



Európai Repülésbiztonsági Ügynökség

2011. évi általános jelentés

Az igazgatóság elnökének előszava

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget egy 2002. július 15-i európai parlamenti és tanácsi rendelet hozta létre, közeledünk tehát fennállásunk tizedik évfordulójához. Akkoriban nem volt még szervezet, személyzet, és nem voltak létesítmények – az Ügynökség valójában még 2003. szeptember végén, működésének megindulásakor is igen kevés alkalmazottal és hiányos szervezeti struktúrával rendelkezett.

Az Ügynökség ma csaknem 600 személyt foglalkoztat. Feladatait a légi alkalmasság kezdeti szűk körén túl a repülésbiztonság valamennyi területére kiterjesztették, ideértve a műveleteket, a személyzet engedélyezését, a repülőtereket és a légiforgalmi szolgáltatásokat. Az Ügynökség az európai adatgyűjtés, biztonsági elemzés és kutatás központi szereplője; széles körű nemzetközi munkaprogramot hajt végre harmadik országokkal – szomszédos államokkal és Európán kívüli országokkal egyaránt – együttműködve; valamint a világszintű vezető repülési szabályozó testületek egyikeként törekszik a biztonság világszerte történő erősítésére.

A többi európai szereplőhöz hasonlóan az elkövetkező néhány évben az Ügynökségnek is szembe kell néznie a jelenlegi gazdasági helyzetből fakadó kihívásokkal. A bevétele jelentősebb részét képező iparági díjainak tükröznie kell azokat a nehéz üzleti körülményeket, amelyekben az ágazat működik. Ezzel egyidejűleg az EASA költségvetésének fennmaradó részét biztosító közösségi források is jelentősen csökkentek.

Az igazgatóság ebben az évben három fő célkitűzésre összpontosított:

- a) a megelőző-beavatkozó, tényeken alapuló ügynökségi szabályozás felé való elmozdulás. Ez elengedhetetlen az európai biztonsági szabványok minőségének ugrásszerű javításához, valamint annak biztosításához, hogy az erőforrások oda irányuljanak, ahol a legnagyobb lehetséges előnyöket kínálják. 2011 során az Európai Bizottság közleményt adott ki a repülésbiztonságról, amelyben kijelölte az Ügynökség jövőbeni fejlődésének szakpolitikai irányát. A közlemény hangsúlyozza az Európa-szerte történő információgyűjtésnek a fő kockázatok meghatározásában betöltött jelentőségét, a kockázatoknak a különféle mechanizmusok révén történő elfogadható szintre csökkentését célzó intézkedéseknek, a csökkentési intézkedések hatékonysága ellenőrzésének és szükség esetén azok felülvizsgálatának a fontosságát.
- b) annak szükségessége, hogy az Ügynökség a Bizottsággal és a tagállamokkal szoros partnerségben tevékenykedjen az európai repülésbiztonsági rendszer egészének irányítása során. Ezt a különböző szereplők szerepkörei közötti átfedések és kölcsönös egymásra utaltság, valamint annak biztosítása indokolja, hogy a szűkös képességeket rendelkezésre állásuk esetén teljes körűen hasznosítani tudják; és
- c) az Ügynökség belső irányításának a lehető leghatékonyabbnak és legeredményesebbnek kell lennie.

Ez a 2011-re vonatkozó éves jelentés megannyi példával szemlélteti, milyen messzire jutott az Ügynökség ilyen viszonylag rövid idő alatt. Könnyen megfedkezhetünk arról, hogy mivel a részletes szabályok elfogadása és teljes körű végrehajtása még több területen várat magára, az Ügynökség továbbra is a fejlődési szakaszban tart. Figyelemre méltó teljesítmény egy ilyen erős és sokoldalú szervezet létrehozása, miközben egyelőre még nem adott az alakulási folyamat lezárásából fakadó stabilitás. Hálás köszönetemet fejezem ki mindazon korábbi és jelenlegi közni munkatársaknak, akik keményen és hatékonyan dolgoztak és dolgoznak azon, hogy az eredeti jogalkotók által mindössze vázlatosan előírányzott célokat sikeresen megvalósítsák.

Michael Smethers
Az igazgatóság elnöke

Az ügyvezető igazgató előszava

2011 során az EASA tovább erősítette az Európai Unió repülésbiztonsággal kapcsolatos megközelítésének központi elemeként betöltött szerepét. Az Ügynökség folytatta tudományos és tényadatokon alapuló munkáját az érdekelt felekkel és a partnerszervezetekkel, hogy befolyásolni tudja a repülésbiztonságot érintő legfőbb tényezőket.

Noha a 2011. évre vonatkozó statisztikák szerint a biztonság mértéke világszinten csak mérsékelten javult, a baleseti arány tekintetében fontos regionális különbségek mutatkoztak. Ezenfelül bizonyos baleseti tényezők, például a légi jármű feletti irányítás elvesztése, továbbra is aránytalan mértékben járulnak hozzá a légi járműveket érintő balesetekhez.

A pilótaképzésről és az éghajlatváltozás repülésbiztonságra gyakorolt hatásáról szóló korábbi konferenciákat követően az EASA 2011. évi repülésbiztonsági konferenciájának tárgya az irányítás elvesztésének megelőzése és annak visszanyerése volt. A konferencia szilárd alapot biztosított az Ügynökség által az új technológiák, többek között a repülőgép-fedélzeti automatika integrációjának előmozdítása terén végzett további munkához.

Az Európai Bizottságnak „Az európai repülésbiztonsági irányítási rendszer létrehozása” című közleménye egyértelműen megfogalmazta, hogy az EASA feladata a légi közlekedés valamennyi területén kijelölni a repülésbiztonsági munka irányát. A 2011 októberében közzétett dokumentum ismerteti az európai repülésbiztonsági stratégiát.

E stratégia két pillére, az Európai Repülésbiztonsági Program és az Európai Repülésbiztonsági Terv alkotja az összeurópai repülésbiztonság-kezelő rendszer keretét.

Az Európai Repülésbiztonsági Terv ismerteti a vizsgálandó biztonsági kérdések és a kapcsolódó intézkedések jegyzékét. Az EASA által kidolgozott terv a magas szintű biztonsági kérdésekhez intézkedéseket kapcsol, amelyeket a nemzeti hatóságoknak, partnerszervezeteknek, az ágazatnak és magának az EASA-nak kell végrehajtania. A terv második kiadásának kiindulópontja az, hogy napjaink biztonsági kérdései kizárólag akkor orvosolhatók, ha a rendszer valamennyi szereplője egyazon cél érdekében tevékenykedik.

Az Ügynökség emellett átalakult, hogy hatékonyabban tudjon működni a mai kockázatalapú keretben. Létrejött a belső repülőesemény-jelentő rendszer (IORS), amelynek célja a bejelentett események, valamint az egyes nyomon követő döntések és intézkedések központosítása. Az IORS adatbázisa mostanra az EASA valamennyi tevékenységében az adatokon alapuló repülésbiztonsági döntéshozatal kulcsfontosságú eszközévé vált.

Végül 2011 májusában hatályba lépett az Egyesült Államok és az Európai Unió közötti kétoldalú repülésbiztonsági megállapodás. E nagy várakozás övezte megállapodás hatálybalépésének köszönhetően a szabályozók és a légi közlekedési ágazat az Atlanti-óceán mindkét partján élvezhetik a hatékonyabb erőforrás-felhasználás előnyeit.

A légiforgalmi szolgáltatások területén elfogadott első európai jogszabályok nyomán az Ügynökség mostantól a repülésbiztonsági tevékenységek teljes skálájában részt vesz, és a légi járművektől a repülőterekig, a légitársaságoktól a légiforgalmi szolgáltatásokig teljes rendszerszintű megközelítést alkalmaz. Az Európai Repülésbiztonsági Terv szerzőjeként az Ügynökség minden korábbinál jelentősebb szerepet tölt be az uniós repülésbiztonsági stratégiában.

Meglátásom szerint a légi közlekedés jövője szempontjából az egyik legfőbb kockázatot a légi közlekedési ágazatban fennálló nehéz gazdasági helyzet és ezzel együtt az ellenőrzésért felelős szervezetek személyzetének csökkentése jelenti, amelyek egyaránt a gazdasági világválság következményei. Minden erőfeszítést meg kell tenni annak érdekében, hogy elkerüljük a szabályozó testületek és ellenőrző hatóságok részére elkülönített források

méricskélését, csak így teljesíthetjük ugyanis küldetésünket, azaz a lehető legmagasabb szintű repülésbiztonság előmozdítását. Ezzel az üzenettel fordulok politikai vezetőinkhez.

Patrick Goudou
ügyvezető igazgató

Tartalom

AZ IGAZGATÓSÁG ELNÖKÉNEK ELŐSZAVA.....	2
AZ ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ ELŐSZAVA	3
TARTALOM.....	5
BEVEZETŐ.....	7
AZ ÜGYNÖKSÉG	9
SZERVEZETI FELÉPÍTÉS	10
FONTOSABB RENDEZVÉNYEK 2011-BEN	11
A BELSŐ ELLENŐRZÉS ÉS A KOCKÁZATCSÖKKENTÉS	12
AZ ÜGYNÖKSÉG TEVÉKENYSÉGEI	15
1. BIZTONSÁG	15
A. BIZTONSÁGI STRATÉGIA ÉS AZ EURÓPAI REPÜLSÉJBIZTONSÁGI PROGRAM.....	15
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>15</i>
<i>A főbb eredmények 2011-ben</i>	<i>15</i>
B. REPÜLSÉJBIZTONSÁGI ELEMZÉS ÉS KUTATÁS	16
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>16</i>
<i>A főbb eredmények 2011-ben</i>	<i>17</i>
2. SZABÁLYOZÁS	22
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>22</i>
<i>A főbb eredmények 2011-ben</i>	<i>22</i>
3. ELLENŐRZÉS	24
A. TERMÉKBIZTONSÁGI ELLENŐRZÉS.....	24
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>24</i>
<i>A főbb eredmények 2011-ben</i>	<i>24</i>
B. SZERVEZETI JÓVÁHAGYÁSOK	26
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>26</i>
<i>A főbb eredmények 2011-ben</i>	<i>27</i>
C. TAGÁLLAMI VIZSGÁLATOK	29
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>29</i>
<i>A főbb eredmények 2011-ben</i>	<i>30</i>
D. ÜZEMBEN TARTÓK.....	31
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>31</i>
<i>A főbb eredmények 2011-ben</i>	<i>32</i>
4. NEMZETKÖZI EGYÜTTMŰKÖDÉS.....	34
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>34</i>
<i>A főbb eredmények 2011-ben</i>	<i>34</i>
5. TÁMOGATÓ TEVÉKENYSÉGEK.....	35
<i>Célkitűzés és hatály</i>	<i>35</i>
<i>A főbb eredmények 2011-ben</i>	<i>35</i>
<i>Általános irányítás</i>	<i>35</i>
<i>A kérelmek kezelése és a beszerzési szolgáltatások</i>	<i>35</i>
<i>Pénzügyi szolgáltatások.....</i>	<i>36</i>

<i>Jogi szolgáltatások.....</i>	<i>36</i>
<i>Kommunikáció</i>	<i>37</i>
<i>Humán erőforrás-kezelés.....</i>	<i>37</i>
<i>Általános és szakmai képzés</i>	<i>38</i>
<i>Tájékoztatási szolgáltatások.....</i>	<i>39</i>
<i>Vállalati szolgáltatások</i>	<i>40</i>
MELLÉKLETEK	41
1. MELLÉKLET: AZ ENGEDÉLYEZÉSRE JOGOSULT TISZTVISELŐ MEGBÍZHATÓSÁGI NYILATKOZATA	42
2. MELLÉKLET: TANULMÁNYOK ÉS KUTATÁSI PROJEKTEK 2011-BEN.....	43
3. MELLÉKLET: A 2011-ES HATÁROZATOK, VÉLEMÉNYEK ÉS NPA-K.....	45
4. MELLÉKLET: AZ EASA PÉNZÜGYI TELJESÍTÉSE 2011-BEN (AZ ÜGYNÖKSÉG KÖLTSÉGVETÉSÉNEK VÉGREHAJTÁSA)	47
5. MELLÉKLET: A 2011-BEN ELINDÍTOTT ÉS/VAGY LEZÁRT BESZERZÉSI ELJÁRÁSOK	53
6. MELLÉKLET: A SZEMÉLYZETTEL KAPCSOLATOS SZÁMADATOK ÉS STATISZTIKA	60
7. MELLÉKLET: ALAPVETŐ TELJESÍTMÉNYMUTATÓK (KPI-K)	62
8. MELLÉKLET: AZ EASA IGAZGATÓSÁGA.....	71
9. MELLÉKLET: RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE	72

Bevezető¹

2011-ben az Ügynökség megerősítette az új hatásköreinek és felelősségi köreinek végleges kialakítását célzó tevékenységeit, többek között jogszabályt és kapcsolódó nem kötelező erejű szabályokat dolgozott ki az első és második hatáskörbővítéshez kapcsolódóan. A repülőterek biztonságára vonatkozó előírás végrehajtási rendeletének elkészítését követően 2011 decemberében közzétették az erre vonatkozó javasolt módosításról szóló értesítést (NPA). A 2011 augusztusa és decembere között a légiforgalmi szolgáltatások és a léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS) területére vonatkozóan kiadott végrehajtási szabályok kikövezték az utat az EASA számára a kapcsolódó szabványosítási vizsgálatok elvégzéséhez.

Az Ügynökség ezzel egyidejűleg kitartóan tovább erősítette és javította pozícióját, amelyet az Európai Unió repülésbiztonsági stratégiájának központi elemeként betölt. Ebben az összefüggésben az EASA támogatást nyújtott az Európai Bizottságnak az európai segítségnyújtási projektek meghatározásában és a Közösség programjainak vezetésében, különösen a nyugat-balkáni és a földközi-tengeri országoknak és Közép-Ázsiának nyújtandó segítség terén. Az EU és az USA, illetve az EU és Kanada közötti, a polgári repülés biztonságára vonatkozó kétoldalú repülésbiztonsági megállapodás 2011. május 1-jei, illetve 2011. július 26-i hatálybalépését követően az Ügynökség számos végrehajtási tevékenységet szervezett.

Az Ügynökség emellett továbbfejlesztette kommunikációs stratégiáját; ennek keretében megszervezte az első SAFA szabályozói és ágazati fórumot, valamint szintén első alkalommal az ágazati képviselők részvételével zajló, tanúsítással foglalkozó munkaértekezletet. Ezenfelül a nagy légi járművek légi alkalmasságáról szóló irányelvek komoly médiafigyelmet kaptak, és az Ügynökség kiemelt hangsúlyt helyezett azok közzétételének megtervezésére és irányítására.

Az Ügynökség továbbá bizonyítottan törekedett a folyamatos fejlődésre:

- Az ISO 9001:2008 szabvány szerinti tanúsítás 2010. évi megszerzését követően az EASA elindította a belső felügyeleti rendszerének folyamatos javítását célzó ciklust, amellyel célja, hogy évről-évre megőrizze tanúsítványát;
- Októberben indult az IORS kísérleti szakasza, és a rendszer teljes körű üzembe helyezése 2012 elején várható;
- 2011 szeptemberében bevezettük az új SAFA-alkalmazást és -adatbázist, amelynek köszönhetően a nemzeti légügyi hatóságok (NAA-k) és az üzemben tartók közvetlen online hozzáféréssel rendelkeznek a SAFA-jelentésekhez;
- A tanúsításkiszervezés területén beszerzési eljárás indult azzal a céllal, hogy 2012 elejéig megtörténjen az új hatáskörökhöz kapcsolódó tevékenységek nemzeti légügyi hatóságokhoz és minősített testületekhez történő kiszervezése.

Végül szervezeti szinten a Tanúsítási Igazgatóságon belül összevontuk a szakértői osztályt és a repülési szabványokkal foglalkozó osztályt, hogy a légi alkalmassággal és az üzemben tartással foglalkozó szakértők közötti hatékonyabb együttműködés eredményeképpen egységes központi projektirányítás keretében a tervezési és az üzemi alkalmassági szempontokat egyaránt felölelő integráltabb folyamat jöjjön létre.

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

Az Ügynökség továbbá helyi irodát létesített Brüsszelben, az év második felében pedig ideiglenes irodákat nyitott. A Brüsszelbe kirendelt személyzet már dolgozik, és nagy részben befejeződött az állandó létesítmények berendezése.

Az Ügynökség

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

Az Önök biztonsága a mi küldetésünk

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

Közös stratégia

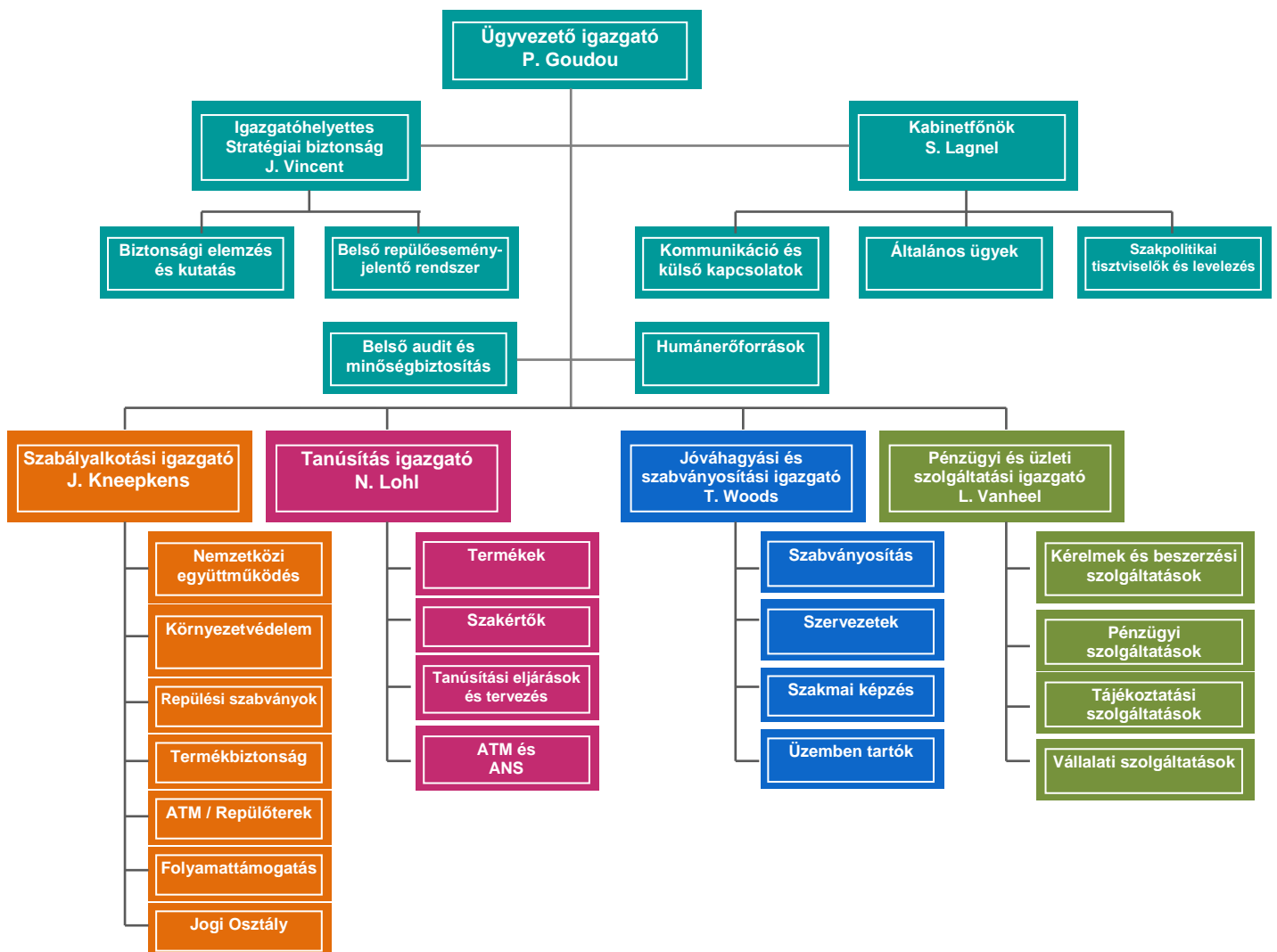
A légi közlekedés az egyik legbiztonságosabb utazási forma. Ahogy a légi forgalom folyamatosan növekszik, európai szintű közös erőfeszítésre van szükség a légi közlekedés biztonságának és fenntarthatóságának megőrzése érdekében. Az Ügynökség közös repülésbiztonsági és környezetvédelmi előírásokat dolgoz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

Feladataink

Az Ügynökség fő feladatai közé az alábbiak tartoznak:

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

Szervezeti felépítés



2012. áprilisi állapot

Fontosabb rendezvények 2011-ben

Esemény	Dátum
Részben vagy egészben EASA-szervezés	
A vulkáni hamu által érintett műveletekkel foglalkozó műhelytalálkozó	január 20.
A tanúsítással foglalkozó munkaértekezlet	január 21.
JARUS/FAA/EASA találkozó	március 25. – április 3.
Az EASA/SESAR JU/ECTL projekt hivatalos elindítása	április 15.
2011. évi EU–USA konferencia: „A világszintű repülésbiztonság javítása: jövőbeni kihívások”	június 14–16.
Éves repülésbiztonsági konferencia a légi járművek feletti irányítás megőrzéséről – Az irányítás elvesztésének megelőzése és annak visszanyerése	október 4–5.
SAFA szabályozói és ágazati fórum	október 19.
A fedélzeti biztonsággal foglalkozó európai konferencia	november 1–3.
A nemzeti légügyi hatóságok és a nemzeti felügyeleti hatóságok vulkáni hamuval foglalkozó műhelytalálkozója	november 2.
Az EASA és az FAA repülési szabványokkal foglalkozó találkozója	november 15–17.
Az EASA harmadik nemzetközi együttműködési fóruma	november 15–17.
A forgószárnyas légi járművekkel foglalkozó ötödik fórum	december 7–8.
ICAO- vagy EU-szintű szervezés	
Unió repülésbiztonsági irányítás 2020-ig	január 26.
Az egységes európai égbolt végrehajtásával foglalkozó magas szintű konferencia	március 3–4.
Hatodik európai repülési napok – 2011 (Madrid)	március 30. – április 1.
Az ICAO Globális Léginavigációs Ágazati Szimpóziuma	szeptember 20–23.
Az ICAO repüléssel és fenntartható alternatív tüzelőanyagokkal foglalkozó műhelytalálkozója	október 18–20.

