość prac przeprowadzonych w 2012 r. miała na celu wydanie opinii nr 01/2013 w sprawie projektu rozporządzenia Komisji w sprawie wymagań dotyczących organu, organizacji i operacji w odniesieniu do lotnisk, która została opublikowana w lutym 2013 r. Opinia została dobrze przyjęta przez Komisję i omówiona przez Komitet ds. EASA na początku tego roku. Jej celem jest udzielenie Komisji Europejskiej wsparcia w ustanawianiu przepisów wykonawczych dotyczących lotnisk poprzez przekazanie ostatecznych wniosków Agencji w tej sprawie. Zgodnie z rozporządzeniem podstawowym przepisy te powinny zostać przyjęte przez Komisję Europejską i wejść w życie do końca 2013 r.

### **3. Nadzór**

#### ***a. Nadzór nad bezpieczeństwem wyrobów***

##### **Cel i zakres**

Agencja jest odpowiedzialna za certyfikację wyrobów i części aeronautycznych oraz wyposażenia aeronautycznego w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska. Odpowiedzialność ta obejmuje

wstępną certyfikację projektów nowego typu oraz szereg powiązanych działań, takich jak wydawanie uzupełniających certyfikatów typu, zatwierdzanie zmian certyfikatów typu oraz zatwierdzanie projektów reperacji. Ponadto dotyczy ona działań ukierunkowanych na zapewnienie ciągłej zdatności do lotu certyfikowanych wyrobów, części oraz elementów wyposażenia przez cały okres ich żywotności, włączając w to również reagowanie bez zbędnej zwłoki na problemy związane z bezpieczeństwem oraz wydawanie i rozpowszechnianie stosownych informacji obowiązkowych.

Agencja świadczy również usługi na rzecz zewnętrznych zainteresowanych stron, na przykład zatwierdza sprawozdania Rady Rewizyjnej ds. Obsługi Technicznej (ang. Maintenance Review Board, MRB) i Operacyjnej Rady Oceniającej (ang. Operation Evaluation Board, OEB), zapewnia wsparcie certyfikacyjne walidacji (ang. Certification Support for Validation, CSV) poza UE, doradza i oferuje pomoc techniczną na wniosek podmiotów z branży, władz lotniczych lub innych instytucji publicznych.

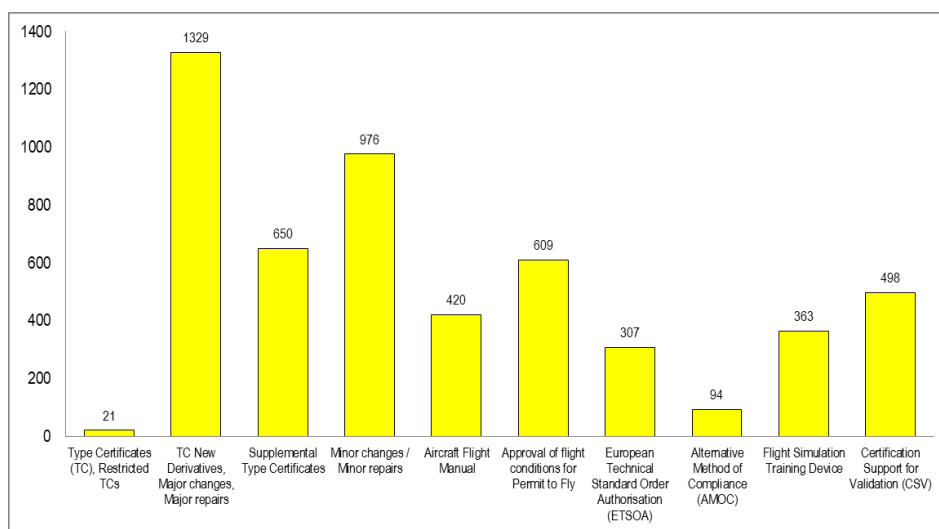
## **Główne osiągnięcia w 2012 r.**

Jeśli chodzi o kwestie związane z początkową zdatnością do lotu, Agencja stała się odpowiedzialna za kwalifikację szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (ang. Flight Simulation Training Devices, FSTD). W porównaniu z latami poprzednimi charakter tych działań uległ zmianie – wcześniej była to usługa wykonywana na wniosek państw członkowskich, teraz natomiast jest to element obowiązkowy. Z uwagi na powyższe Agencja utworzyła zespół, który współpracuje z podmiotami zewnętrznymi i zarządza projektami zleconymi na zewnątrz, głównie poza Europą. Ponadto w związku z publikacją w 2011 r. nowych specyfikacji certyfikacyjnych dotyczących lekkich samolotów sportowych (ang. Certification Specification for Light Sport Aeroplanes, CS-LSA) rok 2012 był pierwszym rokiem funkcjonowania certyfikacji statków powietrznych na podstawie nowych specyfikacji certyfikacyjnych. Odnosząc się do kwestii początkowej zdatności do lotu, warto również wspomnieć, że Agencja, w ścisłej współpracy z podmiotami z branży, opracowywała szczegółowe kryteria dotyczące stopnia jej zaangażowania w działania certyfikacyjne zgodnie z podejściem opartym na ryzyku.

EASA nadal aktywnie promowała współpracę i usprawniała komunikację z zainteresowanymi stronami. Jednym z głównych wydarzeń były drugie branżowe warsztaty certyfikacyjne, które odbyły się w styczniu. Zorganizowano również wydarzenia specjalne, takie jak warsztaty ETSO, pierwsze seminarium dotyczące lotnictwa ogólnego i regularne sympozjum dotyczące wiroplątów. Ponadto na wniosek zarządu grupa robocza ds. strategii certyfikacji złożona z przedstawicieli branży i EASA przedstawiła swoje zalecenia dyrektorowi wykonawczemu w celu omówienia konieczności udoskonalenia i uzupełnienia strategii certyfikacji.

- Certyfikacja wyrobów i części aeronautycznych oraz wyposażenia aeronautycznego w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska
- Tendencja dotycząca otrzymanych wniosków

Liczba nowych wniosków o certyfikację w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska przedłożonych Agencji w 2012 r. (5 267) pozostała na stałym poziomie. W odróżnieniu od roku poprzedniego liczba ta jednak obejmuje również wnioski dotyczące kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu. Wnioski o certyfikację projektów nowego typu dotyczyły wielu rodzajów wyrobów aeronautycznych, w tym odrzutowca biznesowego GVII-2 firmy Gulfstream Aerospace Corporation, średniej wielkości wiroplatu SKYE SH09 firmy Marenco Swiss Helicopter i silnika turbinowego TM800 firmy Turbomeca. Ponadto wiele wniosków złożyli przedstawiciele sektora lotnictwa ogólnego. Poniższy wykres przedstawia podział otrzymanych wniosków według ich charakteru:



- Główne bieżące wieloletnie programy certyfikacji typu

W 2012 r. kontynuowano realizację szeregu wieloletnich projektów certyfikacji typu, dotyczących np. Airbusa A350, Airbusa A320neo (zaprojektowanego z myślą o zmniejszeniu zużycia paliwa, a – co za tym idzie – poprawieniu osiągnięć i eko-efektywności tego statku powietrznego), Falcona SMS wyprodukowanego przez wytwórnię Dassault Aviation, odrzutowców biznesowych Embraer EMB-545/550, samolotu Mitsubishi Regional Jet, MRJ-200 oraz wielu dużych śmigłowców AW169 i AW189 firmy Agusta Westland.

- Liczba wydanych certyfikatów

W 2012 r. wydano 3 952 certyfikaty. W odróżnieniu od roku poprzedniego liczba ta obejmuje również certyfikaty związane z kwalifikacją szkoleniowych urządzeń symulacji lotu. Certyfikaty typu przyznano m.in. odrzutowcowi biznesowemu dalekiego zasięgu GVI firmy Gulfstream, Suchoj Superjetowi 100 (pierwszemu rosyjskiemu pasażerskiemu statkowi powietrznemu certyfikowanemu przez EASA), Airbusowi A400M (ograniczony certyfikat typu) i śmigłu FH385/FH386 firmy Ratier-Figeac (do montażu z silnikiem Europrop TP400 w samolocie Airbus A400M).

- Ciągła zdolność do lotu

W 2012 r. EASA poświęciła więcej czasu na nadzór nad ciągłą zdolnością do lotu zgodnie z celami ustanowionymi przez siebie w zakresie bezpieczeństwa oraz w związku z powiększeniem floty statków powietrznych objętych jej systemem ciągłej zdolności do lotu. Do światowej floty statków

powietrznych dodano ogółem ponad 1 400 nowych statków podlegających bezpośrednio systemowi zdadności do lotu Agencji. Nadzór nad niektórymi typami tych statków powietrznych wymagał wykorzystania większej ilości zasobów niż w przypadku innych, przy czym ilość wykorzystanych zasobów była zależna od doświadczenia operacyjnego i nieuwzględnionych kwestii bezpieczeństwa.

➤ Zadania certyfikacyjne związane z operacjami

Jeśli chodzi o przygotowanie się do przyszłego uwzględnienia elementów danych przydatnych w użytkowaniu (OSD) w procesie certyfikacji, w ścisłej współpracy z wnioskodawcami dwa projekty (Falcon SMS i Airbus A350) wybrano jako projekty pilotażowe w ramach włączania elementów OSD do procesu certyfikacji.

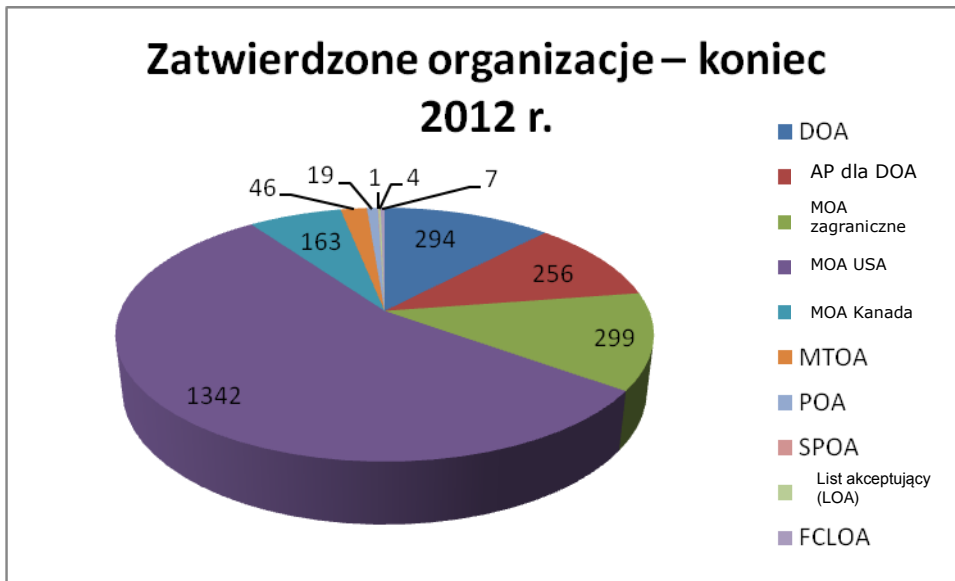
## ***b. Zatwierdzanie organizacji***

### **Cel i zakres**

EASA jest odpowiedzialna za zatwierdzanie organizacji projektujących bez względu na ich lokalizację oraz organizacji odpowiedzialnych za wytwarzanie, obsługę techniczną, szkolenie w zakresie obsługi technicznej i zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, które mają siedziby poza terytorium państw członkowskich. Odpowiedzialność ta obejmuje także zatwierdzanie organizacji produkujących zlokalizowanych na terytorium co najmniej jednego państwa członkowskiego na wniosek tego państwa członkowskiego / tych państw członkowskich. W 2012 r. działania Agencji związane z zatwierdzaniem organizacji osiągnęły zaawansowany poziom zarówno w odniesieniu do działalności, jak i metodologii.

### **Główne osiągnięcia w 2012 r.**

Liczba przypadków zatwierdzania organizacji w 2012 r. stopniowo rosła. Obejmowała ona zatwierdzenia organizacji projektujących (DOA) / alternatywnych procedur (ang. Alternative Procedure, AP) dla DOA, zatwierdzenia organizacji produkujących (POA) oraz zatwierdzenia organizacji odpowiedzialnych za obsługę techniczną / ciągłą zdadność do lotu (ang. Maintenance / Continuing Airworthiness Organisation Approval, MOA/COA). Obciążenie obowiązkami w zakresie nadzoru nad europejskim jednolitym zatwierdzeniem organizacji produkującej (ang. Single Production Organisation Approval, SPOA) Airbusa nieznacznie się zwiększyło, również w lokalizacjach poza Europą. Dane dotyczące zatwierdzania organizacji przedstawiono na poniższych wykresach:

**Zatwierdzone organizacje na dzień 31 grudnia 2012 r.**➤ **Zatwierdzenia organizacji projektujących**

Na dzień 31 grudnia 2012 r. wydane zostały ogółem 294 zatwierdzenia organizacji projektującej (DOA). 227 z nich zajmowała się Agencja. 67 DOA nadal zajmowały się krajowe władze lotnicze. 80 organizacji przeszło wstępną ocenę pod kątem DOA, a 39 pod kątem AP dla DOA. Internalizacja działań została osiągnięta w przewidywanym stopniu. W 2012 r. liderom zespołów EASA przekazano 5 dodatkowych organizacji, w tym 2 w związku z DOA oraz 3 w związku z AP dla DOA. Dalsze transfery będą miały miejsce, jeśli krajowe władze lotnicze zdecydują się na zaprzestanie działalności lub jeśli będzie tego wymagało rozszerzenie zakresu DOA.

➤ **Zatwierdzenia organizacji produkujących**

Pod koniec 2012 r. EASA wydała 19 POA dla zagranicznych organizacji produkujących oraz 1 pojedyncze POA dla Airbusa. Ponadto Agencja kontynuowała wydawanie eksportowych certyfikatów zdadności do lotu dla statków powietrznych produkowanych przez zatwierdzone przez nią organizacje w Chinach oraz przez Airbusa na mocy zatwierdzenia SPOA w Europie. EASA miała również swój udział w realizacji postanowień umów dwustronnych między UE a USA i UE a Kanadą w zakresie produkcji.

Zatwierdzenia organizacji odpowiedzialnych za obsługę techniczną / ciągłą zdadność do lotu (CAMO)

Agencja rozpoczyna zlecanie krajowym władzom lotniczym większości prac technicznych zarówno w zakresie zatwierdzania organizacji odpowiedzialnych za obsługę techniczną / ciągłą zdadność do lotu, jak również ciągłego nadzoru nad organizacjami. Pewną ograniczoną liczbą zatwierdzeń zajmują się eksperci wewnętrzni, tak aby możliwe było zachowanie odpowiedniego poziomu wiedzy specjalistycznej i jej zdobywanie oraz skuteczne zarządzanie działalnością prowadzoną przez krajowe władze lotnicze. EASA przyczyniła się do przygotowania płynnego przejścia od istniejącego dwustronnego stosunku w zakresie obsługi technicznej do nowej dwustronnej umowy między UE a USA. W 2012 r. EASA wydała pierwsze zatwierdzenie dla zagranicznej organizacji CAMO.

