



Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Årsrapport för 2011

Förord från styrelsens ordförande

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning av den 15 juli 2002. Byråns tioårsjubileum rycker med andra ord närmare. Vid den tidpunkten fanns det ingen organisation, inga anställda och inga lokaler. Det fanns faktiskt fortfarande väldigt få anställda och inte mycket till organisationsstruktur när byrån startade sin verksamhet i september 2003.

Byrån har nu närmare 600 anställda. Dess funktioner har utökats från ett inledande fokus på luftvärdighet till att täcka alla delar av luftfartssäkerheten inklusive drift, licensiering av personal, flygplatser och flygledningstjänster. Byrån spelar en central roll inom datainsamling, säkerhetsanalys och forskning i Europa. Den driver ett omfattande internationellt arbetsprogram i samarbete med tredjeländer, såväl grannländer som länder utanför Europa. Den betraktas dessutom som en av de ledande luftfartsmyndigheterna när det gäller att stärka säkerhetsnormerna i hela världen.

Precis som alla andra i Europa kommer byrån att ställas inför utmaningar på grund av den nuvarande ekonomiska situationen. De avgifter som byrån tar ut från industrin och som utgör huvuddelen av byråns intäkter måste återspegla det svåra ekonomiska klimat som industrin för närvarande arbetar i. Samtidigt är finansieringen från gemenskapen, som svarar för återstoden av Easas budget, kraftigt beskuren.

Styrelsen har i år fokuserat på följande tre centrala mål:

a) Byråns övergång till ett mer proaktivt, evidensbaserat regelarbete. Detta är nödvändigt för att driva upp de europeiska säkerhetsnormerna till nästa nivå och se till att resurser sätts in där de potentiella vinsterna är som störst. Under 2011 utfärdade Europeiska kommissionen ett meddelande om luftfartssäkerhet i vilket den politiska inriktningen för byråns framtida utveckling beskrevs. I meddelandet understryks betydelsen av att samla in information från hela EU för att identifiera de viktigaste riskerna och vidta åtgärder för att reducera de riskerna till en acceptabel nivå genom ett antal olika mekanismer, övervaka de lindrande åtgärdernas effektivitet och vid behov revidera dem.

b) Byrån måste arbeta i nära partnerskap med kommissionen och medlemsstaterna för att organisera det europeiska systemet för luftfartssäkerhet som en helhet. Detta eftersom de olika aktörernas roller överlappar och är ömsesidigt beroende av varandra och för att se till att begränsade resurser utnyttjas maximalt, oavsett var de finns.

c) Byrån måste skapa interna ledningsstrukturer som är så effektiva och resultatinriktade som möjligt.

I denna årsrapport för 2011 beskrivs utförligt hur långt byrån har kommit under denna relativt korta tid. Det är lätt att glömma att byrån fortfarande befinner sig i en utvecklingsfas och att detaljerade regler inom vissa områden fortfarande måste antas och genomföras fullt ut. Det är ett fantastiskt resultat att byrån har kunnat bygga upp en organisation som är så stark och mångsidig, trots att den ännu inte åtnjuter den stabilitet som följer på en slutförd uppbyggnadsprocess. Jag vill rikta ett varmt tack till alla de i Köln som har arbetat, och arbetar, så hårt och effektivt för att förverkliga det som de ursprungliga lagstiftarna endast kunde ana konturerna av.

Michael Smethers
Styrelseordförande

Förord av verkställande direktören

Under 2011 stärktes Easas position som grundbulten i EU:s strategi för luftfartssäkerhet ytterligare. Byrån fortsatte samarbeta med intressenter och partnerorganisationer på ett forsknings- och datadrivet sätt för att ta itu med de viktigaste faktorerna som påverkar flygsäkerheten.

Även om statistiken för 2011 pekade på en blygsam förbättring av säkerheten i världen fanns det betydande regionala skillnader i fråga om olycksfrekvens. Speciella olycksfaktorer, såsom förlorad kontroll, fortsatte att i alltför hög grad bidra till olyckor med luftfartyg.

Efter de tidigare konferenserna om pilotutbildning och klimatförändringens effekter på luftfartssäkerheten fokuserade Easas säkerhetskonferens 2011 på förebyggande och återtågande av förlorad kontroll. Konferensen lade en stark grund för byråns fortsatta arbete för att underlätta integreringen av ny teknik, inklusive automatisering av förarkabinen.

Easas ansvar för att leda säkerhetsarbetet inom luftfartens alla områden angavs tydligt i Europeiska kommissionens meddelande Ett europeiskt säkerhetsledningssystem för luftfart. I dokumentet som offentliggjordes i oktober 2011, beskrivs strategin för luftfartssäkerheten i Europa.

De båda grundpelarna i den strategin, det europeiska luftfartssäkerhetsprogrammet och den europeiska luftfartssäkerhetsplanen, utgör ramen för ett europeiskt heltäckande säkerhetsledningssystem för luftfarten.

Den europeiska luftfartssäkerhetsplanen innehåller en förteckning över granskade säkerhetsfrågor med tillhörande åtgärder. Planen har tagits fram av Easa och knyter viktiga säkerhetsfrågor till de åtgärder som måste vidtas av nationella myndigheter, partnerorganisationer, industrin och Easa. Planen föreligger nu i en andra utgåva och bygger på det faktum att dagens säkerhetsfrågor endast kan lösas när samtliga aktörer i systemet arbetar mot samma mål.

Byrån har också anpassats för att fungera bättre i dagens riskbaserade ramverk. Ett internt system för händelserapportering (IORS) har skapats för att centralisera händelserapportering, uppföljningsbeslut och åtgärder. IORS databas är nu ett centralt verktyg för datadrivet beslutsfattande på säkerhetsområdet i samband med alla Easas aktiviteter.

I maj 2011, slutligen, trädde ett bilateralt avtal mellan USA och EU om luftfartssäkerhet i kraft. När nu detta mycket efterlängtade avtal trätt i kraft kan tillsynsmyndigheter och luftfartsindustri på båda sidor av Atlanten dra nytta av ett effektivare resursutnyttjande.

Genom antagandet av de första europeiska reglerna på området för flygledningstjänster är byrån nu engagerad i flygsäkerhetens alla delar och främjar en total systemstrategi: från luftfartyg till flygplatser, från flygbolag till flygledningstjänster. Och eftersom byrån ansvarar för den europeiska luftfartssäkerhetsplanen befinner den sig nu mer än någonsin i centrum av EU:s strategi för luftfartssäkerhet.

En av de allvarligaste riskerna för luftfartens framtid är den svåra ekonomiska situation som präglar branschen samtidigt som antalet anställda i tillsynsorganisationerna skärs ned som resultat av den globala ekonomiska krisen. Alla ansträngningar måste göras för att undvika att de resurser som avsätts för reglerings- och tillsynsmyndigheter drabbas, så att dessa myndigheter kan fortsätta genomföra sitt uppdrag och främja högsta tänkbara säkerhetsnivå inom luftfarten. Detta är mitt budskap till våra politiska uppdragsgivare.

Patrick Goudou
Verkställande direktör

Innehåll

FÖRORD FRÅN STYRELSENS ORDFÖRANDE	2
FÖRORD AV VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN	3
INNEHÅLL.....	4
INLEDNING	6
BYRÅN	7
ORGANISATIONSSTRUKTUR	8
STÖRRE EVENEMANG 2011	9
INTERNKONTROLL OCH MINSKNING AV RISKER	10
BYRÅNS VERKSAMHET	13
1. SÄKERHET	13
A. SÄKERHETSSTRATEGI OCH EUROPEISKA FLYGTRAFIKSÄKERHETSPROGRAMMET (EASP)13	
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>13</i>
<i>Viktigaste resultat 2011</i>	<i>13</i>
B. SÄKERHETSANALYS OCH FORSKNING.....	14
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>14</i>
<i>Viktigaste resultat 2011</i>	<i>15</i>
2. REGELARBETE	19
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>19</i>
<i>Viktigaste resultat 2011</i>	<i>19</i>
3. TILLSYN.....	21
A. PRODUKTSÄKERHETSTILLSYN	21
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>21</i>
<i>Viktigaste resultat 2011</i>	<i>21</i>
B. ORGANISATIONSGODKÄNNANDEN	23
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>23</i>
<i>Viktigaste resultat 2011</i>	<i>24</i>
C. INSPEKTIONER I MEDLEMSSTATERNA	26
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>26</i>
<i>Viktigaste resultat 2011</i>	<i>26</i>
D. OPERATÖRER.....	28
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>28</i>
<i>Viktigaste resultat 2011</i>	<i>28</i>
4. INTERNATIONELLT SAMARBETE	30
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>30</i>
<i>Viktigaste resultat 2011</i>	<i>30</i>
5. STÖDVERKSAMHETER	31
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>31</i>
<i>Viktigaste resultat 2011</i>	<i>31</i>
<i>Allmän förvaltning</i>	<i>31</i>
<i>Handläggning av ansökningar och upphandlingstjänster</i>	<i>31</i>
<i>Finansiella tjänster</i>	<i>31</i>

<i>Juridiska tjänster</i>	32
<i>Kommunikation</i>	32
<i>Personal</i>	33
<i>Allmän och teknisk utbildning</i>	34
<i>Informationstjänster</i>	35
<i>Verksamhetstjänster</i>	35
BILAGOR	36
BILAGA 1: REVISIONSFÖRKLARING FRÅN UTANORDNAREN	37
BILAGA 2: 2011 ÅRS STUDIER OCH FORSKNINGSPROJEKT	38
BILAGA 3: 2011 ÅRS BESLUT, YTTRANDE OCH ÄNDRINGSFÖRSLAG (NPA)	39
BILAGA 4: BYRÅNS EKONOMISKA RESULTAT 2011 (EASAS BUDGETGENOMFÖRANDE)	41
BILAGA 5: UPPHANDLINGSFÖRFARANDEN SOM INLETTS OCH/ELLER SLUTFÖRTS UNDER 2011	47
BILAGA 6: BEMANNINGSTAL OCH PERSONALSAMMANSÄTTNING	52
BILAGA 7: NYCKELUTFÖRANDEINDIKATORER	54
BILAGA 8: EASAS STYRELSE	60
BILAGA 9: FÖRTECKNING ÖVER FÖRKORTNINGAR	61

Inledning⁽¹⁾

Under 2011 konsoliderade byrån sin verksamhet för att förbereda sina nya behörighets- och ansvarsområden, inklusive att utarbeta lagstiftning och tillhörande icke-bindande regler för första och andra utvidgningen. Utarbetandet av tillämpningsföreskrifter för flygplatssäkerhet resulterade i utfärdandet av motsvarande meddelande om föreslagen ändring (NPA) i december 2011. Utfärdandet av ett antal tillämpningsföreskrifter mellan augusti och december 2011 på området för flygtrafik- och flygledningstjänster (ATM/ANS) rörde väg för Easas standardiseringsinspektioner på området.

Samtidigt fortsatte byrån sina ansträngningar för att stärka och utveckla sin roll som grundbulten i EU:s strategi för luftfartssäkerhet. I samband därmed hjälpte Easa Europeiska kommissionen att ta fram stödprojekt och leda gemenskapsprogram, framför allt för länderna på västra Balkan, Medelhavsländerna och Centralasien. Sedan de bilaterala avtalen om civil luftfartssäkerhet (BASA) mellan EU och USA och mellan EU och Kanada trätt i kraft den 1 maj 2011 respektive den 26 juli 2011 har byrån organiserat flera tillämpningsaktiviteter.

Byrån har också vidareutvecklat sin kommunikationsstrategi genom att organisera det första SAFA-forumet för tillsynsmyndigheter och näringsliv och för första gången en certifieringsworkshop med näringslivet. Luftvärdighetsdirektiven för stora luftfartyg uppmärksammas dessutom kraftigt av medierna och byrån har därför lagt särskild vikt vid att reglera och leda utfärdandet.

Vidare har byrån även visat sitt engagemang när det gäller ständig förbättring

- som ett led i uppnåendet av ISO9001:2008-certifieringen 2010 inledde Easa arbetet för ständig förbättring av sitt IMS-system i syfte att bibehålla certifieringen varje år,
- pilotförsöken med det interna systemet för händelserapportering (IORS) inleddes i oktober och systemet planeras vara i full drift i början av 2012,
- i september 2011 startade den nya SAFA-applikationen med tillhörande databas som kommer att ge de nationella luftfartsmyndigheterna och operatörerna en möjlighet att få direkt online-tillgång till SAFA-rapporter,
- när det gäller upphandling av certifieringstjänster lanserades ett förfarande som medger upphandling av de nya behörighetsaktiviteterna för såväl nya nationella luftfartsmyndigheter som behöriga organ i början av 2012.

Ur organisationsperspektiv slutligen har expertavdelningen och avdelningen för flygnormer slagits samman inom certifieringsdirektoratet för att förbättra samarbetet mellan luftvärdighets- och driftsexperterna och få en mer integrerad process, såväl vad gäller design som driftlämplighet under en enda central projektledning.

Byrån inrättade också ett lokalkontor i Bryssel samt tillfälliga kontor under andra halvåret. Kontoret i Bryssel är bemannat och inredningen av de permanenta lokalerna har i stort sett slutförts.

⁽¹⁾ Byråns årsrapport för 2011 har utarbetats i enlighet med artikel 57 i förordning (EG) nr 216/2008 (grundförordningen). Rapporten är strukturerad efter byråns kärnverksamheter och beskriver hur byrån har genomfört arbetsprogrammet för 2011. Som framgår av de olika tabellerna för varje verksamhet har nästan samtliga mål som uppställdes i arbetsprogrammet för 2011 uppfyllts i slutet av 2010.

Byrån

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet är grundbulten i Europeiska unionens system för luftfartssäkerhet, vilket omfattar byrån, Europeiska kommissionen och de nationella luftfartsmyndigheterna.

Din säkerhet är vårt uppdrag

Vår uppgift är att verka för att den civila luftfarten ska bli så säker och miljövänlig som möjligt.

En gemensam strategi

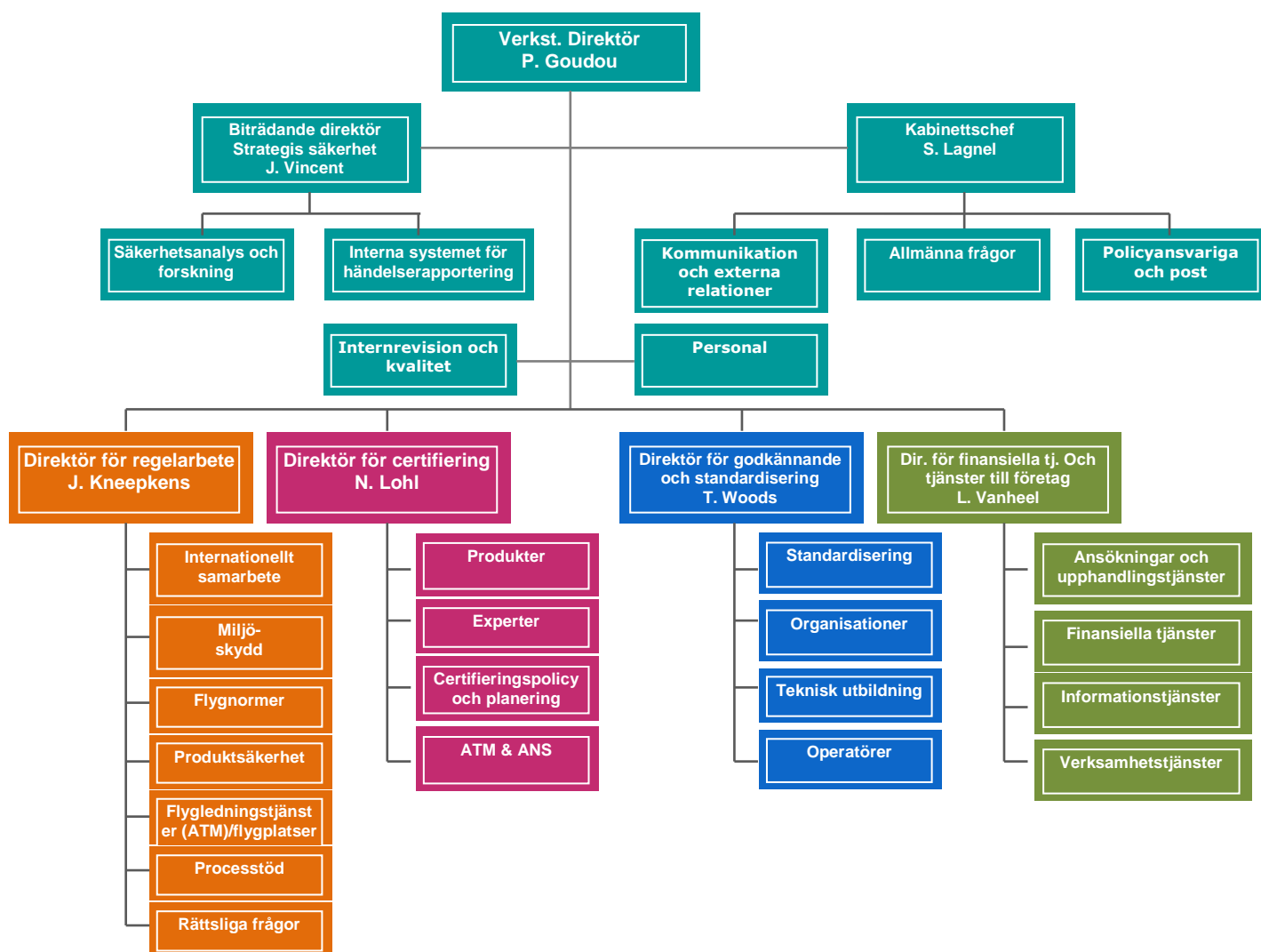
Flygning är ett av de säkraste färdssätten. Eftersom flygtrafiken hela tiden ökar behövs det en gemensam europeisk insats för att hålla luftfarten på en säker och miljövänlig nivå. Byrån utarbetar gemensamma säkerhets- och miljöregler. Den övervakar genomförandet av standarder genom kontroller i medlemsstaterna och tillhandahåller nödvändig teknisk sakkunskap och utbildning åt systemet. Byrån samarbetar med de nationella luftfartsmyndigheterna, som har sin egen roll att spela i EU-systemet.