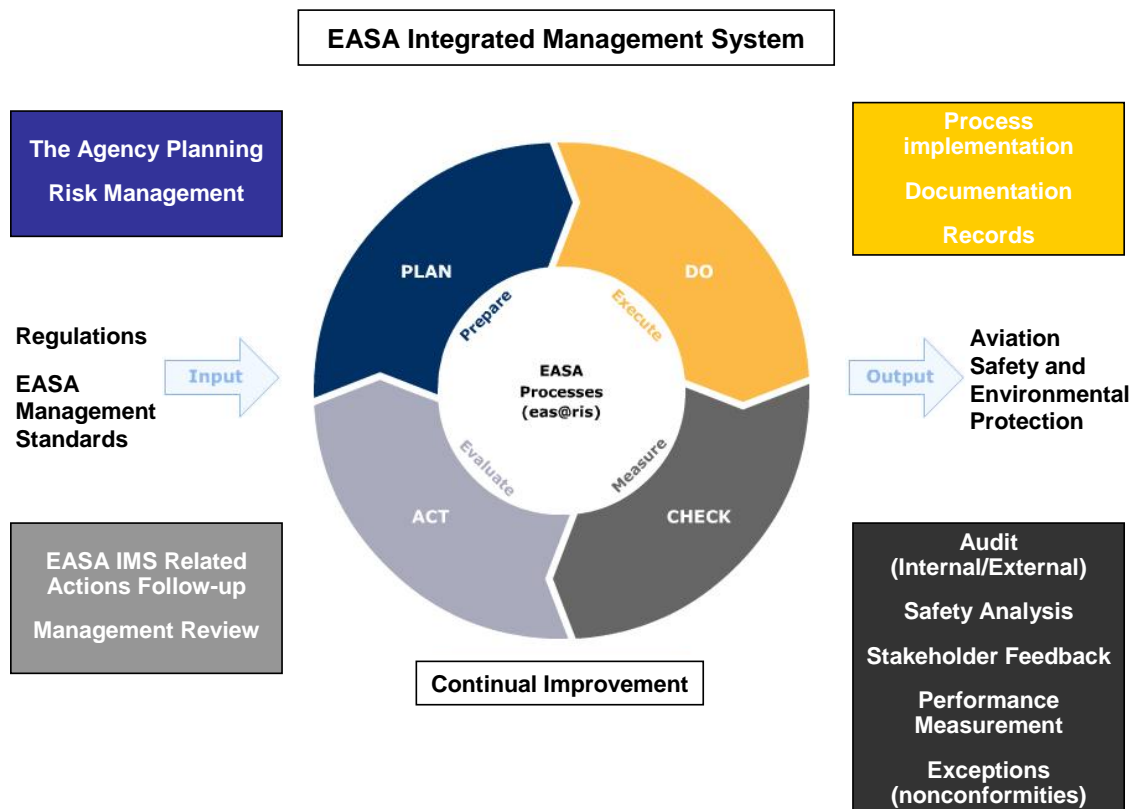
A belső ellenőrzés és a kockázatcsökkentés

➤ A belső ellenőrzés

Az EASA integrált irányítási rendszerének (IMS) az ISO 9001:2008 szabvány szerinti 2010. évi sikeres tanúsítását követően 2011-ben az EASA elindította az integrált irányítási rendszerének folyamatos javítását célzó ciklust, amellyel célja, hogy évről-évre megőrizze ISO9001 tanúsítványát.

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

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



EN	Translation (target language)
EASA Integrated Management System	EASA integrált irányítási rendszer
The Agency Planning Risk Management	Ügynökségi tervezés Kockázatkezelés
Process implementation Documentation	Folyamat-végrehajtás Dokumentáció

Records	Nyilvántartások
Regulations	Jogi előírások
EASA Management Standards	Az EASA irányítási előírásai
Input	Bemenet
EASA IMS Related Actions Follow-up Management Review	Az EASA IMS-hez kapcsolódó intézkedések nyomon követése Az irányítás értékelése
PLAN	TERVEZÉS
Prepare	Kidolgozás
DO	CSELEKVÉS
Execute	Végrehajtás
CHECK	ELLENŐRZÉS
Measure	Mérés
ACT	INTÉZKEDÉS
Evaluate	Értékelés
EASA Processes (eas@ris)	EASA folyamatok (eas@ris)
Continual improvement	Folyamatos javítás
Output	Kimenet
Aviation Safety and Environmental Protection	Repülésbiztonság és környezetvédelem
Audit (Internal/External)	Ellenőrzés (belső/külső)
Safety Analysis	Biztonsági elemzés
Stakeholder Feedback	Érdekelti visszajelzések
Performance Measurement	Teljesítménymérés
Exceptions (nonconformities)	Kivételek (meg nem felelések)

➤ **A kockázat csökkentése**

Az Ügynökség ugyancsak bevezetett egy éves kockázatértékelő folyamatot, ennek célja az egyes makrofolyamatokat kísérő magas szintű kockázatok felderítése. A kockázatok értékelése azok előfordulási valószínűsége és a várható hatásuk alapján történik. Az alábbi táblázat mutatja a 2011-es évben felderített kritikus kockázatokat és a csökkentésükre elkezdett, illetve végrehajtott beavatkozást.

Kockázat	2011-ben végrehajtott vagy megkezdett főbb kockázatcsökkentési intézkedések
Vállalatirányítás	
Az Ügynökséget vagy alkalmazottait elítélik és/vagy felmerül a polgári/bűnügyi felelősség kérdése	Eljárás és cselekvési terv, amely lehetővé teszi koordinált intézkedések megtételét, amennyiben az Ügynökség ellen büntetőeljárást indítanak; Adminisztrációs eljárások az ügyek kezelésére, amennyiben az ügyészek azt követelik, hogy az EASA mondjon le mentességéről; Megfelelő kommunikációs politika (az „egységes hang” stratégiája); Egységes kommunikációs pont meghatározása és annak ismertetése az Ügynökségen belül, illetve az ügyfelek és a harmadik felek körében.
Nem megfelelő válsághelyzet-kezelés, az ügyfelektől származó kritikák/panaszok, az Ügynökséggel szembeni heves támadások vagy az Ügynökség kedvezőtlen megítélése miatt az Európai Bizottságon vagy az Európai Parlamenten belül sérül az Ügynökség jó hírneve.	Válságkommunikációs terv; Megfelelő kommunikációs politika (az „egységes hang” stratégiája); Egységes kommunikációs pont meghatározása és annak ismertetése az Ügynökségen belül, illetve az ügyfelek és a harmadik felek körében.
Nem elegendő erőforrás hozzárendelése az Ügynökség meglévő és új feladataihoz (a hatáskör kibővítéséhez)	Megfelelő tervezési, előrejelzési és információs rendszer a szükséges erőforrások azonosítására és igazolására; A feladatok, valamint a pénzügyi / emberi erőforrások egyértelmű összekapcsolása.
Termék- és szervezetbiztonság-felügyeleti tevékenységek	
A repülési feltételek tanúsítása, érvényesítése, jóváhagyása idején megoldatlan biztonsági problémák a légi jármű katasztrófájához vezetnek.	Hatékony munkaeljárások a tanúsítási tevékenységekhez, a megfelelő ellenőrzéseket is beleértve. Az elvégzett munka bizonyításának képessége a dokumentumok és az iratok megőrzésével; Ismeretfelújító oktatás biztosítása a műszaki személyzet

Kockázat	2011-ben végrehajtott vagy megkezdett főbb kockázatcsökkentési intézkedések
	számára a mindig naprakész szakértelem biztosítása érdekében; A nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése
Figyelembe nem vett repülésbiztonsági probléma, amelynek következtében a repülőgép balesetet szenved légialkalmassági irányelv ki nem adása miatt, vagy pedig a légialkalmassági irányelvben meghatározott beavatkozás nem megfelelő volta, vagy a teljesítésre előírt határidő nem megfelelő megállapítása miatt	Hatékony munkaeljárások a légialkalmassági irányelvekkel szembeni alternatív módozatok elfogadására, a megfelelő ellenőrzéseket is beleértve. Az elvégzett munka bizonyításának képessége a dokumentumok és az iratok megőrzésével; Ismeretfelújító oktatás biztosítása a műszaki személyzet számára a mindig naprakész szakértelem biztosítása érdekében; Hatékony repülőesemény-jelentő rendszer; A nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése
Figyelembe nem vett repülésbiztonsági probléma, amelynek következtében a repülőgép balesetet szenved légialkalmassági irányelvnek történő megfelelés alternatív módozatának hibás elfogadása miatt	Hatékony munkaeljárások a légialkalmassági irányelvekkel szembeni alternatív módozatok elfogadására, a megfelelő ellenőrzéseket is beleértve. Az elvégzett munka bizonyításának képessége a dokumentumok és az iratok megőrzésével; Ismeretfelújító oktatás biztosítása a műszaki személyzet számára a mindig naprakész szakértelem biztosítása érdekében; A nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése
Elégtelen eseménybejelentő rendszer és az eseménybejelentések elégtelen feldolgozása, amely nem támasztja alá a termékek folyamatos légi alkalmasságát, és megelőzhetetlen balesetekhez vagy súlyos eseményekhez vezet.	Az eseménybejelentő rendszer és a „just culture” előmozdítása; Hatékony jelentéstételi rendszer, amely gondoskodik az összes esemény és a vonatkozó intézkedések nyomon követhetőségéről; Hatékony munkaeljárások az eseményekre vonatkozó jelentések elemzéséhez és a szükséges intézkedések leírásához, a megfelelő ellenőrzéseket is beleértve. Az elvégzett munka bizonyításának képessége a dokumentumok és az iratok megőrzésével; Ismeretfelújító oktatás biztosítása a műszaki személyzet számára a mindig naprakész szakértelem biztosítása érdekében; A nemzeti légügyi hatóságok által nyújtott szolgáltatások hatékony ellenőrzése
Támogató tevékenységek	
Olyan esemény, amely hátrányosan befolyásolhatja a létesítmények biztonságát, a dolgozók munkaképességét, az adatok és dokumentumok elérhetőségét. (pl. tűz, terroristatámadás, súlyos járvány, lopás).	Hatékony védelmi rendszer; Megfelelő biztosítás megkötése; Biztonsági mentésre használt IT-létesítmények és távoli adattárolás a folyamatos működés megkönnyítése érdekében; Üzletmenet-folytonossági terv; Reakcióterv súlyos járványok esetére.

Az Ügynökség tevékenységei

1. Biztonság

a. *Biztonsági stratégia és az Európai Repülésbiztonsági Program*

Célkitűzés és hatály

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

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

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

2011-ben e bizottság együttműködő munkájához jelentős segítséget nyújtott a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett, az európai repülésbiztonsági irányítási rendszer létrehozásáról szóló európai bizottsági közlemény (a közlemény) elfogadása, amelynek mellékletében szerepelt az EASP (Európai Repülésbiztonsági Program). Az igazgatóság decemberben szintén támogatta az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) második kiadását. Ennélfogva megvalósult a stratégiát, a programot és a tervet felölelő, háromszintű javasolt megközelítés.

A főbb eredmények 2011-ben

➤ **Az Európai Repülésbiztonsági Program (EASP)**

Az EASAC-nak az Európai Repülésbiztonsági Program kézikönyvének (EASP-kézikönyv) a kidolgozására irányuló munkája nyomán az ICAO által előírt formátumnak megfelelően átdolgozott programnak a közleményhez történő csatolása biztosította a további munka stratégiai és politikai alapját, és a program felsorolja az elkövetkező évekre vonatkozó célkitűzéseket. Az Európai Repülésbiztonsági Terv második kiadása az első kiadás továbbfejlesztésével született meg.

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

- az irányelvek és célkitűzések rendszere (a stratégia), amely jelenleg a közlemény;
- a repülésbiztonság javítását célzó előírások és cselekvések egyesített rendszere (a program), amely a fent említett közlemény mellékletében szerepel;

- a magas szintű repülésbiztonsági problémák értékelése és az ehhez kapcsolódó cselekvési terv (a repülésbiztonsági terv).
- Az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp)

Az év végén az igazgatóság elfogadta az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) második kiadását. Ez a kiadás a 2012 és 2015 közötti időszakot öleli fel, és azt az első kiadás kidolgozásakor alkalmazott módszertan alapján készítettük el. A főbb kockázatot jelentő területek ennél fogva változatlanok.

Az első kiadáshoz hasonlóan a második kiadás is három átfogó területet foglal magában: a rendszerszintű, az üzemeltetési és az újonnan felmerülő problémákat. Az e három területen meghatározott kockázatokat a tagállamok, az Eurocontrol, az Európai Bizottság, az iparág és az Ügynökség által tett biztonsági intézkedésekkel csökkentik. Mindennek eredménye egy olyan együttműködés, amelynek célja a tevékenységek és az erőfeszítések racionalizálása a balesetek arányának további visszaszorítása érdekében.

Ezenfelül a második kiadást két párhuzamos tevékenység alkotja:

- a. Egyrésztől helyzetjelentést ad a 2010-ben kidolgozott 91 állandó intézkedésről.
- b. Másrésztől 24 új intézkedéssel kibővíti az első kiadásban javasolt intézkedések kezdeti jegyzékét. Az EASAC áttekintette ezeket az új intézkedéseket, majd azok bekerültek a meglévő keretbe.

Kapcsolattartó pont kijelölésével ez idáig 23 tagállam tett hivatalos kötelezettségvállalást arra, hogy önként végrehajtja a repülésbiztonsági tervet. Az év során a kapcsolattartó pontok jelentési űrlapot kaptak, hogy azon beszámoljanak a repülésbiztonsági tervben foglalt intézkedések végrehajtásának állapotáról. E jelentés közzétételének napjáig tizenöt (15) jelentést küldtek vissza.

Az önkéntes végrehajtásba bevontuk azokat a nem uniós államokat is, amelyek az Európai Repülésbiztonsági Konferencia (ECAC) tagjai. E dokumentum közzétételének napjáig öt (5) állam jelölt ki kapcsolattartó pontot. 2012 során a megközelítés végrehajtása és tökéletesítése érdekében kikérjük e kapcsolattartó pontok véleményét.

Összefoglalva, a közlemény révén kialakított intézkedési hálózat biztosítja az európai repülésbiztonság-kezelő rendszer létrehozásához szükséges szakpolitikai alapot. Az EASP belső iránymutatással szolgál, míg az EASp gondoskodik az intézkedések rendszeres aktualizálásáról. A rendszer egészének sarokköve az érintett szereplők közötti folyamatos koordináció és együttműködés, amellyel szavatolható az erőfeszítések naprakész volta.

b. Repülésbiztonsági elemzés és kutatás

Célkitűzés és hatály

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

A repülésbiztonság elemzésének munkája kétrétegű; a belső rétegben a repülésbiztonság elemzése képezi az alapját az Ügynökség Belső Repülésbiztonsági Bizottsága (ISC) által megfontolandó tevékenységek és irányelvek meghatározásának, a külső rétegben a repülésbiztonság elemzése segítséget ad a repülésbiztonsági kockázatok kezeléséhez,

hozzájárul az ezzel kapcsolatos együttműködéshez és tájékoztatást ad. A munkát segítő elemek a következők:

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

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

2011-ben nagy hangsúlyt kapott a repülésbiztonsági ajánlások információs rendszerének kidolgozása, a belső repülőesemény-jelentő rendszer (IORS) kialakítása és fokozatos bevezetése, valamint a Repülésbiztonsági információs részleg felvétele az IORS osztályba.

A főbb eredmények 2011-ben

Biztonsági elemzés

- A repülésbiztonsággal kapcsolatos adatok eredményes felhasználása

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

Ami az Ügynökség és az Eurocontrol között létrejött munkamegállapodást illeti, a megállapodásból fakadó egyik legelső feladat az Éves repülésbiztonsági jelentés (Annual Safety Review, ASR) kibővítése egy a légiforgalmi szolgáltatásokkal kapcsolatos résszel. Emellett felvettünk egy koordinátort az „elemzői hálózat” („Network of Analysis”) mellé; ez azt jelenti, hogy a projekt 2011-ben működésbe lépett.

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

- Belső repülőesemény-jelentő rendszer

2011-ben számottevő munkára került sor a belső repülőesemény-jelentő rendszer (IORS) véglegesítése érdekében. Októberben indult az IORS kísérleti szakasza, és a rendszer teljes körű üzembe helyezése 2012 elején várható.

Az IORS egyúttal valamennyi repülésbiztonsági esemény kezelését is központosította; ehhez a meglévő munkaügyi utasításokkal és eljárásokkal összhangban átvette a Repülésbiztonsági elemzések osztályától a jelentéseknek a 44. űrlap alapján történő feldolgozását, létrehozta a repülőesemények adatbázisát és összehangolta az ilyen események kezelését.

E munka végső eredményeképpen létrejött az IORS munkafolyamat-irányítási eszköz néven ismert új zárt láncú rendszer, amely 2011 végéig már négy felső szintű jelentéstételi szervezettől fogadott jelentéseket.

Az IORS munkafolyamat-irányítási eszköz fokozatos bevezetése érdekében egy intenzív kommunikációs program indult, amely három műhelytalálkozót, egy célzott külső miniweboldalt és más találkozók, értekezletek és konferenciák való fokozott részvételt foglalt magában. Speciális IORS képzési modulok kidolgozására is sor került, és az év végéig több mint 250 személy részesült képzésben.

Ami az erőforrásokat illeti, az osztály 2010. évi létrehozását követően a személyzet 2011 első negyedévében két repülőesemény-jelentő tisztviselővel gyarapodott a műszaki szempontok irányítása érdekében, akikhez az utolsó negyedévben a kommunikációs és támogató tevékenységek bővítése végett egy műszaki asszisztens csatlakozott.

- Repülésbiztonsági információk

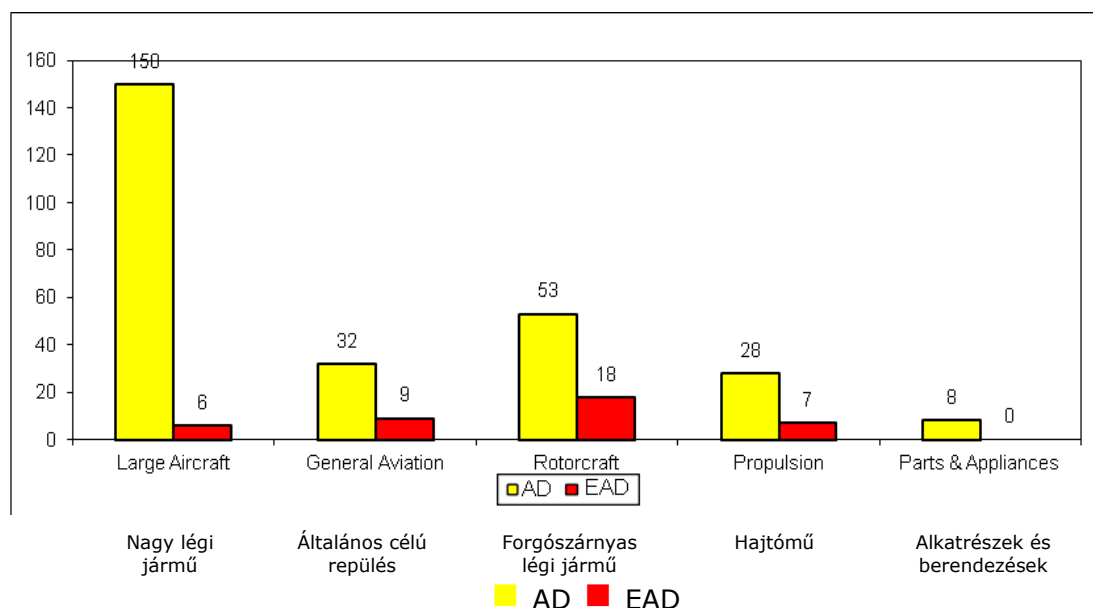
2011 közepén ért véget a Repülésbiztonsági információs részleg E Igazgatóságához (E6-IORS) történő áthelyezése.

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

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

Az A380-as légi járművek légi alkalmasságáról szóló irányelvek komoly médiafigyelmet kaptak, és az Ügynökség kiemelt hangsúlyt helyezett azok közzétételének megtervezésére és irányítására.

2011-ben a részleg kiadványainak száma a következőképpen alakult: 271 légialkalmassági irányelv (AD) és 40 sürgős légialkalmassági irányelv (EAD). Az ezzel kapcsolatos adatokat szemlélteti az alábbi diagram:



Ezenfelül 41 biztonsági tájékoztató közlemény is napvilágott látott: érdemes megjegyezni, hogy noha ezek többsége a légi alkalmasság kérdéseire kapcsolódik, 10 üzemeltetési kérdéseket tárgyal (pl. vulkáni hamu, működésellenőrző repülések, az EGNOS elérhetősége stb.), valamint 8 közlemény feltételezett nem jóváhagyott alkatrészekről szól.

- Együttműködés a vizsgálatok során

2011-ben a legfőbb eredmény a repülésbiztonsági ajánlások információs rendszere szoftverének kifejlesztése volt, amelynek célja valamennyi ajánlás egyetlen központi uniós adattárban való összegyűjtése. Ezzel egyidejűleg az EASA 118 bejövő repülésbiztonsági ajánlást dolgozott fel, 75 nyitott ajánlást zárt le és 132 függőben lévő ajánlásra vonatkozóan nyújtott naprakész tájékoztatást. A 996/2010/EU rendelettel összhangban 80 vizsgálati jelentéstervezetet dolgozott fel észrevételezés céljából. A 2011-ben a polgári repülésben bekövetkezett balesetek és súlyos repülőesemények követése:

- Spainair MD-82, EC-HFP, baleset a madridi Barajas repülőtéren 2008. augusztus 20-án;
- MD-11, D-ALCQ leszállás közbeni zuhanás Rijádban, 2010. július 27-én;
- Airbus A380, VH-OQA Rolls Royce Trent 900 ellenőrizhetetlen hajtómű-meghibásodás, 2010. november 4-én;
- Airbus A330 F-GZCP törzsvesztés az Atlanti-óceán felett 2009. június 1-jén;
- ATR 42 N902FX, közelítés közbeni leállás 2009. január 27-én a Lubbock Preston repülőtéren;
- B-747-400F, N571UP, rakománytűz-baleset Dubajban (Egyesült Arab Emírátságok) 2010. szeptember 3-án;
- Aerospatiale (Eurocopter) AS332 L2 Super Puma, G-REDL, 11 tengeri mérföldre ÉK-re a skóciai Peterhead repülőtértől (Egyesült Királyság) 2009. április 1-jén.