Zatwierdzenia organizacji licencjonujących załogi latające

W 2012 r. rozpoczęto koordynację zatwierdzeń organizacji licencjonujących załogi latające (ang. Flight Crew Licensing Organisation Approvals, FCL OA) z działaniami głównych krajowych władz lotniczych. Zaczęto również zapewniać wsparcie w różnych kwestiach związanych

z przygotowywanymi regulacjami. Przygotowano procesy wdrażania FCL OA, instrukcje robocze oraz materiały zawierające wytyczne dla organizacji szkolących pilotów i ośrodków medycyny lotniczej. Przeprowadzono rekrutację liderów zespołu FCL OA. Ponadto zrealizowano założenia określone w specyfikacjach technicznych i szacunkach obciążenia pracą dotyczących zleceń zewnętrznych. Do grudnia 2012 r. wybrano jednostki kwalifikowane w zakresie organizacji szkolących pilotów oraz trzy jednostki krajowych władz lotniczych nadzorujące ośrodki medycyny lotniczej. Do końca grudnia zespół FCL OA przejął nadzór nad 15 organizacjami szkolącymi pilotów zatwierdzonymi wcześniej przez państwa członkowskie. Wydano 7 potwierdzeń zatwierdzenia. Internalizacja działań nabrała większego tempa ze względu na nieoczekiwane ograniczenie zdolności usługodawców do wykonywania przydzielonych zadań. W 2012 r. liderom zespołu EASA z wyprzedzeniem przekazano 5 organizacji. Kolejne transfery będą następować stopniowo w miarę dołączania do sekcji nowych liderów lub jeżeli usługodawcy nie będą mogli poradzić sobie z obciążeniem pracą.

#### Zatwierdzenia ATM/ANS

W tamtym okresie do głównych zadań tej nowej sekcji należało przygotowanie wraz z Komisją procedur umożliwiających nadzór nad menedżerem sieci. Procedury zostały przygotowane w 2012 r. i obecnie są włączone do systemu zintegrowanego zarządzania. Dokonano pełnej oceny spełnienia obowiązujących wymagań przez menedżera sieci.

Podjęto równoległe działania w celu przygotowania do przejęcia nadzoru nad dostawcą usług EGNOS, ESSP. Składały się na nie udział w spotkaniach nadzorczych z władzami francuskimi i belgijskimi oraz w audytach, a także ostateczne przejęcie przez EASA odpowiedzialności za nadzór w listopadzie 2012 r.

W lutym 2012 r. sekcja zatwierdzeń dla organizacji ATM/ANS przejęła odpowiedzialność za nadzór nad amerykańską organizacją szkolącą kontrolerów ruchu lotniczego od norweskiego krajowego organu nadzoru. Pierwszy audyt przeprowadzono w czerwcu 2012 r.

Ponieważ zarówno sama sekcja, jak i jej cele są nowe, nadal odbywa się opracowywanie jej procesów, formularzy i procedur, a także rekrutacja nowego personelu.

### ***c. Inspekcje przeprowadzane w państwach członkowskich***

#### **Cel i zakres**

Agencja monitorowała jednolitość i skuteczność wdrażania prawa unijnego przez właściwe organy państw członkowskich poprzez inspekcje standaryzacyjne. Inspekcje te mogą obejmować również badanie organizacji będących pod bezpośrednim nadzorem właściwych organów do celów doboru próby.

2 lutego 2012 r. rozporządzenie (UE) nr 90/2012<sup>2</sup> zmieniło rozporządzenie (WE) nr 736/2006<sup>3</sup>, poszerzając zakres stosowania metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych, oprócz początkowej i ciągłej zdadności do lotu, o następujące dziedziny:

- operacje lotnicze,
- inspekcja na płycie (inspekcje SAFA),
- załogi lotnicze,

<sup>2</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 90/2012 z dnia 2 lutego 2012 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 736/2006 w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 31/1.

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

- kontrolerzy ruchu lotniczego,
- zarządzanie ruchem lotniczym oraz służby żeglugi powietrznej.

W ten sposób inspekcje standaryzacyjne dotyczące wszystkich dziedzin są obecnie prowadzone zgodnie z tą samą podstawą prawną i tą samą metodyką.

Zakres geograficzny standaryzacji obejmuje 46 krajów: 31 „państw EASA” (tj. 27 państw członkowskich UE oraz 4 państwa, w których w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego zastosowanie ma prawo Unii na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych z UE) oraz 15 państw objętych postanowieniami porozumień roboczych z EASA. W 2012 r. w 36 z nich (24 państwach EASA i 12 państwach objętych porozumieniami roboczymi) przeprowadzono inspekcje dotyczące co najmniej jednej dziedziny technicznej.

Jeśli chodzi o inspekcje na płycie, ogółem 44<sup>4</sup> kraje stanowią część programu SAFA, a 16 z nich skontrolowano w 2012 r. (13 państw EASA i 3 państwa objęte porozumieniami roboczymi).

## Główne osiągnięcia w 2012 r.

### ➤ Grono inspektorów

EASA jest zaangażowana we włączanie oddelegowanych inspektorów krajowych władz lotniczych do swoich zespołów inspekcji, co umożliwi czerpanie korzyści z ich kompetencji i praktycznego doświadczenia oraz tworzenie i rozpowszechnianie wspólnej interpretacji obowiązujących wymogów wśród krajowych władz lotniczych (proaktywna standaryzacja). W 2012 r. 134 członków zespołów było inspektorami oddelegowanymi przez krajowe władze lotnicze (50%). Przeprowadzono pięć wstępnych kursów szkoleniowych dla inspektorów standaryzacyjnych, w których udział wzięło ogółem 85 osób.

### ➤ Kluczowe wyniki standaryzacji

W 2012 r. przeprowadzono 121 inspekcji standaryzacyjnych:

Rodzaj inspekcji	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD
<b>Regularna</b>	23	16	8	7	9 <sup>5</sup>
<b>Ad hoc</b>	1	–	–	–	–
<b>Kontynuacja</b>	1	9	11	7	–
<b>Ocena ECAA</b>	1	2	–	–	–

W wyniku inspekcji stwierdzono 868 nieprawidłowości, z czego 838 zaklasyfikowano jako niezgodności wymagające planu działań naprawczych, który powinien zostać zaproponowany i wdrożony przez kontrolowane krajowe władze lotnicze. Około 26% wszystkich nieprawidłowości sklasyfikowano jako znaczące braki, mogące skutkować problemami w zakresie bezpieczeństwa, jeśli nie zostaną właściwie naprawione.

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

W większości dziedzin standaryzacji główne trudności dotyczą procesu przyznawania zatwierdzeń, licencji lub certyfikatów oraz stałego nadzoru nad zatwierdzonymi organizacjami. Niewystarczająca dostępność personelu prowadzącego inspekcje, który byłby odpowiedni pod względem kwalifikacji lub

<sup>4</sup> Zakres geograficzny standaryzacji SAFA jest taki sam jak zwykłej standaryzacji, z wyjątkiem Kosowa, San Marino i Liechtensteinu, lecz z uwzględnieniem Maroka.

<sup>5</sup> Cztery państwa członkowskie skontrolowano po raz pierwszy w zakresie FSTD.

liczby, jest jedną z głównych przyczyn stwierdzonych niedociągnięć, co dotyczy zwłaszcza dziedziny operacji lotniczych.

- W 2012 r. Agencja zorganizowała ogółem 13 spotkań dla ATM/ANS. Spotkania standaryzacyjne okazały się właściwym narzędziem do osiągnięcia jeszcze bardziej jednolitej interpretacji obowiązujących wymogów. Ciągłe doskonalenie procesu standaryzacji

Obecnie proces standaryzacji jest dopracowany i całkowicie spełnia swoje cele.

Wykorzystanie automatycznego pozyskiwania danych oraz większych zdolności sprawozdawczych umożliwiło lepszą i bardziej terminową kontrolę statusu ustaleń, co spowodowało zwiększenie ogólnej kontroli fazy kontynuacji procesu standaryzacji. Agencja uczestniczyła w przygotowywaniu projektu nowego rozporządzenia w sprawie standaryzacji, opierając się na doświadczeniu uzyskanym w ciągu ponad 5 lat wdrażania obecnego rozporządzenia.

Nowa koncepcja standaryzacji opiera się na systemie stałego monitorowania na podstawie identyfikacji, gromadzenia i analizy danych dotyczących bezpieczeństwa i działań, aby w ramach standaryzacji dokonywanej przez EASA można było stale oceniać zdolności właściwych organów do sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa oraz wyniki państw w zakresie bezpieczeństwa na poziomie zagregowanym i na poziomie poszczególnych dziedzin. Dane zostaną następnie przetworzone za pomocą modelu i będą służyć jako istotny wskaźnik umożliwiający określenie częstotliwości, zakresu i intensywności inspekcji standaryzacyjnych.

## **d. Operatorzy**

### **Cel i zakres**

Dział ds. operatorów jest odpowiedzialny za działania Agencji związane z koordynacją wspólnotowego programu oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (SAFA) oraz autoryzacją operatorów z krajów trzecich (ang. Third Country Operators, TCO).

Działalność SAFA prowadzona przez EASA ma charakter koordynacyjny i obejmuje:

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

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

W tym roku Agencja skupiła się na dodatkowych działaniach podejmowanych na rzecz programu SAFA (w tym np. na modernizacji bazy danych SAFA, wydawaniu zmienionych materiałów zawierających wytyczne SAFA), przeprowadzaniu audytów standaryzacji SAFA w krajowych władzach lotniczych oraz na zapewnianiu Komisji doradztwa zawodowego i technicznego dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. Air Safety Committee, ASC) w zakresie wykazu bezpieczeństwa UE.

## **Główne osiągnięcia w 2012 r.**

### **SAFA**

Po udostępnieniu nowej aplikacji i bazy danych SAFA w 2012 r. przeprowadzono znaczącą modernizację koncentrującą się na zwiększeniu zdolności analitycznych i ułatwieniu podjęcia działań następczych.

Analizę SAFA wykonano zgodnie z określonym harmonogramem. Wyniki analizy oraz procesu określenia priorytetów inspekcji SAFA przedstawiono podczas spotkań Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (wykaz bezpieczeństwa). Na wniosek Komisji Europejskiej wykonano również szereg analiz *ad hoc* w celu wspierania badań dotyczących różnych przypadków.

Zgodnie z wymogami dyrektywy SAFA oraz zmienionego rozporządzenia w sprawie standaryzacji EASA kontynuowała proces standaryzacji SAFA, którego drugi cykl rozpoczął się w 2012 r. Ogółem zaplanowano i przeprowadzono 16 inspekcji standaryzacyjnych w państwach UE i państwach uczestniczących w programie SAFA spoza UE.

Nadal prowadzony był dialog z podmiotami z branży w ramach zorganizowanego przez EASA II forum SAFA dla organów regulacyjnych i podmiotów z branży, podczas którego przedstawiciele państw uczestniczących w SAFA, IATA, AEA, ELFAA, IACA oraz głównych producentów statków powietrznych mogli swobodnie omówić sprawy związane z SAFA.

Procedury SAFA zostały poddane przeglądowi na podstawie informacji uzyskanych na spotkaniach z uczestniczącymi państwami i podmiotami z branży, a także na podstawie informacji zwrotnych uzyskanych podczas kontroli standaryzacyjnych. W 2012 r. przyjęto nową wersję materiałów zawierających wytyczne EASA dotyczące SAFA – procedury prowadzenia inspekcji na płycie. Następnie EASA wydała biuletyn szkoleniowy dotyczący SAFA i zorganizowała warsztaty na temat SAFA dla instruktorów.

Program SAFA UE był nadal promowany w środowisku międzynarodowym, a jego zasady i związane z nim procedury są w coraz większym stopniu powielane przez różne regiony i państwa na świecie.

Czarnogóra zawarła porozumienie robocze z EASA i w ten sposób stała się 44. państwem uczestniczącym w programie SAFA.

### **Operatorzy z krajów trzecich**

W ramach rozszerzenia zakresu swojej działalności Agencja zorganizowała prace przygotowawcze (określenie dokładnego zakresu, obciążenia pracą i procedur) dotyczące autoryzacji operatorów z krajów trzecich (TCO). Agencja skoncentrowała się na projekcie rozporządzenia wykonawczego (przyszła część TCO), procedurach roboczych, modelu oceny TCO i wkładzie w dokument analizy biznesowej ICT dla aplikacji komputerowej TCO. Ze względu na opóźnienia w procesie tworzenia regulacji i przyjęciu części TCO wstrzymano planowaną rekrutację urzędników i liderów zespołów ds. TCO.

Komisja Europejska była regularnie wspierana w kontekście działań dotyczących wykazu bezpieczeństwa UE. EASA uczestniczyła w przesłuchaniach przygotowawczych zagranicznych władz oraz obcych operatorów i zapewniała wiedzę techniczną podczas wykonywania wielu zadań w zakresie oceny technicznej w ramach wykazu bezpieczeństwa UE. Sekcja TCO kontynuowała koordynowanie

prac grupy roboczej ds. analizy sprawozdań USOAP ICAO, dzięki czemu Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE otrzymał wiele sprawozdań dotyczących poszczególnych krajów. Ponadto personel odpowiedzialny za TCO uzyskał kwalifikacje audytorów USOAP ICAO, a EASA oddelegowała pracowników do szeregu złożonych audytów ICAO.

## 4. Zmiany na szczeblu międzynarodowym

### Cel i zakres

Agencja zawiera porozumienia robocze z zagranicznymi krajowymi władzami lotniczymi. Uczestniczyła także w negocjacjach i działaniach mających na celu realizację postanowień umów dwustronnych w sprawie bezpieczeństwa lotniczego (ang. Bilateral Air Safety Agreements, BASA) oraz innych umów dotyczących lotnictwa na zasadzie *ad hoc*.

Ponadto Agencja wzmacnia swoje stosunki z ICAO, w ścisłej koordynacji z DG ds. Mobilności i Transportu i państwami członkowskimi oraz w odniesieniu do Eurocontrolu.

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

### Główne osiągnięcia w 2012 r.

#### ➤ Umowy dwustronne oraz porozumienia robocze

W związku z umowami dwustronnymi w sprawie bezpieczeństwa lotniczego (BASA) w ruchu cywilnym, które UE zawarła ze Stanami Zjednoczonymi, nastąpiła intensywna koordynacja. W szczególności na posiedzeniu w maju 2012 r. Dwustronna Rada Nadzoru (ang. Bilateral Oversight Board, BOB) działająca na podstawie umowy BASA między UE a Stanami Zjednoczonymi postanowiła utworzyć trzy grupy robocze i powierzyć im zadanie opracowania nowych załączników do umowy, dotyczących udzielania licencji pilota, szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu (FSTD) i organizacji szkolących pilotów. W związku z umową między UE a Stanami Zjednoczonymi w 2012 r. przeprowadzono sześć inspekcji w Stanach Zjednoczonych. Ponadto zorganizowano dwa posiedzenia Wspólnej Rady ds. Koordynacji Obsługi Technicznej (ang. Joint Maintenance Coordination Board, JMCB) oraz przeprowadzono przegląd i zatwierdzono wytyczne dotyczące załącznika w sprawie obsługi technicznej (ang. Maintenance Annex Guidance, MAG).

Jeśli chodzi o umowę między UE a Kanadą, zorganizowano pierwsze posiedzenie Wspólnego Komitetu Sektorowego ds. Obsługi Technicznej (ang. Joint Sectorial Committee on Maintenance, JSCM) oraz opracowano i zatwierdzono MAG, jak również dokument zawierający uzgodnione procedury przejściowe, które powinny stosować Transport Canada, EASA i właściwe organy państw członkowskich.

Po wejściu w życie umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską w sprawie współpracy w regulacji bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego Rada Nadzoru nad Certyfikacją (ang. Certification Oversight Committee, COB) rozpoczęła kompleksowy przegląd powiązanych technicznych procedur wdrożeniowych (ang. *technical implementation procedures*, TIP). Trwają ciągłe usprawnienia mające na celu doskonalenie procesu wzajemnego uznawania ustaleń technicznych oraz zatwierdzeń w Europie i Stanach Zjednoczonych.