Våra uppgifter

Byråns nuvarande huvuduppgifter är bland annat följande:

- Regelutveckling: utforma lagstiftning på säkerhetsområdet och ge Europeiska kommissionen och medlemsstaterna teknisk rådgivning.
- Inspektioner och utbildning för att säkerställa att den europeiska säkerhetslagstiftningen på luftfartsområdet genomförs på ett enhetligt sätt i samtliga medlemsstater.
- Luftvärdighets- och miljöcertifiering av flygtekniska produkter, delar och anordningar.
- Godkänna konstruktionsorganisationer för luftfartyg världen över samt tillverknings- och underhållsorganisationer utanför EU.
- Samordna Europeiska gemenskapens SAFA-program (säkerhetskontroll av utländska luftfartyg).
- Samordna säkerhetsprogram, samla in uppgifter, göra analyser och bedriva forskning för att förbättra luftfartssäkerheten.

Organisationsstruktur



Status: april 2012

Större evenemang 2011

Evenemang	Datum
Organiserat/samorganiserat av Easa	
Workshop om frågor som rör det vulkaniska askmolnet	20 januari
Workshop om certifiering	21 januari
Möte mellan JARUS, FAA och Easa	25 mars–3 april
Officiell kick-off för projektet EASA/SESAR JU/ECTL	15 april
2011 års konferens för EU och USA: "Förstärkning av den globala luftfartssäkerheten: framtida utmaningar"	14–16 juni
Årlig säkerhetskonferens om att behålla kontrollen – Förlorad kontroll, förebyggande och återtagande	4–5 oktober
SAFA – forum för tillsynsmyndigheter och näringsliv	19 oktober
Europeisk konferens om kabinsäkerhet	1–3 november
Workshop för nationella luftfartsmyndigheter och nationella säkerhetsmyndigheter om vulkanisk aska	2 november
Möte mellan Easa och FAA om flygnormer	15–17 november
Easas tredje internationella samarbetsforum	15–17 november
Femte forumet för rotordrivna luftfarkoster	7–8 december
Organiserat på ICAO- eller EU-nivå	
EU:s system för luftfartssäkerhet mot 2020	26 januari
Högnivåkonferens om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet	3–4 mars
Sjätte Europeiska luftfartsdagarna 2011 (Madrid)	30 mars–1 april
ICAO:s symposium för den globala luftfartsindustrin	20–23 september
ICAO:s workshop om luftfart och hållbara alternativa bränslen	18–20 oktober

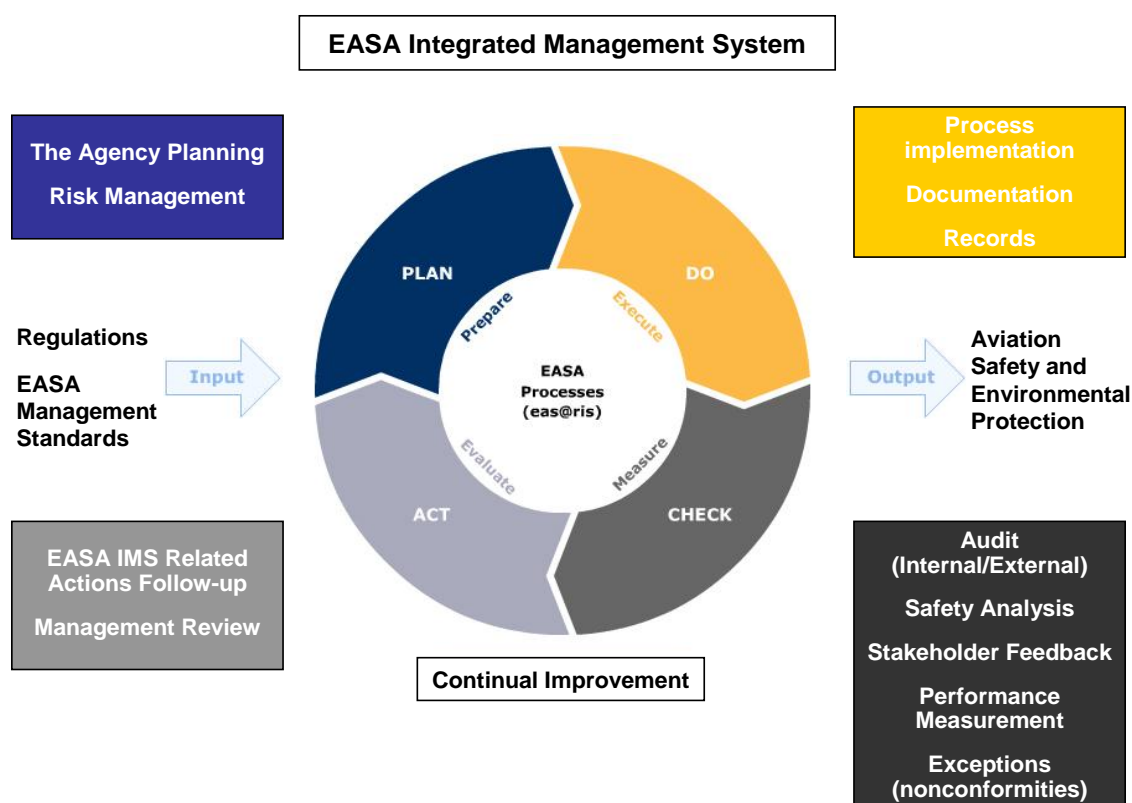
Internkontroll och minskning av risker

➤ Intern kontroll

Sedan Easas integrerade förvaltningssystem (IMS) år 2010 certifierats enligt ISO 9001:2008 har byrån under 2011 initierat cykeln för ständig förbättring av sitt förvaltningssystem i syfte att varje år bibehålla ISO 9001-certifikatet.

Easas IMS bygger på förvaltningsstandarder som antogs av byråns styrelse 2008 i enlighet med artikel 38 i budgetförordningen. De standarderna bygger på de standarder för internkontroll som utarbetats av Europeiska kommissionen och internationella kvalitetsstandarder enligt ISO 9001:2008. Ett sådant system ligger till grund för både internkontroll och fortsatta förbättringar.

I Easas förvaltningssystem är konceptet "internkontroll" som syftar till att säkerställa att risker minskas på lämpligt sätt fullständigt integrerat. Därigenom förstärker det byråns förmåga att uppnå sina mål med avseende på drift, kvalitet, efterlevnad och ekonomi. Systemet har inrättats enligt ett ramverk i fyra steg som bygger på bästa metoder från ett antal organisationer i privat och offentlig sektor.



EN	Översättning (SV)
EASA Integrated Management System	Easas integrerade förvaltningssystem
The Agency Planning Risk Management	Byråns planering, riskhantering
Process implementation	Processgenomförande
Documentation	Dokumentation
Records	Arkivering
Regulations	Förordningar

EASA Management Standards	Easas förvaltningsstandarder
Input	Input
EASA IMS Related Actions Follow-up Management Review	Uppföljning av Easas IMS-relaterade åtgärder Förvaltningsrevision
PLAN	PLANERA
Prepare	Förbereda
DO	GÖRA
Execute	Genomföra
CHECK	KONTROLLERA
Measure	Mäta
ACT	AGERA
Evaluate	Utvärdera
EASA Processes (eas@ris)	Easas processer (eas@ris)
Continual improvement	Ständig förbättring
Output	Output
Aviation Safety and Environmental Protection	Flygsäkerhet och miljöskydd
Audit (Internal/External)	Revision (intern/extern)
Safety Analysis	Säkerhetsanalys
Stakeholder Feedback	Återkoppling från intressenter
Performance Measurement	Resultatmätning
Exceptions (nonconformities)	Undantag (avvikelser)

➤ **Minskning av risker**

Byrån har även infört en årlig riskbedömningsprocess som syftar till att identifiera högnivårisker för varje makroprocess. Riskerna bedöms utifrån sannolikheten för att de ska inträffa och deras potentiella påverkan. Följande tabell visar de risker som identifierats för 2011 samt utförda och/eller initierade åtgärder för att minska effekterna.

Risker	Viktiga åtgärder för att minska effekterna som utförts eller initierats under 2011
Förvaltningsprocesser	
Byrån eller dess anställda åtalas och ett civil- eller straffrättsligt ansvar fastställs.	Förfarande och handlingsplan som underlättar samordnade insatser när byrån åtalas. Administrativa förfaranden för att hantera ärenden om åklagarna uppmanar Easa att häva immuniteten. En korrekt kommunikationspolicy (enligt strategin att tala med en röst). Fastställa en enda kommunikationskanal och göra den känd inom byrån samt bland kunder och tredje parter.
Byråns rykte skadas hos Europeiska kommissionen eller Europaparlamentet på grund av olämplig krishantering, kritik/klagomål från intressenter, uppmärksammade anklagelser eller oegentligheter eller negativ bild av byrån.	Kriskommunikationsplan. En korrekt kommunikationspolicy (enligt strategin att tala med en röst). Fastställa en enda kommunikationskanal och göra den känd inom byrån samt bland kunder och tredje parter.
Otillräckliga resurser i förhållande till byråns befintliga och nya uppgifter (utvidgning av behörighetsområdet).	Korrekt planering samt ett korrekt prognos- och informationssystem för att identifiera och rättfärdiga de resurser som krävs. En klar koppling mellan uppgifter och ekonomiska/personella resurser.
Säkerhetstillsynsprocesser för produkter och organisationer	
Säkerhetsaspekter som inte tagits upp vid tidpunkten för certifiering, validering eller godkännande av flygförhållanden och som resulterar i ett luftfartygshaveri.	Effektiva arbetsförfaranden för certifieringsverksamhet, inklusive lämpliga kontroller. Kapacitet att styrka utfört arbete genom att behålla dokumentation. Tillhandahålla återkommande utbildning för den tekniska personalen för att upprätthålla deras kompetens. Effektiv kontroll av de tjänster som tillhandahålls av de nationella luftfartsmyndigheterna.
Säkerhetsaspekter som inte tagits upp resulterar i ett luftfartygshaveri till följd av att luftvärdighetsdirektiv inte har utfärdats, de korrigerande åtgärderna varit otillräckliga eller bristande uppfyllelsetid har fastställts i ett luftvärdighetsdirektiv.	Effektiva arbetsförfaranden för att godta alternativa sätt i förhållande till luftvärdighetsdirektiv, inklusive lämpliga kontroller. Kapacitet att styrka utfört arbete genom att behålla dokumentation. Tillhandahålla återkommande utbildning för den tekniska personalen för att upprätthålla deras kompetens.

Risker	Viktiga åtgärder för att minska effekterna som utförts eller initierats under 2011
	Effektivt system för händelserapportering. Effektiv kontroll av de tjänster som tillhandahålls av de nationella luftfartsmyndigheterna.
Säkerhetsaspekter som inte tagits upp resulterar i ett luftfartygshaveri till följd av ett felaktigt godkännande av alternativa sätt att uppfylla kraven i luftvärdighetsdirektiv.	Effektiva arbetsförfaranden för att godta alternativa sätt i förhållande till luftvärdighetsdirektiv, inklusive lämpliga kontroller. Kapacitet att styrka utfört arbete genom att behålla dokumentation. Tillhandahålla återkommande utbildning för den tekniska personalen för att upprätthålla deras kompetens. Effektiv kontroll av de tjänster som tillhandahålls av de nationella luftfartsmyndigheterna.
Ett bristfälligt system för händelserapportering och en ineffektiv behandling av händelserapporter inverkar negativt på produkternas fortsatta luftvärdighet och leder till haverier eller allvarliga tillbud som går att förhindra.	Främjande av ett system för händelserapportering och en rättvissekultur. Ett effektivt rapporteringssystem som gör det möjligt att spåra alla händelser och relevanta åtgärder. Effektiva arbetsförfaranden för att analysera händelserapporter och specificera nödvändiga åtgärder, inklusive lämpliga kontroller. Kapacitet att styrka utfört arbete genom att behålla dokumentation. Tillhandahålla återkommande utbildning för den tekniska personalen för att upprätthålla deras kompetens. Effektiv kontroll av de tjänster som tillhandahålls av de nationella luftfartsmyndigheterna.
Stödprocesser	
Händelse som kan inverka negativt på faciliteternas säkerhet, människors arbetsförmåga samt tillgången till uppgifter/dokumentation (t.ex. brand, terroristattack, allvarlig epidemi eller stöld).	Effektivt säkerhetssystem. Teckna lämplig försäkring. Se till att köra backup på IT-system och använda fjärrdatalagring för att underlätta kontinuerlig drift. Kontinuitetsplan. Insatsplan för allvarliga epidemier.

Byråns verksamhet

1. Säkerhet

a. *Säkerhetsstrategi och Europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP)*

Syfte och omfattning

Byrån har tagit ledningen när det gäller att samordna och komplettera de insatser som gjorts av EU:s medlemsstater för att genomföra ICAO:s krav i fråga om säkerhetsstyrningssystem (SMS) för industrin samt statliga säkerhetsprogram (SSP) för ICAO:s fördragsslutande stater.

Den rollfördelning mellan EU-institutionerna och medlemsstaterna som beskrivs i grundförordningen innebär att det är nödvändigt med samarbete för att se till att säkerhetsstyrningen genomförs. Det finns ett behov av att säkerställa en regional strategi som omfattar hela EU när det gäller principerna för säkerhetsstyrningen.

Sett till detta behov och i syfte att komma vidare inrättades en europeisk rådgivande kommitté för luftfartssäkerhet (*European Aviation Safety Advisory Committee – EASAC*) i oktober 2009, med företrädare för Europeiska kommissionen, resultatgranskningsnämnden (PRB), industrin, Eurocontrol, medlemsstaterna och Easa.

Under 2011 fick det gemensamma arbetet i denna kommitté ett betydande stöd genom antagandet av kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet Ett europeiskt säkerhetsledningssystem för luftfart ("meddelandet"), i vilket det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP) ingick som en bilaga. Den andra utgåvan av den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp) fick också stöd av styrelsen i december. Därigenom är den planerade trestegsstrukturen omfattande en strategi, ett program och återkommande säkerhetsplaner på plats.

Viktigaste resultat 2011

➤ Europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP)

Sedan EASAC utarbetat en manual för det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP-manualen), utgör programmet, som omstrukturerats för att följa ICAO:s format och ingår som en bilaga till meddelandet, en strategisk och politisk grund för det fortsatta arbetet, inklusive målsättningen för de kommande åren. Den andra utgåvan av den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen byggde på den första.

Strategin för den europeiska luftfartssäkerheten bygger på tre olika delar:

- En samling riktlinjer och mål (strategin) som ingår i meddelandet.
- En integrerad samling bestämmelser och aktiviteter som syftar till att höja säkerheten (programmet) och som bilagts meddelandet som angetts ovan.
- En högnivåbedömning av säkerhetsfrågor och den tillhörande handlingsplanen (säkerhetsplanen).

- Den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp)

Året avslutades med att styrelsen godkände den andra utgåvan av den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen – EASp. Den omfattar perioden mellan 2012 och 2015 och har tagits fram enligt samma metod som användes för den första utgåvan. De viktigaste riskområdena har därför inte ändrats.

Precis som den första utgåvan omfattar den andra tre breda områden: systemfrågor, driftsfrågor och nya frågor. De risker som identifierats inom dessa områden minskas genom säkerhetsåtgärder som vidtas av medlemsstaterna, Eurocontrol, Europeiska kommissionen, industrin och byrån. Detta leder vidare till ett samarbete som syftar till att integrera aktiviteterna och insatserna för att ytterligare minska olycksfrekvensen.

Dessutom innehåller den andra utgåvan två parallella aktiviteter:

- a. En statusrapport om de 91 stående åtgärder som utvecklats under 2010.
- b. Den inledande förteckning över åtgärder som föreslogs i den första utgåvan utökas med 24 nya åtgärder. Dessa nya åtgärder har granskats av EASAC och placerats in i de befintliga ramarna.

Hittills har 23 medlemsstater formaliserat sitt åtagande att frivilligt tillämpa säkerhetsplanen genom att inrätta en kontaktpunkt. Under året har en rapport skickats ut till kontaktpunkterna för att beskriva läget i fråga om genomförandet av åtgärderna i säkerhetsplanen. Femton (15) rapporter har mottagits i skrivande stund.