- Vulkáni hamu

2011-ben a vulkáni hamu több ízben okozott a repülésbiztonság szempontjából kihívást jelentő veszélyt. Elsősorban az izlandi és a chilei vulkánkitörések érdemelnek figyelmet. Az izlandi [Grímsvötn](#) vulkán kitörése után az európai repülésbiztonság terén felmerült problémák egyértelművé tették, hogy az Ügynökség magas szintű szakértelmével hozzájárult az összehangolt európai fellépéshez.

A 2010. évi súlyosabb kitörésből levont tanulságok, valamint az ICAO vulkáni hamuval foglalkozó munkacsoportjának (IVATF) és az Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egységnek (EACCC) a munkája elősegítette a 2011. évi esemény zökkenőmentesebb kezelését.

Az EASA folytatta a vonatkozó repülésbiztonsági adatok elemzésén alapuló megfelelő kockázatértékelési iránymutatás kidolgozására irányuló munkát. E célból 2011-ben két, a vulkáni hamuval foglalkozó workshopot rendezett. A vulkáni hamu által érintett műveleteket tárgyaló első, januári workshop általában a természeti veszélyekre és különösen a vulkánkitörésekre vonatkozó kockázatértékelési módszereket vizsgálta. A második, a nemzeti légügyi hatóságok és a nemzeti felügyeleti hatóságok vulkáni hamuval foglalkozó novemberi műhelytalálkozója lehetővé tette a kormányzatok, ügynökségek és hatóságok számára a vulkánkitörésekkel kapcsolatos szakpolitikai, tervezési és kockázatértékelési eszmecserét, amelynek célja az európai repülési rendszerekben a vulkánkitörésekre adott válaszok további harmonizációja és szabványosítása volt.

- Eredményes biztonsági kezdeményezések

Az ESSI három pillérét képező, a 2010-ben az EASP-hez kapcsolódó ECAST, EGAST és EHEST folytatta saját munkaprogramja végrehajtását az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) keretében. Ezek a csoportok a szabályozók és az ágazat közötti önkéntes partnerségek, amelyek közösen olyan termékeket fejlesztenek, amelyekkel a legfontosabb azonosított biztonsági problémákat célozva javítható a biztonság.

Az Európai Kereskedelmi Repülésbiztonsági Csoport (ECAST), az Európai Helikopteres Repülésbiztonsági Csoport (EHEST) és az Európai Általánosrepülés-biztonsági Csoport (EGAST) új intézkedésekkel bővítette az EASp-t, és 2011-ben további repülésbiztonsági promóciós anyagokat dolgozott ki, amelyeket az érdekeltek az ESSI weboldaláról (<http://easa.europa.eu/essi/index.html>) letöltve azonnal használhatnak.

Ezenfelül döntés született arról, hogy a kis üzemben tartókat és az általános repülést helyezik a középpontba, amely területeken az EGAST és az EHEST egyaránt érdekelt. A nemzetközi szintén megerősödött a kereskedelmi légi közlekedés biztonságával foglalkozó egyesült államokbeli csoporttal (Commercial Aviation Safety Team, CAST), a Nemzetközi Helikopteres Repülésbiztonsági csoporttal (IHST) és az FAA általános repüléssel foglalkozó közös irányítóbizottságával (GA-JSC) folytatott együttműködés.

- A repülésbiztonság teljesítésének kezelése

A teljesítmény-felülvizsgáló tanács (PRB) tevékenysége keretében együttműködik az Ügynökséggel, mivel a teljesítményrendszer magában foglalja a biztonságot. Az együttműködés főbb területei a következők: Az alapvető teljesítménymutatók (Key Performance Indicators, KPI) meghatározása, valamint a nemzeti teljesítési tervek és az éves PRB-jelentések felülvizsgálata. Az együttműködést az Ügynökség és a PRB vezetése által 2011 februárjában aláírt szándéknyilatkozat öntötte hivatalos formába. Az EASA 2011-ben a következő eredményekhez járult hozzá: a nemzeti teljesítési tervek és a funkcionális légtérblokkokra (FAB) vonatkozó teljesítési tervek felülvizsgálata; a megfelelés elfogadható módozatainak az ügyvezető igazgató általi elfogadása az 1. beszámolási időszakra vonatkozóan a biztonsággal kapcsolatos alapvető teljesítménymutató tekintetében; valamint a teljesítmény-felülvizsgáló egységgel (PRU) a 2. beszámolási időszakra vonatkozó szabályozási megközelítés, különösen a biztonsági szempontok kidolgozása terén végzett közös munka.

Ehhez a nélkülözhetetlen, stratégiai jellegű együttműködéshez megfelelő erőforrásokra van szükség.

- A repülésbiztonság elősegítése nemzetközi szinten

2011. október 4-én és 5-én az EASA éves repülésbiztonsági konferenciát rendezett, amelynek témája „A légi járművek feletti irányítás megőrzése – Az irányítás elvesztésének megelőzése és annak visszanyerése” volt. Ez az Európai Repülésbiztonsági Tervben (EASp) meghatározott egyik fő kockázati terület. Egyeztetések folytak az irányítás elvesztését befolyásoló számos kockázati tényezőről, többek között az emberi tényezőkről, a biztonsági elemzésről, a balesetek kivizsgálásáról, a képzésről, a kutatásról, a repülési tesztekkel kapcsolatos problémákról stb. A konferencián ezenfelül lehetőség nyílt több nyomon követő intézkedés meghatározására, amelyeket később belefoglaltak az EASp-be.

Az EASA és partnerszervezetei, az Európai Bizottság, az Eurocontrol és a SESAR közös vállalkozás az átfogó működési átjárhatóság keretében a 2011. szeptemberi, Montrealban megrendezett Globális Léginavigációs Ágazati Szimpózium (GANIS) során ismertette a világszintű légiforgalmi szolgáltatásokkal kapcsolatos európai megközelítést.

Kutatás

➤ A jövőbeni kutatások tervezése

Figyelemmel az Európai Repülésbiztonsági Terv (EASp) és az Európai Repülésbiztonsági Kutatási Együttműködési Csoport (EARPG) tematikus programjában szereplő legfontosabb prioritásokra, az Ügynökség 2011-ben konszolidálta az új kutatási projektekkel kapcsolatos szükségleteit és igényeit, valamint az előző évekből származó – az EASA ambiciózus 2012–2014-es kutatási tervéből származó – restanciáját. A tervben szerepelnek a szabályalkotási programból eredő javaslatok és igények, a repülésbiztonsági ajánlásokban szereplő javaslatok, valamint az ESSI, a Tanúsítási Igazgatóság, a Szabályalkotási Igazgatóság és az Európai Emberi Tényezők Tanácsadó Csoport (EHFAG) által tett javaslatok.

Az Ügynökség szorosan együttműködött az Európai Bizottsággal a Közösségnek az EASA rendszerére hatással bíró kutatási tevékenységét illetően (hetedik keretprogram, FP7) 7.1-es altéma: Repülés és légi szállítás (sub-theme 7.1, Aeronautics and Air Transport). Ezzel kapcsolatosan az Ügynökség alapelveket dolgozott ki az EASA alkalmazottainak a keretprogram értékelésével foglalkozó és a projektekkel kapcsolatos tanácsadást nyújtó európai bizottsági testületekben való részvételére vonatkozóan.

Emellett az EASA kapcsolatban volt a nagy léptékű SESAR és CLEAN SKY (tisztá égbolt) technológiai kezdeményezésekkel is. 2011-ben az Ügynökség részt vett az új Európai Repüléskutatási és Innovációs Tanácsadó Testület (ACARE) létrehozásában. Az Ügynökség hozzájárult a Stratégiai Kutatási és Innovációs Menetrend (SRIA) kidolgozásához, amelynek során vállalta a biztonsággal és védelemmel foglalkozó munkacsoport társelnöki tisztét, valamint közreműködött a SRIA más munkacsoportjainak munkájában.

A 2011-ben készült tanulmányok és kutatási projektek felsorolása a **2. melléklet**ben található meg.

2. Szabályozás

Célkitűzés és hatály

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

A főbb eredmények 2011-ben

➤ Szabályalkotási program

2011-ben az Ügynökség tovább folytatta az úgynevezett első és második hatáskörbővítésre vonatkozó jogszabályok és kapcsolódó nem kötelező erejű szabályok kidolgozására irányuló tevékenységeit. A légialkalmassági szabályok (repülésbiztonság és környezetvédelem) időben történő megalkotása 2011-ben is komoly kihívást jelentett.

Az Ügynökség húsz szabályalkotási feladatot véglegesített. A 2011-ben hozott határozatok, vélemények és módosítási javaslatok felsorolása a **3. melléklet**ben látható.

➤ Légi alkalmasság és környezetvédelem

Az Ügynökség több fontos javasolt módosításról szóló értesítést adott ki a műszaki szolgáltatások szerződéses végzéséről, a 2042/2003/EK rendelet² módosításáról, a nagy repülőgépek alacsony tüzelőanyagszint és üzemanyag-kifogyás elleni védelméről, a nagy repülőgépek és hajtóművek jégvédelméről, valamint a halonok betiltásáról szóló uniós előírásokkal összhangban a légi típusalkalmassági előírások aktualizálásáról. Ezenfelül az Ügynökség javításokat vezetett be a 21. részben szereplő megváltozott termékszabályra vonatkozó iránymutatásokban, teljes körűen összhangba hozva azokat az Egyesült Államok és Kanada szabályaival.

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

➤ Az Ügynökség hatáskörének kibővítése

- Légi üzemeltetési és pilótaengedélyek

Az Ügynökség a munkáját a 2009 szeptemberében jóváhagyott nyolc elsődleges fontosságú munkacsomag szerint folytatta. A munkacsomagokat összehangoltuk a javasolt módosításról szóló értesítésekkel (NPA) és a javasolt új szabályalkotási szerkezettel, különös tekintettel az elért haladásra, a rendelkezésre álló belső és külső erőforrásokra és az ezekhez kapcsolódó szaktudásra, valamint az OPS műszaki követelményeinek átszerkesztésére.

Ebben az összefüggésben az Ügynökség a hozzászólásokra adott válaszdokumentumok (CRD-k) véglegesítésére és az első hatáskörbővítésre vonatkozó készülő véleményekre

² A Bizottság 2003. november 20-i 2042/2003/EK rendelete a légijárművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról, HL L 315., 2003.11.28., 1. o.

összpontosított. A repülőgépek személyzetéről szóló rendelet első 4 mellékletét (FCL rész, MED rész, a nemzeti engedélyek konvertálására és a harmadik országok által kibocsátott engedélyek elfogadására vonatkozó követelmények) 2011 novemberében tették közzé a Hivatalos Lapban. Az ehhez kapcsolódó elfogadható megfelelési módozatok és útmutató anyagok az Ügynökség határozataként 2011 decemberében váltak elérhetővé az Ügynökség weboldalán. Valamennyi OPS CRD-t 2011-ben tettek közzé a hatósági és szervezeti követelményekre, valamint a kereskedelmi repülési műveletekre vonatkozó véleménnyel együtt.

Öt év szabályalkotási munkát követően az Ügynökség közzétette az üzemi alkalmassági adatok elképzelésének a 21. részben történő bevezetését javasoló véleményét és más végrehajtási szabályokat. Az OSD végrehajtását illetően két javasolt módosításról szóló értesítés is megjelent, amelyekben az utaskísérő személyzetek típuskiképzésére és a minimálisan szükséges berendezések alaplístájára (MMEL) vonatkozó tanúsítási előírások iránti javaslatok szerepeltek.

- A repülőterek biztonsága, légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok

A légiforgalmi szolgáltatások területén az Ügynökség aktívan támogatta a négy különböző légiforgalmi szolgáltatási szabály – az ATCO engedélyezés, az ATM/ANS területén végzett repülésbiztonsági ellenőrzés és a közös követelmények, valamint az első alrészben az ACAS II szoftver 7.1. verzióját ismertető, a közös légtér használatára vonatkozó követelmények – elfogadására irányuló európai bizottsági folyamatot. A SERA (egységes európai repülési szabályok) B. részére vonatkozó vélemény kiadásával (2011. október) az Ügynökség továbbra is támogatta a Bizottságot, különösen a SERA A. és B. része integrált struktúrájának elkészítésében. Ezenfelül az egységes európai égbolt teljesítményrendszerének végrehajtását elősegítendő az Ügynökség a biztonsági jellegű alapvető teljesítménymutatókra vonatkozó AMC-eket és útmutatókat tett közzé (a légiforgalmi szolgáltatásokkal kapcsolatos teljesítményre vonatkozó végrehajtási szabályok).

A repülőterek biztonságára vonatkozó előírás végrehajtási szabályainak elkészítését követően 2011 decemberében közzétették az erre vonatkozó javasolt módosításról szóló értesítést (NPA), amely teljesen összhangban áll a végrehajtási szabályoknak az alaprendelet előírásai szerint 2013-ig tervezett elfogadásával.

- A 2011-es szabályalkotási program végrehajtása: kapcsolat a társszervezetekkel

A Szabályalkotási Igazgatóság a 2011-es programjának megvalósítása során megerősítette kapcsolatát az EUROCONTROL-lal, a SESAR-ral és az ICAO-val.

Az Ügynökség SESAR-programmal kapcsolatos lehetséges feladatait jelentősnek ítélték. Az Ügynökség ezért megállapodást kötött a SESAR Közös Vállalkozással a tervezett munka finanszírozásáról.

Az Európai Bizottság felkérte az Ügynökséget, hogy az EUROCONTROL-lal szoros együttműködésben új feladatként készítsen értékelést az európai légtérben alkalmazandó harmonizált átváltási magasságra (HETA) vonatkozóan.

Az Ügynökség a Bizottsággal és az EUROCONTROL-lal közösen továbbra is tevékenyen részt vett a rendszer végrehajtását célzó biztonsági jellegű alapvető teljesítménymutatók kidolgozásában, valamint javaslatot intézett a Bizottsághoz a 691/2010/EU rendelet megfelelő módosítására vonatkozóan.

3. Ellenőrzés

a. *Termékbiztonsági ellenőrzés*

Célkitűzés és hatály

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

A fő cél az új hatáskörök végrehajtásának, különösen az üzemi alkalmassági adatok elképzelésének előkészítése, valamint az Ügynökség folyamatos légi alkalmassággal kapcsolatos feladatainak további erősítése volt.

A főbb eredmények 2011-ben

2011-ben az Ügynökség tovább alakította szervezeti felépítését, hogy az jobban megfeleljen az új hatáskörök, valamint a belső repülőesemény-jelentő rendszer (IORS) végrehajtásából eredő jövőbeli kihívásoknak. Ebben az összefüggésben két vezető légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatási szakértő csatlakozásával megkezdte működését a Tanúsítási Igazgatóság újonnan létrehozott ATM/ANS osztálya, amelynek feladata a páneurópai ATM-/ANS-szolgáltatások nyújtásához felhasznált rendszerek (pl. EGNOS, Galileo, Iris, az európai légiforgalmi szolgáltatási hálózatkezelők által használt rendszerek, a SESAR keretében kialakítandó jövőbeni rendszerek) vizsgálata és ellenőrzése. Végül az üzemi alkalmassági adatokra vonatkozó koncepció miatt, amelynek révén az üzembentartási szempontok értékelését integrálják a repüléstechnikai termékek kezdeti tanúsításába, az EASA összevonta a szakértői osztályt és a repülési szabványokkal foglalkozó osztályt.

Az Ügynökség egy sor célzott esemény keretében továbbra is élénken fejlesztette együttműködését és javította kommunikációját az érdekeltekkel. 2011 januárjában első alkalommal megrendeztük az ágazati képviselők részvételével zajló, tanúsítással foglalkozó munkaértekezletet.

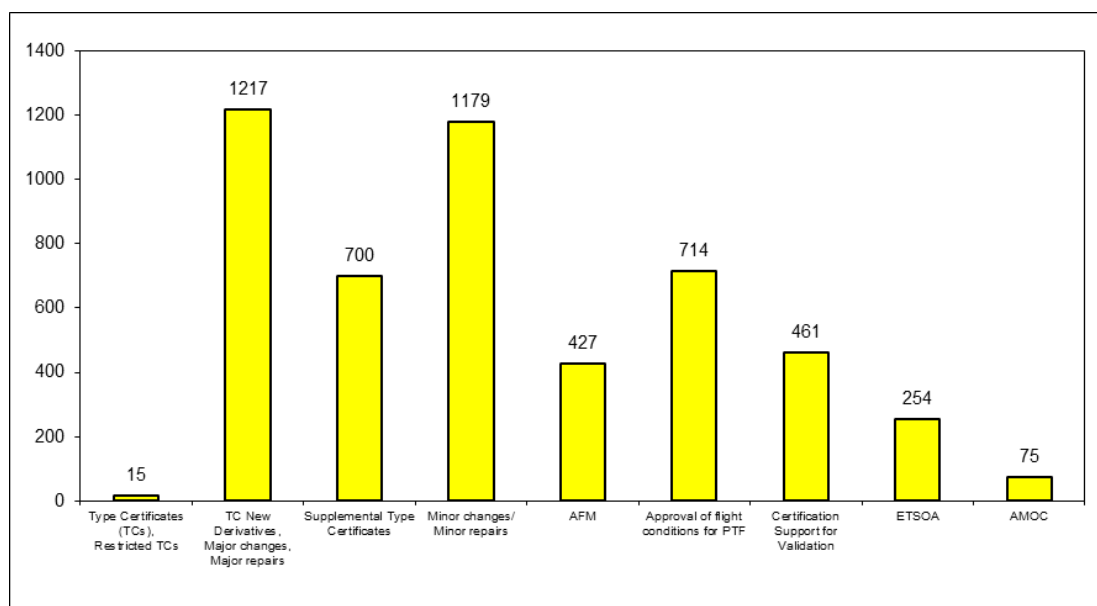
A nemzetközi együttműködési szempontokat illetően 2011-ben fontos mérföldköveket értünk el. Az Egyesült Államok és az Európai Unió között létrejött, a polgári repülés biztonságának szabályozásában történő együttműködésről szóló megállapodás május 1-jei hatálybalépését követően a Tanúsításellenőrző Tanács május 5-én a légi alkalmasságra vonatkozóan műszaki végrehajtási eljárásokat fogadott el. Ezenfelül a tanúsítással foglalkozó közös ágazati bizottság szeptemberben szintén elfogadta az EU és Kanada között létrejött kétoldalú repülésbiztonsági megállapodás műszaki végrehajtási eljárását.

Végül az EASA által biztosított képzési programok általános keretének létrehozását követően 2011 októberében elindult az EASA első képzési programja, amelynek célja az volt, hogy felkeltsék a magasan képzett diplomások és egyetemi hallgatók érdeklődését az Ügynökség iránt.

➤ **A repüléssel kapcsolatos termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi típusalkalmassági tanúsítása**

- A beérkezett kérelmekkel kapcsolatos tendenciák

Az Ügynökséghez 2011-ben légialkalmassági és környezeti alkalmassági bizonyítvány megszerzése céljából benyújtott új kérelmek száma változatlan maradt (5042). Az új típusalkalmassági bizonyítványok kiadásáért benyújtott kérelmek a repüléstechnikai termékek széles skáláját ölelték fel, úgymint a szuper-középméretű, hosszú üzemidejű üzleti gázturbinás repülőgép, a Dassault Aviation Falcon biztonsági irányítási rendszere, nagyméretű helikopterek, az AugustaWestland Aw169 és AW189 gépei, a SNECMA Silvercrest gázturbinás sugárhajtóműve, a Cameron Balloons Ltd GB léggalamb sorozata, valamint az általános repülési ágazat több alkalmazása, elsősorban a szuperkönnyű repülőgépek számára. Az alábbi diagramon látható a befogadott kérelmek fajtáinak megoszlása.



EN	Translation (target language)
Type Certificates (TCs) Restricted TCs	Típusalkalmassági bizonyítványok (tb-k) Korlátozott tb-k
TC New Derivates, Major changes, Major repairs	Új származékok a tb-ben, nagy módosítások, nagy javítások
Supplemental Type Certificates	Kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványok
Minor changes / Minor repairs	Kiseb módosítások / kisebb javítások
AFM	Légi jármű repülési kézikönyvei (AFM)
Approval of flight conditions for PTF	Repülési feltételek tanúsítása (PTF)
Certification Support for Validation	Támogató tanúsítások harmadik országban kérvényezett validáláshoz
ETSOA	Európai Műszaki Szabvány Rendelet szerinti tanúsítások (ETSOA-k)
AMOC	A megfelelés elfogadható eszközei

Említésre érdemes, hogy 2012-ben új projektek várhatók a feltörekvő országokból (Kína, India).

- A nagyobb folyó több éves típustanúsítási programok

2011-ben folytatódott számos több éves típustanúsítási projekt végrehajtása; ezek tárgya az Airbus 350 repülőgép, az Airbus A320neo repülőgép (ennek célja a tüzelőanyag-fogyasztás

csökkentése és ezáltal a légi jármű teljesítményének és környezeti hatékonyságának javítása), az Airbus A400M katonai szállító-repülőgép, az EMB-545/550 üzleti repülőgépek, a Mitsubishi Regional Jet, az MRJ-200 regionális gázturbinás repülőgép és a Szuhaj Szuperdzset 100 regionális gázturbinás repülőgép volt.

- A kiadott bizonyítványok száma

2011-ben 3823 bizonyítvány kiállítására került sor. Típusalkalmassági bizonyítványt kapott többek között a TP400-D6, az EASA által tanúsított első nagyméretű turbópropelleres hajtómű, a Boeing B747-8 repülőgép teher- és utasszállító változata, valamint a Boeing Dreamliner B787-8 repülőgép.

➤ **Folyamatos légi alkalmasság**

- A Qantas balesete

A Qantas légitársaság által üzemeltetett Airbus A380-as repülőgépen 2010 novemberében történt ellenőrizhetetlen hajtómű-meghibásodás óta a vizsgálat során elért előrehaladás, a gyártási adatok további értékelése és újabb szilárdsági vizsgálat, valamint a további biztonsági intézkedések nyomán 2011 márciusában eltöröltük a Trent 900 sorozatba tartozó hajtóművekre vonatkozó kötelező nagynyomású/közbenső nyomású (HP/IP) szerkezeti vizsgálatokról szóló (2010-0242R1 sz.) légialkalmassági irányelvet.

- A Koito ülések esete

Az utasülések bevizsgálási eredményeinek a japán Koito Industries Ltd. által 2010 elején elkövetett meghamisításával kapcsolatos kérdések tekintetében az EASA és az FAA összehangolt módon kidolgozta saját vonatkozó kötelező intézkedéseit. Az EASA és az FAA légialkalmassági irányelveit (2011-0098. sz. EASA AD, 2011-12-01. sz. FAA AD) júniusban tették közzé, és azok augusztus 1-jén léptek hatályba.