#### ➤ Współpraca z ICAO

W 2012 r. EASA prowadziła negocjacje z ICAO w sprawie porozumienia roboczego między tymi dwiema organizacjami na podstawie protokołu ustaleń między UE a ICAO. Negocjacje te powinny zakończyć się w 2013 r.

Ponadto EASA kontynuowała współpracę z Komisją Europejską, państwami członkowskimi UE oraz ICAO w celu opracowania prostszej metody zgłaszania odrębności w obszarach, w odniesieniu do których kompetencje uzyskała UE. W grudniu 2012 r. w Kolonii odbyło się posiedzenie europejskich

koordynatorów krajowych ds. stałego monitorowania (ang. National Continuous Monitoring Coordinators, NCMC), którego celem było omówienie bieżących wyzwań, w obliczu których stoją państwa europejskie, oraz określenie wspólnie uzgodnionych rozwiązań, zwłaszcza w odniesieniu do systemu stałego monitorowania (ang. Continuous Monitoring Approach, CMA) ICAO i elektronicznego zgłaszania odrębności (ang. Electronic Filing of Difference, EFOD). W 2012 r. EASA wniosła również wkład w prace grupy ECAC i KE ds. koordynacji bezpieczeństwa na rzecz Zgromadzenia ICAO, która przygotowuje europejski wkład w działania w ramach 38. Zgromadzenia ICAO (które odbędzie się we wrześniu/październiku 2013 r.). Ponadto EASA nadal współpracowała z regionalnym biurem ICAO w Paryżu, pomagając mu uformować nową europejską grupę regionalną ds. bezpieczeństwa lotniczego (ang. Regional Aviation Safety Group, RASG).

## **5. Działania pomocnicze**

### **Cel i zakres**

Działania pomocnicze EASA dotyczą ogólnego zarządzania i administrowania Agencją. Obejmują one ogólną organizację (zarządzanie, planowanie, ogólną koordynację działalności), wsparcie komunikacyjne, porady prawne, audyty i zapewnianie jakości. Związane są one także z zapewnianiem wsparcia administracyjnego i informacyjnego (finanse, zarządzanie zasobami ludzkimi, zamówienia publiczne, usługi korporacyjne i usługi informacyjne) oraz wsparcia operacyjnego (zarządzanie wnioskami, badanie bezpieczeństwa, akredytacje, szkolenia techniczne, umowy z krajowymi władzami lotniczymi).

W 2012 r. główne wyzwania w zakresie wsparcia obejmowały uruchomienie dwóch dużych aplikacji informatycznych (SAFA oraz IORS), a także finalizację uzgodnień dotyczących otwarcia biura EASA w Brukseli.

### **Główne osiągnięcia w 2012 r.**

#### **Zarządzanie wnioskami i usługi zaopatrzeniowe**

Pierwszy etap planowanej zmiany rozporządzenia w sprawie opłat i honorariów został pomyślnie ukończony dzięki przyjęciu rozporządzenia zmieniającego nr 494/2012, umożliwiającego Agencji pobieranie od kwietnia 2012 r. opłat za podejmowanie działań wchodzących w zakres jej nowych kompetencji.

W 2012 r. przeprowadzono i rozstrzygnięto 34 przetargi o dużej wartości obejmujące potrzeby zaopatrzeniowe różnych dyrekcji EASA (bardziej szczegółowe informacje można znaleźć w załączniku 5).

Jeśli chodzi o zlecenie czynności certyfikacyjnych, pomyślnie ukończono drugi etap postępowania o udzielenie zamówienia krajowym władzom lotniczym i kwalifikowanym jednostkom. Z 15 przedstawicielami krajowych władz lotniczych i 10 kwalifikowanymi jednostkami zawarto nowe umowy ramowe o usługi.

#### **Obsługa finansowa**

Agencja terminowo wydała wszystkie dokumenty dotyczące planowania i dokumenty sprawozdawcze, zgodnie z rozporządzeniem finansowym. Roczne sprawozdanie finansowe za 2011 r. zostało zatwierdzone przez Europejski Trybunał Obrachunkowy, a Parlament Europejski udzielił Agencji absolutorium za 2010 r.

Przygotowano podręcznik finansowy, który przedstawia wszystkie koncepcje prowadzenia działalności i opisuje sposób wykonywania budżetu oraz stosowania zasad i narzędzi dotyczących rachunkowości w Agencji.

Zwiększono możliwości sprawozdawcze w celu zapewnienia wsparcia dla kierownictwa Agencji w podejmowaniu decyzji pozwalających na skuteczne wypełnianie jej misji. Co miesiąc każdemu z dyrektorów Komitetu Wykonawczego przedstawiano tablicę wyników zawierającą kluczowe wskaźniki efektywności (w tym wskaźniki dla rocznego programu prac) i omawiano wyniki. Kwartalne zamknięcia rachunków, ulepszenie baz danych, szczegółowe sprawozdania i analizy umożliwiły ściśle monitorowanie działań finansowanych z dotacji oraz opłat i honorariów.

System kontroli wewnętrznej został rozszerzony o kontrole *ex post*. Podjęto konkretne działania (np. organizacja dni finansów, comiesięczne spotkania z dyrekcjami operacyjnymi) w celu poprawienia stanu wiedzy pracowników Agencji na temat finansów. Zrealizowano większość działań z zakresu uproszczenia administracji określonych w 2011 r.

## Obsługa prawna

Departament prawny był również silnie zaangażowany we wspieranie funkcji standaryzacyjnych i funkcji dotyczących przygotowywania przepisów Agencji. Departament zapewnił wsparcie w zakresie technicznych/operacyjnych funkcji Agencji i wszystkich jej procesów. Należy zwłaszcza zwrócić uwagę na prace na rzecz wdrożenia rozporządzenia w sprawie grzywien i kar, a także na przegląd procedur wewnętrznych w celu przedsięwzięcia środków określonych w art. 14.

Departament w dalszym ciągu koordynował odpowiedzi Agencji na wnioski pochodzące od władz prowadzących badania wypadków oraz od władz sądowych w ścisłej współpracy z dyrekcjami operacyjnymi oraz zewnętrznym doradcą prawnym. Koordynował on szereg wniosków o dostęp publiczny do dokumentów EASA i odpowiedzi na skargi Rzecznika Praw Obywatelskich oraz odegrał istotną rolę w tworzeniu ram zorganizowanego postępowania w przypadku konfliktu interesów. Ponadto uzgodnił z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych plan działania dotyczący spełnienia obowiązku ochrony danych. Do końca roku osiągnięto 72% ustalonych celów.

Departament zorganizował również obronę Agencji w ramach pierwszego kompletnego postępowania odwoławczego przed komisją odwoławczą, w tym bronił stanowiska Agencji w postępowaniu ustnym.

Jako część delegatury Unii i jako jej jednostka przewodnicząca departament zorganizował również w Brukseli jedno z ostatnich posiedzeń grupy zadaniowej ICAO ds. ochrony informacji o bezpieczeństwie, której prace zmierzają ku końcowi. W 2012 r. departament przewodniczył również międzyagencyjnej sieci prawnej.

## Komunikacja

W 2012 r. przypadły obchody 10. rocznicy istnienia Agencji, w których udział wzięło ponad 700 pracowników i przedstawicieli branży lotniczej, krajowych władz lotniczych, międzynarodowych organizacji partnerskich i Komisji Europejskiej, w tym komisarz UE ds. mobilności i transportu.

## Zasoby ludzkie

Na koniec 2012 r. EASA zatrudniała 614 pracowników czasowych (ang. Temporary Agents, TA), tj. o 40 więcej niż w roku poprzednim. Dodatkowo w EASA zatrudniono 70 pracowników kontraktowych (ang. Contract Agents, CA) oraz 11 oddelegowanych ekspertów krajowych (ang. Seconded National Experts, SNE). EASA zawarła ogółem 82 nowe umowy o pracę, a 29 jej pracowników opuściło Agencję. Skutkiem tego był wzrost zatrudnienia netto o 53 pracowników. 23 pracowników pomyślnie przeszło zewnętrzne lub wewnętrzne procedury rekrutacji.

Agencja opublikowała 47 ogłoszeń o wakatach dotyczących 38 stanowisk czasowych i 12 stanowisk pracowników kontraktowych. Sfinalizowano 49 postępowań rekrutacyjnych dotyczących 41 stanowisk czasowych i 10 stanowisk pracowników kontraktowych. Do Agencji wpłynęło około 4 197 podań. Przeprowadzono ponad 433 rozmowy.

Nowe umowy zawarte w 2012 r. (TA/CA/SNE)	82
Pracownicy odchodzący w 2012 r. (TA/CA/SNE)	29
Wzrost zatrudnienia netto w 2012 r. (TA/CA/SNE)	53
Ogłoszenia o wakatach opublikowane w 2012 r. (TA/CA/SNE)	47
Wybrani kandydaci wewnętrzni (TA)	23

Ponadto w 2012 r. 16 pracowników czasowych przyjęło propozycję zatrudnienia i dołączy do personelu Agencji w pierwszych miesiącach 2013 r. Szczegółowe dane liczbowe Agencji dotyczące poziomu zatrudnienia i dane demograficzne z 2012 r. zawarto w **załączniku 5**.

Biorąc pod uwagę warunki panujące na rynku pracy oraz niedobór ekspertów w dziedzinie lotnictwa, istotna jest nie tylko atrakcyjność dla starszych ekspertów, lecz również wewnętrzna rekrutacja młodych absolwentów. W związku z tym jesienią 2011 r. wydano pierwsze ogłoszenie o płatnych praktykach, a nabór nastąpił wiosną 2012 r.

Nabory zazwyczaj mają miejsce wiosną i jesienią. Praktykanci będący absolwentami pracują przez okres do sześciu miesięcy, a studenci, którzy ukończyli co najmniej dwa lata studiów wyższych, pracują przez okres od trzech do sześciu miesięcy. Ogółem w 2012 r. wybrano 13 praktykantów na sześciomiesięczną praktykę na stanowisku odpowiadającym ich wykształceniu.

W celu zapewnienia rekrutacji wystarczającej liczby pracowników o odpowiednich kompetencjach technicznych oraz z uwagi na niedobór ekspertów w dziedzinie lotnictwa na rynku pracy (jak wspomniano również powyżej) w 2012 r. przedstawiciele EASA reprezentowali Agencję jako pracodawcę na różnych targach branżowych (AERO Friederichshafen, targi pracy podczas ILA i pokazu Farnborough Airshow).

Od maja do października 2012 r. około 40 pracowników EASA wzięło udział w miniprojekcie pilotażowym poświęconym elastycznemu czasowi pracy oraz rejestracji czasu pracy. Miniprojekt pilotażowy rozpoczęto w celu sprawdzenia możliwości przyszłego wprowadzenia elastycznego czasu pracy i rejestracji czasu pracy pracowników EASA oraz przekazania zespołowi ds. projektu elastycznego czasu pracy (departamenty ds. zasobów ludzkich, informacji i obsługi oraz CS) informacji zwrotnych pozwalających na poprawę funkcjonowania narzędzi informatycznych albo projektu polityki elastycznego czasu pracy. Miniprojekt zakończył się w październiku 2012 r., tak aby zespół ds. projektu elastycznego czasu pracy mógł dopracować zarówno narzędzia informatyczne pomagające we wprowadzaniu elastycznego czasu pracy i rejestracji czasu pracy, jak i istniejące projekty polityki w tym zakresie. Skutkiem było przyjęcie 17 grudnia 2012 r. decyzji dyrektora wykonawczego nr 2012/162/E dotyczącej wprowadzenia zasad elastycznego czasu pracy, która zostanie wdrożona w EASA 01 lutego 2013 r.

W ostatecznym sprawozdaniu z kontroli przeprowadzonej przez Europejski Trybunał Obrachunkowy (ETO) w 2011 r. zwrócono uwagę na nieodpowiednią politykę czterech agencji UE, w tym EASA, dotyczącą konfliktu interesów lub brak takiej polityki. Ponieważ sprawozdania ETO są wykorzystywane przez Parlament Europejski razem z rocznymi sprawozdaniami finansowymi i innymi sprawozdaniami finansowymi podczas corocznej procedury udzielania absolutorium, dla Agencji kwestią najwyższej wagi było wdrożenie polityki dotyczącej zapobiegania konfliktom interesów i ich łagodzenia do końca 2012 r., aby zapewnione zostało udzielenie EASA absolutorium z wykonania następnego budżetu. W związku z tym 1 sierpnia 2012 r. Agencja przyjęła dokument pt. „Kodeks postępowania pracowników EASA”, zawierający również zasady „zapobiegania konfliktom interesów i ich łagodzenia”

oraz dokument pt. „Przyjmowanie prezentów i korzystanie z gościnności”. Przyjęcie i wdrożenie tej polityki ma na celu zapewnienie bezstronności, niezależności i uczciwości pracowników EASA podczas wykonywania ich obowiązków, co jest jedną z najważniejszych zasad zarządzania wszystkimi instytucjami i agencjami UE. Główne środki, które EASA przedsięwzięła w celu wdrożenia tej polityki w drugiej połowie 2012 r., były następujące:

- wprowadzenie wymogu wypełnienia rocznego oświadczenia majątkowego przez każdego kierownika<sup>6</sup>,
- wprowadzenie wymogu wypełnienia rocznego oświadczenia majątkowego przez członków Komitetu Wykonawczego EASA, co dotyczy także dyrektorów. Roczne oświadczenia majątkowe dyrektorów zostały opublikowane na stronie internetowej EASA,
- ustanowienie komisji etycznej, która wydaje opinie i udziela wsparcia dyrektorowi wykonawczemu w zakresie oceny wypełnionego oświadczenia majątkowego,
- wprowadzenie zasad dotyczących przyjmowania prezentów, korzystania z gościnności i zaproszeń mających zastosowanie wobec wszystkich pracowników,
- organizacja obowiązkowego szkolenia dla wszystkich pracowników EASA na temat kodeksu postępowania, ze szczególną uwagą poświęconą załącznikom do niego.

W 2012 r. zaproponowano zmianę zaszeregowania 85 pracowników (81 pracowników czasowych i pracowników kontraktowych). Zmiana zaszeregowania pracowników kontraktowych odbywa się bezpośrednio. 80% pracowników czasowych spełniło wymóg posługiwania się trzecim językiem.

W 2012 r. przeprowadzono badanie bieżące (2–24 lutego) w celu podjęcia dalszych działań w kluczowych obszarach pełnego badania z 2011 r. (wskaźnik odpowiedzi: 69%). Wyniki wykorzystano następnie przy opracowywaniu szkolenia z zakresu zarządzania i w działaniach związanych z budowaniem zespołu, a także w przygotowaniu spotkań ze wszystkimi pracownikami, inicjatyw komunikacyjnych dotyczących rocznicy EASA i organizacji regularnych spotkań szefów departamentów, utworzeniu bloga dyrektora wykonawczego itd. W szczególności utworzono grupy robocze dyrektorów departamentów w celu opracowania planów działania dotyczących głównych obszarów wskazanych do poprawy. Grupa robocza ds. kultury i komunikacji wniosła swój wkład dotyczący kultury Agencji w postaci wspólnego projektu departamentów zasobów ludzkich i komunikacji oraz grupy roboczej. Wkład ten zostanie wykorzystany podczas warsztatów na temat rozwoju organizacyjnego na początku 2013 r. oraz przy uruchamianiu wielu inicjatyw dotyczących konsultacji z pracownikami w ciągu następnego roku.

Grono poufnych doradców zostało rozszerzone o trzech nowych członków, a zatem w jego skład wchodzi ogółem sześciu czynnych doradców.