Det frivilliga genomförandet har utvidgats till att även omfatta icke EU-stater som är medlemmar av ECAC. Fem (5) stater har inrättat en kontaktpunkt i skrivande stund. Synpunkter från dem kommer att efterfrågas under hela 2012 för att tillämpa och förbättra strategin.

Sammanfattningsvis erbjuder det nätverk för åtgärder som har byggts upp genom meddelandet en politisk grund för att inrätta ett säkerhetsledningssystem för Europa. Det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet EASP tillhandahåller interna riktlinjer och den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen EASp gör det möjligt att regelbundet uppdatera åtgärderna. Systemet som helhet är beroende av löpande samordning och samarbete mellan de berörda aktörerna för att garantera att insatserna förblir aktuella.

b. Säkerhetsanalys och forskning

Syfte och omfattning

Easa samlar in och analyserar uppgifter för att bidra till att förbättra säkerheten i luftfartssystemet. Byrån genomför studier, utarbetar rapporter, följer upp haveriutredningar, främjar säkerhetsinitiativ samt tar fram, använder och sprider säkerhetsrelaterad information.

Säkerhetsanalysarbetet har ett dubbelt syfte: internt utgör säkerhetsanalysen grunden för att utarbeta åtgärder och riktlinjer som ska beaktas av byråns interna säkerhetskommitté (*Internal Safety Committee – ISC*) och externt används säkerhetsanalysen för att bistå, samarbeta och informera kring frågor som rör säkerhetsrisker. Följande funktioner utgör ett stöd i arbetet:

- Säkerhetsanalys: genomföra översyner och studier samt tillhandahålla rapporter.
- Utredningar: sprida och följa upp säkerhetsrekommendationer samt utveckla samarbetsmetoder.
- Ständig förbättring: förenkla för och främja initiativ för luftfartssäkerhet.

- Framtagande, användning och spridning av säkerhetsrelaterad information som härrör från tekniska funktioner (rapportering av servicebrister, statistik, policy för mänskliga faktorn, analys av operativa flygdata, säkerhetsstyrningssystem, främjande av förutseende och säkerhet).

Säkerhetsanalysen tillhandahåller ett brett spektrum av säkerhetsrådgivning och -analys för såväl interna som externa parter. Den stöder också Easas kommunikation med intressenter.

Under 2010 fokuserades arbetet på utveckling av ett informationssystem för säkerhetsrekommendationer samt utveckling och stegvis införande av ett internt system för händelserapportering och integrering av säkerhetsinformationssektionen i IORS-avdelningen.

Viktigaste resultat 2011

Säkerhetsanalys

- Produktiv användning av säkerhetsdata

Den utökade användningen av säkerhetsdata har inneburit fördelar eftersom arbetat inriktas på att upptäcka trender och varningssignaler för att förhindra framtida haverier. För att förbättra samarbetet har internationella avtal om att utbyta uppgifter diskuterats. Nya verktyg har införts för att göra säkerhetsdata mera lättillgängliga inom byrån och höja deras kvalitet.

En av de första uppgifterna i arbetsavtalet mellan byrån och Eurocontrol är att utvidga den årliga säkerhetsöversynen (ASR) så att den omfattar en komponent för flygledningstjänsten (ATM). En samordnare för "analysnätverket" har också rekryterats, vilket innebär att projektet kan komma i gång under 2011.

Insatser har också gjorts för att stärka byråns policy när det gäller att skydda säkerhetsinformation och införa en "rättvissekultur".

- Internt system för händelserapportering (IORS)

Mycket arbete utfördes under 2011 för att slutföra det interna systemet för händelserapportering (IORS). Pilotförsöken med IORS inleddes i oktober. Systemet planeras vara i full drift i början av 2012.

Genom IORS centraliserades också ledningen av alla säkerhetshändelser och behandlingen av formulär 44-rapporter fördes över till IORS från säkerhetsanalysenheten. Dessutom infördes en databas för händelser och ett harmoniserat system för behandling av händelser, vilket ligger i linje med den fastställda arbetsinstruktionen och strategin.

Arbetet resulterade i ett nytt slutet system, IORS arbetsflödesverktyg, som kommer att börja ta emot rapporter från fyra viktiga rapporterande organisationer mot slutet av 2011.

På grund av den stegvisa introduktionen av IORS arbetsflödesverktyg genomfördes ett intensivt kommunikationsprogram som omfattade tre workshopar, en speciell extern mini-webbplats och utökat deltagande i andra möten, workshopar och konferenser. IORS särskilda utbildningsmoduler skapades och vid årets slut hade över 250 personer utbildats.

Avdelningen inrättades 2010. Två tjänstemän med ansvar för händelserapporteringen rekryterades under första kvartalet 2011 för att hantera de tekniska aspekterna. En teknisk assistent tillkom dessutom under fjärde kvartalet för att stärka kommunikations- och stödaktiviteterna.

- Säkerhetsinformation

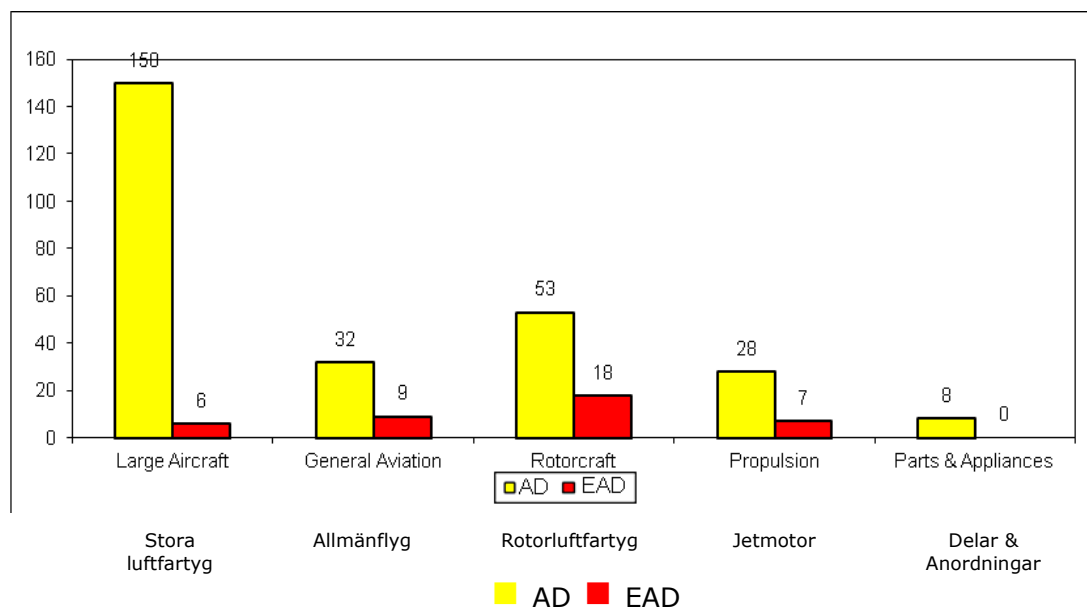
Sektionen för säkerhetsinformation överfördes till E-direktoratet (E6-IORS) vid halvårsskiftet 2011.

Sektionen för säkerhetsinformation bidrar till den fortsatta luftvärdighetstillsynen av produkter, reservdelar och anordningar som antingen konstruerats eller som används i EU:s medlemsstater och associerade länder.

Sektionen ansvarar för utfärdande och spridning av luftvärdighetsdirektiv (AD), brådskande luftvärdighetsdirektiv (EAD) och bulletiner med säkerhetsinformation (SIB), samt för publiceringen av de AD, EAD och SIB som utfärdats av utländska myndigheter i konstruktionsstaten och som antagits i Europa. Publiceringsportalen för AD finns på <http://ad.easa.europa.eu/>.

Luftvärdighetsdirektiven för A380 uppmärksammas kraftigt i medierna och byrån har därför lagt särskild vikt vid att reglera och hantera utfärdandet.

Under 2011 utfärdade sektionen totalt 271 AD och 40 EAD. Tillhörande detaljer redovisas i diagrammet nedan:



Även 41 SIB offentliggjordes: majoriteten av dem gällde visserligen luftvärdighetsfrågor, men tio (10) avsåg också driftsfrågor (till exempel vulkanaska, funktionskontrollflygningar, tillgängligheten för EGNOS etc.) och åtta (8) avsåg misstänkta icke godkända delar.

- Samarbete i samband med undersökningar

Ett viktigt resultat under 2011 var utvecklingen av en programvara för informationssystemet för säkerhetsrekommendationer som syftar till att samla alla rekommendationer i ett centralt EU-register. Easa behandlade samtidigt 118 inkommande säkerhetsrekommendationer, avslutade 75 öppna rekommendationer och uppdaterade 132 utestående rekommendationer. Åttio (80) förslag till undersökningsrapporter behandlades för kommentarer i enlighet med EU:s förordning (EU) nr 996/2010. Uppföljningen av allvarliga olyckor inom civilflyget eller allvarliga incidenter som inträffade 2011 omfattade följande:

- Spanair, olycka med MD-82, EC-HFP på Madrids Barajas-flygplats den 20 augusti 2008.
- MD-11, D-ALCQ studsad landning ("bounced landing") i Riyadh den 27 juli 2010.

- Airbus A380, VH-OQA Rolls Royce Trent 900, okontrollerbart motorbortfall den 4 november 2010.
- Airbus A330 F-GZCP, haveri i Atlanten den 1 juni 2009.
- ATR 42 N902FX, stallning under inflygning den 27 januari 2009 i Lubbock Preston.
- B-747-400F, N571UP, godsbrand i Dubai, Förenade arabemiraten den 3 september 2010.
- Aerospatiale (Eurocopter) AS332 L2 Super Puma, G-REDL, 11 nm nordost om Peterhead i Skottland, den 1 april 2009.
- Vulkanisk aska

Under 2011 inträffade flera händelser i samband med vulkanisk aska som medförde risker för luftfartssäkerheten. Framför allt gällde det utbrotten i Island och Chile. Utmaningarna för den europeiska luftfartssäkerheten som resultat av den isländska vulkanen Grímsvötn visade nivån på byråns expertkunskaper när det gäller att bidra till en samordnad europeisk reaktion.

Lärdomarna från ett betydligt allvarigare utbrott 2010 tillsammans med arbetet i ICAO:s arbetsgrupp för vulkanaska (IVATF, *Volcanic Ash Task Force*) och krissamordningscellen för den europeiska luftfarten (EACCC, *European Aviation Crisis Coordination Cell*) bidrog till en smidigare hantering av händelserna 2011.

Easa fortsatte arbetet med att utveckla lämplig riskvärderingsvägledning genom att analysera relevanta säkerhetsdata. I det syftet har Easa stått värd för två workshoppar om vulkanisk aska under 2011. Den första, en workshop som fokuserade på operativa frågor i samband med vulkanisk aska, ägde rum i januari. Där undersöktes olika metoder för värdering av naturliga risker i allmänhet och vulkanutbrott i synnerhet. Under den andra workshopen, som samlade nationella luftfartsmyndigheter och säkerhetsmyndigheter, kunde administratörer, byråer och myndigheter utbyta synpunkter om strategier, planering och riskbedömning i samband med vulkanutbrott för att ytterligare stärka harmoniseringen och standardiseringen av luftfartssystemens svar på vulkanutbrott i Europa.

- Säkerhetsinitiativ som ger resultat

De tre ESSI-pelarna ECAST, EGAST och EHEST, som kopplades till det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP) 2010, fortsatte arbetet med att genomföra sina respektive arbetsprogram enligt den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp). Teamen utgörs av frivilliga partnerskap mellan regleringsmyndigheter och näringsliv och utvecklar gemensamt produkter för att öka säkerheten genom att rikta in arbetet på de viktigaste identifierade säkerhetsriskerna.

Europeiska teamet för kommersiell luftfartssäkerhet (ECAST), Europeiska teamet för helikoptersäkerhet (EHEST) och Europeiska teamet för säkerhet för allmänflyg (EGAST) bidrog med nya åtgärder i EASp och utvecklade under 2011 ytterligare material med säkerhetsinformation som kan användas direkt av intressenterna och som finns utlagt på ESSI:s webbplats <http://easa.europa.eu/essi/index.html>.

Dessutom beslutades att fokusera på de små operatörerna och allmänflyget, ett gemensamt område för EGAST och EHEST. På den internationella scenen förstärktes samarbetet med det amerikanska teamet för kommersiell luftfartssäkerhet (CAST), det internationella teamet för helikoptersäkerhet (IHST) och FAA:s gemensamma styorkommitté för allmänflyget (GA-JSC).

- Hantering av säkerhetstillsyn

Organet för prestationsgranskning (PRB) samarbetar med byrån eftersom prestationssystemet omfattar säkerhet. De viktigaste samarbetsområdena är fastställande av

nyckelutförandeindikatorer, granskning av nationella prestationsplaner och årliga PRB-rapporter. Detta samarbete formaliserades genom ett samförståndsavtal mellan byrån och de ledande inom PRB som undertecknades i februari 2011. Easa bidrog till följande resultat under 2011: granskning av nationella prestationsplaner och prestationsplanerna för de funktionella luftfartsblocken (FAB), antagande av godkända sätt att uppfylla kraven (AMC) för säkerhetsindikatorer för rapporteringsperiod 1 av den verkställande direktören och samarbete med enheten för delade resurser (PRU) för att utveckla en regleringsstrategi för rapporteringsperiod 2, framför allt vad gäller säkerhetsaspekterna.

Detta strategiska och mycket viktiga samarbete kräver adekvata resurser.

- Utveckling av säkerheten internationellt

Den 4–5 oktober 2011 anordnade Easa en årlig säkerhetskonferens med temat Att behålla kontrollen – Förlorad kontroll, förebyggande och återtagande. Detta är ett av de viktigaste riskområdena i den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp). Många av de riskfaktorer som bidrar till förlorad kontroll diskuterades, bland annat den mänskliga faktorn, säkerhetsanalyser, olycksutredningar, utbildning, forskning, flygtestningsfrågor etc. Under konferensen nämndes också ett antal uppföljningsåtgärder som har införts i EASp.

I september 2011 presenterade Easa tillsammans med sina partnerorganisationer Europeiska kommissionen, Eurocontrol och det gemensamma Sesar-företaget Europas strategi för globala flygledningstjänster som ett led i den globala interoperabiliteten under flygnavigationssymposiet GANIS i Montreal.

Forskning

➤ Forskningsplanering inför framtiden

I enlighet med de viktigaste prioriteringarna i den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen och EARPG:s tematiska program (EARPG, *European Aviation Research Partnership Group*) har byrån under 2011 konsoliderat sina behov och önskemål när det gäller nya projektförslag samt eftersläpningen från tidigare år i Easas ambitiösa forskningsplan för 2012–2014. Planen omfattar projektförslag från programmet för regelarbete, projekt som har föreslagits i säkerhetsrekommendationer samt förslag som har lagts fram av ESSI, av direktoraten för certifiering och regelarbete och av den europeiska rådgivande gruppen för mänskliga faktorer EHFAG (*European Human Factors Advisory Group*).

Byrån har haft ett nära samarbete med Europeiska kommissionen när det gäller gemenskapens forskningsverksamhet som påverkar Easa-systemet (sjunde ramprogrammet (FP7), deltema 7.1: Flygteknik och lufttransport). Här har Easa utvecklat grundprinciper för de Easa-anställdas deltagande i utvärderingskommittéer och rådgivande projektkommittéer för EU:s ramprogram.

Vidare har Easa samverkat med de storskaliga teknikinitiativen Sesar och Clean Sky. Under 2011 deltog byrån också i grundandet av den nya rådgivande nämnden för flygforskning och innovation i Europa (ACARE). Byrån bidrog också till att utveckla en strategisk forsknings- och innovationsagenda (SRIA) genom att ta på sig uppgiften som medordförande för arbetsgruppen för säkerhet och bidra med synpunkter till SRIA:s arbetsgrupper.

En förteckning över 2011 års studier och forskningsprojekt finns i **bilaga 2**.

2. Regelarbete

Syfte och omfattning

Byrån leder och samordnar utarbetandet av EU:s lagstiftning i samband med regleringen av civil luftfartssäkerhet och miljökompatibilitet. I detta sammanhang avger Easa yttranden till Europeiska kommissionen och antar certifieringsmaterial, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material som utgör underlag för detta.

Viktigaste resultat 2011

➤ Programmet för regelarbete

Under 2011 fortsatte byrån sitt arbete med att utarbeta lagstiftning och tillhörande icke-bindande regler för den första och andra utvidgningen. Att säkra en leverans av luftvärdighetsregler i rätt tid (säkerhet och miljöskydd) kvarstod som en viktig utmaning under 2011.

Byrån genomförde tjugo regleringsuppgifter. En fullständig förteckning över 2011 års beslut, yttranden och meddelanden om ändringsförslag (NPA) finns i **bilaga 3**.

➤ Luftvärdighet och miljöskydd

Easa har utfärdat flera viktiga meddelanden om ändringsförslag avseende upphandling av tekniska tjänster, anpassning av förordning (EG) nr 2042/2003,⁽²⁾ skydd av stora luftfartyg mot låg bränslenivå och bränslebortfall, isskydd av stora luftfartyg och turbinmotorer och för att uppdatera certifieringsspecifikationer för luftvärdighet i linje med EU:s förordningar om förbud mot haloner. Byrån utfärdade också förbättringar av det vägledande materialet för den förändrade produktregeln i Del-21 som var helt harmoniserade med USA och Kanada.