➤ **Üzemeltetéssel összefüggő tanúsítási feladatok**

Ezen a területen az Ügynökség előkészítette az első hatáskörbővítés végrehajtását, aminek keretében részt vett az EASA szabályalkotási tevékenységeiben (NPA-k, CRD-k és tanúsítási előírások kidolgozása), valamint támogatta az üzemi alkalmassági adatok koncepciójának az európai nemzeti légügyi hatóságok és azok nemzetközi megfelelői, például az FAA és a TCCA által történő elfogadását. Ezenfelül megvalósultak a karbantartási felügyeleti bizottság (MRB) programjai és lezajlott az üzemi alkalmasság értékelése, többek között új technológiák (EVS) és eljárások bevonásával. 2012-ben várható az európai repülőesemény-jelentő rendszer üzemeltetési szempontokból történő tökéletesítése.

b. Szervezeti jóváhagyások

Célkitűzés és hatály

Az EASA feladata a tervezéssel foglalkozó szervezetek jóváhagyása függetlenül azok telephelyétől, valamint a gyártással, karbantartással, a karbantartás oktatásával és a folyamatos légi alkalmasság kezelésével foglalkozó szervezetek jóváhagyása is a tagállamok területén kívül. A feladatai közé tartozik még a gyártással foglalkozó szervezetek jóváhagyása a tagállamok valamelyikének területén kívül, ha az adott tagállam(ok) ezt kéri(k). 2011-re a

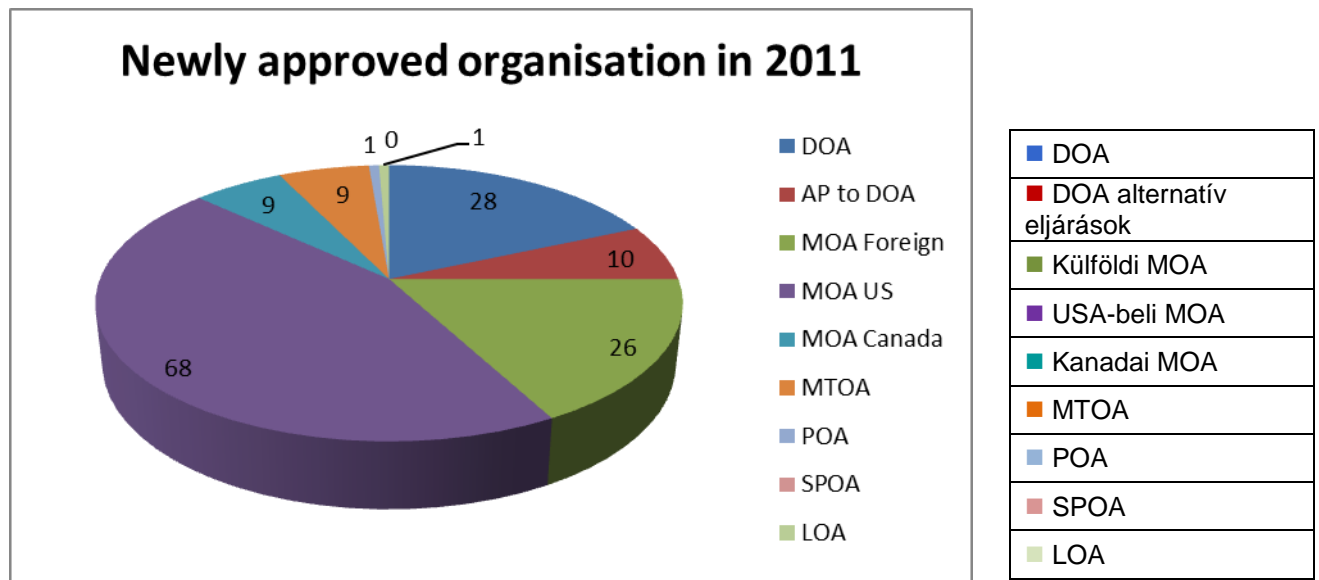
szervezetek jóváhagyására irányuló tevékenység az Ügynökség eredeti működési területén belül mind a tevékenység, mind pedig a módszertan tekintetében elérte az érettséget.

A kezdeti hatályon felül az osztályt új, konkrét hatáskörökkel bízták meg. Az ATM/ANS részlegnek támogatást kell nyújtania a Bizottságnak az Eurocontrol hálózatkezelői feladatának ellenőrzéséhez, valamint megbízást kapott arra, hogy felkészüljön az EGNOS ellenőrzési feladatainak átvételére és az Európán kívüli ATCO-iskolák jóváhagyására. A repülőszemélyzet engedélyezésével foglalkozó részleg minden szükséges lépést megtett ahhoz, hogy felkészüljön az EASA tagállamain kívül található, a repülésoktatás tekintetében jóváhagyott képzési szervezetek és repülőorvosi központok 2012-től történő jóváhagyására és ellenőrzésére.

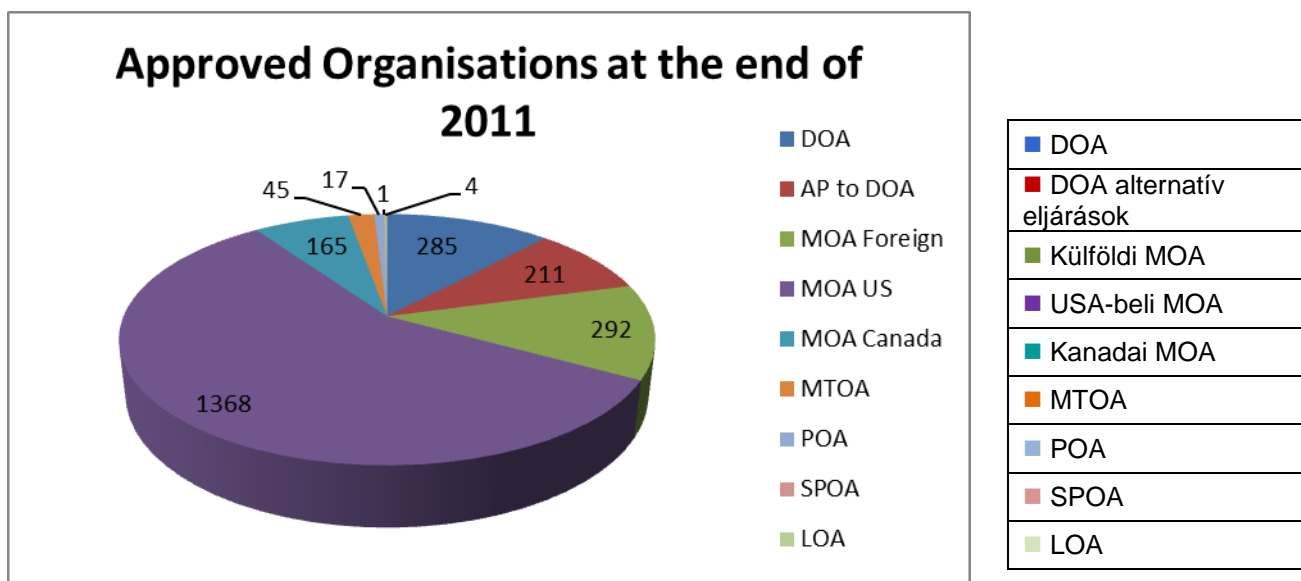
A főbb eredmények 2011-ben

A szervezetek jóváhagyásával kapcsolatos tevékenység folyamatosan erősödött 2011-ben, ideértve a tervező szervezetek jóváhagyása (DOA) és ennek az alternatív megoldása (Alternative Procedure (AP) to DOA), a gyártó szervezetek jóváhagyása (POA), valamint a karbantartó szervezetek jóváhagyása (MOA) és a folyamatos légi alkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyása (COA). Az Airbus részére kiadott „gyártó szervezet egyesített jóváhagyásával” (SPOA) kapcsolatos felügyeleti munka kis mértékben erősödött, beleértve a nem európai helyszíneken végzett munkát is. A szervezetek jóváhagyásaira vonatkozó számadatok a következők szerint foglalhatók össze:

Újonnan jóváhagyott szervezetek 2011-ben



A jóváhagyott szervezetek 2011. december 31-én



➤ **Tervező szervezetek jóváhagyása**

2011. december 31-ig az Ügynökség 285 DOA-t adott ki, amelyek közül 218 esetben az ügyek kezelését az Ügynökség vette át. 67 jóváhagyás a nemzeti légügyi hatóságok kezében maradt. 76 szervezet állt kezdeti értékelés alatt tervező szervezet jóváhagyása céljából, 42 szervezet pedig alternatív eljárással történő jóváhagyás céljából. A tevékenységek internalizálásának aránya elérte a tervben szereplő célt. További 21 szervezet menet közben került át az EASA csoportvezetőihez 2011-ben, ebből 7 tervező szervezet jóváhagyása céljából, 14 pedig alternatív eljárással történő jóváhagyás céljából. További átadásokra kerülhet sor, ha a nemzeti légügyi hatóságok felhagynak a tevékenységükkel, vagy ha a tervező szervezetek jóváhagyásában az Ügynökség hatáskörének bővülése ezt igényli.

➤ **Gyártó szervezetek jóváhagyása**

2011 során az EASA 17 POA-t adott ki külföldi gyártó szervezetek, valamint 1 egységes POA-t az Airbus részére. Emellett az EASA folytatta az EASA légialkalmassági exportbizonyítványok kiadását az EASA POA-szervezetek által Kínában, valamint az SPOA keretében az Airbus által Európában gyártott légi járművekre. Az EASA ezenfelül közreműködött az EU–USA és az EU–Kanada kétoldalú megállapodások gyártási területen történő végrehajtásában.

➤ **A karbantartó és a folyamatos légi alkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyása**

A karbantartó szervezetek és a folyamatos légi alkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyásának terén a műszaki vizsgálatokat és a szervezetek folyamatos felügyeletét az EASA az esetek többségében egyre inkább kiszervezi a nemzeti légügyi hatóságokhoz. A jóváhagyások kiadását korlátozott számban a saját szakembereivel oldotta meg az Ügynökség, egyrészt a házon belüli szakértelem fenntartása és továbbfejlesztése céljából, másrészt a nemzeti légügyi hatóságok által végzett tevékenység hatékony irányítása érdekében. Az EASA hozzájárult a meglévő kétoldalú karbantartási megállapodásokról az új EU–USA kétoldalú megállapodásra történő zökkenőmentes átmenet előkészítéséhez. 2011-ben az EASA kiadta az első külföldi, folyamatos légi alkalmasság felügyeletéért felelős szervezet (CAMO) jóváhagyását.

➤ **A repülőszemélyzeti engedélyezési szervezetek jóváhagyása**

2011 során a repülőszemélyzeti engedélyezési szervezetek jóváhagyásával foglalkozó osztály megkezdte tevékenysége összehangolását a főbb nemzeti légügyi hatóságokkal, és támogatást nyújtott a várható szabályozásból fakadó különféle problémák kezeléséhez. Létrejöttek a repülőszemélyzeti engedélyezési szervezetek jóváhagyásához kapcsolódó végrehajtási eljárások. A kísérleti képzési szervezetek és a repülőorvosi központok részére tevékenységi utasítások és útmutatók láttak napvilágot. Sor került a repülőszemélyzeti engedélyezési szervezetek jóváhagyásáért felelős csoportvezetők felvételére. Ezenfelül a kiszervezésre vonatkozó műszaki előírások és a munkaterhelésre vonatkozó becslések meghatározása is megtörtént. 2011 decemberére az EASA kiválasztotta a kísérleti képzési szervezetek tekintetében minősített testületeket, valamint a repülőorvosi központok felügyeletével megbízott 3 nemzeti légügyi hatóságot.

➤ **ATM-/ANS-jóváhagyások**

Az ATM-/ANS-szervezetek jóváhagyásáért felelős csoport 2011 májusában jött létre. Az új részleg fő feladata, hogy a Bizottsággal és az Eurocontrollal egyeztetve meghatározza a hálózatkezelő ellenőrzésének elvégzéséhez szükséges szabályokat. Ezeket a szabályokat műhelytalálkozó keretében mutatták be az egységes égbolttal foglalkozó bizottságnak.

Ezzel párhuzamosan megkezdődött az EGNOS szolgáltató (ESSP) ellenőrzési feladatainak átvételére való felkészülés. E tevékenység keretében az EASA a francia és a belga hatóságokkal együtt ellenőrzési üléseken, valamint auditokon vett részt.

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

c. Tagállami vizsgálatok

Célkitűzés és hatály

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

Ami a kezdeti és a folyamatos légi alkalmasságot illeti, a 736/2006/EK bizottsági rendeletben³ előírt keretnek megfelelően az Ügynökség felügyeli, hogy a nemzeti légügyi hatóságok megfeleljen-e az alaprendelet követelményeinek és a vonatkozó végrehajtási előírásoknak. A légi műveletek (OPS), a repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyezése (FCL) és a repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) területén az Ügynökség szabványosítási vizsgálatokat végez a zökkenőmentes átállás elősegítése érdekében, és az esetleges repülésbiztonsági „hézag” kialakulásának elkerülése céljából az Európai Unió által a közeljövőben kiadandó végrehajtási szabályok megjelenéséig. Továbbra is érvényben maradnak a korábbi Egységes Légügyi Előírások (JAR), és – a repülőgéppel végzett

³ A Bizottság 2006. május 16-i 736/2006/EK rendelete az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szabványosítási vizsgálatok elvégzésével kapcsolatos munkamódszereiről, HL L 129., 2006.5.17., 10. o.

kereskedelmi repülések esetében – érvényben marad a Tanács 3922/91/EGK rendelete⁴ („EU-OPS”).

A légiforgalmi szolgáltatások és a léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS) területére vonatkozóan 2011 augusztusa és decembere között kiadott végrehajtási szabályok kikövezték az utat az EASA számára a kapcsolódó szabványosítási vizsgálatok elvégzéséhez.

A főbb eredmények 2011-ben

➤ **A játéktér**

2011-ben a szabványosítás 46 országra terjedt ki: a 31 „EASA-államra”, valamint 15 további államra, amelyik munkamegállapodást (WA) írt alá az EASA-val. Az év folyamán 27 „EASA-államban” és 6 „WA-államban” végeztünk felülvizsgálatot. A szabványosítás az adott országra tervezett összes szektor ellenőrzésének összevonásával folytatódott azzal a céllal, hogy az Európai Bizottság számára az összes műszaki területet érintő „globális képet” lehessen adni. Ennek megfelelően a 2011-es vizsgálatok többsége „összevont vizsgálatként” volt betervezve és így is folyt le.

➤ **A felügyelői kar**

Az EASA elkötelezett az iránt, hogy nemzeti légügyi hatóságoktól delegált felügyelőket is bevonjon a felügyeletet végző csoportjaiba, egyrészt azért, hogy kihasználja ezeknek a felügyelőknak a szakértelmét és gyakorlati tapasztalatát, másrészt azért, hogy ezzel is segítse a vonatkozó követelmények egységes értelmezését a nemzeti légügyi hatóságoknál (proaktív szabványosítás). A 2011-es évben a csoportjaink 96 tagja (az összes tag 58%-a) volt nemzeti légügyi hatóságoktól delegált felügyelő. Öt tanfolyamot indult kezdő szabványosítási felügyelők számára, amelyek közül kettő a szabványosítási feladatok várható kibővítésének fényében kifejezetten az ATM-/ANS-közösséget célozta. Több mint 80 új felügyelő kiképzésére is sor került, főként a légiforgalmi szolgáltatások és a léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS), a repülőszemélyzet engedélyezése (FCL), a repülések (OPS) és a repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) területén.

➤ **A szabványosítás legfőbb eredményei**

2011-ben az Ügynökség 107 szabványosítási vizsgálatot végzett⁵ az alábbi táblázatban látható összefoglalásnak megfelelően:

A vizsgálat típusa	AIR	OPS	Szakszolgálati engedélyezés szabványosítási csoport (LIST)	Repülőorvosi szabványosítási csoport (MEST)	FSTD
Rendes	20	17	18	18	8
Követő jellegű	4	4	3	2	0
Eseti	4	7	1	1	0
Összesen	28	28	22	21	8

⁴ A Bizottság 2008. augusztus 20-i 859/2008/EK rendelete a 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki követelmények és közigazgatási eljárások tekintetében történő módosításáról, HL L 254., 2008.9.20., 1. o.

⁵ Emellett a Szabványosítási Osztály részt vett 7 nemzetközi szabványosítási ellenőrzésen (az Amerikai Egyesült Államokban, Kanadában és Brazíliában) és 9 akkreditációs ellenőrzésen.

Megjegyzés: 2011-től a kezdeti és folyamatos légi alkalmassággal kapcsolatos szabványosítási tevékenységek együttesen a légi alkalmasság (AIR) kategóriában szerepelnek.

Ennek eredményeként összesen 781 ténymegállapítás történt, ezek közül 738 minősült az előírások olyan megszegésének, amelynek orvoslására a vizsgált nemzeti légügyi hatóságnak cselekvési tervet kellett javasolnia és azt megvalósítania. A ténymegállapítások mintegy 26%-a minősült olyan súlyos hiányosságnak, amely repülésbiztonsági következményekkel járhat, ha nem javítják ki megfelelően.

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

➤ **Szabványosítási ülések**

2011-ben a Szabványosítási Osztály 9 ülést szervezett, ezeken összesen a nemzeti légügyi hatóságok 442 képviselője vett részt. A szabványosítási ülések sikeres eszköznek bizonyultak a vonatkozó követelmények magasabb szintű egységes megértésében és értelmezésében. Az egyes ülésekről származó következtetések eljutottak a Szabályalkotási Igazgatósághoz, így ezek közül tovább lehet fejleszteni azokat, amelyek szóba jöhetnek potenciális szabályalkotási anyagként. Az Ügynökség a nemzeti légügyi hatóságokhoz beérkezett pozitív visszajelzések alapján a szabványosítási ülések gyakoribbá tétele mellett döntött.

➤ **A szabványosítási folyamat állandó továbbfejlesztése**

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

Ennek ellenére az Ügynökség dolgozik a folyamat minőségének, hatékonyságának és hatásosságának folyamatos javításán. Ebből a célból 2011-ben egy sor intézkedést léptetett életbe, amelyeket majd 2012-ben fejleszt tovább, amikor a folyamat várhatóan jelentős fejlődésen megy majd keresztül. E célból országalapú jelentéstételi rendszer létrehozására is sor került, illetve egy bizonyossági modellen alapuló, folyamatos figyelemmel kíséresi módszer (CMA) meghatározása, és a vizsgálatok lefolytatása során alkalmazott munkamódszerek felülvizsgálata is várható (736/2006/EK rendelet).

Ezzel egyidejűleg az ATM/ANS területén végzett szabványosítási vizsgálatok, valamint a légi műveletek, a repülőszemélyzet engedélyezése és a repülésszimulációs oktatóeszközök területére vonatkozó végrehajtási szabályok hatálybalépése komoly szabványosítási kihívást jelent majd.

d. Üzemben tartók

Célkitűzés és hatály

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

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

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

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

2011-ben az Ügynökség tevékenységének középpontjában a SAFA program tökéletesítése állt (olyan feladatokkal, mint például a módosított SAFA-alkalmazás fejlesztése és terjesztése, a SAFA-program ügyrendjének folyamatos naprakészen tartása), továbbá a SAFA-program szabványosításával kapcsolatos auditálások lefolytatása a nemzeti légügyi hatóságoknál, és folyamatos támogatás nyújtása a Bizottságnak a repülésbiztonsági bizottság (ASC) részére az Európai Unió repülésbiztonsági listájával (t.i. a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájával) kapcsolatosan.

A főbb eredmények 2011-ben

SAFA

➤ A SAFA-program megerősítése

2011 szeptemberében bevezetésre került az új SAFA-alkalmazás és -adatbázis; ez utóbbiba pedig valamennyi meglévő adat sikeresen átkerült. Az új alkalmazás teljes támogatást nyújt az egész folyamat (a ténymegállapítások előkészítése, jelentése, követése és lezárása) számára, bővített keresést és elemzési funkciókat biztosít, valamint lehetővé teszi (a SAFA-programban részt vevő államokban) a nemzeti légügyi hatóságok és az üzemben tartók számára a SAFA-jelentésekhez való közvetlen online hozzáférést.

A SAFA-elemzések a felállított ütemtervnek megfelelően történtek meg. Az elemzések eredményeit, valamint a SAFA-ellenőrzések rangsorolási folyamatából származó eredményeket az EASA a repülésbiztonsági bizottság (ASC) ülésein mutatta be (a repülésbiztonsági listához). Számos eseti elemzést is végeztünk az Európai Bizottság felkérésére a kivizsgálás alatt álló különböző ügyek támogatása céljából.

A külföldi légi járművek biztonságáról szóló irányelvben (SAFA-irányelv) előírtak szerint, összhangban a SAFA-programban részt vevő államokkal egyeztetett feladatleírással, az EASA folytatta a 2009-ben elkezdett SAFA szabványosítási folyamatot. 2011-ben összesen 12 szabványosítási vizsgálatot terveztünk be és hajtottunk végre az Európai Unió országaiban és a SAFA-programban részt vevő nem uniós országokban, és ezzel lezárult az első teljes körű, a SAFA-program valamennyi részt vevő államát (Monaco kivételével) felölelő szabványosítási ciklus.

2011 során egyúttal jelentősen javult a repülési ágazat számára biztosított átláthatóság. Az EASA megszervezte az első SAFA szabályozói és ágazati fórumot, ahol a SAFA-programban részt vevő államok, az ICAO, az IATA, az AEA, az ELFAA, az IACA, az AACO és az AAPA képviselői kötetlenül tárgyalhattak a SAFA-hoz kapcsolódó kérdésekről.

➤ Az Európai Unió SAFA-programjának nemzetközi bemutatása

Folytattuk az Európai Unió SAFA-programjának ismertetését a nemzetközi célközönség körében, valamint a második EASA Nemzetközi Együttműködési Fórum nyomon követéseként

a forgalmi előtereken nemzetközi ellenőrzést szerveztünk. A SAFA-programot ugyancsak bemutattuk különböző szemináriumokon, műhelyfoglalkozásokon és kétoldalú találkozókon egy sor országnak és regionális szervezetnek: Kanada, Montenegró, Japán, Szingapúr, a CASSOA (East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency – a Kelet-afrikai Közösség Polgári Repülésbiztonsági és Biztonságfelügyeleti Ügynöksége), az ICAO latin-amerikai szervezete.

Az egyes stratégiai partnerekkel az Európai Unió SAFA-programjába történő bevonásuk céljából kezdett tárgyalások alapján az Ügynökség 2011-ben megkötötte az első munkamegállapodást egy nem európai állammal, Marokkóval, amely így 43. országgént csatlakozott a SAFA-programhoz. Kanadával és Brazíliával folytatódtak a tárgyalások, Montenegróval pedig új tárgyalások indultak.