W 2012 r. przeprowadzono następujące procedury przetargowe dotyczące projektów rozwoju zasobów ludzkich:

- 1) przetarg na ocenę stanowisk zorganizowany z myślą o aktualizacji struktury stanowisk w EASA i utworzeniu struktury modelu kategorii obowiązków służbowych. Pomoże to w podjęciu decyzji organizacyjnych dotyczących restrukturyzacji, mobilności pracowników, ścieżek kariery i planowania przejmowania stanowisk. Wdrażanie rozpocznie się w pierwszym kwartale 2013 r.;

<sup>6</sup> Należy zauważyć, że pracownicy zatrudnieni na stanowiskach zaklasyfikowanych jako wrażliwe będą musieli wypełnić roczne oświadczenie majątkowe. Wymóg ten będzie obowiązywał od 2013 r.

- 2) przetarg dotyczący ram kompetencji zorganizowany z myślą o opracowaniu modelu kompetencji dostosowanego do specyfiki wiedzy specjalistycznej pracowników Agencji i zapewnieniu wsparcia procesów kadrowych i zarządczych. Wdrażanie rozpocznie się w drugim kwartale 2013 r.;
- 3) przetarg na centra oceny i rozwoju został ukończony w czwartym kwartale 2013 r. Pomoże on EASA w opracowaniu lepszych praktyk w zakresie rekrutacji i rozwoju na stanowiskach kierowniczych;
- 4) w 2012 r. przygotowano kolejny przetarg nieograniczony na zapewnienie pracowników tymczasowych, który zostanie ogłoszony w pierwszym kwartale 2013 r. Pracownicy tymczasowi są potrzebni, aby można było uzupełnić statutowy personel EASA podczas krótko-/średnioterminowych nieobecności stałych pracowników lub okresów wzmożonej pracy, w których potrzebna jest dodatkowa siła robocza.

W grudniu 2012 r. dyrektor wykonawczy postanowił zmienić organizację zarządzania zasobami ludzkimi i podzielić tę funkcję między dwa departamenty:

- Departament ds. administracji kadrowej, mający za zadanie zapewnienie efektywnego wdrożenia wszystkich przepisów prawnych dotyczących warunków zatrudnienia;
- Departament ds. rozwoju zawodowego i organizacyjnego, mający za zadanie ustanowienie ścisłego powiązania między pozyskiwaniem i wybieraniem talentów, zarządzaniem wynikami, szkoleniami, mobilnością i identyfikacją potencjału w celu zapewnienia rozwoju. Zostaną określone kompetencje i uzupełnione ewentualne braki, ze szczególnym naciskiem na wiedzę specjalistyczną potrzebną w przyszłości.

Reorganizacja ta (łącznie z podpisaniem niezbędnych decyzji dyrektora wykonawczego) nastąpi w 2013 r.

## **Szkolenie ogólne i techniczne**

### ***Szkolenie ogólne***

W 2012 r. zorganizowano ogółem 336 szkoleń ogólnych (w tym 80 kursów i testów językowych), w których wzięły udział łącznie 2 692 osoby (499 osób wzięło udział w kursach / testach językowych).

Poprawiono stan wiedzy na temat szkoleń z zakresu zarządzania i tworzenia zespołu. Zorganizowano 6 wydarzeń związanych z zagadnieniami dotyczącymi tworzenia zespołu. Wskaźnik uczestnictwa w corocznym szkoleniu z zakresu zarządzania osiągnął wysokość kluczowego wskaźnika zgodności wynoszącego 85%. W ramach wypełniania obowiązków Agencji przeprowadzono również szkolenie z oceny umiejętności dla nowych specjalistów ds. raportowania.

Kontynuowano szkolenie z zakresu świadomości międzykulturowej, łącznie ze standardowymi kursami dotyczącymi skutecznej komunikacji międzykulturowej i negocjacji, a także z zakresu dostosowanych szkoleń tematycznych *ad hoc* dotyczących konkretnych obszarów (Afryka, Chiny).

Obowiązkowe szkolenie z zakresu wdrażania polityki dotyczącej kodeksu postępowania EASA objęło wszystkie osoby pracujące w biurach EASA. W pierwszej kolejności w szkoleniu udział wzięli kierownicy (wskaźnik uczestnictwa: 84%) i członkowie personelu pełniący wrażliwe funkcje (wskaźnik uczestnictwa: 94%). Ogółem w 2012 r. przeszkolono ponad 77% wszystkich docelowych pracowników. Szkolenie będzie kontynuowane w 2013 r.

W 2012 r. działalność w zakresie szkolenia ogólnego przedstawiała się następująco:

		OGÓŁEM
Sesje szkolenia ogólnego	256	336
Zajęcia i testy językowe	80	
Uczestnicy szkolenia ogólnego	2 193	2 692
Uczestnicy szkolenia językowego	499	

### Szkolenie techniczne

W celu zaspokojenia rosnącego zapotrzebowania na terminowe szkolenie *ad hoc* w 2012 r. podjęto następujące działania:

- opublikowanie na stronie internetowej EASA katalogu szkoleń technicznych dla krajowych władz lotniczych, podmiotów z branży, zagranicznych urzędów lotniczych oraz instytucji akademickich w celu zwiększenia widoczności i wykorzystania szybkiej rejestracji (ang. *one-stop registration*);
- opublikowanie informacji na temat rosnącej liczby kursów e-uczenia się, w tym kursów z zakresu umowy w sprawie bezpieczeństwa między UE a USA, ARIS oraz IORS;
- dzielenie się informacjami na temat najlepszych praktyk z krajowymi władzami lotniczymi podczas spotkań wspólnej grupy ds. inicjatyw szkoleniowych (ang. Common Training Initiative Group, CTIG), a także uczestnictwo w warsztatach poświęconych standaryzacji i działaniom regulacyjnym;
- ukończenie ogólnej inwentaryzacji biblioteki zasobów technicznych oraz wznowienie prenumeraty najważniejszych publikacji dotyczących standardów oraz publikacji elektronicznych;
- przeprowadzenie szkolenia z zakresu nowej platformy e-egzaminów (ang. *e-examination platform*) ELG dla organizacji i krajowych władz lotniczych.

Główne osiągnięcia w 2012 r.:

- zwiększenie liczby dostawców e-egzaminów do 43, włączając w to 13 jednostek krajowych władz lotniczych z państw członkowskich;
- nowy przetarg czteroletni obejmujący 17 części;
- wdrożenie systemu ELG EASA służącego do szkolenia kierownictwa oraz platformy e-egzaminów z migracją całej bazy danych na własne serwery EASA;
- wdrożenie nowych technologii szkoleniowych w celu obsługi powiększającej się bazy klientów;
- opracowanie oraz przeprowadzenie kursów specjalistycznych w zakresie CS-23, CS-27/29, kursów dla osób oceniających FSTD i kursów w zakresie umowy w sprawie bezpieczeństwa między UE a USA, ARIS, systemu ELG, bazy danych SAFA oraz IORS;
- przedstawienie dyrektorowi wykonawczemu EASA dokumentu koncepcyjnego dotyczącego akademii szkoleniowej;
- publikacja zestawu e-egzaminów dla załóg lotniczych (10);
- publikacja harmonogramu szkoleniowego na 2012 r. (grudzień 2012 r.).

W 2012 r. działalność szkoleniowa przedstawiała się następująco:

Sesje szkoleniowe	96
Liczba dni szkolenia	166
Uczestnicy z EASA	515
Uczestnicy będący przedstawicielami krajowych władz lotniczych	295

## **Załączniki**

- **Załącznik 1: Oświadczenie o wiarygodności wydane przez urzędnika zatwierdzającego,**
- **Załącznik 2: Prace badawcze oraz badania naukowe w 2012 r.,**
- **Załącznik 3:Decyzje, opinie i NPA w 2012 r.,**
- **Załącznik 4:Wyniki finansowe Agencji w 2012 r. (wykonanie budżetu EASA),**
- **Załącznik 5:Przetargi rozpoczęte lub zakończone w 2012 r.,**
- **Załącznik 6:Dane liczbowe dotyczące poziomu zatrudnienia i dane demograficzne,**
- **Załącznik 7:Kluczowe wskaźniki efektywności,**
- **Załącznik 8:Zarząd EASA,**
- **Załącznik 9:Wykaz skrótów.**

## ***Załącznik 1: Oświadczenie o wiarygodności wydane przez urzędnika zatwierdzającego***

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

- Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszym sprawozdaniu są rzetelne i wiarygodne<sup>7</sup>.
- Oświadczam, że mam uzasadnione przekonanie, iż zasoby przeznaczone na działania opisane w niniejszym sprawozdaniu zostały wykorzystane do zamierzonych celów, a także zgodnie z zasadami należytego zarządzania finansami i że ustanowione procedury kontroli zapewniają niezbędne gwarancje dotyczące zgodności z prawem i prawidłowości transakcji leżących u ich podstaw.

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

- Potwierdzam, że nie posiadam informacji o żadnych kwestiach niewykazanych w sprawozdaniu, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na funkcjonowanie Agencji.
- Potwierdzam, że po przeprowadzeniu audytu IAS przedsięwzięto odpowiednie środki w celu realizacji głównych zaleceń, które zostały sformułowane.

Patrick Goudou,

dyrektor wykonawczy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

---

<sup>7</sup> W tym kontekście rzetelność i wiarygodność oznacza wiarygodny, kompletny i prawidłowy obraz omawianych spraw.

## **Załącznik 2: Prace badawcze oraz badania naukowe w 2012 r.**

W 2012 r. po udanym przeprowadzeniu procedury przetargowej Agencja sfinansowała 9 projektów, z których każdy trwał od 6 do 11 miesięcy, a ich łączny budżet wyniósł milion EUR (943 600 EUR dla BL3903 + 0 tys. EUR dla BL3600):

• 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

W 2012 r. Agencja otrzymała i zaakceptowała końcowe sprawozdania z następujących projektów:

• CODAMEIN II – Blunt impact (high-energy) on composite panels – extension of 1st project
• 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 – extension of the initial study
• SEBED-II – Seat Belt Degradation, extension of the initial project for additional tests
• 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

\* Projekt wykonany przez praktykanta podczas stażu

Sprawozdania można przejrzeć i pobrać na stronie internetowej Agencji poświęconej badaniom<sup>8</sup>.

---

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

**Załącznik 3: Decyzje, opinie i NPA w 2012 r.****Decyzje**

Decyzja	Numer zadania	Przedmiot
Decyzja 2012/001/R	25.035	Cabin environment – Air Quality
Decyzja 2012/002/R	RMT.152 (ATM.002 b)	Introduction of ACAS II software version 7.1 Update of AMC-20
Decyzja 2012/004/R	66.004 66.006 66.009 66.011 66.022	Advanced vision systems HUD/EVS/SVS/CVS
Decyzja 2012/005/R	OPS.001	AMC and GM for Cabin Crew in Commercial Air Transport Operations
Decyzja 2012/006/R Decyzja 2012/007/R	RMT.0187 (FCL.001 b) RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM to Part-ARA and PART-ORA
Decyzja 2012/008/R	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
Decyzja 2012/009/R	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO standards for parts and appliances into EASA ETSO
Decyzja 2012/010/R Decyzja 2012/011/R	RMT.0187 (FCL.001 b)	Implementing rules for pilot licensing – CS-FSTD(A) and CS-FSTD(H)
Decyzja 2012/012/R	RMT.0273	Halon – Update of CSs in order to comply with EC regulations
Decyzja 2012/013/R	NIE DOTYCZY	Rulemaking programme 2013–2017
Decyzja 2012/014/R	RMT.0444 (20.006 c)	General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products, Parts and Appliances (AMC-20) APV/LPV RNAV
Decyzja 2012/015/R Decyzja 2012/016/R Decyzja 2012/017/R Decyzja 2012/018/R Decyzja 2012/019/R	RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM to Part-21 Issue 2, to Part-ARO, to Part-SPA, to Part-CAT, to Part-ORO
Decyzja 2012/020/R	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
Decyzja 2012/021/R	27 i 29.002 a	CS for Small Rotorcraft („CS-27”) Damage Tolerance & Fatigue Evaluation of Metallic Rotorcraft Structures
Decyzja 2012/022/R	27 i 29.002 a + b RMT.0124 (27 i 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

**Opinie**

Opinie	Numer zadania	Przedmiot
Opinia nr 01/2012	RMT.0428 (OPS.001 a)	Implementing rules for air operations
Opinia nr 03/2012		
Opinia nr 02/2012		
Opinia nr 04/2012	RMT.0440 (OPS.055 a)	FTL requirements for CAT aeroplane

Opinia nr 05/2012	RMT.0290 (OPS.004 a)	Implementing rules for the oversight of third country aircraft
Opinia nr 06/2012	RMT.0244 (MDM.047)	Alignment of Regulation (EC) No 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

**NPA**

<b>NPA</b>	<b>Numer zadania</b>	<b>Przedmiot</b>
A-NPA 2012-01	RMT.0378 (ATM.021 a)	Harmonised Transition Altitude
NPA 2012-02	RMT.0001 (20.002)	Airworthiness and operational criteria for the approval for Electronic Flight Bags (EFBs)
NPA 2012-03	RMT.0093 (145.017)	Control of suppliers of components, parts and appliances used in maintenance
NPA 2012-04	RMT.0222 (MDM.020)	Definition of „critical systems”
NPA 2012-05	RMT.0105 (21.039(d))	Certification Specifications for Flight Crew
NPA 2012-06	RMT.0416/RMT.0417 (OPS.009 a + b)	Sterile flight deck procedures
NPA 2012-07	RMT.0460	Guidance material for development of a safety risk assessment for flight operations with known or forecast volcanic cloud contamination
NPA 2012-08	RMT.0393 (OPS.097 a)	Airworthiness and operational aspects for maintenance check flights
NPA 2012-09	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)
NPA 2012-10	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
NPA 2012-11	RMT.0462	Transposition of ED-12C/DO-178C in EASA AMC 20-115 (software considerations for airborne systems and equipment)
NPA 2012-12	RMT.0327/RMT.0328 (OPS.058 a + b)	Transfer of JAA cabin safety tasks
NPA 2012-13	RMT.0110/RMT.0487 (21.039 k)	Additional airworthiness specifications for operations – Transposition of JAR-26 into CS-26
NPA 2012-14	RMT.0149 (ATM.001 b)	Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-SERA
NPA 2012-15	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
NPA 2012-16	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO for parts and appliances into EASA ETSO
NPA 2012-17	RMT.0463 RMT.0547	General aviation task force rulemaking
NPA 2012-18	RMT.0153/RMT.0154 (ATM.003 a + b)	Requirements on Air Traffic Controller licensing
NPA 2012-19	RMT.0559 (20.016)	Approval requirements for Air-Ground Data Link and ADS-B in support of Interoperability requirements
NPA 2012-20	RMT.0584	Amendment of the AMC/GM for pilot medical certification
A-NPA 2012-21	RMT.0364 (MDM.089)	„Volcanic ash ingestion in turbine engines”
NPA 2012-22	25.058	Large Aeroplane CS in Supercooled Large Drop, Mixed phase, and Ice Crystal Icing Conditions – Advisory Material
NPA 2012-23	RMT.0179 (E.009)	Ice Protection – Turbine Engine CSs in Icing Conditions – Advisory Material
NPA 2012-24	RMT.0081 (31.004)	Tethered Gas Balloons

**Załącznik 4: Wyniki finansowe Agencji w 2012 r. (wykonanie budżetu EASA)<sup>9</sup>****4.1 Wstępny rachunek wyniku budżetowego za 2012 r. (wszystkie dane liczbowe podano w tysiącach EUR – '000 EUR).**