I samband med miljöskydd lämnade byrån bidrag till arbetsprogrammet CAEP9 om utveckling av nya standarder för koldioxid och partiklar för att förbättra luftfartens klimat- och hälsorelaterade aspekter. Dessutom uppdaterades bullerkraven, vilket bidrar till att bibehålla kapaciteten på flygplatser med bullerbegränsningar.

➤ Utvidgning av behörighetsområdet

- Luftfart och pilotlicenser

Byrån fortsatte sitt arbete i enlighet med de åtta prioriterade arbetspaket som överenskommits i september 2009. Arbetspaketen anpassades efter meddelandena om föreslagna ändringar (NPA) och den föreslagna nya regelstrukturen, framför allt med beaktande av de framsteg som gjorts, tillgängliga interna och externa resurser med tillhörande expertis samt omstruktureringen av de tekniska kraven i EU-OPS.

Här har byrån koncentrerat arbetet på att slutföra förteckningarna över synpunkter och svar (CRD) och kommande yttranden för den första utvidgningen. De första fyra bilagorna till förordningen om flygbesättningar (Del-FCL, Del-MED, villkoren för konvertering av nationella licenser och för godkännande av licenser från tredjeländer) offentliggjordes i EUT i november 2011. Tillhörande godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material offentliggjordes som beslut av byrån på webbplatsen i december 2011. Alla CRD som avser

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1).

OPS offentliggjordes 2011 tillsammans med yttrandet om myndighets- och organisationskrav samt yttrandet om kommersiella lufttransporter.

Efter fem års regelarbete avgav byrån yttrandet i vilket den föreslog införandet av data för operativ lämplighet (OSD) i Del-21 och andra tillämpningsföreskrifter. För tillämpningen av OSD offentliggjordes också två meddelanden om föreslagna ändringar (NPA) med förslag till certifieringsspecifikationer för typutbildning av kabinpersonal och minimiutrustningslista (MMEL).

- Säkerheten för flygplatser, flygledningstjänster och flygtrafiktjänster

När det gäller flygledningstjänster stödde byrån aktivt kommissionen under processen för antagande av fyra olika ATM-regler: ATCO-licensiering, säkerhetstillsyn inom ATM/ANS och gemensamma krav samt krav för användning av det gemensamma luftrummet med ett första kapitel om ACAS II version 7.1. Sedan yttrandet om SERA (*Standardised European Rules of the Air*) i Del-B publicerats (oktober 2011) har byrån fortsatt att stödja kommissionen, framför allt med arbetet med den integrerade strukturen för SERA Del-A och B. Byrån stödde också tillämpningen av SES prestationssystem genom att utfärda AMC/GM för SKPI (tillämpningsföreskrifter för ATM-prestanda).

Utvecklingen av tillämpningsföreskrifter för luftfartssäkerhet resulterade i utfärdandet av tillhörande meddelande om föreslagen ändring (NPA) i december 2011 vilket stämmer helt överens med planeringen för antagandet av tillämpningsföreskriften 2013 som anges i grundförordningen.

- Genomförande av arbetsprogrammet för 2011: kontakt med organisationer

När det genomförde sitt arbetsprogram för 2011 stärkte direktoratet för utfärdande av föreskrifter kontakterna med Eurocontrol, Sesar och Icao.

Byråns uppgifter i samband med Sesar-programmet bedömdes bli betydande. Därför ingick byrån ett avtal med det gemensamma företaget Sesar om finansiering av det potentiella arbetet.

Europeiska kommissionen uppmanade byrån att som en ny uppgift och i nära samarbete med Eurocontrol göra en utvärdering av den harmoniserade genomgångshöjden i det europeiska luftrummet (HETA).

Byrån har bidragit aktivt till arbetet på att tillsammans med kommissionen och Eurocontrol utveckla nyckelutförandeindikatorer på säkerhetsområdet för att genomföra systemet och har lagt fram ett förslag till ändring av förordning (EU) nr 691/2010 i enlighet därmed för kommissionen.

3. Tillsyn

a. *Produktsäkerhetstillsyn*

Syfte och omfattning

Byrån ansvarar för luftvärdighets- och miljötypcertifiering av flygtekniska produkter, delar och anordningar. Detta ansvar omfattar inledande certifiering av nya typkonstruktioner samt en rad olika anknytande aktiviteter, t.ex. kompletterande typcertifikat, godkännande av ändringar och reparationslösningar. Det inbegriper även aktiviteter för att säkerställa den fortsatta luftvärdigheten för certifierade produkter, delar och anordningar under hela deras operativa livscykel. I detta ingår att reagera utan onödigt dröjsmål när säkerhetsproblem uppstår samt att ge ut och sprida tillämplig obligatorisk information.

Huvudsyftet var genomförandet av de nya behörighetsområdena, framför allt konceptet data för operativ lämplighet (OSD) och den framtida förstärkningen av byråns funktion för fortsatt luftvärdighet.

Viktigaste resultat 2011

Under 2011 fortsatte byrån arbetet med att utforma sin organisation för att bättre kunna möta de kommande utmaningarna på grund av genomförandet av de nya behörighetsområdena och det interna systemet för händelserapportering (IORS). Den nyetablerade ATM/ANS-avdelningen i certifieringsdirektoratet, som ansvarar för alla undersökningar av och tillsyn över systemen som används för att tillhandahålla Europatäckande ATM/ANS-tjänster (till exempel Egnos, Galileo, Iris, system som används av de ansvariga för det europeiska ATM-nätet och framtida system som utvecklas enligt Sesar) blev operativ när teamet utökades med två ATM/ANS-expert. Som en logisk följd av OSD-konceptet, varigenom utvärderingen av de operativa inslagen kommer att integreras i den initiala certifieringen av flygtekniska produkter, slogs expertavdelningen och avdelningen för flygnormer samman.

Byrån fortsatte att aktivt främja sitt samarbete och sina kontakter med intressenterna via ett antal särskilda evenemang. För första gången anordnades en certifieringsworkshop med industrin i januari 2011.

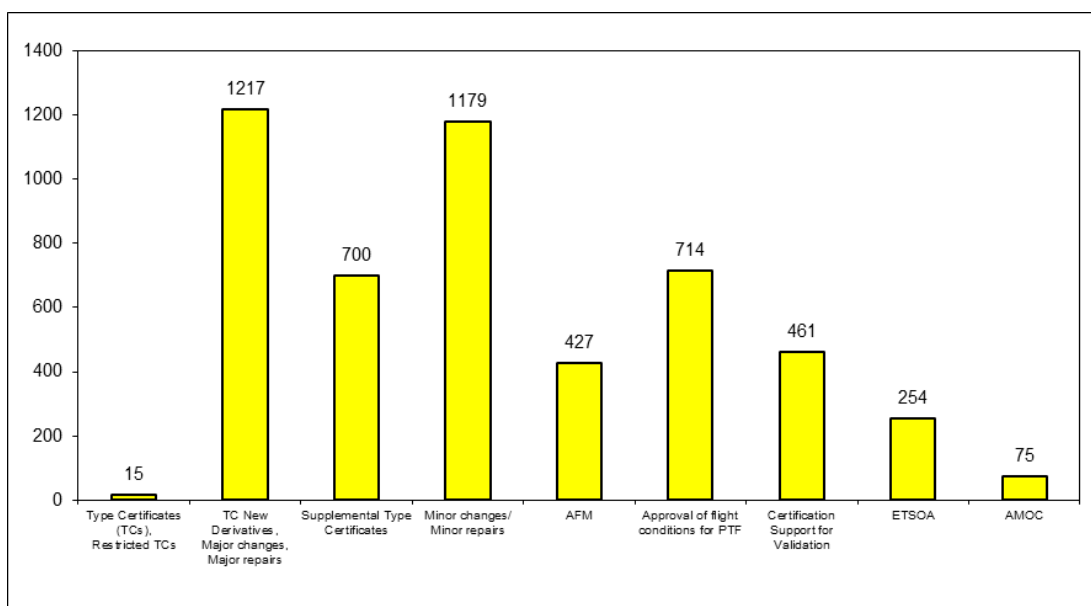
När det gällde frågan om internationellt samarbete nåddes flera viktiga milstolpar under 2011. Sedan avtalet mellan USA och EU om samarbete i frågor som gäller civilflygets säkerhet trätt i kraft den 1 maj antogs de tekniska genomförandeförfarandena (TIP, *Technical Implementation Procedures*) för luftvärdighets- och miljöcertifiering av tillsynsstyrelsen för certifiering den 5 maj. Dessutom antogs genomförandeförfaranden för det bilaterala avtalet om luftfartssäkerhet mellan EU och Kanada av den gemensamma sektoriella kommittén för certifiering i september.

Efter antagandet av den allmänna ramen för traineeprogram vid Easa förra året lanserades slutligen Easas första traineeprogram i oktober 2011 för att attrahera högt kvalificerade personer med universitetsexamen och studenter.

➤ **Luftvärdighets- och miljöcertifiering av flygtekniska produkter, delar och anordningar.**

• Trend för mottagna ansökningar

Antalet nya ansökningar om luftvärdighets- och miljöcertifiering som ingetts till byrån under 2011 (5 042) har legat på en stabil nivå. Ansökningar om certifiering av nya typkonstruktioner har inkommit för olika produkttyper, inklusive Falcon SMS, ett super mid-size affärsjetplan för långdistansflygning från Dassault Aviation, de stora helikoptrarna AW169 och AW189 från AgustaWestland, det turbofläktmotor drivna Silvercrest från SNECMA, GB-serien av ballonger från Cameron Balloons Ltd och ett antal ansökningar från sektorn för allmänflyg om i första hand mycket lätta luftfartyg. Diagrammet visar fördelningen mellan olika typer av ansökningar.



EN	Översättning (SV)
Type Certificates (TCs)	Typcertifikat (TC)
Restricted TCs	Begränsat typcertifikat
TC New Derivates, Major changes, Major repairs	TC nya derivat Större ändring Större reparation
Supplemental Type Certificates	Kompletterande typcertifikat
Minor changes / Minor repairs	Mindre ändringar/mindre reparationer
AFM	Flyghandbok
Approval of flight conditions for PTF	Godkännande av flygförhållanden för lätta luftfartyg
Certification Support for Validation	Certifieringsstöd för validering
ETSOA	ETSO-tillstånd
AMOC	Alternativt sätt att uppfylla kraven

Det bör påpekas att nya projekt från tillväxtländerna (Kina, Indien) väntas under 2012.

• Större pågående fleråriga typcertifieringsprogram

Arbetet på en rad olika fleråriga typcertifieringsprojekt fortsatte under 2011, t.ex. Airbus A350, Airbus A320neo (som syftar till att minska bränsleförbrukningen och därför öka luftfartygets prestanda och miljöeffektivitet), militärtransportflygplanet A400M, affärsflygplanen Embraer EMB-545 och EMB-550, Mitsubishi Regional Jet (MRJ), MRJ-200 och Sukhoi Superjet 100.

- Antal utfärdade certifikat

Under 2011 utfärdades 3 823 certifikat. Typcertifikat utfärdades för bland andra TP400-D6, den första stora turbopropmotor som certifierats av Easa, frakt- och passagerarversionerna av Boeings B747-8 och Boeings Dreamliner B787-8.

➤ **Fortsatt luftvärdighet**

- Qantas-haveriet

Efter det okontrollerbara motorbortfall som inträffade på ett luftfartyg av typen A380 tillhörande Qantas Airlines i november 2010 har den fortsatta undersökningen, ytterligare utvärdering av tillverkningsdata och kompletterande stressanalyser, förutom ytterligare säkerhetsåtgärder, lett till att luftvärdighetsdirektivet (nr 2010-0242R1) för Trent 900-seriens motorer återkallades i mars 2011 efter de obligatoriska strukturinspektionerna under högt och medelhögt tryck (HP/IP).

- Frågan om Koito-stolarna

När det gäller aspekter kring de testresultat för stolar som förfalskats av Koito Industries Ltd (Japan) i början av 2010 har Easa och FAA (*Federal Aviation Administration*) tagit fram sina respektive obligatoriska åtgärder på ett harmoniserat sätt. Easas och FAA:s luftvärdighetsdirektiv (EASA AD nr: 2011-0098, FAA AD nr: 2011-12-01) offentliggjordes i juni och trädde i kraft den 1 augusti.

➤ **Certifieringsuppgifter med anknytning till driften**

Här har byrån förberett genomförandet av den första utvidgningen av behörigheter genom att bidra till Easas regleringsaktiviteter (utarbetande av meddelanden om föreslagna ändringar, förteckningar över synpunkter och svar (CRD) och certifieringsspecifikationer) och genom att stödja de europeiska nationella luftfartsmyndigheternas och deras internationella motsvarigheters, till exempel FAA:s och TCCA:s, acceptans av OSD-konceptet. Dessutom fullföljdes de nya MRB-programmen och utvärderingen av operativ lämplighet som omfattade nya tekniska lösningar (EVS) och förfaranden. Förstärkningen av det europeiska systemet för händelserapportering med avseende på de operativa inslagen förväntas under 2012.

b. Organisationsgodkännanden

Syfte och omfattning

Easa ansvarar för godkännandet av konstruktionsorganisationer oavsett var dessa finns samt för godkännandet av de organisationer som ansvarar för tillverkning, underhåll, underhållsutbildning och ledningsverksamhet för fortsatt luftvärdighet utanför medlemsstaternas territorium. I detta ingår även att godkänna tillverkningsorganisationer utanför en eller flera medlemsstaters territorium om detta begärs av en eller flera av dessa medlemsstater. Med hänsyn till det ursprungliga syftet med byrån har verksamheten med godkännande av organisationer under 2011 nått en mogen nivå, både vad gäller verksamhet och metoder.

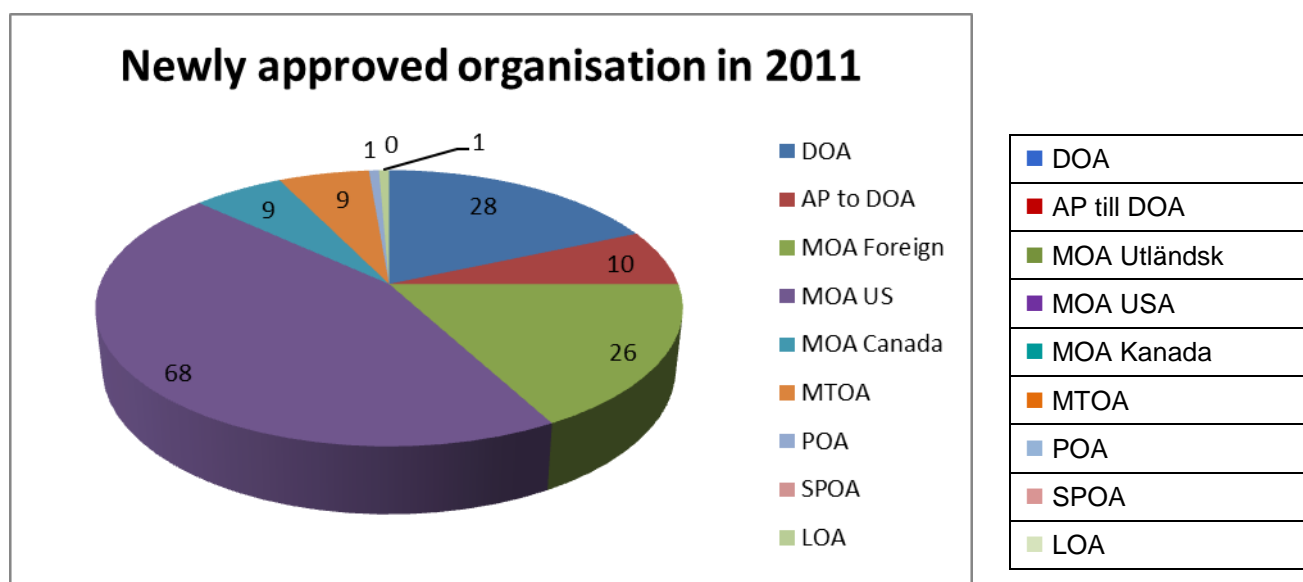
Förutom det ursprungliga syftet har avdelningen tilldelats ett antal nya behörigheter. ATM/ANS-sektionen ska hjälpa kommissionen med tillsynen av nätverksledningsfunktionen inom Eurocontrol och har fått i uppdrag att förbereda övertagandet av tillsynen av EGNOS och godkännandet av ATCO-skolor utanför Europa. FCLOA-sektionen har vidtagit alla

nödvändiga åtgärder för att förbereda för godkännande och tillsyn av godkända utbildningsorganisationer för flygutbildning och flygmedicinska centrum om de ligger utanför Easas medlemsstater från och med 2012.