Harmadik országbeli üzemben tartók

A hatáskörének bővülésével összhangban az Ügynökség megkezdte a harmadik országbeli üzemben tartók számára kiadandó engedélyekkel kapcsolatosan az előkészítő munkákat (a hatáskör pontos meghatározására, a munkaigényre és az ügyrendre vonatkozóan).

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

4. Nemzetközi együttműködés

Célkitűzés és hatály

Az Ügynökség munkamegállapodásokat köt a külföldi nemzeti légügyi hatóságokkal, és segítséget nyújt az Európai Bizottságnak a kétoldalú repülésbiztonsági megállapodásokhoz (BASA) vezető tárgyalásoknál és azok végrehajtása során.

Ezenfelül az Ügynökség megerősíti kapcsolatait az ICAO-val, szoros együttműködést folytat az Európai Bizottsággal és a tagállamokkal, valamint kapcsolatban áll az Eurocontrollal.

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

A főbb eredmények 2011-ben

➤ Kétoldalú megállapodások és munkamegállapodások

Az EU és az USA, illetve az EU és Kanada közötti, a polgári repülés biztonságára vonatkozó kétoldalú repülésbiztonsági megállapodások 2011. május 1-jén, illetve 2011. július 26-án léptek hatályba. Az Ügynökség számos végrehajtási tevékenységet szervezett, ideértve albizottsági ülések szervezését (a tanúsítás és a karbantartás tárgyában), harmadlagos dokumentumok jóváhagyását vagy műszaki képzés kidolgozását és nyújtását.

Öt munkamegállapodást írtunk alá az EASA és a kínai polgári légügyi hatóság között, 11 munkamegállapodás jött létre az EASA és a PANEP⁶ államai között a légiforgalmi szolgáltatások és a léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS) területét érintő bővítésről, valamint aláírtuk a japán Polgári Repülési Hivatal és az EASA közötti, végrehajtási eljárásokat tartalmazó munkamegállapodást, az EASA és a Hongkongi Polgári Repülési Minisztérium közötti munkamegállapodást, valamint az Egyesült Arab Emírátsok Általános Polgári Repülési Hatósága (GCAA-UAE) és az EASA közötti munkamegállapodáshoz tartozó végrehajtási eljárások 1. mellékletének módosítását.⁷

➤ Együttműködés az ICAO-val

Az EASA számos jelentős lépést tett annak érdekében, hogy megerősítse közreműködését az ICAO ügyeiben. 2011 júliusától az EASA képviselőt delegált az ICAO-nál működő uniós képviselőlet montreali irodájába. Ennek köszönhetően az EASA közelebbről nyomon tudja követni a Léginavigációs Bizottság munkáját és megerősítheti kapcsolatait az ICAO titkárságával. Az EASA továbbá kirendelt szakértő segítségével támogatást nyújt a titkárságnak a biztonságigazgatásról szóló új melléklet kidolgozásához, valamint a kapcsolódó munkacsoport tevékenységéhez. A munkacsoport 2011 novemberében tartotta első ülését. Az EASA az Európai Bizottsággal, az uniós tagállamokkal és az ICAO-val közösen megkezdte az Unió hatáskörébe tartozó területeket érintő iktatási eljárások különbségeire vonatkozó egyszerűbb módszer kidolgozását. Végül az EASA az ICAO párizsi regionális irodájával együttműködve elősegítette az új Európai Regionális Repülésbiztonsági Munkacsoport életre hívását.

➤ Műszaki együttműködés

⁶ „Páneurópai partnerek” (PANEP)

⁷ Az EASA által kötött munkamegállapodások teljes listája megtekinthető az Ügynökség honlapján az alábbi hivatkozás alatt: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

Az EASA támogatást nyújtott az Európai Bizottságnak az európai segítségnyújtási projektek meghatározásában és a Közösség programjainak vezetésében, különösen a nyugat-balkáni és a földközi-tengeri országoknak és Közép-Ázsiának nyújtandó segítség terén. Az EASA továbbá támogatta az ázsiai és csendes-óceáni térségben és Afrikában zajló közösségi programokat. Az EASA műszaki együttműködési tevékenysége az alábbiakat ölelte fel: a célirányos segítségnyújtási programok közvetlen irányítását; és a részvételt műszaki segítségnyújtási feladatban Zambiában, Beninben, Gabonban, Ghánában, Mauritániában, Malin, Kongóban és Kambodzsában.

2011 novemberében Dubaiban megrendeztük a harmadik EASA Nemzetközi Együttműködési Fórumot (3rd EASA International Cooperation Forum, ICF-3).

5. Támogató tevékenységek

Célkitűzés és hatály

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

2011-ben a legnagyobb kihívás a támogatói rész számára két jelentős informatikai alkalmazás (SAFA és IORS) elindítása, valamint az EASA brüsszeli irodájának kialakításához szükséges intézkedések véglegesítése volt.

A főbb eredmények 2011-ben

Általános irányítás

A 2011-es európai-amerikai nemzetközi repülésbiztonsági konferenciát az ausztriai Bécsben rendeztük meg június 14–16-án, témája „A világszintű repülésbiztonság javítása: jövőbeni kihívások” volt, és több mint 300 résztvevőt vonzott a nemzeti légügyi hatóságoktól, az iparágtól és a különböző szervezetektől.

A kérelmek kezelése és a beszerzési szolgáltatások

Több mint 10 000 illeték- és díjszámlát állítottunk ki.

Az Ügynökség mintegy 34 nagy értékű pályázati eljárást bonyolított és zárt le megállapodással 2011 folyamán, amelyek az EASA különböző igazgatóságainak beszerzési szükségleteit fedték le (a részleteket lásd az 5. mellékletben).

A tanúsításkiszervezés területén jelentős erőket fordítottunk arra a beszerzési eljárásra, amelynek keretében 2012 áprilisától megindulhat az új hatáskörökhöz kapcsolódó tevékenységek nemzeti légügyi hatóságokhoz és minősített testületekhez történő kiszervezése. A pályázati eljárás I. szakasza sikeresen lezárult. A II. szakasz 2012 elején fejeződik be.

A nemzeti légügyi hatóságokhoz küldött megrendelések szigorú kezelésének köszönhetően 2011-ben nem volt szükség a költségvetés módosítására.

Pénzügyi szolgáltatások

A költségvetés végrehajtása 98%-ban megvalósult, és a hátralékos számlázási napok száma az adósságbehajtási folyamat javításának köszönhetően 98 napra csökkent. Az Ügynökség 2011. évi pénzügyi teljesítményére vonatkozó részletes adatokat a 4. melléklet tartalmazza. Az Európai Számvevőszék jóváhagyta a 2010. évi éves beszámolót, az Európai Parlament pedig a 2009. évre vonatkozóan mentesítette az Ügynökséget a költségvetés végrehajtása alól.

A jelentési képességet továbbfejlesztettük azzal a céllal, hogy az támogassa az Ügynökség vezetését a döntéshozatali folyamat, valamint az Ügynökség feladatainak hatékony ellátásához szükséges erőforrások tervezése során. Az alapvető teljesítménymutatókat (többek között az éves munkaprogramban szereplőket) tartalmazó havi eredménytáblát a Végrehajtó Bizottság keretein belül havonta bemutattuk valamennyi igazgatónak és azokról egyeztetést folytattunk velük. Külön jelentéseket és elemzéseket, valamint negyedéves záróelszámolásokat készítettünk, többek között proaktív jelleggel előre jelezve az év végi gazdasági eredményt, ami lehetővé tette az illetékekkel és díjakkal kapcsolatos tevékenységek szigorú figyelemmel kísérését.

A tervezési oldalon az Ügynökség elkészítette ötéves üzleti tervét, amelyet az igazgatóság elfogadott. Az Ügynökség éves tervezési ciklusában ez a dokumentum képezi az éves költségvetés és munkaprogram, valamint a többéves személyzetpolitikai terv kidolgozásának alapját. Célzott erőfeszítéseket tettünk a dokumentumok egyszerűsítésére, különösen azok méretének csökkentésével és lényegretörőbb megfogalmazásával. Kiemelt figyelmet fordítottunk az operatív munkaterhelésre vonatkozó becsléseken alapuló erőforrás-számítások, valamint az alapvető teljesítménymutatók további javítására, illetve a SMART-célkitűzések meghatározására.

Több területen is javításokra került sor: ideértendő az Ügynökségen belüli kommunikáció (pénzügyi napok szervezése az operatív igazgatóságokkal), az elszámolási rendszer (különösen a költségvetési igazgatást, valamint a tevékenységenkénti és projektenkénti költségek kezelését lehetővé tevő költségelszámolás), a pénzügyi szabályzati keret (az Ügynökség javaslatokat tett az elszámolási és pénzügyi szabályok felülvizsgálatára és egyszerűsítésére, amelyekről az Európai Bizottsággal további egyeztetéseket folytat) és az igazgatás egyszerűsítése.

Jogi szolgáltatások

A Jogi Osztály tevékenyen részt vett a szabályalkotási munkában.

Emellett a Jogi Osztály támogatást nyújtott az Ügynökség műszaki-operatív feladatainak ellátásához, mint például az alaprendelet 1. cikke (2) bekezdésének végrehajtásával kapcsolatos feladatok vagy a Chicagói Egyezmény 83a. cikkében foglalt rendelkezések alkalmazása az Európai Unió rendszerében, illetve az EASA tesztpilótái engedélyeinek szinten tartását biztosító szükséges szerződéses keret kidolgozásával kapcsolatos feladatok.

A Jogi Osztály – szoros együttműködésben az operatív igazgatóságokkal és külső jogi tanácsadóval – folyamatosan koordinálta a baleseti kivizsgáló hatóságoktól és a törvényszéki hatóságoktól érkező felkérésekre adott ügynökségi válaszokat. Ezenfelül az ötödik európai adatvédelmi napon elindította belső adatvédelmi tisztviselőjének honlapját, valamint közreműködött különféle adatvédelmi ügyekben, például az elektronikus kommunikáció, a

fegyelmi eljárások, a kamerás megfigyelőrendszerekkel kapcsolatos politika, valamint a jelentkezők SAP-rendszerben történő nyilvántartása tekintetében.

Végül a Jogi Osztály az uniós küldöttség tagjaként, illetve vezetőjeként részt vett az ICAO repülésbiztonsági adatok védelmével foglalkozó munkacsoportjának munkájában, 2011-ben pedig az Ügynökségközi Jogi Hálózat elnöki tisztét töltötte be.

Kommunikáció

2011-ben több alapvető belső kommunikációs eszközt hoztunk létre. Az Ügynökség belső hálózata teljes egészében átalakult, és immár továbbfejlesztett navigációs és keresési lehetőségek segítik az információcserét. Az EASA tevékenységeit bemutató heti hírlevél és a napi sajtószemle mostantól valamennyi alkalmazott számára elérhető.

Az EASA sajtóközleményeket adott ki olyan témákról, mint a repülési idő korlátozására vonatkozó harmonizált szabályok, valamint közzétette az EASA hírek különleges kiadását, az Airbus A400M repülőgép TP 400 hajtóművének tanúsítását és a Boeing 787 repülőgép tanúsítását. Az EASA ezenfelül részt vett az Egyesült Államok kormányzati számvevőszékének (Government Accountability Office) a kompozitanyagok tanúsítására vonatkozó kérése vizsgálatában.

Az EASA munkatársai számos interjút adtak a televízióban, a rádióban és a nyomtatott sajtóban olyan témakörökben, mint az Air France 447-es járatának balesete és a repülési idő korlátozásával kapcsolatos szabályalkotási tevékenység.

Új funkcióként elindult a nemzeti légügyi hatóságok és az EASA közötti információcserére szolgáló portál, amelyhez az EASA és az európai nemzeti légügyi hatóságok kommunikációs képviselői egyaránt hozzáférhetnek.

Az Ügynökség az alábbi külső kiadványokat jelentette meg 2011-ben: „Miért biztonságos a repülés” címmel általános ügynökségi tájékoztatót, a 2010. évi éves repülésbiztonsági jelentést, a 2010. évi éves általános jelentést, a 2005–2010 közötti időszakra vonatkozó tények könyvét, az Európai Helikopteres Repülésbiztonsági Csoport (EHEST) és az Európai Általánosrepülés-biztonsági Csoport (EGAST) részére szóló kiadványokat, valamint a 6., 7., 8. és 9. sz. EASA-híreket.

Humánerőforrás-kezelés

2011 végén 574 ideiglenes tisztviselő (TA) állt az EASA alkalmazásában, 50-nel több, mint az előző évben. Ezenkívül 57 szerződéses alkalmazott (CA) és 11 kirendelt nemzeti szakértő (SNE) dolgozott az Ügynökségnél. A 2011-es év során az EASA 85 új munkavállalási szerződést kötött, míg 28 dolgozó vált meg az Ügynökségtől különböző okok miatt (kilépés, a szerződés lejárat, nyugdíjazás és elbocsátás). Ennek eredményeképpen a dolgozók létszáma összesen 57 fővel gyarapodott. 27 dolgozó járt sikerrel külső vagy belső kiválasztási eljárás során.

Az Ügynökség 63 üres állást hirdetett meg összesen 69 pozícióra és 60 kiválasztási eljárást végzett 70 tervezett állásra. Az állásokra mintegy 4145 jelentkező volt, ezek közül 525 felvételi beszélgetésen is átesett.

2011-ben megkötött új szerződések, 2011 (TA/CA/SNE)	85
A 2011-ben távozott alkalmazottak (TA/CA/SNE)	28
Az alkalmazotti létszám nettó növekedése, 2011 (TA/CA/SNE)	57
A 2011-ben meghirdetett állások (TA/CA/SNE)	63
Sikeres belső jelentkezők (TA)	27

A már felvett dolgozókon felül további 16 határozott idejű foglalkoztatású jelölt fogadott el munkavállalói ajánlatot, ezek 2012 első hónapjaiban állnak munkába. Az Ügynökség 2011. évi személyzettel kapcsolatos adatait és statisztikáját az **5. melléklet** tartalmazza.

A felmérés és újraminősítés alkalmával 109 dolgozót javasoltunk átminősítésre, közülük 83 valóban meg is kapta az átminősítést a 45. cikk (2) bekezdésének megfelelően (egy harmadik európai uniós nyelv B2 szintű ismerete okán). A 2011-es volt a második olyan év, amikor a szerződéses tisztviselők is újraminősítésen esettek át.

Lezárult az első dolgozói motivációs felmérés, és a közreműködő külső cég, az Ipsos Loyalty GmbH jelentését 2011 első negyedévében az összes dolgozó számára közzétettük. Ezt követően a jelentést valamennyi igazgatóságon bemutattuk, valamint 2012 első negyedévében az igazgatók és az osztályvezetők részvételével munkaértekezletet rendeztünk az eredmények megvitatása és cselekvési terv kidolgozása céljából. A második dolgozói felmérés (gyorsfelmérés formájában) 2012 első negyedévében indul majd.

2011 első negyedévében lezajlott az EASA dolgozók összes repülési szaktudását felölelő áttekintés, és a tervek szerint azt folyamatosan aktualizálni fogjuk. Az EASA-hoz való belépéskor minden új alkalmazott köteles kitölteni a felmérést.

2011 negyedik negyedévében az Ügynökség elindította a belső folyamat keretében végzett első érdekelti felmérését, amellyel célja az elvárások azonosítása és a humánerőforrás területén érdekelt belső felek elégedettségének értékelése volt. A 2012 első negyedévében napvilágot látott eredmények szerint az alkalmazottak nagy számban vettek részt a felmérésben, és általánosságban 72%-uk elégedett a humánerőforrás-folyamatokkal. Mindez bizakodásra ad okot, és az észrevételek a kezdeményezés kedvező fogadtatásáról tanúskodnak.

Általános és szakmai képzés

Általános képzés

A dolgozói állomány kezelését és fejlesztését illetően az Ügynökség 322 általános tanfolyamot szervezett és támogatott (ebből 103 nyelvtanfolyamot és nyelvvizsgát), ezeken összesen 1709 fő (a nyelvtanfolyamokon/nyelvvizsgákon 594 fő) vett részt. A tantermi nyelvoktatás kiegészítéseként 2011 júniusában valamennyi dolgozó számára e-tanulási platformot tettünk elérhetővé. Mindemellett a végleges kialakítást követően megvalósítottuk és 2011 szeptemberében minden alkalmazott számára elérhetővé tettük a képzéskezelő eszközt (ELG – EASA Learning Gateway, EASA tanulási portál).

A 2010 végén új képzési szolgáltatókkal kötött szerződések nyomán számos csapatépítő tevékenység, valamint interkulturális tudatosságot javító általános és célzott tanórák zajlottak. Ennek célja a csapatépítési kezdeményezések kultúrájának megalapozása az EASA-n belül, valamint a kulturális sokféleség szempontjaival kapcsolatos, a mindennapi munkakapcsolatok során alkalmazott tudatosság kialakítása.

Új szolgáltatóként a Cognos International vezetőképzést nyújtott, amelybe összesen 83 EASA-vezetőt sikerült bevonni, átlagosan 90%-nál magasabb óralátogatási aránnyal. Az értékelési készségekkel kapcsolatos képzésben hagyományosan az új jelentéssel megbízott tisztviselők részesültek. A visszajelzések kedvezőek voltak, és az ilyen vezetői kezdeményezéseket a jelek szerint élénk érdeklődés övezte.

Végül a létesítmények biztonságának és védelmének fenntartása érdekében munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági politikát tettünk közzé, az általános képzési kínálatba beillesztettük az elsősegélynyújtó programot, valamint elvégeztük a hordozható berendezések teljes körű biztonsági ellenőrzését.

Szakmai képzés

A tervezett és az eseti képzés iránti növekvő igény kielégítése céljából az alábbi intézkedéseket tettük 2011-ben:

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

A 2011-ben elért fontosabb eredmények a következők:

- az e-vizsgáztatást nyújtó lehetőségek növelése 43-ra, ideértve 13 tagállam nemzeti légügyi hatóságát;
- 17 tételt felölelő új négyéves pályázat;
- Az EASA ELG képzéskezelő és e-vizsgáztatási rendszer végrehajtása az adatbázis egészének az EASA saját szervereire történő átköltöztetésével;
- új oktatási technológiák átvétele a gyarapodó felhasználói körről való gondoskodás érdekében;
- Speciális tanfolyamok létrehozása és megtartása az alábbi témákban: CS-23, CS-27/29, FSTD-értékelők, EU–USA repülésbiztonsági megállapodás, ARIS, ELG-rendszer, SAFA-adatbázis és IORS;
- a 2011-es képzési terv közzététele (2011 decemberében).

2011-ben a képzési tevékenységek az alábbiak szerint alakultak:

Képzési szakaszok száma	78
Tanfolyamok száma	40
Résztvevők száma az EASA-tól	495
Résztvevők száma a nemzeti légügyi hatóságoktól	235

Tájékoztatási szolgáltatások

Az üzleti alkalmazásokat érintően az üzlet számára két stratégiai projektet biztosítottunk: a SAFA (a külföldi légi járművek repülésbiztonsági értékelése) és az IORS (az Ügynökség belső repülőesemény-jelentő rendszere) rendszert, valamint a belső és külső képzésekhez szükséges képzési eszközt.

Emellett megkezdtek egy további stratégiai projektre, a harmadik országbeli üzemen tartókra (TCO) vonatkozó elemzést; ennek tervezett végrehajtása 2012-ben várható.

Ezzel párhuzamosan folyamatos támogatás adtunk az Ügynökség fő tevékenységéhez tartozó több alkalmazás – ilyen az AWD (légialkalmassági irányelvek), CRT (egységes válaszadó eszköz, Common Response Tool), és a humánerőforrás-kezelő rendszer – karbantartásához és továbbfejlesztéséhez. Elindítottuk a törzsadat-kezelési projektet, amellyel a belső fejlesztésű üzleti alkalmazások rendszerében és az SAP-rendszerben egyaránt biztosítani kívánjuk az alapvető információk összehangolását, valamint az adatforrások egységesítését.

Ami a vállalati erőforrás-gazdálkodási (ERP) rendszert illeti, az Ügynökség folytatta az SAP-eszköz optimalizálását, annak újabb funkciókkal történő kiegészítését és a már beépített lehetőségek finomhangolását. A további bővítések – többek között a rugalmas munkaidő és a jelentkezőknek szóló internetes portál – alapját és ezek elemzését véglegesítettük, és azok végrehajtása 2012-ben várható.

Az infrastruktúrát illetően az EASA-nál megkezdődött a felkészülés arra, hogy az Ügynökség kritikus informatikai szolgáltatásait az Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ (ECDC, stockholmi uniós szerv) adatközpontja fogadja be; a végrehajtásra a tervek szerint 2012-ben kerül sor.

Az Ügynökség ezenfelül sikeresen áttért a Microsoft Office 2010 használatára, és megtervezte a Windows 7-re történő 2012. évi átállást.

Vállalati szolgáltatások

Létesítménykezelés

Brüsszelben ideiglenes irodák nyíltak, az Avenue de Cortenbergh 100. szám alatt pedig állandó telephelyet jelöltünk ki. A dokumentum szövegezésének időpontjában a Brüsszelbe kirendelt személyzet már dolgozik, és folytatódik a létesítmények berendezése.

Az utazások kezelése

Az utazási költségek szabályozása érdekében felülvizsgált utazási politikát tettünk közzé, amelynek részét képezi a legjobb elérhető ár elve. Az eredmények értékelésére 2012 elején kerül sor. A költségtérítés-igénylések feldolgozási idejét változatlan alkalmazotti létszám mellett annak ellenére sikerült fenntartanunk, hogy az utazások mennyisége 14%-kal nőtt.

Mellékletek

- **1. melléklet:** Az engedélyezésre jogosult tisztviselő megbízhatósági nyilatkozata
- **2. melléklet:** Tanulmányok és kutatási projektek 2011-ben
- **3. melléklet:** A 2011-es határozatok, vélemények és NPA-k
- **4. melléklet:** Az EASA pénzügyi teljesítése 2010-ben (az Ügynökség költségvetésének végrehajtása)
- **5. melléklet:** A 2011-ben elindított és/vagy lezárt beszerzési eljárások
- **6. melléklet:** A személyzettel kapcsolatos számadatok és statisztika
- **7. melléklet:** Alapvető teljesítménymutatók
- **8. melléklet:** Az EASA igazgatósága
- **9. melléklet:** Rövidítések jegyzéke

1. melléklet: Az engedélyezésre jogosult tisztviselő megbízhatósági nyilatkozata

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

- kijelentem, hogy a jelen jelentésben foglalt adatok igaz és pontos képet⁸ tükröznek;
- kijelentem, hogy kellő mértékben meg vagyok győződve arról, hogy a jelen jelentésben megnevezett tevékenységi körökhöz hozzárendelt erőforrások felhasználása azok rendeltetésének megfelelően, a célirányos pénzügyi gazdálkodás elveinek megfelelően történt meg, és hogy az érvényben lévő ellenőrzési eljárások kellő garanciát adnak az ezek hátterében lévő tranzakciók törvényességére és szabályosságára.