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

<b>PRZYCHODY</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Dotacja Komisji (na budżet operacyjny – tytuły 1, 2 i 3 – Agencji)	35 728	35 192
Fundusze Phare z Komisji	2 924	946
Inne dochody i finansowanie otrzymane za pośrednictwem Komisji	1 514	1 525
Dochody z opłat	74 241	71 978
Inne przychody	727	1 308
<b>DOCHÓD OGÓŁEM (a)</b>	<b>115 132</b>	<b>110 949</b>
<b>WYDATKI</b>		
Tytuł I: Personel	64 276	57 911
Tytuł II: Wydatki administracyjne	13 563	13 871
Tytuł III: Wydatki operacyjne z wyłączeniem przychodów przeznaczonych na określony cel pochodzących z opłat i należności	56 812	51 442
Przydzielone środki przeniesione z opłat i należności	24 197	25 226
<b>WYDATKI OGÓŁEM (b)</b>	<b>158 848</b>	<b>148 450</b>
<b>WYNIK W DANYM ROKU BUDŻETOWYM (a)-(b)</b>	<b>-43 716</b>	<b>-37 501</b>
Anulowanie niewykorzystanych środków na płatności przeniesionych z poprzedniego roku	1 612	2 526
Korekta przeniesienia z poprzedniego roku środków dostępnych na dzień 31 grudnia wynikających z dochodu przeznaczonego na określony cel	42 177	36 349
Różnice kursowe w roku budżetowym (zysk + / strata -)	-12	-13
<b>SALDO RACHUNKU WYNIKU W ROKU BUDŻETOWYM</b>	<b>62</b>	<b>1 361</b>
Rok bilansowy N-1	<b>1 361</b>	<b>1 565</b>
Dodatni bilans z roku N-1 zwrócony w roku N Komisji	-1 361	-1 565
<b>Wynik wykorzystywany do określenia kwot w ogólnej księgowości</b>	<b>62</b>	<b>1 361</b>
<b>Dotacja Komisji – Agencja rejestruje naliczony przychód, a Komisja naliczone wydatki</b>	<b>35 666</b>	<b>33 830</b>
<b>Płatności zaliczkowe, które pozostają otwarte do zwrotu Komisji przez Agencję w roku N+1</b>	<b>62</b>	<b>1 361</b>
Nieuwzględnione w rachunku budżetowym:		
Odsetki wygenerowane przed 31 grudnia roku N ze środków z dotacji Komisji oraz do zwrotu Komisji (zobowiązanie)	<b>0 055</b>	<b>0 059</b>

<sup>9</sup> Sprawozdanie końcowe Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w sprawie sprawozdania finansowego EASA za 2012 r. ma być przekazane w czerwcu 2012 r.

W 2012 r. Agencja korzystała jedynie z niezróżnicowanych środków.

Całkowite zużycie środków na zobowiązania wyniosło 158 848 tys. EUR (148 450 tys. EUR w 2011 r.), z czego 132 280 tys. EUR (121 966 tys. EUR w 2011 r.) wykorzystano na pokrycie zobowiązań, a 26 568 tys. EUR (26 484 tys. EUR w 2011 r.) w postaci środków z dochodów przeznaczonych na określony cel zostało automatycznie przeniesionych zgodnie z art. 10 rozporządzenia finansowego EASA.

Całkowite zużycie środków na płatności osiągnęło 158 848 tys. EUR (148 450 tys. EUR w 2011 r.), z czego 106 118 tys. EUR (93 917 tys. EUR w 2011 r.) wypłacono, a 52 731 tys. EUR (54 533 tys. EUR w 2011 r.) przeniesiono automatycznie (26 163 tys. EUR na zobowiązania i 26 568 tys. EUR na środki z dochodów przeznaczonych na określony cel).

Środki z dochodów przeznaczonych na określony cel w kwocie 26 568 tys. EUR, które zostały automatycznie przeniesione, składają się z 24 197 tys. EUR zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel z opłat i należności oraz 2 371 tys. EUR z innych dochodów przeznaczonych na określony cel.

Środki odpowiadające dochodom przeznaczonym na określony cel w kwocie 4 437 tys. EUR na kontynuację pomocy technicznej i współpracę z krajami trzecimi zostały oszacowane i zatwierdzone w budżecie końcowym na 2012 r. Kwoty faktycznie otrzymane i przeniesione z 2011 r. wyniosły łącznie 3 960 tys. EUR, z czego 1 853 tys. EUR rozdysponowano, a 2 107 tys. EUR przeniesiono automatycznie na 2013 r.

W 2012 r. wydatki operacyjne wzrosły o 4 341 tys. EUR do 81 009 tys. EUR (76 668 tys. EUR w 2011 r.) zgodnie ze zwiększeniem intensywności działań głównie w obszarze certyfikacji. Jako odsetek ogólnego budżetu Agencji wydatki operacyjne pozostały na stałym poziomie 51,6% i 50,0% odpowiednio w latach 2011 i 2012, lecz część środków operacyjnych wykorzystano na projekty informatyczne. W celu lepszego odzwierciedlenia zmieniającego się charakteru tych wydatków w budżecie postanowiono w przyszłości klasyfikować te środki jako wydatki administracyjne.

Ogólny wskaźnik wykonania budżetu na 2012 r. wyniósł 97,06%.

#### 4.2 Wstępne wykonanie budżetu na 2012 r. (wszystkie dane liczbowe podano w tysiącach EUR – EUR '000).

	2012		2011	
<b>TYTUŁ I – Wydatki na personel</b>				
	<b>Płatności</b>	<b>Zobowiązania</b>	<b>Płatności</b>	<b>Zobowiązania</b>
Środki budżetowe – C1+R0+C4+C5(1)	66 743	66 743	58 658	58 658
Przydzielone	–	64 265	0	57 911
Wypłacone	63 520	–	57 212	0
Automatyczne przeniesienia	756	–	699	0
<b>Wydatki/zobowiązania ogółem (2)</b>	<b>64 276</b>	<b>64 265</b>	<b>57 911</b>	<b>57 911</b>
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	–	11	0	0
Anulowane	2 467	2 467	747	747
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3)/(1)	96,30%	96,30%	98,73%	98,73%

<b>TYTUŁ II – Wydatki administracyjne</b>				
Środki budżetowe - C1+R0+C4+C5(1)	14 193	14 193	14 359	14 359
Przydzielone	–	13 559	0	13 871
Wyłacone	10 198	–	9 931	0
Automatyczne przeniesienia	3 365	–	3 940	0
Przeniesienia pozaautomatyczne	–	–	0	0
<b>Wydatki/zobowiązania ogółem (2)</b>	<b>13 563</b>	<b>13 559</b>	<b>13 871</b>	<b>13 871</b>
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	–	3 567 660	0	0
Anulowane	630	630	488	488
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3)/(1)	95,56%	95,56%	96,60%	96,60%
<b>TYTUŁ III – Wydatki operacyjne</b>				
Środki budżetowe - C1+R0+C4+C5(1)	82 726	82 726	77 245	77 245
Przydzielone	–	54 456	0	50 184
Wyłacone	32 399	–	26 774	0
Automatyczne przeniesienia	48 610	–	49 894	0
Przeniesienia pozaautomatyczne	–	–	0	0
<b>Wydatki/zobowiązania ogółem (2)</b>	<b>81 009</b>	<b>54 456</b>	<b>76 668</b>	<b>50 184</b>
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	–	26 553	0	26 484
Anulowane	1 716	1 716	577	577
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3)/(1)	97,93%	97,93%	99,25%	99,25%
<b>OGÓŁEM</b>				
Środki budżetowe - C1+R0+C4+C5(1)	163 661	163 661	150 262	150 262
Przydzielone	–	132 280	0	121 966
Wyłacone	106 118	–	93 917	0
Automatyczne przeniesienia	52 731	–	54 533	0
Przeniesienia pozaautomatyczne	–	–	0	0
<b>Wydatki/zobowiązania ogółem (2)</b>	<b>158 848</b>	<b>132 280</b>	<b>148 450</b>	<b>121 966</b>
Środki przeniesione z dochodów przeznaczonych na określony cel (3)	–	26 568	0	26 484
Anulowane	4 813	4 813	1 812	1 812
% wykorzystany na środki budżetowe (2+3)/(1)	97,06%	97,06%	98,79%	98,79%

**4.3. Wstępny rachunek wyniku ekonomicznego w 2012 r.** (wszystkie dane liczbowe podano w tysiącach EUR – '000 EUR).

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

**4.3.1. Naliczone opłaty i należności oraz dotacja**

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>PRZYCHODY OPERACYJNE</b>		
Opłaty i należności	76 600	68 799
Wkład od podmiotów KE (w tym międzynarodowa współpraca techniczna)	36 549	34 552
Odzyskane wydatki	751	573
Inne	–	–
Wkład od krajów EFTA / państw trzecich	994	980
<b>PRZYCHODY OPERACYJNE OGÓŁEM</b>	<b>114 895</b>	<b>104 884</b>
<b>WYDATKI OPERACYJNE</b>		
Wydatki na personel	-63 925	-55 747
Budynki i powiązane wydatki	-8 325	-8 859
Inne wydatki	-6 511	-5 769
Amortyzacja i odpisy	-3 293	-3 152
Działania w zakresie outsourcingu i zamówień	-36 942	-31 476
<b>WYDATKI OPERACYJNE OGÓŁEM</b>	<b>-118 996</b>	<b>-105 003</b>
<b>NADWYŻKA (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ</b>	<b>-4 101</b>	<b>-119</b>
<b>PRZYCHODY NIEOPERACYJNE (WYDATKI)</b>		
Przychody z operacji finansowych	–	–
Odsetki uzyskane od stron trzecich	519	598
Wydatki związane z operacjami finansowymi	-29	-
Odsetki wypłacone stronom trzecim	-4	-70
<b>NADWYŻKA/(DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI NIEOPERACYJNEJ</b>	<b>486</b>	<b>528</b>
<b>NADWYŻKA/(DEFICYT) ZE ZWYKŁEJ DZIAŁALNOŚCI</b>	<b>3 615</b>	<b>409</b>
<b>NADWYŻKA/(DEFICYT) Z POZYCJI NIESTANDARDOWYCH</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>NADWYŻKA NETTO ZA DANY OKRES</b>	<b>3 615</b>	<b>409</b>

**4.3.2. Tylko opłaty i należności**

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>PRZYCHODY OPERACYJNE</b>		
Opłaty i należności	76 600	68 779
Wkład od podmiotów KE (w tym międzynarodowa współpraca techniczna)	–	–
Odzyskane wydatki	470	242
Inne	–	–
Wkład od krajów EFTA / państw trzecich	–	–
<b>PRZYCHODY OPERACYJNE OGÓŁEM</b>	<b>77 071</b>	<b>69 020</b>
<b>WYDATKI OPERACYJNE</b>		
Wydatki na personel	-39 371	-33 950
Budynki i powiązane wydatki	-5 238	-5 469
Inne wydatki	-4 048	-3 511
Amortyzacja i odpisy	-2 166	-2 051
Działania w zakresie outsourcingu i zamówień	-27 689	-24 103
<b>WYDATKI OPERACYJNE OGÓŁEM</b>	<b>-78 511</b>	<b>-69 084</b>
<b>NADWYŻKA (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ</b>	<b>-1 440</b>	<b>-62</b>
<b>PRZYCHODY NIEOPERACYJNE (WYDATKI)</b>		
Przychody z operacji finansowych	–	–
Odsetki uzyskane od stron trzecich	519	598
Wydatki związane z operacjami finansowymi	-19	–
Odsetki i należności wypłacone stronom trzecim	-3	-42
<b>NADWYŻKA/(DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI NIEOPERACYJNEJ</b>	<b>498</b>	<b>556</b>
<b>NADWYŻKA/(DEFICYT) ZE ZWYKŁEJ DZIAŁALNOŚCI</b>	<b>-943</b>	<b>493</b>
<b>NADWYŻKA/(DEFICYT) Z POZYCJI NIESTANDARDOWYCH</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>NADWYŻKA NETTO ZA DANY OKRES</b>	<b>-943</b>	<b>493</b>

**4.3.3 Tylko dotacja**

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>PRZYCHODY OPERACYJNE</b>		
Opłaty i należności	-	-
Wkład od podmiotów KE (w tym międzynarodowa współpraca techniczna)	36 549	34 552
Odzyskane wydatki	280	331
Inne	-	-
Wkład od krajów EFTA / państw trzecich	994	980
<b>PRZYCHODY OPERACYJNE OGÓŁEM</b>	<b>37 824</b>	<b>35 863</b>
<b>WYDATKI OPERACYJNE</b>		
Wydatki na personel	-24 554	-21 797
Budynki i powiązane wydatki	-3 087	-3 391
Inne wydatki	-2 463	-2 258
Amortyzacja i odpisy	-1 127	-1 101
Działania w zakresie outsourcingu i zamówień	-9 253	-7 373
<b>WYDATKI OPERACYJNE OGÓŁEM</b>	<b>-40 485</b>	<b>-35 920</b>
<b>NADWYŻKA (DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ</b>	<b>-2 661</b>	<b>-57</b>
<b>PRZYCHODY NIEOPERACYJNE (WYDATKI)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Przychody z operacji finansowych	-	-
Odsetki uzyskane od stron trzecich	-	-
Wydatki związane z operacjami finansowymi	-10	-
Odsetki i należności wypłacone stronom trzecim	-1	-28
<b>NADWYŻKA/(DEFICYT) Z DZIAŁALNOŚCI NIEOPERACYJNEJ</b>	<b>-11</b>	<b>-28</b>
		<b>-</b>
<b>NADWYŻKA/(DEFICYT) ZE ZWYKŁEJ DZIAŁALNOŚCI</b>	<b>-2 672</b>	<b>-84</b>
<b>NADWYŻKA/(DEFICYT) Z POZYCJI NIESTANDARDOWYCH</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>NADWYŻKA NETTO ZA DANY OKRES</b>	<b>-2 672</b>	<b>-84</b>

**Załącznik 5: Przetargi rozpoczęte lub zakończone w 2012 r.**

D	Rodz. proc.	Nr ref.	Nr części	Nazwa kontraktu	Rodzaj kontraktu	Nr kontraktu	Zwycięski oferent	Łączna (maks.) wartość	Podpisanie kontraktu	STAN
S	PN	EASA.2011.NP.21		Technical Training – Lot 15 Composite Advanced Repairs	Ramowy	EASA.2012.FC01	Lufthansa Technical Training	150 000,00 EUR	5.4.2012	ZAKOŃCZONY
E	PN	E.5.2012.NP.01		Medical Support to EASA Staff Members	Ramowy	E.5.2012.FC01	Dr med. Walter Heimbach	60 000,00 EUR	18.4.2012	ZAKOŃCZONY
E	PN	E.2.2012.NP.01		Flight Data Analysis & Animation System Software Annual Support	Ramowy	E.2.2012.FC01	CAE Flightscope Inc.	22 044,00 EUR	19.7.2012	ZAKOŃCZONY
E	POtw	EASA.2012.OP.01		Assessment Centres and Development Centres	Ramowy	EASA.2012.FC16	Hudson Belgium NV (i)	1 500 000,00 EUR	6.12.2012	ZAKOŃCZONY
						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	POtw	EASA.2012.OP.02	Część 1 (i)	Off-set digital printing and copying services	Ramowy	EASA.2012.FC07	Imprimerie Centrale S.A.	300 000,00 EUR	4.12.2012	ZAKOŃCZONY
			Część 1 (ii)			EASA.2012.FC08	Grafische Werkstatt Druckerei und Verlag Gebr. Kopp GmbH & Co. KG		18.1.2013	