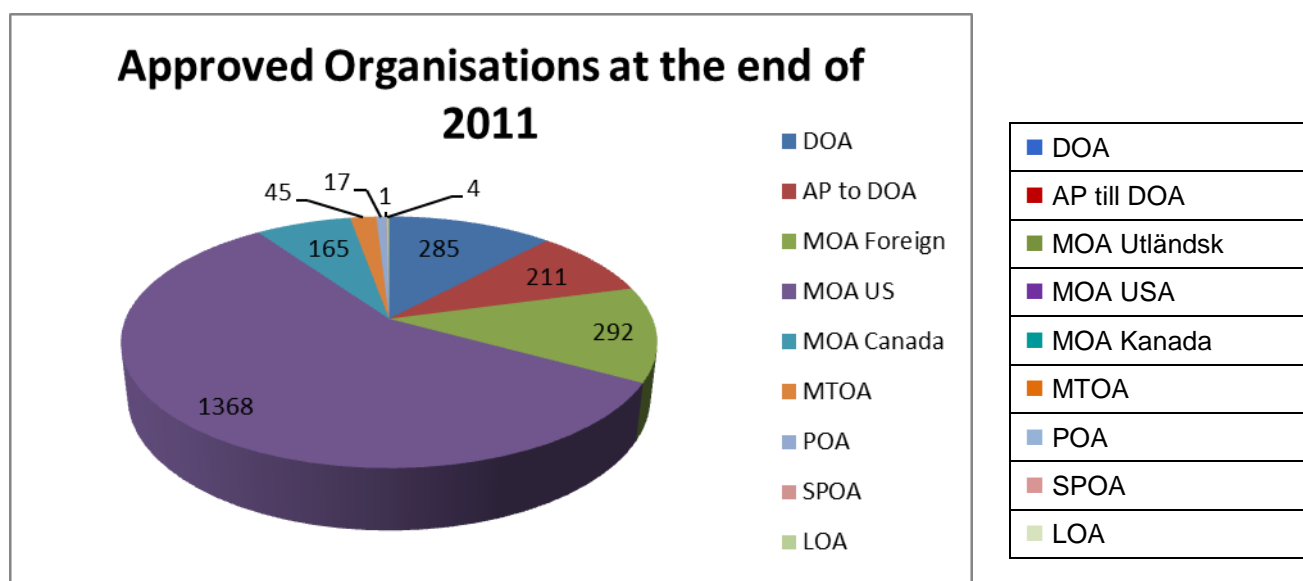
Viktigaste resultat 2011

Verksamheten med godkännande av organisationer har stadigt ökat under 2011, vilket innefattar godkännanden av konstruktionsorganisation (DOA)/alternativt förfarande (AP) till DOA, godkännanden av tillverkningsorganisation (POA) samt godkännanden av underhållsorganisation/organisationer för fortsatt luftvärdighet (MOA/COA). Arbetsbelastningen för att övervaka det europeiska gemensamma godkännandet av tillverkningsorganisation (SPOA) till Airbus har ökat något, även utanför Europa. De siffror som gäller godkännanden av organisationer kan sammanfattas enligt följande.

Nya godkännanden av organisationer under 2011



Godkända organisationer den 31 december 2011



➤ **Godkännande av konstruktionsorganisationer**

Den 31 december 2011 hade totalt 285 DOA utfärdats, varav 218 hade överförts till byråns interna verksamhet. De nationella luftfartsmyndigheterna behandlar fortfarande 67 organisationer. De organisationer som befann sig under initial bedömning var 76 för DOA och 42 för alternativa förfaranden till DOA. Överföringen till den interna verksamheten har nått det förväntade målet. Ytterligare 21 organisationer överfördes till Easas teamledare under 2011, varav 7 DOA och 14 alternativa förfaranden till DOA. Ytterligare överföringar kommer att ske om de nationella luftfartsmyndigheterna beslutar att upphöra med sin verksamhet eller om utvidgningen av tillämpningsområdet för DOA kräver detta.

➤ **Godkännande av tillverkningsorganisationer**

Under 2011 har 17 godkännanden av tillverkningsorganisationer utfärdats av Easa för utländska tillverkningsorganisationer och ett enda godkännande av tillverkningsorganisation för Airbus. Easa fortsatte dessutom att utfärda Easas luftvärdighetsbevis för export (ECofA) av luftfartyg tillverkade i Kina och av Airbus enligt SPOA i Europa. Easa bidrog också till genomförandet av de bilaterala avtalen mellan EU och USA och EU och Kanada på tillverkningsområdet.

➤ **Godkännanden av underhållsorganisationer/organisationer för fortsatt luftvärdighet**

På området godkännanden av underhållsorganisationer/organisationer för fortsatt luftvärdighet har Easa lagt ut de flesta tekniska utredningarna såväl som den fortsatta övervakningen av organisationerna externt på de nationella luftfartsmyndigheterna. Byråns egna experter behandlar ett begränsat antal av godkännandena direkt för att upprätthålla och utveckla den sakkunskap som krävs för att effektivt leda den verksamhet som utförs av de nationella luftfartsmyndigheterna. Easa har deltagit i förberedelserna för en smidig övergång från det befintliga bilaterala underhållsavtalet till det nya bilaterala avtalet mellan EU och USA. Under 2011 utfärdade Easa det första godkännandet av utländsk organisation med ansvar för fortsatt luftvärdighet.

➤ **Godkännanden av organisationer för licensiering av flygbesättningar**

Under 2011 började organisationerna för licensiering av flygbesättningar samarbeta med de största nationella luftfartsmyndigheterna och bidra till att lösa olika frågor i samband med den kommande förordningen. Genomförandeprocesser för godkännande av organisationer för licensiering av flygbesättningar har inrättats. Arbetsinstruktioner och vägledande material har tagits fram för pilotutbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum. Rekrytering av chefer till teamen som ska godkänna organisationerna för licensiering av flygbesättningar har slutförts. Tekniska specifikationer och beräkningar av arbetsbelastningar för upphandling har genomförts. I december 2011 hade de behöriga organen för tillsyn av pilotutbildningsorganisationer och tre nationella luftfartsmyndigheter för tillsyn av flygmedicinska centrum valts ut.

➤ **Godkännanden av flygtrafik- och flygledningstjänster**

Sektionen för godkännanden av flygtrafik- och flygledningstjänster skapades i maj 2011. Den viktigaste aktiviteten för den nya sektionen var att underteckna avtal med kommissionen och Eurocontrol om att utöva tillsyn över nätverksledningen. Avtalen presenterades i en workshop för kommittén för det gemensamma luftrummet.

En parallell aktivitet startades för att förbereda övertagandet av tillsynen över leverantören av Egnos-tjänster, ESSP. Aktiviteten bestod av tillsynsmöten med de franska och belgiska myndigheterna samt deltagande i revisioner.

Eftersom sektionen och dess mål är nya har utvecklingen av processer, formulär och förfaranden inletts, förutom rekrytering av ny personal.

c. Inspektioner i medlemsstaterna

Syfte och omfattning

Byrån använder sig av standardiseringsinspektioner för att bistå Europeiska kommissionen med övervakningen av att de nationella luftfartsmyndigheterna i medlemsstaterna genomför EU-lagstiftningen på ett enhetligt och effektivt sätt. Sådana inspektioner kan även omfatta undersökningar av företag eller sammanslutningar av företag som står under tillsyn av de inspekterade nationella luftfartsmyndigheterna.

När det gäller initial och fortsatt luftvärdighet övervakar byrån att de nationella luftfartsmyndigheterna uppfyller kraven i grundförordningen med tillhörande tillämpningsföreskrifter i enlighet med det regelverk som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 736/2006.⁽³⁾ Inom områdena flygdrift (OPS), certifiering av flygbesättningar (FCL) och utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer (FSTD) utför byrån standardiseringsinspektioner för att säkerställa en sömlös övergång och förhindra eventuella säkerhetsluckor fram till dess att EU:s kommande tillämpningsföreskrifter har antagits. De tidigare gemensamma luftfartsbestämmelserna (JAR) och, för kommersiella lufttransporter med flygplan, kraven i rådets förordning (EEG) nr 3922/91⁽⁴⁾ (EU-OPS) gäller fortfarande.

När det gäller flygtrafik- och flygledningstjänster (ATM/ANS) banade utfärdandet av ett antal tillämpningsföreskrifter mellan augusti och december 2011 vägen för Easas standardiseringsinspektioner på området.

Viktigaste resultat 2011

➤ Spelplanen

Under 2011 omfattade standardiseringsprocessen 46 länder: de 31 "Easa-länderna" samt 15 länder som har undertecknat ett arbetsavtal (WA) med Easa. Under årets lopp har inspektioner utförts i 27 "Easa-länder" och i 6 "WA-länder". I samband med standardiseringen har man fortsatt att kombinera alla sektorsinspektioner som har planerats för samma land i syfte att ge Europeiska kommissionen en konsekvent "övergripande bild" för samtliga tekniska områden. Under 2011 planerades och genomfördes de flesta vanliga inspektionerna som "kombinerade inspektioner".

➤ Inspektörspoolen

Easa har åtagit sig att integrera inspektörer som utstationerats från de nationella luftfartsmyndigheterna i sina inspektionsteam för att dra nytta av deras kompetens och praktiska erfarenhet och för att skapa och sprida en gemensam förståelse hos de nationella

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 736/2006 av den 16 maj 2006 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner, EUT L 129/10.

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan, EUT L 254/1.

luftfartsmyndigheterna för de tillämpliga kraven (förebyggande standardisering). Under 2011 utgjordes 96 teammedlemmar av inspektörer som utstationerats från de nationella luftfartsmyndigheterna (58 %). Fem grundutbildningar för standardiseringsinspektörer genomfördes, varav två var specifikt inriktade på ATM/ANS-inspektörer med tanke på den kommande utvidgningen av standardiseringsaktiviteterna. Över 80 nya inspektörer, framför allt inom områdena ATM/ANS, FCL, OPS och FSTD har utbildats.

➤ **Nyckelresultat – standardisering**

Under 2011 har 107 standardiseringsinspektioner genomförts,⁽⁵⁾ enligt följande tabell:

Inspektionstyp	AIR	OPS	LIST	MEST	FSTD
Regelbunden insp.	20	17	18	18	8
Uppföljning	4	4	3	2	0
Ad hoc	4	7	1	1	0
Totalt	28	28	22	21	8

Obs: sedan 2011 har standardiseringsaktiviteterna i samband med initial och fortsatt luftvärdighet samlats under rubriken Luftvärdighet (AIR).

Detta resulterade i att sammanlagt 781 brister konstaterades, varav 738 klassificerades som bristande efterlevnad, vilket innebär att den inspekterade nationella luftfartsmyndigheten måste föreslå och genomföra en plan för korrigerande åtgärder. Runt 26 % av alla brister klassificerades som allvarliga brister som kan innebära säkerhetsrisker om de inte åtgärdas i vederbörlig ordning.

Samtliga planer för korrigerande åtgärder som föreslagits av de nationella luftfartsmyndigheterna har utvärderats av behöriga standardiseringsenheter. I ett fåtal specifika ärenden har enighet inte kunnat nås, vilket har lett till att kompletterande rapporter har utfärdats. De överenskomna åtgärderna övervakas av byrån för att se till att de genomförs.

➤ **Standardiseringsmöten**

Under 2011 har standardiseringsavdelningen anordnat nio möten där sammanlagt 442 representanter för de nationella luftfartsmyndigheterna har deltagit. Standardiseringsmötena har visat sig vara ett framgångsrikt redskap för att uppnå en högre grad av gemensam förståelse och tolkning av de tillämpliga kraven. Slutsatserna från varje möte går vidare till direktoratet för regelarbete så att de slutsatser som har potential att bli lagstiftningsmaterial kan vidareutvecklas. Efter positiv återkoppling från de nationella luftfartsmyndigheterna har byrån beslutat att standardiseringsmötena ska genomföras oftare.

➤ **Ständig förbättring av standardiseringsprocessen**

För närvarande har standardiseringsprocessen nått en mogen nivå och uppfyller sina mål som den ska.

Men byrån arbetar ändå hela tiden på att förbättra processens kvalitet, effektivitet och genomslagskraft. För detta ändamål har ett antal åtgärder redan genomförts och processen kommer att förbättras ytterligare under 2012, när processen kommer att utvecklas stort. I det syftet har ett länderbaserat rapporteringssystem redan utvecklats, en fortlöpande strategi för kontinuerlig övervakning (*Continuous Monitoring Approach* – CMA) som bygger på

⁽⁵⁾ Vidare har standardiseringsavdelningen deltagit i sju internationella standardiseringsbesök (USA, Kanada och Brasilien) och nio ackrediteringsbesök.

förtroende kommer att utarbetas och arbetsmetoderna för att utföra inspektioner (förordning (EG) nr 736/2006) kommer att revideras.

Samtidigt kommer utförandet av standardiseringsinspektioner på området för ATM/ANS och ikraftträdandet av tillämpningsföreskrifter på området för luftfart, licensiering av flygbesättningar och utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer att medföra betydande utmaningar för standardiseringsenheten.

d. Operatörer

Syfte och omfattning

Operatörsavdelningen täcker byråns verksamhet som avser gemenskapens program för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (SAFA) samt auktorisation av tredjelandsoperatörer (TCO).

Den SAFA-verksamhet som utförs av Easa är en samordningsfunktion som inkluderar följande:

- Administrera och uppdatera databasen med rapporter från rampinspektioner.
- Ta fram analyser och rapporter på grundval av insamlade uppgifter.
- Stödja organisationen och genomföra utbildningskurser.
- Ge förslag till handböcker och förfaranden.
- Utveckla standardiseringen av SAFA-verksamheten.

Enligt artikel 23 i Easas grundförordning ansvarar byrån också för att utfärda tillstånd till tredjelandsoperatörer (TCO) som vill flyga in i Easas luftrum och landa i något av Easa-länderna.

Under 2011 har byrån inriktat sitt arbete på att ytterligare förbättra SAFA-programmet (vilket bland annat omfattar utveckling och idrifttagande av den nyutvecklade SAFA-applikationen och uppdatering av SAFA-förfaranden), genomföra SAFA-standardiseringskontroller för nationella luftfartsmyndigheter samt tillhandahålla kontinuerligt stöd till kommissionen för flygsäkerhetskommittén (ASC) på EU:s säkerhetslista.

Viktigaste resultat 2011

SAFA

➤ Förbättring av SAFA-programmet

Under 2011 infördes den nya SAFA-applikationen och databasen och alla Easas egna uppgifter överfördes till databasen. Denna nya applikation ger fullt stöd under hela processen (förberedelse, rapportering, uppföljning och åtgärdande av brister), utökad sökning och analytiska funktioner och gör det möjligt för de nationella luftfartsmyndigheterna (från länder som inte deltar i SAFA) samt operatörer att få direkt tillgång till SAFA-rapporter online.

SAFA-analysen utfördes i linje med den fastställda tidsplanen. Analysresultaten samt resultaten från prioriteringsprocessen för SAFA-inspektioner presenterades under flygsäkerhetskommitténs möten (säkerhetslistan). På begäran av Europeiska kommissionen har även flera ad hoc-analyser utförts till stöd för olika ärenden som är under utredning.

I enlighet med SAFA-direktivet samt de villkor för SAFA-standardiseringen som överenskommits med staterna som deltar i SAFA har Easa gått vidare med den SAFA-standardiseringsprocess som inleddes 2009. Under 2011 planerades och genomfördes

sammanlagt 12 standardiseringsinspektioner i EU samt i de stater utanför EU som deltar i SAFA, vilket slutförde den första standardiseringscykeln någonsin som omfattade samtliga stater som deltar i SAFA-samarbetet (utom Monaco).

Under 2011 ökade också öppenheten gentemot luftfartsindustrin. Easa organiserade det första forumet för SAFA-tillsynsmyndigheter och industrin som samlade företrädare från länderna som deltar i SAFA, ICAO, IATA, AEA, ELFAA, IACA, AACO och AAPA för att öppet diskutera SAFA-relaterade frågor.

➤ **Internationell marknadsföring av EU:s SAFA-program**

Marknadsföringen av EU:s SAFA-program till internationella målgrupper fortsatte och en internationell rampinspektion organiserades som en uppföljning av Easas andra internationella samarbetsforum. SAFA-programmet har också presenterats under flera seminarier, workshops och bilaterala möten för ett antal olika stater eller regionala organisationer: Kanada, Montenegro, Japan, Singapore, CASSOA (*East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency*) och ICAO:s företrädare i Latinamerika.

Med utgångspunkt från de förhandlingar som inletts med vissa strategiska partner om att gå med i EU:s SAFA-program tecknade byrån under 2011 det första samarbetsavtalet med en utomeuropeisk stat, varigenom Marocko blev den 43:e staten att delta i SAFA. Förhandlingarna med Kanada och Brasilien fortsatte medan nya förhandlingar redan har inletts med Montenegro.

Tredjelandsoperatörer

I enlighet med utvidgningen av byråns behörighetsområden har byrån inlett det förberedande arbetet (klart fastställande av tillämpningsområde och arbetsbörda samt förfaranden) i samband med godkännanden av operatörer från tredjeländer (TCO).

Europeiska kommissionen har fått regelbundet stöd i fråga om EU:s säkerhetslista. Easa har deltagit i förberedande utfrågningar med utländska myndigheter och operatörer samt bistått med tekniska expertkunskaper under flera säkerhetsbedömningsuppdrag i samband med EU:s säkerhetslista. TCO-enheten fortsatte samordna ICAO USOAP-arbetsgruppen för rapportanalys som förser EU:s luftfartssäkerhetskommitté med ett antal länderrapporter.