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

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

Patrick Goudou,
Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség ügyvezető igazgatója

⁸ A megbízható és valós kép ebben az összefüggésben az ügyek helyzetéről adott megbízható, teljes és pontos képet jelenti.

2. melléklet: Tanulmányok és kutatási projektek 2011-ben

2011-ben az Ügynökség a sikeres pályáztatást követően az alábbi tizenöt, 6-tól 15 hónapig terjedő időtartamú projekt finanszírozásáról döntött, összesen (a BL3903-ra vonatkozó 1,263 millió + a BL3600-ra vonatkozó 480 000 eurós) költségvetéssel:

• CODAMEIN II – Blunt impact (high-energy) on composite panels - extension of 1st project, azaz a kompozitpaneleket érintő, tompa tárggyal történő (nagy energiájú) ütközés – az 1. projekt kibővítése
• FUAD – Fuel anti-ice additives for civil jet aircraft, azaz a tüzelőanyagok jegesedésgátló adalékanyagai a polgári repülésben használt gázturbinás légi járművekhez
• HELMGOP – HELicopter Main Gearbox loss of Oil Performance optimisation, azaz a helikopter-hajtóművek olajveszteséget követő teljesítményének optimalizálása
• HFOD – Study of Helicopter Foreign Object Damage tolerance (tail rotor), azaz a helikopterek idegen tárgytól elszenvedett károsodással szembeni tűrőképességének vizsgálata (farokrotor)
• HDVE - Helicopter Flight in Degraded Visual Environment, azaz helikopterrel történő repülés rossz látási viszonyok között
• HighIWC – Ice Water Content of clouds at High altitude, azaz a nagy magasságon található felhők jegesvíztartalma
• MULCORS - Use of MULTicore proCessORs in airborne Systems, azaz többmagos processzorok használata a légi rendszerekben
• NGW – Near-ground wind gust detection, azaz földközeli széllelőlés-észlelés
• RECAT – review of proposed changes to the aircraft categorisation and separation minima used for wake turbulence separation, azaz a légi jármű által keltett turbulencia miatt szükséges elkülönítés során alkalmazott légijármű-besorolásra és elkülönítési minimumértékekre vonatkozó javasolt módosítások felülvizsgálata
• SHARDELD – Safety Implications from the use of HARDware Development tools for programmable Airborne Electronic Hardware, azaz a hardverfejlesztési eszközök használatának a programozható elektronikus légi hardvereket érintő repülésbiztonsági vonatkozásai
• SISA – Scoping Improvement to „See and Avoid” principle used by General Aviation, azaz az általános repülésben alkalmazott „meglátni és elkerülni” elv alkalmazási körének javítása
• WATUS-II – wake turbulence separation for new large aircraft – extension of the initial study, azaz a légi jármű által keltett turbulencia miatt szükséges elkülönítés új nagy légi járműveknél – a kezdeti tanulmány kibővítése
• SEBED-II – Seat Belt Degradation , extension of the initial project for additional tests, azaz a biztonsági övek öregedése, a kezdeti projekt kibővítése további tesztek céljából
• Folyamatos sűrűlódásmérő berendezés (CFME) – alkalmazás szennyezett felületen
• SAMPLE III: Aircraft Particulate Matters, azaz a légi járművek szemcsésanyag-kibocsátása, SC-2

2011-ben az Ügynökség az alábbi projektek zárójelentését kapta meg és fogadta el:

• CODAMEIN: Composite Damage Metrics and Inspection, azaz a kompozitanyagok mérése és vizsgálata (tompá tárggyal történő nagy energiájú ütközés veszélye)
• WAFCOLT: Water behaviour in fuel under cold temperature conditions, azaz a víz viselkedése a

tüzelőanyagban alacsony hőmérséklet mellett
<ul style="list-style-type: none"> • SEBED: Seat Belt Degradation, azaz a biztonsági övek öregedése
<ul style="list-style-type: none"> • SOMCA: Safety implications in performing Software Model Coverage Analysis, azaz a szoftveresen modellezett lefedettség-elemzés repülésbiztonsági hatásai
<ul style="list-style-type: none"> • WATUS: Wake turbulence separation for large aircraft, azaz a légi jármű által keltett turbulencia miatt szükséges elkülönítés nagy légi járműveknél
<ul style="list-style-type: none"> • RECAT – review of proposed changes to the aircraft categorisation and separation minima used for wake turbulence separation, azaz a légi jármű által keltett turbulencia miatt szükséges elkülönítés során alkalmazott légijármű-besorolásra és elkülönítési minimumértékekre vonatkozó javasolt módosítások felülvizsgálata

A jelentések megtekinthetők, illetve letölthetők az Ügynökség kutatással kapcsolatos internetes oldalán⁹

⁹ Lásd: <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php>.

3. melléklet: A 2011-es határozatok, vélemények és NPA-k

Határozatok

Határozat	Feladat száma	Tárgy
2011/001/R sz. határozat	ATM.002	Az ACAS II szoftver 7.1 verziójának bevezetése; az AMC-20 aktualizálása
2011/002/R sz. határozat	M.022	Az AMC anyag M. részének módosítása, az AMC M.A.706 (e)(2) pont kiegészítése: Az AMC M.A.706. (e) (2) pont módosítása
2011/004/R sz. határozat	25.037(a)	Repülőelektronika – A repülőszemélyzet figyelmeztetéséről szóló felülvizsgált 25.1322/AMC és az elektronikus kijelzőrendszerekről szóló AMC 25-11 alapján történő harmonizáció az emberi tényezők harmonizációjával foglalkozó munkacsoporttal (HF HWG) egyeztetve
2011/005/R sz. határozat	MDM.032 (e)	A könnyű sportrepülőgépekre vonatkozó új tanúsítási előírásokról (CS-LSA) szóló határozat
2011/006/R sz. határozat	21.059	Környezetvédelem: a típustervek módosításainak osztályozása
2011/008/R sz. határozat	66.026	1. függelék: Légijármű-típusra vonatkozó minősítések a 66. részben említett légijármű-karbantartói engedélyhez
2011/010/R sz. határozat	21.018	A 21A.101 ponthoz tartozó útmutató (GM) továbbfejlesztése
2011/011/R sz. határozat	145.022	Az alvállalkozó karbantartó dolgozóinak ellenőrzése (145.A30 sz. program)
2011/012/R sz. határozat 2011/013/R sz. határozat	31.003	Szabad légballonok – A szabad légballonokra vonatkozó tanúsítási előírások (CS-31 GB) kidolgozása
2011/014/R sz. határozat	OPS.089	Az ismert vagy előre jelzett vulkánfelhő-szennyezés által érintett légi műveletek javasolt módosításról szóló előzetes értesítések révén történő kezelése
2011/015/R sz. határozat	FCL.001	AMC és útmutató (GM), MED rész
2011/016/R sz. határozat	FCL.001	AMC és útmutató (GM), FCL rész
2011/017/R sz. határozat	ATM.022	A biztonsági jellegű KPI-re vonatkozó AMC-k/útmutatók kidolgozása (az ATM-teljesítményre vonatkozó végrehajtási szabályok)

Vélemények

Vélemények	Feladat száma	Tárgy
01/2011 sz. vélemény	MDM.032 (e)	Az Európai könnyűrepülőgépekre vonatkozó folyamat, valamint rendes változtatások és javítások
03/2011 sz. vélemény	FCL.001 / OPS.001	Hatósági és szervezeti követelmények
02/2011 sz. vélemény	FCL.001	A légiutas-kísérő személyzet képesítése és kapcsolódó tanúsítványok
04/2011 sz. vélemény	OPS.001 (a)	Légi műveletek végrehajtási szabályai
05/2011. számú vélemény	MDM.003 (a)	A léginavigációs szolgáltatásnyújtásra vonatkozó követelmények
06/2011. sz. vélemény	BR.008	A Repülési Környezetvédelmi Bizottság (CAEP) 8. ülése módosításainak végrehajtása
07/2011 sz. vélemény	21.039 (a)	Üzemi alkalmassági adatok

Javasolt módosításokra vonatkozó értesítések (NPA)

NPA	Feladat száma	Tárgy
2011-01 sz. NPA	31.003-004	Tanúsítási előírások a következőkre vonatkozóan: „Szabad légballonok (CS-31GB)” és „Hőlégballonok (CS-31HB)”
2011-02 sz. NPA	ATM.001	SERA B. rész
2011-03 sz. NPA	25.058	Nagy repülőgépek jegesedés esetére vonatkozó tanúsítása
2011-04 sz. NPA	E.009	Gázturbinás hajtóművek jegesedés esetére vonatkozó tanúsítása
2011-05 sz. NPA	OPS.004	Harmadik országban üzemben tartók
2011-06. sz. NPA (A-NPA)	OPS.089	Konzultáció az ICAO IVATF által az ismert vagy előre jelzett vulkánfelhő-szennyezés által érintett légi műveletek kezeléséről készített dokumentumról
2011-07 sz. NPA	66.026	Légijármű-típusra vonatkozó minősítések a 66. részben említett légijármű-karbantartói engedélyhez
2011-08 sz. NPA	BR.008, 34.002 és	A Repülési Környezetvédelmi Bizottság (CAEP) 8. ülése

	36.006	módosításainak végrehajtása
2011-09 sz. NPA	25.070	Általános SC-ket és AMC-ket érintő, tanúsítás szempontjából felülvizsgálandó tételek (CRI-k) beillesztése a CS-25-be
2011-10 sz. NPA	21.039 (f)	CS-CC (légiutas-kísérő személyzet)
2011-11 sz. NPA	21.039 (c)	CS-MMEL (standard minimális felszerelésjegyzékek)
2011-12 sz. NPA	ETSO.008	Az alkatrészekre és berendezésekre vonatkozó, érvényben lévő FAA TSO szabványok szisztematikus felülvizsgálata és azoknak az EASA ETSO-ba történő átültetése
2011-13 sz. NPA	25.055	Nagy repülőgépek alacsony tüzelőanyagszint és üzemanyag-kifogyás elleni védelme
2011-14 sz. NPA	MDM.071	Halon – a CS-ek felülvizsgálata az uniós előírásoknak való megfelelés céljából
2011-15 sz. NPA	MDM.038 – (RMT.0239)	A felülvizsgálatok közötti idő (TBO) korlátozására vonatkozó nem kötelező erejű iránymutatás
2011-16 sz. NPA	FCL.008 (RMT 0198-0199)	Műszeres meteorológiai körülmények (IMC) között történő repüléshez szükséges képesítések
2011-17 sz. NPA	MDM.089 (RMT.0364)	Vulkáni hamu
2011-18 sz. NPA	ATM.022	Biztonsági jellegű KPI-k
2011-19 sz. NPA	M.027	A légi jármű folyamatos légi alkalmasságának figyelemmel kísérése
2011-20 sz. NPA	ADR.001, 002 és 003	Repülőterek (ADR)

4. melléklet: Az EASA pénzügyi teljesítése 2011-ben (az Ügynökség költségvetésének végrehajtása)¹⁰

4.1. Előzetes költségvetési eredménykimutatás a 2011-es évre (minden számadat ezer euróban)

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

BEVÉTEL	2011	2010
A Bizottságtól kapott támogatás (az Ügynökség működési kiadásaihoz 1., 2. és 3. cím)	35 192	35 025
A Bizottságtól kapott Phare-pénzeszközök	946	515
A Bizottságon keresztül kapott egyéb hozzájárulások és pénzeszközök	1 525	962
Beszédett díjakból származó bevétel	72 000	68 260
Egyéb bevétel	1 308	802
BEVÉTELEK ÖSSZESEN (a)	110 949	105 564
KIADÁSOK		
I. cím: Bérköltség	57 911	56 215
II. cím: Igazgatási kiadások	13 871	13 919
III. cím: Működési kiadások a tanúsítási és szolgáltatási díjakból származó célhoz kötött bevételek nélkül	51 442	52 654
Tanúsítási és szolgáltatási díjakból átvitt, célhoz kötött bevételek	26 281	21 230
KIADÁSOK ÖSSZESEN (b)	149 505	144 018
A PÉNZÜGYI ÉVRE VONATKOZÓ EREDMÉNYKIMUTATÁS (a-b)	- 38 556	- 38 454
Az előző évről áthozott, felhasználatlan kifizetési előirányzatok törlése	2 526	1 101
A célhoz kötött bevételből származó, december 31-én rendelkezésre álló előirányzatok előző évről történő áthozatalának kiigazítása	36 350	38 934
Árfolyam-különbözetek az év során (nyereség + / veszteség -)	- 13	- 16
A PÉNZÜGYI ÉVRE VONATKOZÓ EREDMÉNYKIMUTATÁS MÉRLEGE	306,2	1 565
Előző évi mérleg	1 565	1 083
Az előző évi pozitív mérleg eredményének visszatérítése a Bizottságnak	- 1 565	- 1 083
A főkönyvi összegek meghatározásához felhasznált eredmény	306,2	1 565
Szubvenció az Európai Bizottságtól: az Ügynökség lekönyveli az esedékes bevételt, a Bizottság az esedékes költséget	34 885	33 460

¹⁰ Az Európai Számvevőszék végleges jelentése az EASA 2010-es elszámolásáról várhatóan 2010 júniusában lesz készen.

A le nem zárt, az Ügynökség által a Bizottságnak a következő évben visszatérítendő előfinanszírozás	306,2	1 565
A költségvetési eredménykimutatásban nem szereplő tétel		
A Bizottság által nyújtott pénzügyi támogatásból az elszámolási év december 31. napjáig felhalmozódott, a Bizottságnak visszatérítendő kamat (kötelezettség)	59 217	49 734

2011-ben az Ügynökség kizárólag nem differenciált előirányzatokat használt.

A kötelezettségvállalási előirányzatok teljes felhasználása elérte a 149 506 000 eurót (2010-ben ez 144 018 000 euró volt), amelyből 121 966 000 eurót (2010-ben 122 271 000 eurót) kötöttek le, és 27 539 000 eurót (2010-ben 21 747 000 eurót) célhoz kötött bevételből származó hitel-előirányzatként automatikusan átvittek a következő évre, az EASA pénzügyi szabályzatának 10. cikkében előírtak szerint.

A kötelezettségvállalási előirányzatok teljes felhasználása elérte a 149 506 000 eurót (2010-ben ez 144 018 000 euró volt), amelyből 93 917 000 eurót (2010-ben 95 884 000 eurót) fizettek ki, és 55 588 000 eurót (2010-ben 48 134 000 eurót) automatikusan átvittek a következő évre (28 049 000 eurót kötelezettségvállalásként és 27 539 000 eurót célhoz kötött bevételből származó hitel-előirányzatként).

A 27 539 000 euró célhoz kötött bevételből származó hitel-előirányzat, amelyet automatikusan átvittek a következő évre, 26 281 000 euró tanúsítási és szolgáltatási díjakból származó célhoz kötött külső bevételből és 1 258 000 euró egyéb célhoz kötött bevételből tevődik össze.

A harmadik országokkal folytatott technikai segítségnyújtási és együttműködési projektek folytatásához kapott 1 233 000 eurós meghatározott rendeltetésű bevételnek megfelelő előirányzatokat a 2011. évi végleges költségvetés engedélyezte. A 2010-ről átvitt összegekkel együtt összesen 1 444 000 euró előirányzatot bocsátottak rendelkezésre, amelyből 422 000 eurót lekötöttek és 1 022 000 eurót hitel-előirányzatként automatikusan átvittek a 2012-es évre.

A pénzügyi év során alkalmazott szigorú költségvetés-ellenőrzési erőfeszítéseknek köszönhetően a költségvetés végrehajtási aránya igen magas, 98,80% volt.

4.2. A költségvetés végrehajtásának előzetes adatai a 2011-es évre (minden számadat ezer euróban)

	2011		2010	
I. JOGCÍM: Bérköltség				
	Kifizetések	Előirányzat	Kifizetések	Előirányzat
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	58 658	58 658	56 288	56 288
Előirányzott	0	57 911	0	56 214
Kifizetett	57 212	0	55 429	0
Automatikus átvitel	699	0	786	0
Összes költség és előirányzat (2)	57 911	57 911	56 215	56 214
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	0	0	0	1
Törölve	747	747	73	73

Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3) / (1)	98,73%	98,73%	99,87%	99,87%
II. JOGCÍM: Ügyviteli költségek				
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	14 359	14 359	14 102	14 102
Előirányzott	0	13 871	0	13 919
Kifizetett	9 931	0	10 357	0
Automatikus átvitel	3 940	0	3 563	0
Nem automatikus átvitel	0	0	0	0
Összes költség és előirányzat (2)	13 871	13 871	13 919	13 919
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	0	0	0	0
Törölve	488	488	183	183
Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3) / (1)	96,60%	96,60%	98,70%	98,70%
III. JOGCÍM: Működési költségek				
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	78 300	78 300	74 038	74 038
Előirányzott	0	50 184	0	52 138
Kifizetett	26 774	0	30 098	0
Automatikus átvitel	50 949	0	43 786	0
Nem automatikus átvitel	0	0	0	0
Összes költség és előirányzat (2)	77 723	50 184	73 884	52 138
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	0	27 539	0	21 746
Törölve	577	577	154	154
Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3) / (1)	99,26%	99,26%	99,79%	99,79%
ÖSSZESEN				
Költségvetési előirányzat: C1 + R0 + C4 + C5 (1)	151 318	151 318	144 428	144 428
Előirányzott	0	121 966	0	122 271
Kifizetett	93 917	0	95 884	0
Automatikus átvitel	55 588	0	48 134	0
Nem automatikus átvitel	0	0	0	0
Összes költség és előirányzat (2)	149 506	121 966	144 018	122 271
A célirányos bevételekből áthozott előirányzatok (3)	0	27 539	0	21 747
Törölve	1 812	1 812	410	410
Felhasználási arány a költségvetési előirányzatból (2 + 3) / (1)	98,80%	98,80%	99,72%	99,72%

4.3. Előzetes gazdasági eredménykimutatás a 2011-es évre (minden számadat ezer euróban)

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

4.3.1. Összesített díjak és illetékek, valamint támogatások

	2011	2010
MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK		
Díjak és illetékek	69 419	77 374
EK-szervezetek hozzájárulása	35 607	33 725
Kiadások visszanyerése	573	417
Egyéb	-	399
EFTA országok hozzájárulása	980	962
ÖSSZES MŰKÖDÉSI BEVÉTEL	106 579	112 079
MŰKÖDÉSI KIADÁSOK		
Személyzeti kiadások	- 55 799	- 53 023
Épületek és kapcsolódó kiadások	- 7 794	- 8 187
Egyéb kiadások	- 5 769	- 7 088
Amortizációs költségek és leírások	- 3 152	- 3 670
Kiszervezés és szerződéses tevékenységek	- 30 287	- 36 016
ÖSSZES MŰKÖDÉSI KIADÁS	- 102 802	- 107 984
AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	3 778	4 094
NEM MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK (KIADÁSOK)		
Harmadik fél által fizetett kamatok	598	413
Harmadik félnek kifizetett kamatok és díjak	- 69	-96
NEM AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	528	317
A RENDES TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	4 306	4 411
A RENDKÍVÜLI TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-	0
AZ ELSZÁMOLÁSI IDŐSZAKBAN REALIZÁLT NETTÓ NYERESÉG	4 306	4 411

4.3.2. Csak díjak és illetékek

	2011	2010
MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK		
Díjak és illetékek	69 419	77 374
EK-szervezetek hozzájárulása	-	-
Kiadások visszanyerése	242	252
Egyéb	-	-
EFTA országok hozzájárulása	-	-
ÖSSZES MŰKÖDÉSI BEVÉTEL	69 661	77 626
MŰKÖDÉSI KIADÁSOK		
Személyzeti kiadások	- 33 190	- 32 264
Épületek és kapcsolódó kiadások	- 4 657	- 5 091
Egyéb kiadások	- 3 384	- 4 347
Amortizációs költségek és leírások	- 1 993	- 2 949
Kiszervezés és szerződéses tevékenységek	- 22 851	- 27 145
ÖSSZES MŰKÖDÉSI KIADÁS	- 66 076	- 71 796
AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	3 585	5 830
NEM MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK (KIADÁSOK)		
Harmadik fél által fizetett kamatok	598	413
Harmadik félnek kifizetett kamatok és díjak	- 41	- 64
NEM AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	557	349
A RENDES TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	4 142	6 179
A RENDKÍVÜLI TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-	-
AZ ELSZÁMOLÁSI IDŐSZAKBAN REALIZÁLT NETTÓ NYERESÉG	4 142	6 179

4.3.3 Csak támogatás

	2011	2010
MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK		
Díjak és illetékek	-	-
EK-szervezetek hozzájárulása	35 607	33 725
Kiadások visszanyerése	331	165
Egyéb	-	399
EFTA-országok hozzájárulása	980	962
ÖSSZES MŰKÖDÉSI BEVÉTEL	36 919	34 453
MŰKÖDÉSI KIADÁSOK		
Személyzeti kiadások	- 22 609	- 20 759
Épületek és kapcsolódó kiadások	- 3 137	- 3 097
Egyéb kiadások	- 2 385	- 2 741
Amortizációs költségek és leírások	- 1 159	- 720
Kiszervezés és szerződéses tevékenységek	- 7 436	- 8 871
ÖSSZES MŰKÖDÉSI KIADÁS	- 36 725	- 36 188
AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	193	- 1 736
NEM MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK (KIADÁSOK)	-	-
Harmadik fél által fizetett kamatok	-	-
Harmadik félnek kifizetett kamatok és díjak	29	-32
NEM AZ ALAPTEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	29	-32
	-	
A RENDES TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	164	-1 768
A RENDKÍVÜLI TEVÉKENYSÉGBŐL SZÁRMAZÓ NYERESÉG (VESZTESÉG)	-	
AZ ELSZÁMOLÁSI IDŐSZAKBAN REALIZÁLT NETTÓ NYERESÉG	164	-1 768

5. melléklet: A 2011-ben elindított és/vagy lezárt beszerzési eljárások

Státusz	
	LEZÁRT
	TÖRÖLT (az eljárás elindítását követően)