D	Rodz . proc.	Nr ref.	Nr części	Nazwa kontraktu	Rodzaj kontraktu	Nr kontraktu	Zwycięski oferent	Łączna (maks.) wartość	Podpisanie kontraktu	STAN
E	POtw	EASA.2012.OP.02	Część 2 (i)	Layout and production services	Ramowy	EASA.2012.FC09	Imprimerie Centrale S.A.	600 000,00 EUR	30.10.2012	ZAKOŃCZONY
			Część 2 (ii)			EASA.2012.FC10	Phoenix Design Aid		29.10.2012	
			Część 2 (iii)			EASA.2012.FC11	Thomas Zimmer		5.2.2013	
E	POtw	EASA.2012.OP.02	Część 3 (i)	Design and production services	Ramowy	EASA.2012.FC12	Imprimerie Centrale S.A.	400 000,00 EUR	14.11.2012	ZAKOŃCZONY
			Część 3 (ii)			EASA.2012.FC13	Saatchi & Saatchi Brussels		6.12.2012	
			Część 3 (iii)			EASA.2012.FC14	Thomas Zimmer		5.2.2013	
R	POtw	EASA.2012.OP.03		Consultancy services in support of EASA International Technical Co-operation activities	Ramowy	EASA.2012.FC22	Konsorcjum CAA International Ltd, Egis Avia, SENASA	6 000 000,00 EUR	22.11.2012	ZAKOŃCZONY
F	POtw	EASA.2012.OP.04		Besetzung der Poststelle und der Warenannahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit	Ramowy	EASA.2012.FC24	Deutsche Post InHaus Services GmbH	1 500 000,00 EUR	18.12.2012	ZAKOŃCZONY
R	POtw	EASA.2012.OP.06	Część 1 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Ramowy	EASA.2012.FC45	CMS Hasche Sigle	600 000,00 EUR	1.3.2013	ZAKOŃCZONY
			Część 1 (ii)			EASA.2012.FC46	Bird & Bird LLP		6.3.2013	
R	POtw	EASA.2012.OP.06	Część 2 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Ramowy	EASA.2012.FC48	Bird & Bird LLP	100 000,00 EUR	6.3.2013	ZAKOŃCZONY
			Część 2 (ii)			EASA.2012.FC49	DLA Piper UK LLP		8.3.2013	
			Część 2 (iii)			EASA.2012.FC50	CMS Hasche Sigle		7.3.2013	

D	Rodz. proc.	Nr ref.	Nr części	Nazwa kontraktu	Rodzaj kontraktu	Nr kontraktu	Zwycięski oferent	Łączna (maks.) wartość	Podpisanie kontraktu	STAN
F	POTw	EASA.2012.OP.07		Security & Reception Services (both incl. related services) at the European Aviation Safety Agency in Cologne	Ramowy	EASA.2012.FC06	Gegenbauer Sicherheitsdienste GmbH	4 000 000,00 EUR	22.11.2012	ZAKOŃCZONY
R	POTw	EASA.2012.OP.09		Study on single-engined helicopter operations over a hostile environment	Ramowy	EASA.2012.C04	Advanced Logistics Group S.A.U. (lider)	166 000,00 EUR	8.10.2012	ZAKOŃCZONY
E	PN	EASA.2012.NP.10		Verification of the methodology and results of the determination of new fee tariffs for the EASA Fees and Charges Regulation	Bezpośredni	EASA.2012.C05	Cranfield University	100 000,00 EUR	29.8.2012	ZAKOŃCZONY
R	PN	EASA.2012.NP.11		Provision of Assistance for the use of Technical Standards and Technology	Ramowy	EASA.2012.FC02	EUROCAE – Europejska Organizacja Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego	300 000,00 EUR	1.8.2012	ZAKOŃCZONY
		EASA.2012.OP.12		Umzugs- und Hausmeisterdienste für die Europäische Agentur für Flugsicherheit	Ramowy	EASA.2012.FC23	Gepe Gebäudedienste Peterhoff GmbH	1 000 000,00 EUR	7.12.2012	ZAKOŃCZONY
E	POTw	EASA.2012.OP.13		VHM – Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters	Bezpośredni	EASA.2012.C05	Cranfield University	150 000,00 EUR	30.10.2012	ZAKOŃCZONY
E	POTw	EASA.2012.OP.14		ICAR – Ice accretion and release in fuel systems	Bezpośredni	EASA.2012.C25	Airbus Operations Limited	200 000,00 EUR	18.12.2012	ZAKOŃCZONY
E	POTw	EASA.2012.OP.17		Development and maintenance of a data warehouse for aviation production data	Ramowy	EASA.2012.FC26	Ingenieria De Sistemas Para La Defensa de Espana S.A. (ISDEFE)	184 329,74 EUR	7.12.2012	ZAKOŃCZONY
S	POTw	EASA.2012.OP.18	Część 1	Technical Training – Lot 1: Safety Management System for Evaluators	Ramowy	EASA.2012.FC31	CAA International Ltd	150 000,00 EUR	21.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	POTw	EASA.2012.OP.18	Część 3	Technical Training – Lot 3: Auditing Techniques for Regulators	Ramowy	EASA.2012.FC32	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	20.2.2013	ZAKOŃCZONY

D	Rodz . proc.	Nr ref.	Nr części	Nazwa kontraktu	Rodzaj kontraktu	Nr kontraktu	Zwycięski oferent	Łączna (maks.) wartość	Podpisanie kontraktu	STAN
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 4	Technical Training – Lot 4: Advanced Human Factors	Ramowy	EASA.2012.FC33	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	20.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 5	Technical Training – Lot 5: Human Factors in Aircraft Maintenance	Ramowy	EASA.2012.FC34	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	20.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 6	Technical Training – Lot 6: Just Culture in Aviation Safety	Ramowy	EASA.2012.FC35	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	20.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 7	Technical Training – Lot 7: Airport Safety Management System	Ramowy	EASA.2012.FC36	Organizacja szkoleniowa JAA Stichting Beheer	150 000,00 EUR	25.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 8	Technical Training – Lot 8: Aircraft Accident Investigation	Ramowy	EASA.2012.FC37	Organizacja szkoleniowa JAA Stichting Beheer	150 000,00 EUR	25.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 9	Technical Training – Lot 9: Safety Assessment for Aircraft Systems	Ramowy	EASA.2012.FC38	R.G.W. Cherry & Associates	150 000,00 EUR	19.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 10	Technical Training – Lot 10: Practical Application of Safety Assessment for Aircraft Systems	Ramowy	EASA.2012.FC39	R.G.W. Cherry & Associates	150 000,00 EUR	19.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 13	Technical Training – Lot 13: Engineering and Maintenance in Air Transport Operations	Ramowy	EASA.2012.FC40	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	20.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 14	Technical Training – Lot 14: Non Destructive Testing Auditing	Ramowy	EASA.2012.FC41	CAA International Ltd	150 000,00 EUR	21.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 15	Technical Training – Lot 15: Special Operating Rules	Ramowy	EASA.2012.FC42	ML Consulting Schulung, Service & Support GmbH	150 000,00 EUR	25.2.2013	ZAKOŃCZONY
S	Potw	EASA.2012.OP.18	Część 17	Technical Training – Lot 17: Oversight Techniques for Regulators	Ramowy	EASA.2012.FC44	Continuous Security GmbH	150 000,00 EUR	20.2.2013	ZAKOŃCZONY

D	Rodz. proc.	Nr ref.	Nr części	Nazwa kontraktu	Rodzaj kontraktu	Nr kontraktu	Zwycięski oferent	Łączna (maks.) wartość	Podpisanie kontraktu	STAN
E	Potw	EASA.2012.OP.19		EROMDAT – Engine Rotor Material Damage Tolerance	Bezpośredni	EASA.2012.C29	Konsorcjum Ecole Nationale Supérieure de Mécanique et d'Aérotechnique (ENSMA), Uniwersytet Oksfordzki, SNECMA S.A., TURBOMECA S.A. Rolls Royce plc., Rolls Royce Deutschland Ltd & Co KG, MTU Aero Engines GmbH	250 000,00 EUR	21.12.2012	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2012.OP.20		APAG – Aircraft Parachutes for General Aviation	Bezpośredni	EASA.2012.C27	NLR	65 000,00 EUR	17.12.2012	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2012.OP.22		COCAM – Comparison and harmonisation of ACAS event monitoring performed by NAAs and ANSPs	Bezpośredni	EASA.2012.C28	Egis Avia	55 600,00 EUR	20.12.2012	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2012.OP.26		COTS-AEH – Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation	Bezpośredni	EASA.2012.C15	Thales Avionics S.A.S	98 000,00 EUR	14.11.2012	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2012.OP.28		Job Evaluation – Continued Consultancy and Maintenance/Update of the EASA Job Matrix	Ramowy	EASA.2012.FC21	Hay Group sa/nv	200 000,00 EUR	13.12.2012	ZAKOŃCZONY
E	Potw	EASA.2012.OP.32		Development of EASA Competency Framework	Ramowy	EASA.2012.FC51	PwC EU Services EESV	600 000,00 EUR	25.2.2013	ZAKOŃCZONY
E	PN	EASA.2012.NP.35		HELMGOP II	Bezpośredni	EASA.2012.C30	Cranfield University	45 000,00 EUR	9.1.2013	ZAKOŃCZONY

RODZAJ PROCEDURY	
PN	Procedura negocjacyjna
POgr	Procedura ograniczona
Potw	Procedura otwarta

## Załącznik 6: Dane liczbowe dotyczące poziomu zatrudnienia i dane demograficzne

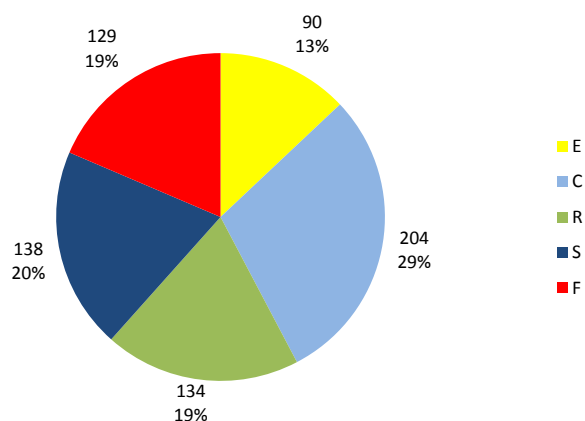
Ta część przedstawia analizę oraz statystyki dotyczące pracowników zatrudnionych na koniec okresu sprawozdawczego zgodnie z różnymi parametrami, takimi jak narodowość, płeć oraz wiek. Dane liczbowe we wszystkich tabelach w tej części odzwierciedlają sytuację na dzień 31 grudnia 2012 r.

**Rysunek 1: Plan zatrudnienia**

Category/ Grade	Filled Posts on 31.12.2011	Establishment plan 2012	Filled Posts on 31.12.2012	Occupation rate on 31.12.2012
<b>AD</b>	<b>443 *</b>	<b>499</b>	<b>480 *</b>	<b>96%</b>
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	
<b>AST</b>	<b>130</b>	<b>135</b>	<b>133</b>	<b>99%</b>
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	
<b>Total</b>	<b>573 *</b>	<b>634</b>	<b>613 *</b>	<b>97%</b>

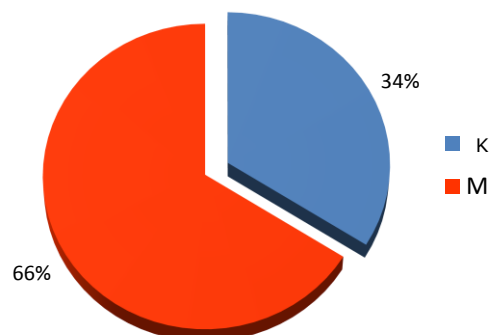
- W tej tabeli ujęto wyłącznie stanowiska pracowników tymczasowych (TA). Tabela ta przedstawia stanowiska obsadzone na koniec okresu sprawozdawczego, a nie liczbę zatrudnionych pracowników. Należy zauważyć, że 2 pilotów zatrudnionych na część etatu zajmuje tylko 1 stanowisko. Dlatego EASA zatrudnia 614 pracowników tymczasowych zajmujących 613 stanowisk. Ponadto na koniec 2012 r. zatrudniano 70 pracowników kontraktowych (CA) oraz 11 oddelegowanych ekspertów krajowych (SNE).
- Wszystkie stanowiska zatwierdzone w planie zatrudnienia EASA zdefiniowano jako „tymczasowe”.
- Należy zauważyć, że w instytucjach UE istnieje możliwość „niższego obsadzania” stanowisk, co oznacza obsadzenie stanowiska pracownikiem o niższym zaszeręgowaniu niż teoretycznie przypisane do stanowiska. Rozkład kwalifikacji w planie zatrudnienia odpowiada „najwyższemu” dopuszczalnemu rozłożeniu zaszeręgowania, przy czym obsadzone stanowiska wylicza się od najwyższego do najniższego za pomocą mechanizmu kaskadowego.

**Rysunek 2: Pracownicy według dyrekcji**



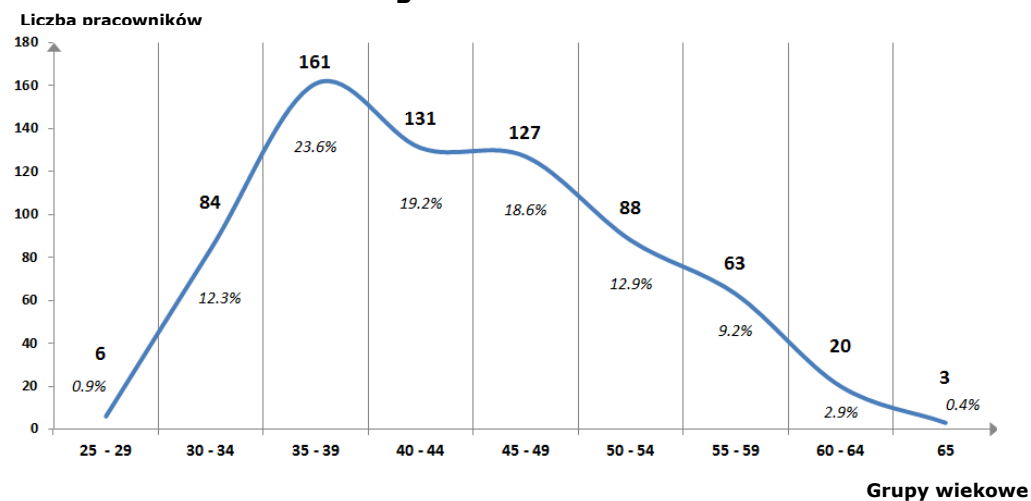
Uwzględnieni pracownicy: TA, CA, SNE.