4. Internationellt samarbete

Syfte och omfattning

Byrån hjälper till att upprätta arbetsavtal med utländska nationella luftfartsmyndigheter och bistår Europeiska kommissionen i förhandlingarna om bilaterala avtal om luftfartssäkerhet (BASA). Byrån förstärker också sina förbindelser med ICAO i nära samarbete med Europeiska kommissionen och medlemsstaterna och när det gäller Eurocontrol. Utöver detta hjälper byrån utvecklingsländerna med att förbättra sin lagstiftningskapacitet.

Viktigaste resultat 2011

➤ Bilaterala avtal och arbetsavtal

De bilaterala avtalen om säkerhet inom den civila luftfarten (BASA) mellan EU och USA och mellan EU och Kanada trädde i kraft den 1 maj 2011 respektive den 26 juli 2011. Flera genomförandeaktiviteter organiserades av byrån, till exempel kommittémöten (om certifiering och underhåll), godkännande av dokument från det tredje steget och utveckling och tillhandahållande av teknisk utbildning.

Fem arbetsavtal mellan Easa och Kinas CAAC, elva arbetsavtal om utvidgning av området för ATM/ANS mellan Easa och PANEP-staterna,⁽⁶⁾ arbetsavtal mellan den japanska civila luftfartsbyrån och Easa inklusive tillämpningsförfaranden, arbetsavtal mellan Easa och Hongkongs CAD samt ändringar av bilaga 1 till tillämpningsförfarandena för arbetsavtalet mellan GCAA-UAE och Easa undertecknades.⁽⁷⁾

➤ Samarbete med ICAO

Easa har vidtagit ett antal viktiga åtgärder för att stärka sitt samarbete med ICAO. Från och med juli 2011 finns det en företrädare för Easa på EU:s ICAO-kontor i Montreal. Tack vare detta får nu Easa bättre inblick i lufttransportkommissionens arbete och kan stärka sina förbindelser med ICAO:s sekretariat. Easa har också stationerat ut en expert för att hjälpa sekretariatet utveckla det nya annexet för säkerhetsfrågor och tillhörande panel. Panelen sammanträdde för första gången i november 2011. Easa började arbeta med Europeiska kommissionen, EU:s medlemsstater och ICAO för att utveckla en enklare metod för att anmäla skillnader för de områden där EU har fått behörighet. Slutligen har Easa samarbetat med ICAO:s regionala kontor i Paris för att hjälpa till att utforma den nya regionala europeiska luftfartssäkerhetsgruppen.

➤ Tekniskt samarbete

Easa har stött Europeiska kommissionens arbete med att utforma europeiska biståndsprojekt samt förvalta gemenskapsprogram, framför allt i länderna i västra Balkan, Medelhavsländerna och Centralasien. Easa stödde också gemenskapsprogram i Asien-Stillahavsområdet och Afrika. Easas verksamhet på området tekniskt samarbete har omfattat 1) direkt ledning av särskilda biståndsprogram, och 2) deltagande i tekniska biståndsuppdrag i Zambia, Benin, Gabon, Ghana, Mauretanien, Mali, Kongo och Kambodja.

Easas tredje internationella samarbetsforum (ICF-3) anordnades i Singapore i november 2011.

⁽⁶⁾ "Pan-European partners" (PANEP).

⁽⁷⁾ En fullständig förteckning över Easas arbetsavtal finns på Easas webbplats på följande adress:
<http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>

5. Stödverksamheter

Syfte och omfattning

Easas stödverksamheter omfattar allmän förvaltning och administration av byrån. Detta inkluderar den övergripande organisationen (förvaltning, planering och allmän samordning), kommunikation, rättslig rådgivning, revision och kvalitet. Vidare omfattar verksamheten administrativt stöd och IS-stöd (ekonomi, personalförvaltning, upphandling, verksamhetstjänster och informationstjänster) och driftssupport (förvaltning av ansökningar, säkerhetsundersökningar, ackrediteringar, teknisk utbildning och avtal med nationella luftfartsmyndigheter).

Under 2011 har de främsta utmaningarna när det gäller stödverksamheter bland annat varit lanseringen av två stora IT-applikationer (SAFA och IORS) och slutförandet av arbetet med att inrätta Easas Brysselkontor.

Viktigaste resultat 2011

Allmän förvaltning

2011 års internationella konferens om luftfartssäkerhet för USA och Europa med temat "Att förstärka den globala luftfartssäkerheten: framtida utmaningar" anordnades i Wien i Österrike den 14–16 juni med mer än 300 deltagare från nationella luftfartsmyndigheter, industrin och olika organisationer.

Handläggning av ansökningar och upphandlingstjänster

Över 10 000 fakturor avseende avgifter och kostnader har ställts ut.

Under året genomfördes 34 upphandlingsförfaranden för större värden, som täcker de olika Easa-direktoratens upphandlingsbehov (se bilaga 5 för detaljer).

När det gäller upphandling av certifiering ägnades betydande ansträngningar åt upphandlingsförfarandena för att lansera upphandlingen som avser verksamheterna i samband med de nya behörigheterna inom såväl de nationella luftfartsmyndigheterna som behöriga organ från april 2012. Fas I av upphandlingen slutfördes lyckligt. Fas II ska vara slutförd i början på 2012.

Tack vare en noggrann hantering av inköpsorder till de nationella luftfartsmyndigheterna fanns det inget behov av en budgetändring under 2011.

Finansiella tjänster

Under 2011 har avdelningen för finansiella tjänster uppnått ett budgetgenomförande på 98 % och antalet dagar för obetalda utestående fakturor minskades till 98 dagar tack vare en förbättrad skuldindrivningsprocess. Närmare uppgifter om det ekonomiska resultatet för 2011 finns i bilaga 4. Byråns årsredovisning för 2010 godkändes av Europeiska revisionsrätten och Europaparlamentet beviljade byrån ansvarsfrihet för år 2009.

Rapportkapaciteten utvecklades ytterligare för att stödja byråns förvaltning av beslutsprocessen och planeringen av nödvändiga resurser för att på ett effektivt sätt kunna fullgöra byråns uppdrag. En resultattavla som varje månad anger nyckelutförandeindikatorer (bland annat de som avser det årliga arbetsprogrammet) presenterades och diskuterades

varje månad med samtliga direktörer i den verkställande kommittén. Särskilda rapporter och analyser utarbetades förutom kvartalsvisa kontoavslut, inklusive proaktiva prognoser för året och det ekonomiska utfallet, vilket medgav en noggrann kontroll av avgifter och kostnader.

När det gäller planering utarbetade byrån en femårig affärsplan som godkändes av styrelsen. I byråns årliga planeringscykel ligger detta program till grund för utarbetandet av årsbudgeten, arbetsprogrammet och den fleråriga personalpolitiska planen. Särskilda insatser gjordes för att förenkla dokumenten, framför allt genom att minska deras storlek och öka koncentrationsgraden. Särskild uppmärksamhet ägnades åt att ytterligare förbättra alla resursberäkningar som bygger på uppskattningar av den operativa arbetsbelastningen samt nyckelutförandeindikatorer och för att utforma SMART-mål.

Förbättringar genomfördes inom flera andra områden: den interna kommunikationen inom byrån (organisering av finansdagar med de operativa direktoraten), redovisningssystemet (framför allt kostnadsredovisning som medger en hantering av budgeten och kostnaderna per aktivitet och per projekt), budgetförordningen (byrån föreslog en revidering och förenkling av redovisnings- och finansieringsregler som ska diskuteras vidare med Europeiska kommissionen) och administrativa förenkligheter.

Juridiska tjänster

Den rättsliga avdelningen har aktivt bidragit till de resultat som kommit fram genom regelarbetet.

Utöver detta har den rättsliga avdelningen stött byråns tekniska/operativa funktioner, bland annat när det gäller hur artikel 1.2 i grundförordningen ska genomföras samt hur bestämmelserna i artikel 83a i Chicagokonventionen ska tillämpas på EU-systemet samt de artiklar som avser utvecklingen av nödvändiga avtalsramar för att garantera att Easas testpilotlicenser är aktuella.

Avdelningen har kontinuerligt samordnat byråns svar på förfrågningar från haveriutredningsmyndigheter och rättsliga myndigheter i nära samarbete med de operativa direktoraten och extern juridisk expertis. Den har också lanserat sin interna DPO-webbplats om den femte europeiska dataskyddsdagen och arbetat med olika dataskyddsfrågor om till exempel elektronisk kommunikation, disciplinära ärenden, CCTV-politik och registrering av ansökningar i SAP.

Slutligen deltog avdelningen i ICAO:s arbetsgrupp om skydd av säkerhetsinformation som del av och ledare för EU:s delegation och var ordförande i 2011 års juridiska nätverk för byråer.

Kommunikation

Vissa centrala interna kommunikationsverktyg skapades under 2011. Byråns intranet konstruerades om helt och nya funktioner ökade navigations- och sökkapaciteten för att underlätta informationsutbytet. Alla anställda har nu tillgång till ett veckonyhetsbrev om Easas verksamhet och en daglig pressgranskning.

Easa har publicerat pressmeddelanden om ämnen som harmoniserade bestämmelser för flygtidsbegränsningar, en särskild utgåva av EASA News, certifieringen av TP 400, motorn till Airbus A400M och certifieringen av Boeing 787. Easa var också engagerad i hanteringen av begäran från USA:s regerings redovisningskontor om certifiering av kompositmaterial.

Ett stort antal TV-, radio- och pressintervjuer organiserades med Easas personal om frågor som olyckan med Air France 447 och regleringsverksamheten i samband med flygtidsbegränsningar.

En ny funktion, en portal för att utbyta information mellan de nationella luftfartsmyndigheterna och Easa, lanserades och finns tillgänglig för Easas och de europeiska nationella luftfartsmyndigheternas kommunikationsansvariga.

Byråns publikationer under 2011 omfattar bland annat följande: en allmän broschyr för byråer "Varför är luftfarten säker", den årliga säkerhetsöversynen för 2010, årsrapporten för 2010, *Fact Book 2005–2010*, en uppsättning publikationer för EHEST och det europeiska säkerhetsteamet för allmänflyget samt *EASA News* nr 6, 7, 8 och 9.

Personal

I slutet av 2011 hade Easa 574 tillfälligt anställda, 50 fler än året innan. Dessutom hade byrån 57 kontraktsanställda (CA) och 11 utstationerade nationella experter (SNE). Under 2011 slöt Easa 85 nya anställningsavtal, samtidigt som 28 anställda lämnade byrån av olika skäl (de lämnade in sin avskedsansökan, kontraktet upphörde, de gick i pension eller avskedades). Detta resulterade i en nettoökning på 57 anställda. 27 anställda var framgångsrika i externa eller interna urvalsförfaranden.

Byrån har offentliggjort 63 lediga tjänster, tillsatt 69 tjänster och slutfört 60 urvalsförfaranden motsvarande 70 tillsatta tjänster. Runt 4 145 ansökningar har inkommit och mer än 525 intervjuer har genomförts.

Nya anställningsavtal som ingicks 2011 (TA/CA/SNE)	85
Anställda som lämnade byrån 2011 (TA/CA/SNE)	28
Personalökning netto 2011 (TA/CA/SNE)	57
Publicerade lediga tjänster 2011 (TA/CA/SNE)	63
Framgångsrika interna kandidater (TA)	27

Utöver den personal som redan rekryterats accepterade ytterligare 16 kandidater ett erbjudande om tillfällig anställning och kommer att börja på sin tjänst under de första månaderna 2012. Närmare uppgifter om byråns bemanningstal och personalsammansättning för 2011 finns i **bilaga 5**.

Efter förfarandet för resultatutvärdering och ändrad kategoritilldelning har 109 medarbetare föreslagits få ändrad kategoritilldelning, varav 83 också befordrades efter att ha uppfyllt kraven i artikel 45.2 (kunskaper i ett tredje EU-språk). År 2011 var det andra året då även kontraktsanställda befordrades.

Den första undersökningen om personalmotivation genomfördes och rapporten som tillhandahölls av Ipsos Loyalty GmbH publicerades för all personal under första kvartalet 2011. Därefter följde föredragningar för samtliga direktorat och en workshop med samtliga direktörer och avdelningschefer organiserades för första kvartalet 2012 för att diskutera resultaten och utarbeta en handlingsplan. En andra personalundersökning (i form av en pulscheck) kommer att lanseras under första kvartalet 2012.

En undersökning för att kartlägga all luftfartsexpertis som finns bland Easas personal genomfördes under första kvartalet 2011 och ska enligt planerna uppdateras löpande. Samtliga nyanställda ska fylla i undersökningen när de börjar på Easa.

Under fjärde kvartalet 2011 genomförde byrån sin första intressentundersökning i en intern process för att kartlägga förväntningarna och utvärdera tillfredsställelsen hos personalavdelningens interna intressenter. Resultatet från första kvartalet 2012 visade att ett stort antal anställda deltog i undersökningen och att den allmänna tillfredsställelsen när det gäller personalavdelningens processer är 72 procent. Detta var uppmuntrande och enligt kommentarerna var initiativet välkommet.

Allmän och teknisk utbildning

Allmän utbildning

När det gäller ledning och utbildning av personalen organiserade och stödde byrån 322 allmänna utbildningskurser (varav 103 språkutbildningar och språktester) med totalt 1 709 deltagare (varav 594 i språkkurser eller språktester). För att komplettera den klassrumsbaserade språkutbildningen har en e-utbildningsplattform ställts till personalens förfogande i juni 2011. Sedan utbildningsverktyget ELG (*EASA Learning Gateway*) nu har konfigurerats har det också implementerats och gjorts tillgängligt för samtliga anställda i september 2011.

Kontraktsskrivningen med nya utbildningsleverantörer i slutet av 2010 resulterade i flera teambyggnadsaktiviteter samt allmänna och specialanpassade utbildningar i interkulturell medvetenhet. Målet är att lägga grunden till en kultur av teamutvecklingsinitiativ inom Easa och skapa medvetenhet om multikulturella aspekter under det dagliga arbetet.

Ledarskapsutbildning levererades av den nya leverantören Cognos International och introducerades till totalt 83 av Easas chefer med en genomsnittlig deltagandeprocent på över 90 procent. Utbildning i utvärdering erbjöds traditionellt till nya rapporterande tjänstemän. Positiv feedback mottogs och ett stort intresse för sådana ledningsinitiativ konstaterades.

Slutligen, och för att bibehålla lokalernas säkerhets- och skyddsnivå, antogs en arbetsmiljöpolicy, ett program för akutsjukvård infördes i den allmänna utbildningskatalogen och en fullständig säkerhetskontroll av alla bärbara anordningar genomfördes.

Teknisk utbildning

För att möta den ökade efterfrågan på utbildning som är aktuell och anpassad till ändamålet, har följande åtgärder genomförts under 2011:

- Offentliggörande av kataloger över tekniska utbildningar på Easas webbplats för nationella luftfartsmyndigheter, industrin, internationella luftfartsmyndigheter och akademiska institutioner för att tydliggöra och öka användningen av centrala registreringspunkter.
- Publicering av ett ökande antal e-learningkurser, bland annat om säkerhetsavtalet EU-USA, ARIS och IORS.
- Spridning av bästa metoder till de nationella luftfartsmyndigheterna genom möten i gruppen för gemensamma utbildningsinitiativ (*Common Training Initiative Group* – CTIG) och deltagande i workshops om standardisering och regleringsarbete.
- Slutförande av den allmänna kartläggningen av tekniska biblioteksresurser samt förnyande av viktiga standardpublikationer och elektroniska prenumerationer.
- Utbildning om en ny plattform för e-examination (ELG) för organisationer och nationella luftfartsmyndigheter.

De viktigaste resultaten för 2011 omfattade följande:

- Antalet e-examinationsleverantörer ökade till 43, inklusive 13 av medlemsstaternas nationella luftfartsmyndigheter.
- Ny fyraårig upphandling som omfattar 17 delar.
- Tillämpning av Easas ELG-system för utbildningsförvaltning och av plattformen för e-examination med migrering av hela databasen till Easas egna servrar.
- Antagande av ny utbildningsteknik för att vara rustad för en utökad kundbas.
- Utveckling och tillhandahållande av specialkurser för CS-23, CS-27/29, FSTD-utvärderare, säkerhetsavtalet mellan EU och USA, ARIS, ELG-systemet, SAFA-databasen och IORS.

- Publicering av 2012 års utbildningsplan (december 2011).

Under 2011 genomfördes följande utbildningar:

Utbildningstillfällen	78
Kurser	40
Deltagare från Easa	495
Deltagare från de nationella luftfartsmyndigheterna	235

Informationstjänster

När det gäller affärsapplikationer har två strategiska projekt inletts: SAFA and IORS samt ett utbildningsverktyg för både intern och extern utbildning.

Parallellt med detta inleddes analysarbetet för ett annat strategiskt projekt, TCO (*Third Country Operators*), med beräknat genomförande under 2012.

Parallellt med detta har kontinuerligt stöd tillhandahållits för underhåll och förbättring av flera grundläggande affärsapplikationer som AWD (luftvärdighetsdirektiv), CRT (*Common Response Tool*) och HR-systemet. Ett projekt för hantering av masterdata inleddes för att garantera harmonisering och en gemensam källa för basinformation för såväl internt utvecklade affärsapplikationer som SAP-systemet.