D	Beszerzés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
E	OP	EASA.2010.OP.06		CODAMEIN – Composite damage metrics and inspection (A kompozitanyagok mérése és vizsgálata)	Közvetlen	EASA.2010.C13	Bishop GmbH	175 000,00 €	2011.01.03.	LEZÁRT
F	OP	EASA.2010.OP.09	1. tétel	Office Supplies – Büromaterial und Zubehör, Papier (Irodai eszközök – Büromaterial und Zubehör, Papier)	Keretszerződés	EASA.2011.FC01	Lyreco GmbH Deutschland	600 000,00 €	2011.03.09.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2010.OP.15		E-learning for foreign languages (Elektronikus idegennyelv-tanulás)	Keretszerződés	EASA.2011.FC02	Digital publishing	250 000,00 €	2011.04.11.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2010.OP.15		E-learning for foreign languages (Elektronikus idegennyelv-tanulás)	Keretszerződés	EASA.2011.FC03	Auralog	250 000,00 €	2011.04.18.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2010.OP.22		WATUS – Safety Case for Wake Turbulence Separation of Large Aircraft (A légi jármű által keltett turbulencia miatt biztonsági szempontból szükséges elkülönítés nagy légi járműveknél)	Közvetlen	EASA.2010.C14	Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	65 000,00 €	2011.02.03.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2010.OP.21		SEBED – Seat Belt Degradation (A biztonsági övek öregedése)	Közvetlen	EASA.2010.C21	A MIRA Ltd. (vezető) és a HSL (partner) közötti konzorcium	246 400,00 €	2011.02.24.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2011.OP.01	1. tétel	Catering Services – Basic Catering Services (Vendéglátói szolgáltatások – alapvető vendéglátói szolgáltatások)	Keretszerződés	EASA.2011.FC32	Rebekka Rücker (L'Orange - CafeBistroRestaurant)	120 000,00 €	2012.01.09.	LEZÁRT

D	Beszerzés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
S	OP	EASA.2011.OP.04	4. tétel	Technical Training - Dangerous Goods Inspector Initial Training (Szakmai képzés – Veszélyes árukkal foglalkozó felügyelők kezdeti képzése)	Keretszerződés	EASA.2011.FC08	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	2011.10.20.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2011.OP.04	8. tétel	Technical Training - IOSA Auditor (Szakmai képzés – IOSA auditor)	Keretszerződés	EASA.2011.FC09	Aviation Quality Services GmbH	150 000,00 €	2011.10.05.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2011.OP.04	16. tétel	Technical Training - EWIS for qualified staff performing maintenance (Szakmai képzés – EWIS a karbantartást végző minősített alkalmazottak számára)	Keretszerződés	EASA.2011.FC10	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	2011.10.20.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2011.OP.04	17. tétel	Technical Training - Safety of Complex Systems (Szakmai képzés – Összetett rendszerek biztonsága)	Keretszerződés	EASA.2011.FC11	RGW Cherry & Associates Ltd	150 000,00 €	2011.10.11.	LEZÁRT
S	OP	EASA.2011.OP.04	18. tétel	Training - Technical & Int Coop (Képzés – Műszaki és nemzetközi együttműködés)	Keretszerződés	EASA.2011.FC04	CAA Intl Ltd	4 000 000,00 €	2011.07.05.	LEZÁRT
F	NP	EASA.2011.NP.05		Microsoft Services (Microsoft szolgáltatások)	Intézményközi	DI/05950-00-EASA.SU01	Microsoft	2 000 000,00 €	2011.03.02.	LEZÁRT
F	RP	EASA.2011.RP.06 – 1. SZAKASZ		Outsourcing of certification tasks to National Aviation Authorities and Qualified Entities (A tanúsítási feladatok kiszervezése nemzeti légügyi hatóságokhoz és minősített testületekhez)	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	LEZÁRT
F	NP	EASA.2011.NP.07		Office Supplies - Lot 2 - IT Zubehör, Tinte, Toner, USB-Sticks (Irodai eszközök – 2. tétel – IT Zubehör, Tinte, Toner, USB-Sticks)	Keretszerződés	EASA.2011.FC05	Lyreco GmbH Deutschland	300 000,00 €	2011.08.10.	LEZÁRT
F	NP	EASA.2011.NP.08		Implant Travel Agency Services (Belső utazási irodai szolgáltatások)	Keretszerződés	EASA.2011.FC06	Top Service Reisebüro GmbH	1 000 000,00 €	2011.08.22.	LEZÁRT

D	Beszerzés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
F	NP	EASA.2011.NP.09		Software licences (Oracle) - Contract supplement (Szoftverengedélyek (Oracle) – Szerződéskiegészítés)	Intézményközi keret	DI/06410-00–EASA.SU01	Oracle Belgium bvba	145 000,00 €	2011.02.10.	LEZÁRT
E	LVP	EASA.2011.E5.NP.01		ICT Trainings (IKT-képzések)	Keretszerződés	EASA.2011.E.5.NP.01	Prokoda GmbH	60 000,00 €	2011.10.14.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.12		Contribution to the development of an ICAO aircraft CO2 standard (Hozzájárulás az ICAO légi járművek CO2-kibocsátására vonatkozó szabványának kidolgozásához)	Keretszerződés	EASA.2011.FC.07	Envisa SAS	1 000 000,00 €	2011.09.05.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.13		Continuous friction measuring equipment - use on contaminated runways (Folyamatos súrlódásmérő berendezés (CFME) – alkalmazás szennyezett futópályán)	Közvetlen	EASA.2011.C22	A Douglas Equipment (vezető; a Curtiss Wright Flow Control (UK) Ltd. csoport vállalata) és az IHS Global Ltd. (ESDU) közötti konzorcium	76 405,00 €	2011.12.22.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	1. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC12	Envisa SAS	1 500 000,00 €	2011.11.03.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	1. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC13	AEA Technology plc	1 500 000,00 €	2011.11.03.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	1. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC14	NLR	1 500 000,00 €	2011.11.03.	LEZÁRT

D	Beszerzés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
R	OP	EASA.2011.OP.14	1. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC15	J.W. Pulles	1 500 000,00 €	2011.11.03.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	1. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC16	CAA International Ltd	1 500 000,00 €	2011.11.03.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	2. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC24	Az SGI Aviation Services B.V (vezető) és az R.G.W. Cherry & Associates Limited közötti konzorcium	2 500 000,00 €	2012.01.24.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	2. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC25	Az ECORYS Nederland B.V. (vezető) és az NLR közötti konzorcium	2 500 000,00 €	2012.01.24.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	2. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC26	Airsight GmbH	2 500 000,00 €	2012.01.24.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	2. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC27	A Dornier Consulting GmbH (vezető) és az Airport Research Center GmbH közötti konzorcium	2 500 000,00 €	2012.01.24.	LEZÁRT

D	Beszerzés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
R	OP	EASA.2011.OP.14	2. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC28	Az Egis Avia (vezető) és a Bureau Veritas közötti konzorcium	2 500 000,00 €	2012.01.24.	LEZÁRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	2. tétel	Support to Impact Assessment and Evaluation of EASA rules (ASSESS I) (Az EASA-szabályok hatásvizsgálatához és értékeléséhez nyújtott támogatás (ASSESS I))	Többszöri keretszerződés (a verseny újbóli megnyitásával)	EASA.2011.FC29	CAA International	2 500 000,00 €	2012.01.24.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2011.OP.17		HDVE — helicopter flight in degraded visual environment (HDVE – Helikopterrel történő repülés rossz látási viszonyok között)	Közvetlen	EASA.2011.C21	NLR	197 000,00 €	2011.12.15.	LEZÁRT
E	NP	EASA.E.2.2011.NP.01		RECAT Review (A RECAT felülvizsgálata)	Közvetlen	EASA.E.2.2011.NP.01	NLR	42 500,00 €	2011.08.01.	LEZÁRT
S	NP	EASA.2011.NP.18		ASCEND – Provision of an Aviation Safety Database (ASCEND – A repülésbiztonsági adatbázis biztosítása)	Keretszerződés	EASA.2011.FC19	ASCEND Worldwide Limited	96 000,00 €	2011.11.21.	LEZÁRT
F	NP	EASA.2011.NP.23		Brussels Office - Leasing of a Commerical Property (Brüsszeli iroda – Üzleti ingatlan bérlete)	Keretszerződés	n. a.	Deka Immobilien GmbH	n. a.	2012.02.06.	LEZÁRT
F	NP	EASA.2011.NP.23		Brussels Office – Fit out (works) (Brüsszeli iroda – Berendezés (munkálatok))	Közvetlen	n. a.	DTZ Consulting Brussels	219 101,02 €	2012.02.07.	LEZÁRT
		EASA.2011.NP.23		Brussels Office - Facility Management (Brüsszeli iroda – Létesítménykezelés)	Keretszerződés	n. a.	Jones Lang Lasalle	n. a.	2012.02.27.	LEZÁRT
E	NP	EASA.2011.NP.24		CODAMEIN – Composite Damage Metrics and Inspection (CODAMEIN – A kompozitanyagok mérése és vizsgálata)	Közvetlen	EASA.2011.C20	Bishop GmbH	190 000,00 €	2012.01.06.	LEZÁRT
F	NP	EASA.2011.NP.26		SAP licences (SAP-engedélyek)	Keretszerződés	BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 – EASA.SU01	SAP Belgium S.A.	540 533,08 €	2011.10.07.	LEZÁRT

D	Beszerzés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
E	OP	EASA.2011.OP.28		HighIWC – Ice Water Content of clouds at High altitude (HighIWC – A nagy magasságon található felhők jegesvíztartalma)	Közvetlen	EASA.2011.C30	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Delegation Rhone Auvergne	298 500,00 €	2012.01.06.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2011.OP.29		HELMGOP – HELicopter Main Gearbox Loss of Oil Performance Optimisation (HELMGOP – A helikopter-hajtóművek olajvesztését követő teljesítményének optimalizálása)	Közvetlen	EASA.2011.C23	Cranfield University	90 000,00 €	2012.01.06.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2011.OP.30		MULCORS – Use of MULTicore proCessORS in airborne systems (MULCORS – Többmagos processzorok használata a légi rendszerekben)	Közvetlen	EASA.2011.C31	Thales Avionics S.A.	100 000,00 €	2011.12.19.	LEZÁRT
E	NP	EASA.2011.NP.33		SHARDELD 2011 – Safety Implications from the use of HARDware Development tools for programmable Airborne ELEctronic HARdware (SHARDELD 2011 – A hardverfejlesztési eszközök használatának a programozható elektronikus légi hardvereket érintő repülésbiztonsági vonatkozásai)	Közvetlen	EASA.2011.C33	IOxOS Technologies S.A	90 000,00 €	2011.12.16.	LEZÁRT
R	NP	EASA.2011.NP.32		Research equipment (Kutatási berendezések)	Közvetlen	EASA.2011.C34	AVL List	85 000,00 €	2011.12.16.	LEZÁRT
E	OP	EASA.2011.OP.01	2. tétel	Catering Services - High Level Catering Services (Vendéglátói szolgáltatások – magas szintű vendéglátói szolgáltatások)	Keretszerződés	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	TÖRÖLT – a pályázati felhívásra nem érkeztek ajánlatok
S	OP	EASA.2011.OP.04	1-3. tétel 5-7. tétel 9-14. tétel	Szakképzési szolgáltatások	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	TÖRÖLT – nem érkezett megfelelő ajánlat
E	OP	EASA.2011.OP.19		Medical Advisor (Egészségügyi tanácsadó)	Keretszerződés	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	TÖRÖLT – 2012-ben alacsony értékű beszerzés

D	Beszerzés típusa	Hiv.	Tételszám	A szerződés címe	A szerződés típusa	Szerződés hivatkozási száma	Nyertes pályázat	Teljes (maximum) érték	Szerződés aláírása	Státusz
F	NP	EASA.F.1.2011.NP.01 és EASA.F.1.2011.NP.02		Survey on liability insurance for Qualified Entities (Felmérés a minősített testületek felelősségbiztosításáról)	Közvetlen	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	TÖRÖLT – Az ajánlatok nem érték el a műszaki minőségre vonatkozó küszöbértéket
E	OP	EASA.2011.OP.27		SHARDELD 2011 – Safety Implications from the use of HARDware Development tools for programmable Airborne ELECTronic HarDware (SHARDELD 2011 – A hardverfejlesztési eszközök használatának a programozható elektronikus légi hardvereket érintő repülésbiztonsági vonatkozásai)	Keretszerződés	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	TÖRÖLT – a pályázati felhívásra nem érkeztek ajánlatok
E	OP	EASA.2011.OP.31		HyLiG – Hydrogen as Lifting Gas (HyLiG – A hidrogén mint emelőgáz)	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	TÖRÖLT – Az ajánlatok nem érték el a műszaki minőségre vonatkozó küszöbértéket

AZ ELJÁRÁS TÍPUSA

NP	Tárgyalásos eljárás
RP	Meghívásos eljárás
OP	Nyílt eljárás

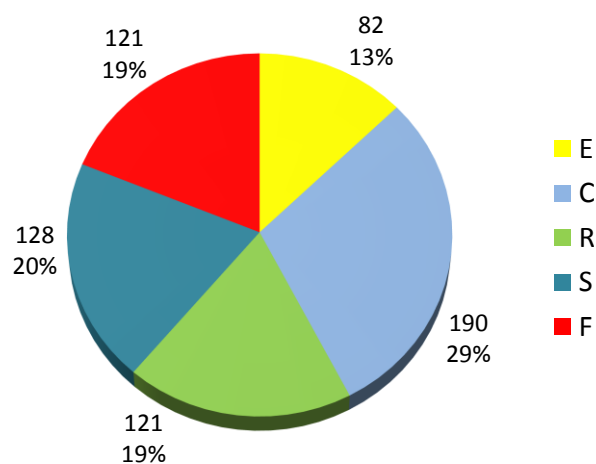
6. melléklet: A személyzettel kapcsolatos számadatok és statisztika

Ez a rész elemzéseket és statisztikákat közöl a jelentéstételi időszak végén foglalkoztatott alkalmazottakról, különféle paraméterek, például állampolgárság, nem és életkor szerint. Az ebben a részben szereplő valamennyi táblázat a 2011. december 31-i helyzetet tükrözi.

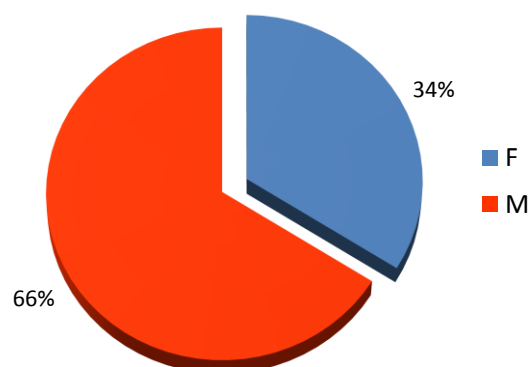
1. ábra: Létszámterv

Kategória / besorolás	2010.12.31-én betöltött pozíciók	2011. évi létszámterv	2011.12.31-én betöltött pozíciók	2011.12.31-én betöltött pozíciók
AD	404	448	443	99%
16		1		
15	2	1	2	
14	3	8	5	
13	4	14	8	
12	27	30	21	
11	15	51	14	
10	36	64	55	
9	89	84	78	
8	67	94	73	
7	74	58	98	
6	70	38	73	
5	17	5	16	
AST	119	126	130	103%
7		5		
6		11	2	
5	8	27	7	
4	17	31	24	
3	45	28	52	
2	33	17	29	
1	16	7	16	
Összesen	523	574	573	100%

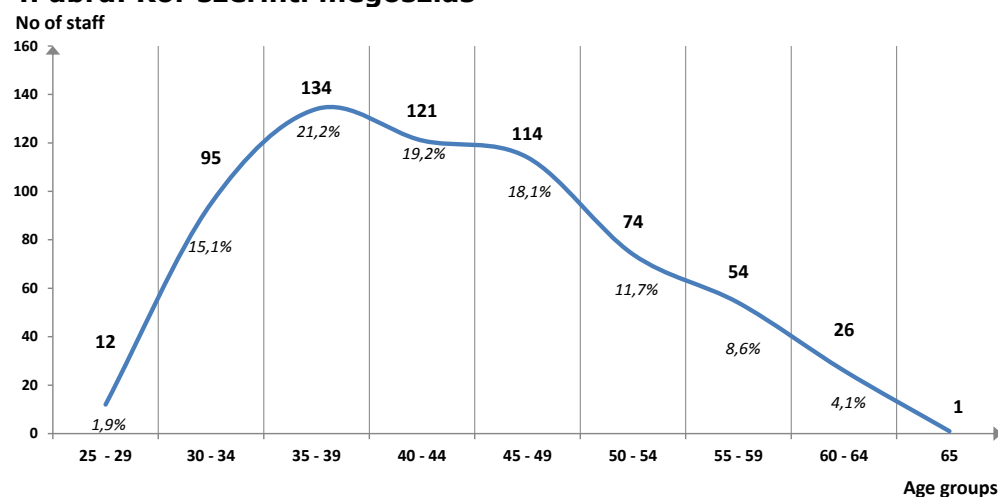
- A táblázat csak az ideiglenes alkalmazotti (TA) pozíciókat tartalmazza. A táblázatban a betöltött helyek száma szerepel a beszámolási időszak végén, nem pedig a foglalkoztatott dolgozók száma. Meg kell jegyezni, hogy két félmunkaidős pilóta csak egy álláshelyet tölt be. Ennélfogva az EASA 524 ideiglenes alkalmazottat foglalkoztat, akik 523 álláshelyet töltenek be. Az Ügynökség ezenkívül 57 szerződéses alkalmazottat (CA) és 11 kirendelt nemzeti szakértőt (SNE) foglalkoztatott 2011 végén;
- Az EASA létszámtervében szereplő valamennyi pozíció meghatározása „ideiglenes”;
- Figyelembe kell venni, hogy az EU intézményeiben egyes pozíciók olyan alkalmazottakkal is betölthetők, akik szerződéses besorolása alacsonyabb, mint az adott pozícióhoz elvben hozzárendelt besorolás. Valójában a besorolások megoszlása a létszámtervben a szerződéses besorolások „legmagasabb” jóváhagyott eloszlásának felel meg, és a betöltött helyeket a legmagasabbtól a legalacsonyabb felé haladva egy lépcsőzetes eljárással kell számba venni.

2. ábra: A személyzet igazgatóságok szerinti megoszlása

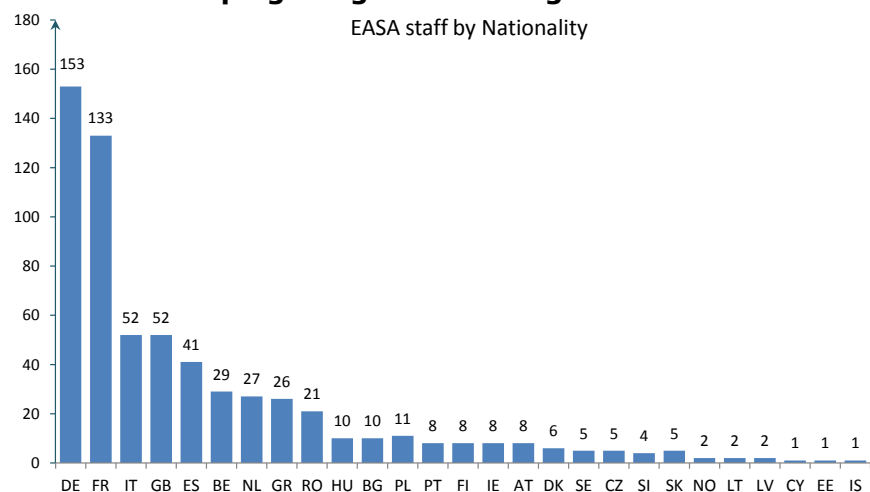
Figyelembe vett alkalmazottak: ideiglenes alkalmazottak, szerződéses alkalmazottak és kirendelt nemzeti szakértők.

3. ábra: Nemek szerinti megoszlás

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

4. ábra: Kor szerinti megoszlás

Figyelembe vett alkalmazottak: ideiglenes alkalmazottak, szerződéses alkalmazottak.

5. ábra: Állampolgárság szerinti megoszlás

Figyelembe vett alkalmazottak: ideiglenes alkalmazottak, szerződéses alkalmazottak.