**Rysunek 3: Podział według płci**

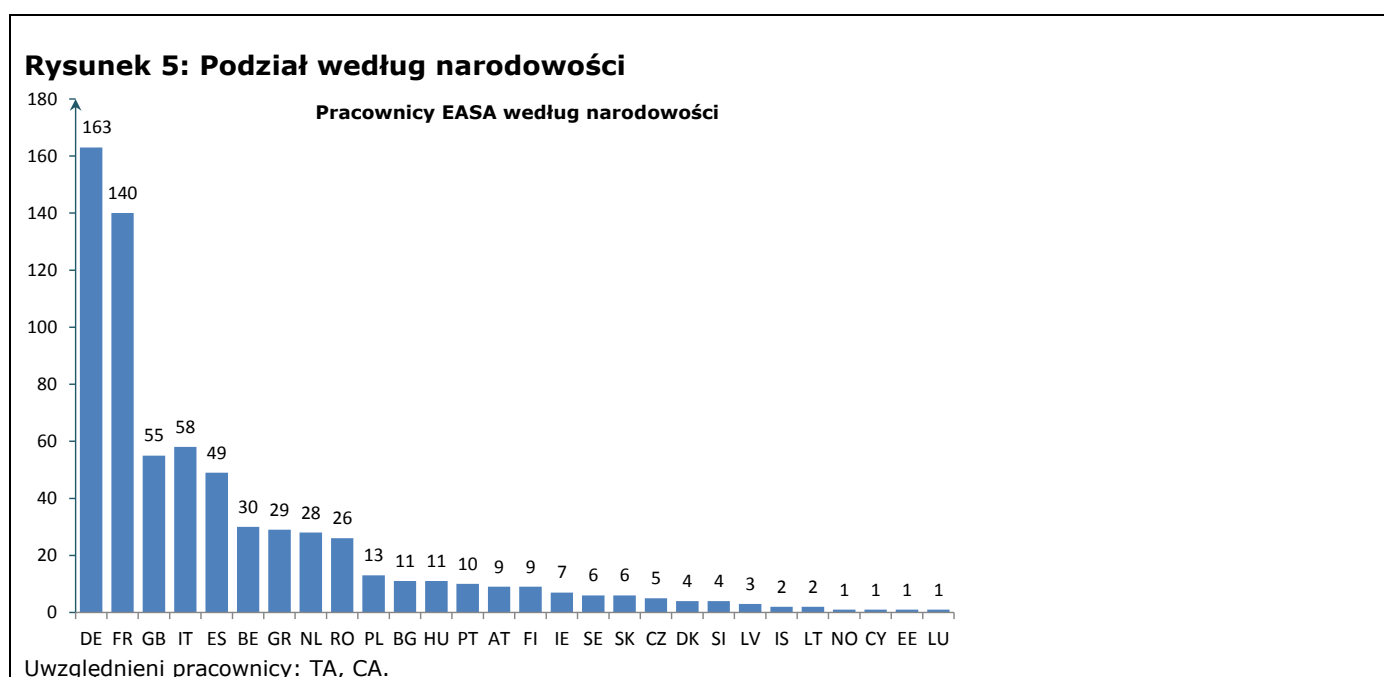


Uwzględnieni pracownicy: TA, CA, SNE.

**Rysunek 4: Podział według wieku**



Uwzględnieni pracownicy: TA, CA.



## Załącznik 7: Kluczowe wskaźniki efektywności

### STRATEGIA BEZPIECZEŃSTWA ORAZ EASP I ANALIZY ORAZ BADANIA BEZPIECZEŃSTWA

Cel	KPI	Cel na 2011 r.	Cel na 2012 r.	Wynik w 2012 r.
Poprawa terminowej dostępności oraz poprawa treści rocznego przeglądu bezpieczeństwa	Data wydania jest znana, zakres wskaźników poszerzony, a szczegóły poprawione	Treść opracowana i zatwierdzona do 25 kwietnia	Treść opracowana i zatwierdzona do 25 kwietnia	Osiągnięto, dodano nowy rozdział dot. lotnisk
Ustanowienie i utrzymanie wewnętrznego systemu zgłaszania zdarzeń	Skuteczne przekazywanie informacji na temat bezpieczeństwa zainteresowanym stronom / decydom za pomocą specjalnych sprawozdań i biuletynów	Funkcjonowanie IORS przy udziale 5 głównych organizacji raportujących	Pełne funkcjonowanie IORS	Pełne funkcjonowanie od lutego 2012 r.
Poprawa odpowiedzi Agencji na oficjalne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	Odsetek nowych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, na które udzielono odpowiedzi w ciągu 90 dni	97%	97%	100%
Skoordynowane, przemyślane i terminowe reakcje na poważne wypadki śmiertelne w lotnictwie cywilnym	Szczegółowe działania następcze i aktywne wspieranie dochodzeń w celu opracowania najlepszego planu działań naprawczych	Zdolność reagowania na 10 poważnych wypadków w lotnictwie cywilnym	Zdolność reagowania na 10 poważnych wypadków w lotnictwie cywilnym	Monitorowanie 6 poważnych wypadków śmiertelnych
Poprawa planowania i tempa wdrożenia planowanych działań	EASP. Śledzenie wdrażania planu działania wykazujące realizację działań w roku, na który je zaplanowano	Grupy robocze ECAST dostarczają produkt, EHEST zatwierdza plan działania; EGAST publikuje materiały dot. promocji bezpieczeństwa	Grupy robocze ECAST dostarczają produkt, EHEST zatwierdza plan działania; EGAST publikuje materiały dot. promocji bezpieczeństwa	Na dobrej drodze. Wyniki są kontrolowane w ramach zintegrowanego systemu zarządzania Agencji

### DZIAŁALNOŚĆ REGULACYJNA

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

Cel	KPI	Cel na 2011 r.	Cel na 2012 r.	Wynik w 2012 r.
Zintensyfikowanie komunikacji i zacieśnienie współpracy z zainteresowanymi stronami	– Liczba zorganizowanych wydarzeń	25 wydarzeń	26 wydarzeń	24 wydarzenia
	– Odsetek pozytywnych uwag od zainteresowanych stron dotyczących treści i organizacji wydarzeń	65%	65%	61%
	– Ekwiwalent pełnego czasu pracy (EPC) przeznaczonego na wsparcie branży jako odsetek	20 EPC	11 EPC	3 EPC

	zaplanowanego EPC – Wartość procentowa korespondencji otrzymanej w terminie od przedstawicieli branży, państw członkowskich i Komisji	60%	60%	95,8%
Przyjęcie aktywnej postawy wobec ICAO, państw członkowskich i instytucji UE w celu przejęcia inicjatywy w odniesieniu do opracowywania przepisów i ustalania celów w zakresie bezpieczeństwa	– Odsetek uczestnictwa w odpowiednich panelach ICAO ds. bezpieczeństwa i środowiska naturalnego – Odsetek terminowych odpowiedzi na wnioski w sprawie odstępstw – Ekwiwalent pełnego czasu pracy (EPC) jako odsetek zaplanowanego EPC przeznaczanego na wsparcie: o Komisji (KE) o państw członkowskich (PC) o krajów trzecich (KT)	98%  60%  15 EPC  o 4 KE o 5 PC  o 6 KT	90%  60%  7,38 ECP  o 2,46 KE o 2,46 PC  o 2,46 KT	100%  60,2%  14,3 ECP  o 0,8 KE o 2,45 PC  o 11 KT
Realizacja przyjętego programu działań regulacyjnych (rok N – N+3)	– Wartość procentowa realizacji programu działań regulacyjnych – Ekwiwalent pełnego czasu pracy (EPC) przeznaczanego na tworzenie przepisów jako odsetek zaplanowanego EPC	95%  35 ECP	95%  35,67 ECP	112,5%  31,3 ECP
Usprawnienie/uproszczenie procesów regulacyjnych	– Ekwiwalent pełnego czasu pracy (EPC) przeznaczanego na usprawnianie procesów zarządzanych przez dział ds. tworzenia regulacji jako odsetek zaplanowanego EPC	30% ECP	6,15 ECP	1,2 ECP

**NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM WYROBÓW**

Cel	KPI	Cel na 2011 r.	Cel na 2012 r.	Wynik w 2012 r.
Zapewnienie minimalnego poziomu nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu	Liczba godzin pracy technicznej w ciągu roku jako odsetek zaplanowanych godzin pracy	90%	90%	84,82%
Internalizacja projektów certyfikacyjnych i zadań CAW zgodnie z polityką internalizacji	Godziny pracy wewnętrznej jako odsetek całkowitej liczby godzin	72%	74%	76,02%
Zwiększenie wydajności personelu technicznego	Liczba godzin pracy technicznej (projekty) jako odsetek całkowitej liczby godzin	77%	78%	83,52%
Zadowolenie branży	Odsetek pozytywnych informacji zwrotnych uzyskanych za pośrednictwem kwestionariuszy informacji zwrotnych od zainteresowanych stron	75%	75%	Nie dotyczy

ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI

Cel	KPI	Cel na 2011 r.	Cel na 2012 r.	Wynik w 2012 r.
Ustanowienie środków kontroli sprawowania nadzoru przez krajowe władze lotnicze (NAA) w celu zapewnienia powszechnego sprawowania nadzoru nad organizacjami niezależnie od tego, czy nadzór będzie sprawowany przez EASA czy w jej imieniu przez NAA	Liczba wizyt w NAA z udziałem kierowników zespołów EASA lub kadry kierowniczej EASA	5%	5%	Plany miesięczne od stycznia do grudnia 2012 r. wykonano w 100%. Osiągnięto cel wynoszący 5%.
Wdrożenie nowych kompetencji, terminowe dostosowanie do zmian dat wdrożenia	Dostępność planu wdrożenia	Wdrożenie nowych kompetencji zgodnie z planem wdrożenia	Nowe kompetencje wdrożone	Nowe kompetencje zostały pomyślnie wdrożone.
Przygotowanie odpowiednich procedur związanych ze zlecaniem zadań krajowym władzom lotniczym w odniesieniu do nowych kompetencji	Udział procentowy zleconych zadań a zadania wykonane przez pracowników EASA	Opracowanie procedur zlecenia na zewnątrz (cel: 80%)	Procedury zlecenia na zewnątrz opracowane (cel: 80%)	Ustanowiono procedury zlecenia na zewnątrz, a zadania zlecono już kwalifikowanym jednostkom i krajowym władzom lotniczym.
Opracowanie systemu nadzoru opartego na ryzyku wraz z określonymi fazami testowania i wdrażania	Wdrożenie faz nadzoru opartego na ryzyku w porównaniu z planem wdrożenia	Zakończenie fazy testowania	Wdrożenie na poziomie 50%	Skorygowano dopasowane do potrzeb procedury w zakresie CAO, POA i DOA.
Zapewnienie wnioskowanych zasobów na potrzeby działań inspekcyjnych departamentu ds. standaryzacji	% zgodności z wnioskami	Zgodność z 90% wniosków	Zgodność z 90% wniosków	Do grudnia 2012 r. osiągnięto zgodność z wszystkimi wnioskami z S.1.

INSPEKCJA W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH

Cel	KPI	Cel na 2011 r.	Cel na 2012 r.	Wynik w 2012 r.
Przeprowadzenie ustalonej liczby wizyt kontrolnych zgodnie z zatwierdzonym planem rocznym (1. filar strategiczny)	% zaplanowanych wizyt, które zostały przeprowadzone	100% zaplanowanych wizyt + wizyty <i>ad hoc</i> i inne nieplanowane wizyty	100% zaplanowanych wizyt + dodatkowo 10% ( <i>ad hoc</i> , FUP itp.)	100% wykonania we wszystkich obszarach (plus znacząca liczba dodatkowych wizyt <i>ad hoc</i> i wizyt następczych)
Rozwijanie proaktywnych środków standaryzacji (2. filar strategiczny)	Odbywanie spotkań standaryzacyjnych	Jedno na dany zakres	1 spotkanie ws. FSTD i IAW 2 spotkania ws. CAW, OPS, FCL	Cel osiągnięty (spotkania standaryzacyjne przeprowadzone w odniesieniu do wszystkich istniejących obszarów)
Ocena skutków rozporządzenia podstawowego i przepisów wykonawczych (art. 24 ust. 3) (3. filar strategiczny)	% kwestii przeanalizowanych wobec kwestii zidentyfikowanych	Nie dotyczy	70%	100%

OPERATORZY

Cel	KPI	Cel na 2011 r.	Cel na 2012 r.	Wynik w 2012 r.
Ustanowienie niezbędnych procesów i procedur, w tym kompletnej bazy danych do celów gromadzenia zezwoleń, ich analizy i zarządzania nimi, wraz z koniecznymi modyfikacjami narzędzia ERP Agencji	Procedury i procesy, wymogi biznesowe dotyczące baz danych, formularze wniosków i system finansowania	Przygotowane projekty procedur i procesów oraz wymogi biznesowe dotyczące baz danych	Przygotowane projekty procedur i procesów oraz baza danych	Projekt procedury opracowany w ARIS; utworzono dokument analizy biznesowej dla aplikacji komputerowej TCO; odbyto regularne spotkania z dyrekcją F w sprawie integracji procedury administracyjnej TCO w SAP
Pomyślne wdrożenie przepisu wykonawczego dotyczącego zezwoleń dla TCO	Sprawne wdrożenie przepisu wykonawczego	Nie dotyczy	Wykonana wstępna ocena ryzyka	Procedura tworzenia regulacji dla przewidywanej części TCO opóźniona (opinię opublikowano w grudniu 2012 r.)
Wsparcie Komisji w kontekście rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r.	Udzielanie wsparcia Komisji zgodnie z wnioskowanym zapotrzebowaniem	10 misji (przewidywanych przez Komisję)	10 misji	2 misje dla CION (wykaz bezpieczeństwa UE); 14 wysłuchań/spotkań ASC w Brukseli; 7 misji z USOP ICAO.
Udział w seminariach, konferencjach, prezentacjach	Liczba inicjatyw nienależących do rutynowych wydarzeń, w których wzięto udział	Co najmniej 3	3	3
Przedstawienie systemu KE-Safa na odpowiednich konferencjach międzynarodowych i na wniosek poszczególnych państw w celu uzgodnienia metod inspekcji na płycie z innymi głównymi władzami lotniczymi	Liczba zewnętrznych prezentacji i wymian z władzami krajów trzecich	5	5	6
Utworzenie bazy danych Safa	Łatwość użycia i jakość wyników	Nowa wersja w użyciu	Rok na wprowadzenie usprawnień; zainicjowanie i wdrożenie CR na podstawie informacji zwrotnych od użytkowników	Ważna modernizacja przeprowadzona w październiku 2012 r.

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

Cel	KPI	Cel na 2011 r.	Cel na 2012 r.	Wynik w 2012 r.
Promowanie systemu EASA za pośrednictwem umów dwustronnych (BASA), porozumień roboczych oraz przedstawicieli lokalnych	<p>– Wartość procentowa podjętych inicjatyw w stosunku do łącznej liczby otrzymanych wniosków</p> <p>– Odsetek spotkań koordynacyjnych zorganizowanych w związku z porozumieniami</p>	<p>90% wniosków rozpatrzonych pozytywnie w rozsądnym terminie</p> <p>Zorganizowano 90% spotkań koordynacyjnych</p>	<p>90% wniosków rozpatrzonych pozytywnie w rozsądnym terminie</p> <p>Zorganizowano 90% spotkań koordynacyjnych</p>	<p>98%</p> <p>98%</p>
Wsparcie KE w określaniu, wdrażaniu i ocenie unijnych programów współpracy w zakresie lotnictwa cywilnego (nowy cel)	Liczba projektów z bezpośrednim udziałem EASA (udział w posiedzeniach komitetów sterujących projektami, wkład w działania techniczne itp.)	7 projektów	8 projektów	13 projektów
Opracowanie i realizacja działań w zakresie współpracy technicznej, takich jak szkolenia i warsztaty techniczne przeznaczone dla władz partnerów międzynarodowych	Liczba działań technicznych zorganizowanych w celu rozpowszechniania i wyjaśniania przepisów UE	15 wydarzeń	15 wydarzeń	27 wydarzeń
Wsparcie Komisji w koordynacji pism do państw kierowanych przez ICAO zgodnie z procedurą Komisji	– Odsetek terminowo przekazanych zaleceń dotyczących pism do państw	90%	90%	97%

DZIAŁANIA POMOCNICZE<sup>10</sup>

Cel	KPI	Cel na 2011 r.	Cel na 2012 r.	Wynik w 2012 r.
Terminowe przetwarzanie wniosków w celu podwyższania jakości i ciągłego usprawniania obsługi branży	Odsetek wniosków przydzielonych w ciągu 5 dni roboczych od dnia otrzymania	75%	75%	80%
Terminowe przetwarzanie końcowych dokumentów w celu podwyższania jakości i ciągłego usprawniania obsługi branży	Odsetek certyfikatów wydanych w ciągu 2 dni roboczych od dnia otrzymania badań technicznych	80%	90%	88%
Spełnienie warunków umów ramowych z krajowymi władzami lotniczymi	Odsetek faktur przetworzonych (płatność uruchomiona) w ciągu 45 dni kalendarzowych od dnia rejestracji faktury	98%	98%	100%

<sup>10</sup> Niektóre KPI poddano ocenie w celu ich lepszego dostosowania do sposobu pracy w SAP, co uwidoczniło już w Programie prac na 2012 r.