På ERP-området har byrån fortsatt att optimera SAP-verktyget, lagt till ytterligare funktioner och finjusterat de implementerade funktionerna. Grunden och analysen för fortsatta utvidgningar, vilket omfattar Flexitime och Applicant-webbportalen slutfördes med beräknad tillämpning 2012.

På infrastruktursidan har förberedelserna för att Easa ska hosta sina viktiga IT-tjänster i ECDC:s datacentrum (EU-byrå i Stockholm) inletts med planerat genomförande 2012.

Byrån övergick också till MS Office 2010 och planerar en övergång till Windows 7 under 2012.

Verksamhetstjänster

Lokalförvaltning

Tillfälliga lokaler öppnades i Bryssel och kontrakt undertecknades om permanenta lokaler på Avenue de Cortenbergh 100. I skrivande stund är personalen som placerats i Bryssel operativ samtidigt som arbetet med att utrusta det permanenta kontoret fortsätter.

Resor

För att begränsa resekostnaderna har en reviderad resepolicy antagits som bygger på bästa tillgängliga pris. Resultaten kommer att utvärderas i början av 2012. Handläggningstiderna för dyra ersättningskrav bibehölls utan en ökning av personalen, trots en ökning av resevolymen med 14 procent.

Bilagor

- **Bilaga 1:** Revisionsförklaring från utanordnaren
- **Bilaga 2:** 2011 års studier och forskningsprojekt
- **Bilaga 3:** 2011 års beslut, yttranden och ändringsförslag (NPA)
- **Bilaga 4:** Byråns ekonomiska resultat 2011 (Easas budgetgenomförande)
- **Bilaga 5:** Upphandlingsförfaranden som inletts och/eller slutförts under 2011
- **Bilaga 6:** Bemanningstal och personalsammansättning
- **Bilaga 7:** Nyckelutförandeindikatorer
- **Bilaga 8:** Easas styrelse
- **Bilaga 9:** Förteckning över förkortningar

Bilaga 1: Revisionsförklaring från utanordnaren

Undertecknad, Patrick Goudou, verkställande direktör för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, avger i egenskap av utanordnare följande revisionsförklaring:

- Jag försäkrar att informationen i denna rapport ger en rättvisande bild.⁽⁸⁾
- Jag intygar att jag har rimliga garantier för att de medel som anslagits för den verksamhet som beskrivs i denna rapport har använts i det syfte de var avsedda för och i överensstämmelse med principen om sund ekonomisk förvaltning, samt att de kontrollförfaranden som inrättats ger de nödvändiga garantierna för att de underliggande transaktionerna är lagliga och korrekta.

De rimliga garantierna grundar sig på min egen bedömning och på den information jag har till mitt förfogande, såsom den interna kontrollens årliga översyn och den lärdom som dragits av internrevisionens senaste rapport samt revisionsrättens rapporter för åren före året för denna förklaring.

- Jag bekräftar att jag inte känner till någonting som inte är rapporterat här som skulle kunna skada byråns intressen.
- Jag bekräftar att lämpliga åtgärder har vidtagits efter internrevisionstjänstens granskning för att efterleva de viktigaste rekommendationerna som framfördes.

Patrick Goudou,
verkställande direktör för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

⁽⁸⁾ En rättvisande bild betyder i detta sammanhang en tillförlitlig, fullständig och riktig bild av förhållandena.

Bilaga 2: 2011 års studier och forskningsprojekt

Under 2011 finansierades följande 15 projekt, som vart och ett pågick i mellan sex och femton månader, av byrån efter ett framgångsrikt anbudsförfarande. Budgeten för detta uppgick till totalt 7 miljoner euro (1,263 miljoner euro för BL3903 + 480 000 euro för BL3600):

• CODAMEIN II – Mätning och inspektion av kompositskador (högenergi-trubbigt våld)
• FUAD – Antifrosttillsatser för bränsle för civila jetflygplan
• HELMGOP – Förlorad optimering av oljeprestanda för huvudväxellådan i helikoptrar
• HFOD – Studie av toleransen för skador från främmande föremål på helikoptrar (stjärtrotor)
• HDVE – Helikopterflygning under försämrade siktförhållanden
• HighIWC – Molnens halt av isvatten på hög höjd
• MULCORS – Användning av processorer med flera kärnor i luftburna system
• NGW – Detektering av vindstötar nära marken
• RECAT – Revidering av de föreslagna förändringarna av luftfartygskategorisering och separeringsminima vid vakturbulens
• SHARDELD – Säkerhetsksekvenser av användningen av verktyg för utveckling av hårdvara för programmerbar luftburen elektronisk hårdvara
• SISA – Utökning av omfattningen för "se och undvik-principen" som tillämpas av allmänflyget
• WATUS-II – Separation för vakturbulens när det gäller stora luftfartyg – utvidgning av den inledande studien
• SEBED-II – Degradering av säkerhetsbälten, utvidgning av det inledande projektet för ytterligare tester
• Användning av CFME-utrustning (CFME, <i>Continuous friction measuring equipment</i>) på förorenade ytor
• SAMPLE III: Luftfartygspartiklar SC-2

Under 2011 har byrån mottagit och godkänt slutrapporter från följande projekt:

• CODAMEIN: Mätning och inspektion av kompositskador (högenergi-trubbigt våld)
• WAFCOLT: Vattens uppträdande i bränsle under kalla temperaturförhållanden
• SEBED: Degradering av säkerhetsbälten
• SOMCA: Säkerhetsksekvenser av att utföra modelltäckningsanalys med program
• WATUS: Separation för vakturbulens när det gäller stora luftfartyg
• RECAT – Revidering av de föreslagna förändringarna av luftfartygskategorisering och separeringsminima vid vakturbulens

Rapporterna kan läsas och laddas ned från byråns webbsida om forskning.⁽⁹⁾

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

Bilaga 3: 2011 års beslut, yttranden och ändringsförslag (NPA)

Beslut

Beslut	Uppgiftsnummer	Ämne
Beslut 2011/001/R	ATM.002	Introduktion av ACAS II-programvaran version 7.1 Uppdatering av AMC-20
Beslut 2011/002/R	M.022	Ändring av AMC-material till Del-M, ytterligare text till AMC M.A. 706 e 2: Ändring AMC M.A. 706 e 2
Beslut 2011/004/R	25.037 (a)	Avionik – Harmonisering av en reviderad 25.1322/AMC om varning av flygbesättningar och AMC 25-11 om elektroniska displaysystem i samordning med HF HWG
Beslut 2011/005/R	MDM.032 (e)	Beslut om ny CS-LSA
Beslut 2011/006/R	21.059	Miljöskydd – klassificering av ändringar av typdesign
Beslut 2011/008/R	66.026	Bilaga 1 Luftfartygsklassning för underhållslicens för luftfartyg enligt Del-66
Beslut 2011/010/R	21.018	Förbättring av vägledande material till 21A.101
Beslut 2011/011/R	145.022	Kontroll av kontrakterad underhållspersonal (prg. 145.A30)
Beslut 2011/012/R Beslut 2011/013/R	31.003	Fria gasballonger – Utveckling av certifieringsspecifikationer för fria gasballonger (CS-31GB)
Beslut 2011/014/R	OPS.089	A-NPA Ledning av flygoperationer med känd eller beräknad förorening av vulkaniska askmoln
Beslut 2011/015/R	FCL.001	AMC & GM Del-MED
Beslut 2011/016/R	FCL.001	AMC & GM Del-FCL
Beslut 2011/017/R	ATM.022	Utveckling av AMC/GM för SKPI (Tillämpningsföreskrifter för ATM-prestanda)

Yttranden

Yttrande	Uppgiftsnummer	Ämne
Yttrande 01/2011	MDM.032 (e)	ELA-process och standard, ändringar och reparationer
Yttrande 03/2011	FCL.001 / OPS.001	Myndighetskrav och organisationskrav
Yttrande 02/2011	FCL.001	Kabinpersonalens kvalifikationer och tillhörande attestering
Yttrande 04/2011	OPS.001 (a)	Tillämpningsföreskrifter för flygoperationer
Yttrande 05/2011	ATM.001(a)	Krav för leverans av flygledningstjänster
Yttrande 06/2011	BR.008	Genomförande av CAEP 8-ändringar
Yttrande 07/2011	21.039 (a)	Operativa lämplighetsdata

Ändringsförslag

NPA	Uppgiftsnummer	Ämne
NPA 2011-01	31.003-004	CS för "Fria gasballonger (CS-31GB)" och "Varmluftsbullonger (CS-31HB)"
NPA 2011-02	ATM.001	SERA Del-B
NPA 2011-03	25.058	Certifiering av stora luftfartyg under isiga förhållanden
NPA 2011-04	E.009	Certifiering av turbinmotorer under isiga förhållanden
NPA 2011-05	OPS.004	Tredjelandssoperatörer
NPA 2011-06 (A-NPA)	OPS.089	Samråd om ICAO:s IVATF-rapport om hantering av flygoperationer med känd eller beräknad förorening av vulkanaska
NPA 2011-07	66.026	Typklassning av luftfartyg för Del-66 AML
NPA 2011-08	BR.008, 34.002 & 36.006	Genomförande av ändringsförslag till CAEP-8
NPA 2011-09	25.070	Införande av allmänna CRI för säkerhetskommittén och godtagbara metoder för överensstämmelse i CS-25
NPA 2011-10	21.039(f))	CS-CC (kabinpersonalen)
NPA 2011-11	21.039(c)	CS-MMEL (minimitrustningslista)
NPA 2011-12	ETSO.008	Systematisk granskning och överföring av FAA:s befintliga TSO-standarder för delar och anordningar till EASA ETSO
NPA 2011-13	25.055	Skydd av stora luftfartyg mot låg bränslenivå och bränslebortfall
NPA 2011-14	MDM.071	Halon – Uppdatering av certifieringsspecifikationer för att uppfylla EU:s förordningar
NPA 2011-15	MDM.038 - (RMT.0239)	Icke-bindande vägledning om TBO-gränser
NPA 2011-16	FCL.008 (RMT 0198-0199)	Kvalifikationer för att flyga under instrumentväderförhållanden (IMC)

NPA 2011-17	MDM.089 (RMT.0364)	Vulkanisk aska
NPA 2011-18	ATM.022	Nyckeltal för säkerhet
NPA 2011-19	M.027	Övervakning av fortsatt luftvärdighet för luftfartyg
NPA 2011-20	ADR.001, 002 & 003	Alternativ tvistlösning (ADR)

Bilaga 4: Byråns ekonomiska resultat 2011 (Easas budgetgenomförande) ⁽¹⁰⁾

4.1. Preliminärt budgetresultat för 2011 (alla siffror i tusental euro).

Budgetredovisningen ger en detaljerad bild av hur budgeten genomförts. Den bygger på en modifierad kontantredovisningsprincip.

INKOMSTER	2011	2010
Bidrag från kommissionen (till byråns driftsbudget – avdelning 1, 2 och 3)	35 192	35 025
Phare-medel från kommissionen	946	515
Övriga bidrag och finansiering som mottagits via kommissionen	1 525	962
Inkomster från avgifter	72 000	68 260
Övriga inkomster	1 308	802
INKOMSTER TOTALT (a)	110 949	105 564
UTGIFTER		
Avdelning I: Personal	57 911	56 215
Avdelning II: Administrativa utgifter	13 871	13 919
Avdelning III: Driftsutgifter exklusive avsatta avgiftsinkomster	51 442	52 654
Inkomster avsatta för särskilda ändamål som överförts från avgifter	26 281	21 230
UTGIFTER TOTALT (b)	149 505	144 018
RESULTAT FÖR BUDGETÅRET (a-b)	- 38 556	- 38 454
Annullering av outnyttjade betalningsbemyndiganden som överförts från föregående år	2 526	1 101
Justering för överföringar från föregående år av anslag tillgängliga den 31 december som härrör från inkomster avsatta för särskilda ändamål	36 350	38 934
Kursdifferenser för året (vinst +/förlust -)	- 13	- 16
SALDO SOM FÖLJER AV RESULTATRÄKNINGEN FÖR BUDGETÅRET	306 2	1 565
Saldo år N-1	1 565	1 083
Positivt saldo från år N-1 som återbetalas år N till kommissionen	- 1 565	- 1 083
Resultat som används för att fastställa beloppen i allmänna räkenskaper	306 2	1 565
Kommissionens bidrag – byrån redovisar upplupna inkomster och kommissionen ökade upplupna utgifter	34 885	33 460
Förhandsfinansieringen hålls öppen för att återbetalas av byrån till kommissionen år N+1	306 2	1 565
Budgetresultatet omfattar inte:		
Ränta på kommissionens bidragsmedel per den 31/12/N som ska återbetalas till kommissionen (skuld)	59 217	49 734

⁽¹⁰⁾ Slutrapporten från Europeiska revisionsrätten om Easas räkenskaper för 2010 beräknas inkomma i juni 2010.

Under 2011 har byrån endast använt icke-differentierade anslag.

De totala åtagandebemyndigandena som utnyttjats uppgick till 149 506 000 euro (144 018 000 euro under 2010), varav åtaganden gjorts för 121 966 000 euro (122 271 000 euro under 2010) och anslag för inkomster för särskilda ändamål på 27 539 000 euro (21 747 000 euro under 2010) automatiskt förts över enligt artikel 10 i Easas budgetförordning.

Den totala förbrukningen av åtagandebemyndiganden uppgick till 149 506 000 euro (144 018 000 euro under 2010), varav 93 917 000 euro (95 884 000 euro under 2010) har betalats ut och 55 588 000 euro (48 134 000 euro under 2010) automatiskt överförts (28 049 000 euro för åtaganden och 27 539 000 euro för kreditavsättningar från avsatta inkomster).

Kreditavsättningarna från avsatta inkomster på 27 539 000 euro, som fördes över automatiskt, utgörs av 26 281 000 euro externt avsatta från avgifter och 1 258 000 euro från övriga avsatta inkomster.

Anslag från inkomster avsatta för särskilda ändamål på 1 233 000 euro för att fortsätta med tekniskt stöd och samarbetsprojekt med tredje länder godkändes i den slutgiltiga budgeten för 2011. Med de belopp som fördes över från 2010 ställdes totala avsättningar på 1 444 000 euro till förfogande, varav 422 000 euro avsattes och 1 022 000 i kreditavsättningar har överförts automatiskt till 2012.

En rigorös budgetövervakning under budgetåret bidrog till den höga budgetgenomförandegraden på 98,80 procent.

4.2. Preliminärt budgetgenomförande 2011 (alla siffror i tusental euro).

	2011		2010	
AVDELNING I – Personalutgifter				
	Betalningar	Åtaganden	Betalningar	Åtaganden
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	58 658	58 658	56 288	56 288
Gjorda åtaganden	0	57 911	0	56 214
Betalningar	57 212	0	55 429	0
Automatiska överföringar	699	0	786	0
Totala utgifter/åtagande (2)	57 911	57 911	56 215	56 214
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	0	0	0	1
Förfallna	747	747	73	73
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	98,73%	98,73%	99,87%	99,87%
AVDELNING II – Administrativa utgifter				
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	14 359	14 359	14 102	14 102
Gjorda åtaganden	0	13 871	0	13 919
Betalningar	9 931	0	10 357	0

Automatiska överföringar	3 940	0	3 563	0
Icke-automatiska överföringar	0	0	0	0
Totala utgifter/åtagande (2)	13 871	13 871	13 919	13 919
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	0	0	0	0
Förfallna	488	488	183	183
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	96,60%	96,60%	98,70%	98,70%
AVDELNING III – Driftskostnader				
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	78 300	78 300	74 038	74 038
Gjorda åtaganden	0	50 184	0	52 138
Betalningar	26 774	0	30 098	0
Automatiska överföringar	50 949	0	43 786	0
Icke-automatiska överföringar	0	0	0	0
Totala utgifter/åtagande (2)	77 723	50 184	73 884	52 138
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	0	27 539	0	21 746
Förfallna	577	577	154	154
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	99,26%	99,26%	99,79%	99,79%
TOTALT				
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	151 318	151 318	144 428	144 428
Gjorda åtaganden	0	121 966	0	122 271
Betalningar	93 917	0	95 884	0
Automatiska överföringar	55 588	0	48 134	0
Icke-automatiska överföringar	0	0	0	0
Totala utgifter/åtagande (2)	149 506	121 966	144 018	122 271
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	0	27 539	0	21 747
Förfallna	1 812	1 812	410	410
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	98,80%	98,80%	99,72%	99,72%

4.3. Preliminärt ekonomiskt resultat 2011 (alla siffror i tusental euro).

Årsredovisningen visar samtliga kostnader och inkomster för budgetåret enligt principen om den periodiserade redovisningen i enlighet med kommissionens redovisningsbestämmelser.