7. melléklet: Alapvető teljesítménymutatók (KPI-k)

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

Célkitűzés	KPI	2010. évi cél	2011. évi cél	2011-es eredmény
Az éves biztonsági áttekintés időben történő rendelkezésre bocsátásának javítása, tartalmának bővítése	A kibocsátási dátum előrehozatala, a mutatók tartományának kiszélesítése és a részletesség fokozása	Hiánytalan és jóváhagyott tartalom május 25-ig	Hiánytalan és jóváhagyott tartalom április 25-ig	Teljesítve, kiegészítve az ATM-re vonatkozó új fejezettel
A belső események jelentésére szolgáló rendszer kialakítása és fenntartása	Konkrét tartalmú jelentéseken és közleményeken keresztül biztonsági tájékoztatás nyújtása az érdekelt feleknek/döntéshozóknak.	n. a.	Az IORS 5 felső szintű jelentéstételi szervezettel működik	A rendszer fokozatos bevezetése 2011 negyedik negyedévében
Az Ügynökség reagálásának javítása a hivatalos repülésbiztonsági ajánlásokra	A legfeljebb 90 napon belül teljesített új biztonsági ajánlások százalékaránya	95%	97%	91%
A jelentősebb halálos kimenetelű polgári légi balesetekre kellő időben adott összehangolt és megfontolt válasz	A kivizsgálások követése és tevékeny támogatása a lehető legjobb kiigazító intézkedési terv meghatározása céljából	7 jelentősebb, halálos kimenetelű polgári légi baleset nyomon követése	10 jelentősebb polgári légiközlekedési balesetre való reakálás képessége	
A tervezett intézkedések tervezésének és végrehajtási ütemének javítása	Elfogadott cselekvési tervek. A cselekvési tervek végrehajtásának nyomon követése annak feltárása érdekében, hogy az intézkedések nagy százalékarányával foglalkoztak-e	Az ECAST munkacsoportok biztosítják a terméket, az EHEST végrehajtja a cselekvési tervet; az EGAST közlést teszi a biztonság előmozdításával kapcsolatos anyagokat	Az ECAST munkacsoportok biztosítják a terméket, az EHEST végrehajtja a cselekvési tervet; az EGAST közlést teszi a biztonság előmozdításával kapcsolatos anyagokat	Megfelelő ütemű haladás. A menetrend egységes szerkezete immár tükrözi a három csoport munkaprogramját. A legfőbb feladatok jobb láthatósága az EASP-nek köszönhetően

SZABÁLYOZÁS

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

Célkitűzés	KPI	2010. évi cél	2011. évi cél	2011-es eredmény
Az érintettekkel folytatott kommunikáció és együttműködés javítása	<ul style="list-style-type: none"> Szervezett események száma Az érintettektől a rendezvények tartalmára és szervezésére vonatkozóan kapott kedvező visszajelzések százalékaránya Az iparág támogatására 	25 rendezvény n. a.	25 rendezvény 65%	22 rendezvény n. a.

	fordított teljes munkaidős egyenérték (FTE) a tervezett teljes munkaidős egyenérték százalékában – Az iparágtól, a tagállamoktól és a Bizottságtól időben kapott levelek számának százalékaránya	n. a. n. a.	20% FTE 60%	5% FTE 87%
Proaktív kapcsolat az ICAO, a tagállamok és az EU intézményeivel annak érdekében, hogy az Ügynökség vezető szerepet vállalhasson a szabályalkotásban és a biztonsággal kapcsolatos célkitűzések felállítása során	– Az ICAO kapcsolódó biztonsági és környezetvédelmi munkacsoportjaiban való részvétel százalékaránya – Az időben megválaszolt mentességek százalékaránya – A következők támogatására fordított teljes munkaidős egyenérték a tervezett teljes munkaidős egyenérték százalékában: o Bizottság (EB) o Tagállamok o Harmadik országok	95% n. a. n. a.	98% 60% 15% FTE o 4% EB o 5% tagállam o 6% harmadik ország	100% 86% 5,5% FTE o 1,7% EB o 3,4% tagállam o 0,5% harmadik ország
Az (N – N+3. évi) elfogadott szabályalkotási munkaprogram végrehajtása	– A szabályalkotási program végrehajtásának százalékaránya – A szabályok megalkotására fordított teljes munkaidős egyenérték a tervezett teljes munkaidős egyenérték százalékában	95% n. a.	95% 35% FTE	91% 48% FTE
A szabályalkotási folyamatok továbbfejlesztése/ésszerűsítése	– A szabályalkotás által kezelt folyamatok továbbfejlesztésére fordított teljes munkaidős egyenérték a tervezett teljes munkaidős egyenérték százalékában	n. a.	30% FTE	1,6%

TERMÉKBIZTONSÁGI FELÜGYELET

Célkitűzés	KPI	2010. évi cél	2011. évi cél	2011-es eredmény
A folyamatos légialkalmassági felügyelet minimális szintjének biztosítása	A teljesített éves műszaki munkaórák száma a tervezett munkaórák százalékában	90%	90%	87,87%
A tanúsítási projekttel és a folyamatos légi alkalmassággal kapcsolatos feladatoknak az internalizálási politikával összhangban történő internalizálása	A belső munkaórák az összes munkaóra százalékában	64%	72%	75,85%
A műszaki személyzet hatékonyságának javítása	A műszaki munkaórák (a projektmunka) része az összes munkaóra százalékában	66%	77%	81,66%

A repülési szabványokkal kapcsolatos valamennyi tanúsítási feladat megfelelő elvégzésének biztosítása	A projektenként teljesített műszaki munkaórák száma a tervezett munkaórák százalékában	90%	90%	114,22%
Az iparág elégedettsége	Az érdekelt felek elégedettségét mérő kérdőívek révén szolgáltatott kedvező visszajelzések százalékaránya	80%	65%	n. a.*

SZERVEZETI JÓVÁHAGYÁSOK

Célkitűzés	KPI	2010. évi cél	2011. évi cél	2011-es eredmény
Az ellenőrzésre alkalmas eszközök meghatározása a nemzeti légügyi hatóságok felügyeletében a szervezetek felügyeletének egységes végzése céljából; ez független attól, hogy a felügyeletet az EASA fogja-e ellátni, vagy a nemzeti légügyi hatóságok saját maguk	Az EASA csoportvezetőinek vagy az EASA vezetőségi tagjainak kíséretével elvégzett NAA-látogatások száma	5%	5%	5%
A végrehajtási dátumok változásaihoz időben hozzáigazított új hatáskörök végrehajtása	A végrehajtási terv rendelkezésre állása	Az új hatáskörök végrehajtása a végrehajtási tervvel összhangban	Végrehajtott új hatáskörök	A végrehajtást befejezték, egyúttal véglegesítették az eljárásokat és a formanyomtatványokat.
Az NAA-kiszervezés megfelelő eljárásainak előkészítése az új hatáskörök tekintetében	A kiszervezett feladatok és az EASA személyzete által elvégzett feladatok százalékaránya	A kiszervezett munkafolyamatok meghatározása (a cél a 80%-os arány)	Létrehozott kiszervezési eljárások (a cél a 80%)	A pályáztatási folyamat támogatása folyamatban van, az akkreditáció támogatását előirányozták (új hatáskörök)
Meghatározott vizsgálati és végrehajtási szakaszokkal rendelkező, kockázatalapú felügyeleti rendszer kialakítása	A kockázatalapú felügyeleti fázisok bevezetése a bevezetési tervhez képest	A vizsgálati szakasz véglegesítése	50%-os végrehajtás	A koncepciót kiterjesztették valamennyi szervezeti jóváhagyással kapcsolatos hatáskörre, a koordináció az S.1-gyel és az S.4-gyel folyamatos.
A szabványosítással foglalkozó osztály vizsgálati tevékenységeihez szükséges erőforrások biztosítása	a kérelmeknek való megfelelés %-ban	90%-ban kielégített kérelmek	90%-ban kielégített kérelmek	90%-ban kielégített kérelmek

TAGÁLLAMI VIZSGÁLATOK

Célkitűzés	KPI	2010. évi cél	2011. évi cél	2011-es eredmény
Az elfogadott számú látogatások lebonyolítása a jóváhagyott éves terv szerint (1. stratégiai pillér)	Az elvégzett látogatások százalékaránya a tervezett látogatásokhoz képest	A tervezett látogatások 100%-a + ad hoc és egyéb váratlan látogatások	A tervezett látogatások 100%-a + további 10% (ad hoc, FUP stb.)	Minden területen 100%-osan teljesült (plusz jelentős számú további ad hoc és nyomon követő látogatás)
A proaktív szabványosítási intézkedések előmozdítása (2. stratégiai pillér)	Szabványosítási ülések tartása	Feladatkörönként egy	1 ülés a következőkkel kapcsolatban: FSTD és IAW 2 ülés a következőkkel kapcsolatban: CAW, OPS, FCL	Cél teljesítve (minden területen sor került szabványosítási ülésekre)

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

ÜZEMBEN TARTÓK

Célkitűzés	KPI	2010. évi cél	2011. évi cél	2011-es eredmény
A szükséges folyamatok és eljárások kialakítása, köztük az engedélyek összegyűjtésére, elemzésére és kezelésére szolgáló teljes adatbázis létrehozása, az Ügynökség ERP-eszközében végrehajtott szükséges módosításokkal együtt	Eljárások és folyamatok, adatbázisokkal kapcsolatos üzleti követelmények, kérelmek és finanszírozási rendszer	Eljárás- és folyamattervezetek, valamint az adatbázisokkal kapcsolatos üzleti követelmények létrehozása	Eljárás- és folyamattervezetek, valamint az adatbázisok létrehozása	Az ARIS-ban kidolgozott eljárás-tervezet; üzleti elemzési dokumentum létrehozása a TCO-szoftveralkalmazáshoz; rendszeres ülések az F. igazgatóságon belül a TCO adminisztrátori eljárás SAP-be történő integrációja céljából
A TCO-engedélyezésekre vonatkozó végrehajtási szabály sikeres végrehajtása	A végrehajtási szabály zökkenőmentes végrehajtása	n. a.	Az első kockázattertek elérés megtörtént.	A TCO részre vonatkozóan előirányzott szabályalkotási eljárás az S.4.2. által nem befolyásolható okok miatt késik (a CRD közzétételére 2012. januárban került sor).
Az Európai Bizottság támogatása a 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összefüggésben	A Bizottság támogatása a felkérésnek megfelelően	10 kiküldetés (a Bizottság előirányzata)	10 kiküldetés	A CION nem kért kiküldetést (EU repülésbiztonsági lista) 10 ASC-ülés/-meghallgatás Brüsszelben
Résztvétel a szemináriumokon, konferenciákon, utazó bemutatókon	A rutinrendezvényeken kívül felkeresett kezdeményezések száma	Legalább 3	5	7
Az Európai Bizottság SAFA-rendszerének bemutatása a megfelelő nemzetközi konferenciákon, valamint az egyes államok kérésére, a földi ellenőrzési módszereknek a más jelentősebb légügyi hatóságok módszereihez való hozzáigazítása érdekében	A külső prezentációk és a harmadik országok hatóságaival folytatott eszmecserék száma	5	5	9
A SAFA-ellenőrök képzése	Az EASA által jóváhagyott képzési szervezet képzésének elvégzése	Évenkénti fejlődés	Valamennyi STL és STM	Teljesítve
A SAFA-adatbázis fejlesztése	Egyszerű használat és az eredmény minősége	24 ellenőrzés	100%	100%

NEMZETKÖZI EGYÜTTMŰKÖDÉS

Célkitűzés	KPI	2010. évi cél	2011. évi cél	2011-es eredmény
Az EASA rendszerének előmozdítása kétoldalú megállapodások (BASA), munkamegállapodások és helyi képviselők révén	<ul style="list-style-type: none"> – Az aktív módon végrehajtott kezdeményezések számának az összes beérkező kérelemhez viszonyított százalékaránya – A megállapodások nyomán követését biztosító koordinációs ülések számának százalékaránya 	n. a.	a kérek 90%-ára ésszerű időn belül adott kedvező válasz A koordinációs találkozók 90%-ának megszervezése	98% 100%
Az EB támogatása az EU polgári repülési együttműködési programjainak meghatározásában, végrehajtásában és értékelésében (Új célkitűzés)	Az EASA közvetlen részvételével zajló projektek száma (részvétel a projekt irányítóbizottságának ülésein, hozzájárulás a technikai tevékenységekhez stb.)	5 projekt	7 projekt	19 projekt
Műszaki együttműködési tevékenységek, például képzési és műszaki műhelytalálkozók kidolgozása és megvalósítása a nemzetközi partnerek hatóságai hasznára.	Az uniós előírások megismertetésének és magyarázatának érdekében szervezett műszaki tevékenységek száma	15 rendezvény	15 rendezvény	20 rendezvény
Az ICAO által az államoknak küldött levelek bizottsági koordinációjának támogatása a Bizottság eljárásaival összhangban	Az államoknak küldött levelekben időben megtett ajánlások százalékaránya	90%	90%	98%

TÁMOGATÓ TEVÉKENYSÉGEK¹¹

Célkitűzés	KPI	2010. évi cél	2011. évi cél	2011-es eredmény
A kérelmek időbeni feldolgozása a minőség javítása és az iparágak nyújtott szolgáltatás folyamatos javítása érdekében	A kézhezvételtől számított 5 munkanapon belül kiadott kérelmek százalékaránya	75%	75%	73%
A záródokumentumok időbeni feldolgozása a minőség és az iparágak nyújtott szolgáltatás folyamatos javítása érdekében	A technikai vízumok kézhezvételétől számított 2 munkanapon belül kiadott tanúsítványok százalékaránya	75% ¹	80% ²	90%

¹¹ Egyes KPI-ket felülvizsgáltunk, hogy jobban illeszkedjenek az SAP működéséhez, amint az már a 2012. évi munkaprogramban is látható.

Az NAA-kkal kötött keretszerződés feltételeinek teljesítése	A számlaregisztrációtól számított 45 naptári napon belül feldolgozott (megkezdett kifizetésű) számlák százalékaránya	100% ²	98% ³	99%
Megfelelő beszerzési szolgáltatás nyújtása az üzletágnak	Az év végén teljesült nagy értékű (>60k) szeptemberi tervek százalékaránya (az eljárások száma, az aláírt szerződések száma, költségvetési volumen)	90%	92%	96%
A költségvetés végrehajtási arányának magas szinten való tartása	A végrehajtott kötelezettségvállalások százalékaránya az egész éves költségvetésre vonatkozó előrejelzéshez képest	98%	98%	98%
Az adósságbehajtási folyamat hatékonyságának javítása	A beszédési utalványok készpénzre váltásáig eltelt napok száma	120	100	98
Az irányításra vonatkozó megfelelő jelentéstétel az igazgatóság felé	Eredményösszesítő táblázat biztosítása valamennyi igazgatósági ülésen	3	4	4
A megfelelőségi követelményeknek és az ISO 9001 követelményeinek megfelelő, az EASA-ra kiterjedő egységes nyilvántartás-kezelő rendszer létrehozása.	A nyilvántartás-kezelő szoftver sikeres elindítása valamennyi osztály esetében	2 kísérleti osztály	Információkezelési megvalósíthatósági tanulmány	Elvégzett üzleti értékelés
A létszámterv végrehajtása	A jóváhagyott és 2011 végéig betöltött ideiglenes alkalmazotti álláshelyek százalékaránya	98%	97%	100%
A szabványos képzési programok meghatározása (egységes kritériumok az ismeretek, készségek és tapasztalatok tekintetében) a repülésbiztonsági ellenőri profilokhoz	Végleges munkaanyag	Jóváhagyott és elfogadott végleges munkaanyag	Kezdeti fejlődés és az azonosított közös képzési modulok és programok megvalósítása	A CTIG elfogadta az ellenőrök képzésére vonatkozó kritériumokról szóló, az IAW és CAW ellenőri profilokat célzó dokumentum 3. változatát.
ISO 9001 tanúsítás	Külső testület által végzett értékelés	A tanúsítvány megszerzése	A tanúsítvány megtartása	A tanúsítvány megtartása
Éves kockázatelemzési gyakorlat végrehajtása.	Naprakész kockázat-nyilvántartás	100%-osan naprakész	100%-osan naprakész	100%-osan naprakész
Akkreditálás – A tanúsítási feladatok ellátásával megbízott NAA-k és/vagy minősített	Megfelelőségi mutató: Végrehajtott éves akkreditálási terv <i>Cél: Az adott N. évre</i>	100%-osan naprakész	100%-osan naprakész	100%-osan naprakész

testületek folyamatos és stabil felügyeleti folyamatainak biztosítása – Megbízható garancia szolgáltatása a tanúsítási folyamathoz arra vonatkozóan, hogy a NAA-k és/vagy a QE-k végre tudják hajtani a rájuk bízott feladatokat, és annak biztosítása, hogy az Ügynökség időben tud válaszolni a megkeresésekre.	<i>tervezett valamennyi vizsgálat végrehajtása</i> Teljesítménymutató: Az N. év során meghatározott további ACCR-ellenőrzések sikeres teljesítése <i>Cél: Valamennyi további ellenőrzés végrehajtása az N évben.</i>			
---	---	--	--	--

8. melléklet: Az EASA igazgatósága

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

Az igazgatóság 2011 során négyszer ülésezett.

Összetétel¹²

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

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

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

¹² Az EASA igazgatóságának tagjairól részletes felsorolás látható az EASA internetes oldalán a <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php> címen.

9. melléklet: Rövidítések jegyzéke

ACARE	Advisory Council for Aeronautical Research in Europe – Európai Repüléskutatási Tanácsadó Testület
ACI	Airport Council International – Repülőterek Nemzetközi Tanácsa
AD	Airworthiness Directive – légialkalmassági irányelv
AMC	Acceptable Means of Compliance – a megfelelés elfogadható módjai
ANS	Air Navigation Services – léginavigációs szolgálatok
AR	Authority Requirements – hatósági követelmények
ATCO	Air Traffic Controller – légiforgalom-irányító
ATM	Air Traffic Management – légiforgalmi szolgáltatások
BASA	Bilateral Air Safety Agreement – kétoldalú repülésbiztonsági megállapodás
CA	Contract Agent – szerződéses alkalmazott
CAAC	General Administration of Civil Aviation of China – Kínai Polgári Repülési Főigazgatóság
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (ICAO) – az ICAO légi környezetvédelmi bizottsága
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation – Polgári Léginavigációs Szolgáltatók Szervezete
CAT	Commercial Air Transport – kereskedelmi légi szállítás
CAW	Continuing Airworthiness – folyamatos légi alkalmasság
CC	Légiutas-kísérők
CMA	Continuous Monitoring Approach – folyamatos ellenőrzési megközelítés
CRD	Comment Response Document – az észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentum
CRT	Comment Response Tool – észrevételekre adott válaszok kezelésére szolgáló eszköz
CTIG	Common Training Initiative Group – Közös Képzéseket Kezdeményező Csoport
COA	Continuing Airworthiness Organisations Approval – a folyamatos légi alkalmassággal foglalkozó szervezetek jóváhagyása
DOA	Design Organisation Approval – a tervező szervezetek jóváhagyása
EACCC	European Crisis Coordination Cell – Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység
EAD	Emergency Airworthiness Directive – sürgős légialkalmassági irányelv
EARPG	European Aviation Research Partnership Group – Európai Légiközlekedési Kutatási Együttműködési Csoport
EASAC	European Safety Advisory Committee – Európai Biztonsági Tanácsadói Bizottság
EASP	European Aviation Safety Programme – Európai Repülésbiztonsági Program
EASp	European Aviation Safety Plan – Európai Repülésbiztonsági Terv
EB	Európai Bizottság
ECAC	European Civil Aviation Conference – Európai Polgári Repülési Konferencia
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team – Európai Kereskedelmi Repülésbiztonsági Csoport
ECofA	Export Certificate of Airworthiness – légialkalmassági exportbizonyítvány
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control – Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ
EGAST	European General Aviation Safety Team – európai általánosrepülés-biztonsági csoport
EHFAG	European Human Factors Advisory Group – Európai Emberi Tényezők Tanácsadó Csoport
EHEST	European Helicopter Safety Team – európai helikopterbiztonsági csoport
ERP	Enterprise Resource Planning – vállalati erőforrás-tervezés
ESSI	European Safety Strategy Initiative – Európai Stratégiai Biztonsági Kezdeményezés
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation – Európai Műszaki Szabvány Rendelet szerinti engedély
EU	Európai Unió
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment – Polgári Repülési Berendezésekkel Foglalkozó Európai Szervezet
FAA	Federal Aviation Administration – Szövetségi Repülési Hivatal (USA)
FABs	Functional Airspace Block – funkcionális légtérblokk
FAL	Final Assembly Line – összeszerelő-üzem
FCL	Flight Crew Licensing – a repülőszemélyzet engedélyezése
FDM	Flight Data Monitoring – repülésiadat-figyelés
FOIA	Freedom of Information Act – az információs szabadságról szóló törvény az Egyesült Államokban
FSTD	Synthetic Training Devices – repülésszimulációs oktatóeszközök
FTE	Full Time Equivalent – teljes munkaidős egyenérték
GM	Guidance Material – útmutató
HLSC	ICAO High Level Safety Conference – ICAO konferencia a magas szintű repülésbiztonságról
HR	Humán erőforrások
IAC	Interstate Aviation Committee – Államközi Légügyi Bizottság
IAS	Internal Audit Service (European Commission) – az Európai Bizottság Belső Ellenőrzési Szolgálata
IAW	Initial Airworthiness – kezdeti légi alkalmasság

ICF	International Cooperation Forum — Nemzetközi Együttműködési Fórum
ICAO	International Civil Aviation Organisation – Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
IGPT	Inter Group on Pilot Training – pilótaképzéssel foglalkozó belső csoport (EASA)
IORS	Internal Occurrence Reporting System (EASA) — Belső repülőesemény-jelentő rendszer (EASA)
IPPF	International Professional Practices Framework — Nemzetközi szakmai gyakorlati keretrendszer
ISC	Internal Safety Committee – Belső Biztonsági Bizottság
IT	Information Technology – információs technológia
ITQI	International Training Qualification Initiative – nemzetközi képesítési kezdeményezés (IATA)
JAA	Joint Aviation Authorities – Társult Légügyi Hatóságok
JAR	Joint Aviation Requirement – Egységes Légügyi Előírás
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems – A személyzet nélküli légi rendszerekkel kapcsolatos szabályalkotásért felelős társult hatóságok
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau – Japán Polgári Repülési Hivatal
LoA	Letter of Agreement — szándéknyilatkozat
MMEL	Master Minimum Equipment List – standard minimális felszerelésjegyzék
MOA	Maintenance Organisation Approval – karbantartó szervezeti jóváhagyás
MRB	Karbantartási felülvizsgálati tanács
NAA	National Aviation Authority– nemzeti légügyi hatóság
NGAP	New Generation of Aviation Professionals – repülésügyi szakértők új generációja (ICAO)
No.	Number — (magyarul sz.): szám, számú
NPA	Notice of Proposed Amendment – a javasolt módosításra vonatkozó értesítés (EASA)
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (FAA) — javasolt szabályalkotási közlemény (FAA)
TFOEB	Operation Evaluation Board – operatív értékelő tanács
OPS	Air Operations – légi műveletek
OR	Organisation Requirements — szervezeti követelmények
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) — javaslat légialkalmassági irányelv kiadására (EASA)
POA	Production Organisation Approval – gyártó szervezetek jóváhagyása
PRB	Performance Review Board – teljesítmény-felülvizsgálati tanács
Q	Quarter — (magyarul n.é.): negyedév
RTC	Restricted Type Certificate – korlátozott típusalkalmassági bizonyítvány
SAE	Society of Automotive Engineers – autópári mérnökök szövetsége
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft – külföldi légi járművek biztonsági értékelése
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN] — Rendszerek, alkalmazások és termékek az adatfeldolgozásban (integrált ügyviteli és termelésirányítási programcsomag) [HU]
SARPS	(ICAO) Standards and Recommended Practises — ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok
SAN	Storage Area Network — adattároló hálózat
SAS	Specific Airworthiness Specification — különleges légialkalmassági minősítés
SESAR	Single European Sky ATM Research – az egységes európai égbolt légiforgalom-irányításával foglalkozó kutatása
SPOA	Single Productions Organisations – egységes gyártó szervezetek
SNE	Seconded National Expert – kirendelt nemzeti szakértő
SMS	Safety Management Systems — biztonságigazgatási rendszerek
SSP	State Safety Programme – állami biztonsági program
STC	Supplemental Type Certificate – kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány
STD	Synthetic Training Device – repülésszimulációs oktatóeszköz
TA	Temporary Agent – ideiglenes alkalmazott
TC	Type Certificate – típusalkalmassági bizonyítvány
TCO	Third Country Operators – harmadik országbeli üzemben tartók
TCCA	Transport Canada Civil Aviation – Transport Canada, Polgári Repülési Igazgatóság
UAE	United Arab Emirates – Egyesült Arab Emírátsok
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO) – egyetemes biztonságfelügyeleti átvilágítási program
WA	Munkamegállapodás