Zapewnienie odpowiedniej obsługi przedsiębiorstw w zakresie zamówień publicznych	Wartość procentowa realizacji planów o wysokiej wartości (>60k) z września na koniec roku (liczba postępowań, liczba podpisanych umów, wielkość budżetu)	92%	95%	95%
Utrzymanie wysokiego wskaźnika wykonania budżetu	Odsetek wypełnionych zobowiązań w porównaniu z prognozą dotyczącą całego budżetu rocznego	98%	98%	97,06%
Zwiększenie skuteczności procesu dochodzenia należności	Średnia liczba dni na zrealizowanie nakazów odzyskania środków	100	95	74,24
Zapewnienie odpowiedniej sprawozdawczości w zakresie zarządzania na potrzeby zarządu	Tablica wyników na każde posiedzenie zarządu	4	4	4
Ustanowienie wspólnego systemu zarządzania danymi w EASA spełniającego wymogi zgodności i normy ISO 9001	Pomyślne wdrożenie oprogramowania do zarządzania dokumentami i danymi we wszystkich departamentach	Studium wykonalności dot. zarządzania informacjami	Ustanowienie wymagań i zgodność projektów pilotażowych	Opracowanie wymagań funkcjonalnych i technicznych oraz projektu ogólnych funkcji zarządzania danymi Opracowano projekt pilotażowy C-Dir, który jest gotowy do testów. Rozpoczęto opracowywanie koncepcji projektu pilotażowego R-Dir.
Realizacja planu zatrudnienia	Wartość procentowa zatwierdzonych stanowisk personelu tymczasowego obsadzonych do końca 2010 r.	97%	97%	97%
Określenie standardowego programu szkolenia (wspólne kryteria w zakresie wiedzy, umiejętności i doświadczenia) dotyczącego profilu inspektorów ds. bezpieczeństwa lotniczego	Końcowy dokument roboczy	Uzgodnienie i zatwierdzenie końcowego dokumentu roboczego	Wstępne opracowanie i dostarczenie określonych wspólnych modułów i programów szkoleniowych	Wprowadzenie nowego certyfikatu kwalifikacji instruktora będzie wymagać rozpoczęcia pełnego projektu w celu uwzględnienia konkretnych aspektów i wymagań tej nowej procedury. Pierwszy projekt 1/2013.
Certyfikacja ISO 9001	Ocena dokonana przez organ zewnętrzny	Certyfikat uzyskany	Certyfikat zachowany	Certyfikat zachowany

Przeprowadzenie rocznej analizy ryzyka	Aktualizacja rejestru ryzyka	100-procentowa aktualizacja	100-procentowa aktualizacja	100-procentowa aktualizacja  Ukończenie opracowywania i aktualizacja rejestru ryzyka (2012 r.)
<p><b>Akredytacja</b></p> <p>– Zapewnienie ciągłego i stabilnego procesu nadzoru NAA lub kwalifikowanych jednostek, którym przydzielono zadania z zakresu certyfikacji</p> <p>– Uzyskanie odpowiedniej pewności w procesie certyfikacji co do tego, że krajowe władze lotnicze lub kwalifikowane jednostki są w stanie realizować przydzielone im zadania w sposób umożliwiający Agencji terminowe reagowanie na wnioski</p>	<p><b><u>Wskaźnik zgodności:</u></b>  <b><u>Wdrożony roczny plan akredytacji</u></b>            Cel: Przeprowadzenie wszystkich inspekcji zaplanowanych na dany rok N</p> <p><b><u>Wskaźnik wykonania:</u></b> <b>Udana obsługa dodatkowych audytów akredytacji (ACCR) określonych w ciągu roku N</b>            Cel: Wszystkie dodatkowe audyty do przeprowadzenia w roku N</p>	100-procentowa aktualizacja	<p>100-procentowa aktualizacja</p> <p>100% audytów akredytacji (ACCR) przeprowadzono zgodnie z planem. Planowane w 2012 r. (zatwierdzenie planu 3.11.2011):            I kwartał – 1            II kwartał – 3            III kwartał – 2            IV kwartał – 2</p>	<p>100-procentowa aktualizacja</p> <p>Ogólny wynik w 2012 r.: 30 działań ukończonych w porównaniu z 13 działaniami zaplanowanymi (realizacja: 231%)</p> <p>Roczna realizacja w 2012 r.: przeprowadzono 8 audytów nadzoru (ang. Surveillance Audits, SA) NAA z 8 zaplanowanych (100%); ponadto ukończono 11 tymczasowych ACCR dla 11 NAA + 3 przeglądy (0 planowanych); przeprowadzono 7 audytów wstępnych (ang. Initial Audits, IA) jednostek kwalifikowanych (5 przewidzianych)</p> <p>Ogólny wynik w 2012 r.: 30 działań ukończonych w porównaniu z 13 działaniami zaplanowanymi (realizacja: 231%)</p>

## Załącznik 8: Zarząd EASA

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

W 2012 r. odbyły się cztery posiedzenia zarządu.

### Skład<sup>11</sup>

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

W spotkaniach zarządu jako obserwator uczestniczy również organ doradczy EASA (ang. EASA Advisory Board, EAB).

<b>Przewodniczący zarządu</b>	<b>Wiceprzewodniczący zarządu</b>
Michael SMETHERS (Zjednoczone Królestwo)	Maxime COFFIN (Francja)

Pozostali członkowie zarządu:

<b>Kraj</b>	<b>Członek</b>
Austria	<b>Silvia GEHRER</b> Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Belgia	<b>Frank DURINCKX</b> Directeur Général Service Public Fédéral Mobilité Et Transport Direction Générale Transport Aérien
Bułgaria	<b>kpt Minczo CWETKOW</b> Dyrektor generalny Administracja Lotnictwa Cywilnego
Cypr	<b>Iakovos DEMETRIOU</b> Dyrektor Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwo Łączności i Robót Publicznych
Czechy	<b>Josef RADA</b> Dyrektor generalny Urząd Lotnictwa Cywilnego Republiki Czeskiej
Dania	<b>Jesper RASMUSSEN</b> Zastępca dyrektora generalnego Duński Urząd Transportu
Estonia	<b>Koit KASKEL</b> Dyrektor generalny Administracja Lotnictwa Cywilnego
Finlandia	<b>Pekka HENTTU</b> Dyrektor generalny Lotnictwo cywilne, Fińska Agencja Bezpieczeństwa Transportu (TraFi)

<sup>11</sup> Członkowie zarządu EASA według stanu z grudnia 2012 r. Szczegółowa lista członków zarządu EASA jest dostępna na jej stronie internetowej: <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Niemcy	<b>Gerold REICHLE</b> Dyrektor generalny – Wydział Lotnictwa i Przestrzeni Kosmicznej Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Grecja	<b>Fofi PAPADIMITROPOULOU</b> Dyrektor Greckiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Węgry	<b>Idikó Szakmáry</b> Dyrektor generalny ds. lotnictwa cywilnego Departament Lotnictwa Cywilnego, Żegluga Morskiej i Śródlądowej Ministerstwo Rozwoju Narodowego
Islandia	<b>Pétur K. MAACK</b> Dyrektor generalny Administracja Lotnictwa Cywilnego
Irlandia	<b>Ethna BROGAN</b> Zastępca dyrektora generalnego ds. lotnictwa cywilnego Wydział Regulacji Lotnictwa i Stosunków Międzynarodowych Departament Transportu
Włochy	<b>Alessio QUARANTA</b> Dyrektor generalny Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Łotwa	<b>Maris GORODCOVS</b> Dyrektor generalny ds. lotnictwa cywilnego Agencja Lotnictwa Cywilnego Ministerstwo Transportu
Liechtenstein	<b>Henrik CADUFF</b> Biuro Spraw Gospodarczych Wydział Lotnictwa Cywilnego
Litwa	<b>Kestutis AURYLA</b> Dyrektor Administracji Lotnictwa Cywilnego
Luksemburg	<b>Claude WALTZING</b> Directeur de l'Aviation Civile Ministère des Transports (MoT/CAA) Direction de l'Aviation Civile
Malta	<b>Ian FALZON</b> Dyrektor generalny ds. lotnictwa cywilnego Transport Malta Dyrekcja ds. Lotnictwa Cywilnego
Holandia	<b>Sjoerd VAN DIJK</b> (p.o. członka) Szef wydziału bezpieczeństwa lotniczego Dyrekcja ds. Lotnictwa Cywilnego Ministerstwo Infrastruktury i Środowiska
Norwegia	<b>Stein Erik NODELAND</b> Dyrektor generalny Urząd Lotnictwa Cywilnego
Polska	<b>Piotr OŁOWSKI</b> Prezes Urząd Lotnictwa Cywilnego
Portugalia	<b>Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS</b> Przewodniczący zarządu INAC
Rumunia	<b>Tudorel ROMAN</b>

	Dyrektor ds. zdatności do lotu Rumuński Urząd Lotnictwa Cywilnego (RCAA)
Słowacja	<b>Ján BREJA</b> Dyrektor Urząd Lotnictwa Cywilnego
Słowenia	<b>mgr inż. Mirko KOMAC</b> p.o. dyrektora Agencja Lotnictwa Cywilnego
Hiszpania	<b>Isabel MAESTRE</b> Dyrektor AESA Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Szwecja	<b>Ingrid CHERFILS</b> Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Szwedzka Agencja Transportu
Szwajcaria	<b>Marcel ZUCKSCHWERDT</b> Dyrektor Wydział Polityki Lotniczej i Strategii Departament Środowiska, Transportu, Energii i Łączności
Komisja Europejska	<b>Matthias RUETE</b> Dyrektor generalny Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu

**Załącznik 9: Wykaz skrótów**

ACARE	Komitet Doradczy ds. Badań Aeronautycznych w Europie
ACI	Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych
AD	Dyrektywa zdatności
AMC	Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań
ANS	Służby żeglugi powietrznej
AR	Wymagania dotyczące organu
ATCO	Kontroler ruchu lotniczego
ATM	Zarządzanie ruchem lotniczym
BASA	Umowa dwustronna w sprawie bezpieczeństwa lotniczego
CA	Pracownik kontraktowy
CAAC	Chińska Generalna Administracja Lotnictwa Cywilnego
CAEP	Komitet ICAO ds. ochrony środowiska naturalnego w zakresie lotnictwa
CANSO	Organizacja Służb Żeglugi Powietrznej Lotnictwa Cywilnego
CAT	Zarobkowy transport lotniczy
CAW	Ciągła zdatność do lotu
CC	Personel pokładowy
CMA	Stałe monitorowanie bezpieczeństwa lotniczego
CRD	Dokument zawierający odpowiedź na uwagi
CRT	Narzędzie udzielania odpowiedzi na uwagi
CTIG	Wspólna grupa ds. inicjatyw szkoleniowych
COA	Organizacje odpowiedzialne za ciągłą zdatność do lotu
DOA	Zatwierdzenie organizacji projektującej
EACCC	Europejska Komórka Koordynacji Kryzysowej
EAD	Nadzwyczajna dyrektywa zdatności

EARPG	Europejska grupa partnerska ds. badań lotniczych
EASAC	Europejski komitet doradczy ds. bezpieczeństwa lotniczego
EASP	Europejski program bezpieczeństwa lotniczego
EASp	Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego
KE	Komisja Europejska
ECAC	Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego
ECAST	Europejski zespół ds. bezpieczeństwa lotnictwa komercyjnego
ECofA	Eksportowe świadectwo zdolności do lotu
ECDC	Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób
EGAST	Europejski zespół ds. bezpieczeństwa lotnictwa ogólnego
EGNOS	Europejski system wspomagania satelitarnego
EHFAG	Europejska grupa doradcza ds. czynników ludzkich
EHEST	Europejski zespół ds. bezpieczeństwa śmigłowców
ERP	Planowanie zasobów przedsiębiorstwa
ESSI	Europejska Strategiczna Inicjatywa na rzecz Bezpieczeństwa
ETSOA	Autoryzacja europejskiej normy technicznej
UE	Unia Europejska
EUROCAE	Europejska Organizacja Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego
FAA	Federalna Administracja ds. Lotnictwa (USA)
FAB	Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej
FAL	Końcowa linia montażowa
FCL	Licencjonowanie załóg latających
FDM	Monitorowanie danych lotu
FOIA	Ustawa o wolności informacji (USA)
FSTD	Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu

ECP	Ekwiwalent pełnego czasu pracy
GM	Materiały zawierające wytyczne
HLSC	Konferencja wysokiego szczebla dotycząca bezpieczeństwa (ICAO)
HR	Zasoby ludzkie
IAC	Międzynarodowy Komitet Lotniczy
IAS	Służba audytu wewnętrznego (Komisji Europejskiej)
IAW	Początkowa zdadność do lotu
ICF	Forum współpracy międzynarodowej
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IGPT	Wewnętrzna grupa ds. szkolenia pilotów (EASA)
IORS	Wewnętrzny system zgłaszania zdarzeń (EASA)
IPPF	Międzynarodowe ramowe zasady praktyki zawodowej
ISC	Wewnętrzny komitet ds. bezpieczeństwa
IT	Informatyka
ITQI	Międzynarodowa inicjatywa dotycząca kwalifikacji szkolenia (IATA)
JAA	Wspólne władze lotnicze
JAR	Wspólne wymagania lotnicze
JARUS	Wspólne władze ds. działań regulacyjnych w zakresie systemów bezzałogowych
JCAB	Japoński Urząd Lotnictwa Cywilnego
LoA	Dokument porozumienia
MMEL	Główny wykaz wyposażenia minimalnego
MOA	Zatwierdzanie organizacji odpowiedzialnych za obsługę techniczną
MRB	Rada Rewizyjna ds. Obsługi Technicznej
NAA	Krajowe władze lotnicze
NGAP	Pracownicy lotnictwa nowego pokolenia (ICAO)

Nr	Numer
NPA	Opinia na temat proponowanej zmiany (EASA)
NPRM	Projekt regulacji (FAA)
TFOEB	Operacyjna Rada Oceniająca
OPS	Operacje lotnicze
OR	Wymogi dotyczące organizacji
PAD	Propozycja wydania dyrektywy zgodności (EASA)
POA	Zatwierdzenie organizacji produkującej
PRB	Rada Oceny Wyników Pracy
Q	Kwartał
QE	Kwalifikowana jednostka
RTC	Ograniczony certyfikat typu
SAE	Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacji
SAFA	Ocena bezpieczeństwa obcych statków powietrznych
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systemy, Zastosowania, Produkty w Przetwarzaniu Danych [PL]
SARPS	Normy i zalecane praktyki ICAO
SAN	Sieć obszarów pamięci
SAS	Specjalna specyfikacja zgodności do lotu
SESAR	Europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji
SPOA	Jednolite zatwierdzenie organizacji produkującej
SNE	Oddelegowany ekspert krajowy
SMS	System zarządzania bezpieczeństwem
SSP	Krajowy program bezpieczeństwa
STC	Uzupełniający certyfikat typu
STD	Symulator treningowy

TA	Pracownik tymczasowy
TC	Certyfikat typu
TCO	Operatorzy z krajów trzecich
TCCA	Urząd Lotnictwa Cywilnego Kanady
ZEA	Zjednoczone Emiraty Arabskie
USOAP	Uniwersalny program kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (ICAO)
WA	Porozumienie robocze