4.3.1. Totala avgifter och bidrag

	2011	2010
RÖRELSEINTÄKTER		
Avgifter	69 419	77 374
Bidrag från kommissionens enheter	35 607	33 725
Ersättning för kostnader	573	417
Övrigt	-	399
Bidrag från Eftaländer	980	962
RÖRELSEINTÄKTER TOTALT	106 579	112 079
DRIFTSKOSTNADER		
Personalkostnader	- 55 799	- 53 023
Fastigheter och därtill hörande kostnader	- 7 794	- 8 187
Övriga kostnader	- 5 769	- 7 088
Avskrivningar och bortskrivningar	- 3 152	- 3 670
Utkontraktering och ingående av avtal	- 30 287	- 36 016
DRIFTSKOSTNADER TOTALT	- 102 802	- 107 984
ÖVERSKOTT (UNDERSKOTT) FRÅN DRIFTEN	3 778	4 094
ICKE-RÖRELSEINTÄKTER (UTGIFTER)		
Räntor från tredje part	598	413
Räntor och avgifter som betalats till tredje part	- 69	-96
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN RÖRELSEFRÄMMANDE VERKSAMHET	528	317
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN ORDINARIE VERKSAMHET	4 306	4 411
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN EXTRAORDINARIE VERKSAMHET	-	0
NETTOÖVERSKOTT FÖR PERIODEN	4 306	4 411

4.3.2. Enbart avgifter

	2011	2010
RÖRELSEINTÄKTER		
Avgifter	69 419	77 374
Bidrag från kommissionens enheter	-	-
Ersättning för kostnader	242	252
Övrigt	-	-
Bidrag från Eftaländer	-	-
RÖRELSEINTÄKTER TOTALT	69 661	77 626
DRIFTSKOSTNADER		
Personalkostnader	- 33 190	- 32 264
Fastigheter och därtill hörande kostnader	- 4 657	- 5 091
Övriga kostnader	- 3 384	- 4 347
Avskrivningar och bortskrivningar	- 1 993	- 2 949
Utkontraktering och ingående av avtal	- 22 851	- 27 145
DRIFTSKOSTNADER TOTALT	- 66 076	- 71 796
ÖVERSKOTT (UNDERSKOTT) FRÅN DRIFTEN	3 585	5 830
ICKE-RÖRELSEINTÄKTER (UTGIFTER)		
Räntor från tredje part	598	413
Räntor och avgifter som betalats till tredje part	- 41	- 64
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN RÖRELSEFRÄMMANDE VERKSAMHET	557	349
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN ORDINARIE VERKSAMHET	4 142	6 179
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN EXTRAORDINARIE VERKSAMHET	-	-
NETTOÖVERSKOTT FÖR PERIODEN	4 142	6 179

4.3.3 Enbart bidrag

	2011	2010
RÖRELSEINTÄKTER		
Avgifter	-	-
Bidrag från kommissionens enheter	35 607	33 725
Ersättning för kostnader	331	165
Övrigt	-	399
Bidrag från Eftaländer	980	962
RÖRELSEINTÄKTER TOTALT	36 919	34 453
DRIFTSKOSTNADER		
Personalkostnader	- 22 609	- 20 759
Fastigheter och därtill hörande kostnader	- 3 137	- 3 097
Övriga kostnader	- 2 385	- 2 741
Avskrivningar och bortskrivningar	- 1 159	- 720
Utkontraktering och ingående av avtal	- 7 436	- 8 871
DRIFTSKOSTNADER TOTALT	- 36 725	- 36 188
ÖVERSKOTT (UNDERSKOTT) FRÅN DRIFTEN	193	- 1 736
ICKE-RÖRELSEINTÄKTER (UTGIFTER)	-	-
Räntor från tredje part	-	-
Räntor och avgifter som betalats till tredje part	29	-32
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN RÖRELSEFRÄMMANDE VERKSAMHET	29	-32
	-	
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN ORDINARIE VERKSAMHET	164	-1 768
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN EXTRAORDINARIE VERKSAMHET	-	
NETTOÖVERSKOTT FÖR PERIODEN	164	-1 768

Bilaga 5: Upphandlingsförfaranden som inletts och/eller slutförts under 2011

STATUS	
	GENOMFÖRT
	INSTÄLLT (efter påbörjat förfarande)

D	Typ av proc.	Ref.	Lot nr	Kontraktets titel	Typ av kontrakt	Kontraktref.	Framgångsrik anbudsgivare	Totalt (max) värde	Kontrakt-datum	STATUS
E	OP	EASA.2010.OP.06		CODAMEIN – Mätning och inspektion av kompositskador	Direkt	EASA.2010.C13	Bishop GmbH	175 000,00 €	03/01/2011	GENOMFÖRT
F	OP	EASA.2010.OP.09	Lot 1	Kontorsmateriel – Büromaterial und Zubehör, Papier	Ramkontrakt	EASA.2011.FC01	Lyreco GmbH Deutschland	600 000,00 €	09/03/2011	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2010.OP.15		E-utbildning för främmande språk	Ramkontrakt	EASA.2011.FC02	Digital publishing	250 000,00 €	11/04/2011	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2010.OP.15		E-utbildning för främmande språk	Ramkontrakt	EASA.2011.FC03	Auralog	250 000,00 €	18/04/2011	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2010.OP.22		WATUS – Separation för vakturbulens när det gäller stora luftfartyg	Direkt	EASA.2010.C14	Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	65 000,00 €	03/02/2011	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2010.OP.21		SEBED – Degradering av säkerhetsbälten	Direkt	EASA.2010.C21	Consortium between MIRA Ltd. (leader) and HSL (partner)	246 400,00 €	24/02/2011	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2011.OP.01	Lot 1	Cateringjänster – grundläggande cateringjänster	Ramkontrakt	EASA.2011.FC32	Rebekka Rücker (L'Orange – CafeBistroRestaurant)	120 000,00 €	09/01/2012	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 4	Teknisk utbildning – Inledande utbildning av inspektörer för farligt gods	Ramkontrakt	EASA.2011.FC08	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	20/10/2011	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 8	Teknisk utbildning – IOSA-revisor	Ramkontrakt	EASA.2011.FC09	Aviation Quality Services GmbH	150 000,00 €	05/10/2011	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 16	Teknisk utbildning – EWIS för kvalificerad personal som utför underhåll	Ramkontrakt	EASA.2011.FC10	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	20/10/2011	GENOMFÖRT

D	Typ av proc.	Ref.	Lot nr	Kontraktets titel	Typ av kontrakt	Kontraktref.	Framgångsrik anbudsgivare	Totalt (max) värde	Kontrakt-datum	STATUS
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 17	Teknisk utbildning – Säkerhet för komplexa system	Ramkontrakt	EASA.2011.FC11	RGW Cherry & Associates Ltd	150 000,00 €	11/10/2011	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 18	Utbildning – Teknisk och internt samarbete	Ramkontrakt	EASA.2011.FC04	CAA Intl Ltd	4 000 000,00 €	15/07/2011	GENOMFÖRT
F	NP	EASA.2011.NP.05		Microsoft-tjänster	Interinstitutionellt	DI/05950-00-EASA.SU01	Microsoft	2 000 000,00 €	02/03/2011	GENOMFÖRT
F	RP	EASA.2011.RP.06 – PHASE 1		Upphandling av certifieringsuppgifter till nationella luftfartsmyndigheter och behöriga organ	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	GENOMFÖRT
F	NP	EASA.2011.NP.07		Kontorsmateriel – Lot 2 – IT Zubehör, Tinte, Toner, USB-Sticks	Ramkontrakt	EASA.2011.FC05	Lyreco GmbH Deutschland	300 000,00 €	10/08/2011	GENOMFÖRT
F	NP	EASA.2011.NP.08		Implant resebyråttjänster	Ramkontrakt	EASA.2011.FC06	Top Service Reisebüro GmbH	1 000 000,00 €	22/08/2011	GENOMFÖRT
F	NP	EASA.2011.NP.09		Programvarulicenser (Oracle) – kontraktsupplement	Interinstitutionellt ramkontrakt	DI/06410-00-EASA.SU01	Oracle Belgium bvba	145 000,00 €	10/02/2011	GENOMFÖRT
E	LVP	EASA.2011.E5.NP.01		ICT-utbildningar	Ramkontrakt	EASA.2011.E.5.NP.01	Prokoda GmbH	60 000,00 €	14/10/2011	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.12		Bidrag till utvecklingen av en ICAO-standard för CO2-utsläpp från luftfartyg	Ramkontrakt	EASA.2011.FC.07	Envisa SAS	1 000 000,00 €	05/09/2011	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.13		Mätutrustning för fortsatt friktion – användning på förorenade banor	Direkt	EASA.2011.C22	Konsortium mellan Douglas Equipment (ledare; en affärsenhet inom Curtiss Wright Flow Control (UK) Ltd.) och IHS Global Ltd. (ESDU)	76 405,00 €	22/12/2011	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC12	Envisa SAS	1 500 000,00 €	03/11/2011	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC13	AEA Technology plc	1 500 000,00 €	03/11/2011	GENOMFÖRT

D	Typ av proc.	Ref.	Lot nr	Kontraktets titel	Typ av kontrakt	Kontraktref.	Framgångsrik anbudsgivare	Totalt (max) värde	Kontrakt-datum	STATUS
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC14	NLR	1 500 000,00 €	03/11/2011	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC15	J.W. Pulles	1 500 000,00 €	03/11/2011	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC16	CAA International Ltd	1 500 000,00 €	03/11/2011	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC24	Konsortium mellan SGI Aviation Services B.V (ledare) och R.G.W. Cherry & Associates Limited	2 500 000,00 €	24/01/2012	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC25	ledare ECORYS Nederland B.V. (ledare) och NLR	2 500 000,00 €	24/01/2012	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC26	Airsight GmbH	2 500 000,00 €	24/01/2012	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC27	Konsortium mellan Dornier Consulting GmbH (ledare) och Airport Research Center GmbH	2 500 000,00 €	24/01/2012	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC28	Konsortium mellan Egis Avia (ledare) och Bureau Veritas	2 500 000,00 €	24/01/2012	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Stöd för konsekvensbedömning och utvärdering av Easa-regler (ASSESS I)	Multipelt ramkontrakt (med återupptaget förfarande)	EASA.2011.FC29	CAA International	2 500 000,00 €	24/01/2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2011.OP.17		HDVE — Helikopterflygning i nedsatt sikt	Direkt	EASA.2011.C21	NLR	197 000,00 €	15/12/2011	GENOMFÖRT
E	NP	EASA.E.2.2011.NP.01		RECAT-granskning	Direkt	EASA.E.2.2011.NP.01	NLR	42 500,00 €	01/08/2011	GENOMFÖRT
S	NP	EASA.2011.NP.18		ASCEND – Leverans av databas för luftfartssäkerhet	Ramkontrakt	EASA.2011.FC19	ASCEND Worldwide Limited	96 000,00 €	21/11/2011	GENOMFÖRT

D	Typ av proc.	Ref.	Lot nr	Kontraktets titel	Typ av kontrakt	Kontraktref.	Framgångsrik anbudsgivare	Totalt (max) värde	Kontrakt-datum	STATUS
F	NP	EASA.2011.NP.23		Kontoret i Bryssel – leasing av kommersiell fastighet	Ramkontrakt	N/A	Deka Immobilien GmbH	N/A	06/02/2012	GENOMFÖRT
F	NP	EASA.2011.NP.23		Kontoret i Bryssel – utrustning (arbeten)	Direkt	N/A	DTZ Consulting Brussels	219 101,02 €	07/02/2012	GENOMFÖRT
		EASA.2011.NP.23		Kontoret i Bryssel – fastighetsskötsel	Ramkontrakt	N/A	Jones Lang Lasalle	N/A	27/02/2012	GENOMFÖRT
E	NP	EASA.2011.NP.24		CODAMEIN II – Mätning och inspektion av kompositskador	Direkt	EASA.2011.C20	Bishop GmbH	190 000,00 €	06/01/2012	GENOMFÖRT
F	NP	EASA.2011.NP.26		SAP-licenser	Ramkontrakt	BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 – EASA.SU01	SAP Belgium S.A.	540 533,08 €	07/10/2011	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2011.OP.28		HighIWC – Halten av isvatten i moln på hög höjd	Direkt	EASA.2011.C30	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Delegation Rhone Auvergne	298 500,00 €	06/01/2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2011.OP.29		HELMGOP – Förlopad optimering av oljeprestanda för huvudväxellådan i helikoptrar	Direkt	EASA.2011.C23	Cranfield University	90 000,00 €	06/01/2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2011.OP.30		MULCORS – Användning av processorer med flera kärnor i luftburna system	Direkt	EASA.2011.C31	Thales Avionics S.A.	100 000,00 €	19/12/2011	GENOMFÖRT
E	NP	EASA.2011.NP.33		SHARDELD 2011 – Säkerhetskonsekvenser av användningen av verktyg för utveckling av hårdvara för programmerbar luftburen elektronisk hårdvara	Direkt	EASA.2011.C33	IOxOS Technologies S.A	90 000,00 €	16/12/2011	GENOMFÖRT
R	NP	EASA.2011.NP.32		Forskningsutrustning	Direkt	EASA.2011.C34	AVL List	85 000,00 €	16/12/2011	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2011.OP.01	Lot 2	Cateringtjänster – Cateringtjänster på hög nivå	Ramkontrakt	N/A	N/A	N/A	N/A	INSTÄLLT – inga anbud som resultat av anbuds-förfarandet
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 1-3 Lot 5-7 Lot 9-14	Tjänster i samband med teknisk utbildning	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	INSTÄLLT – inga lämpliga anbud

D	Typ av proc.	Ref.	Lot nr	Kontraktets titel	Typ av kontrakt	Kontraktref.	Framgångsrik anbudsgivare	Totalt (max) värde	Kontrakt-datum	STATUS
										<i>mottagna</i>
E	OP	EASA.2011.OP.19		Medicinsk rådgivare	Ramkontrakt	N/A	N/A	N/A	N/A	INSTÄLLT – LVP 2012
F	NP	EASA.F.1.2011.NP.01 and EASA.F.1.2011.NP.02		Undersökning av ansvarsförsäkring för behöriga organ	Direkt	N/A	N/A	N/A	N/A	INSTÄLLT – Anbuden uppfyllde inte de tekniska minimikraven
E	OP	EASA.2011.OP.27		SHARDELD 2011 – Säkerhetskonskvenser av användningen av verktyg för utveckling av hårdvara för programmerbar luftburen elektronisk hårdvara	Ramkontrakt	N/A	N/A	N/A	N/A	INSTÄLLT – inga anbud som följd av anbuds-förfarandet
E	OP	EASA.2011.OP.31		HyLiG – Väte som lyftgas	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	INSTÄLLT – Anbuden uppfyllde inte de tekniska minimikraven

TYP AV FÖRFARANDE

NP	Förhandlat förfarande
RP	Begränsat förfarande
OP	Öppet förfarande

Bilaga 6: Bemanningstal och personalsammansättning

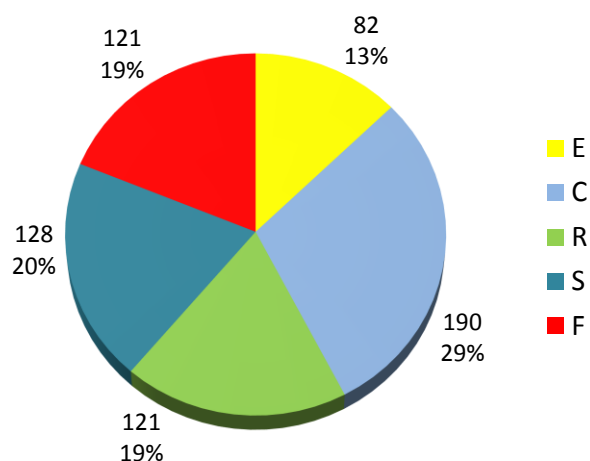
Denna del innehåller en analys samt statistik för den personal som var anställd i slutet av rapporteringsperioden utifrån olika parametrar som nationalitet, kön och ålder. För samtliga tabeller i denna del avspeglar siffrorna situationen per den 31 december 2011.

Figur 1: Tjänsteförteckning

Kategori/ grad	Besatta tjänster den 31.12.2010	Tjänsteför- teckning 2011	Besatta tjänster den 31.12.2011	Sysselsättnings- grad den 31.12.2011
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	
Totalt	523	574	573	100 %

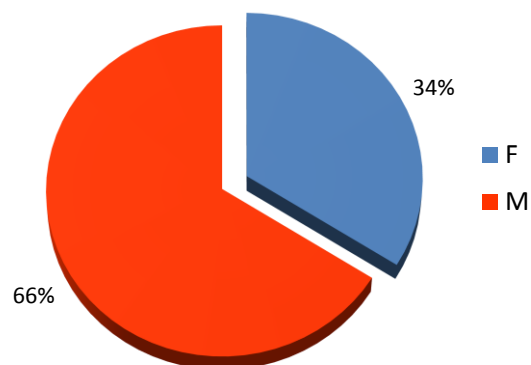
- I denna tabell anges endast tjänster för tillfälligt anställda (TA). Tabellen visar vilka tjänster som tillsatts i slutet av rapporteringsperioden och inte antalet anställda. Observera att två strukturella deltidspiloter upptar en enda tjänst. Easa har därför 524 tillfälligt anställda men endast 523 tjänster. Utöver detta har 57 kontraktsanställda (CA) och 11 utstationerade nationella experter (SNE) anställts i slutet av 2011.
- Samtliga tjänster som godkänts i Easas tjänsteförteckning definieras som "tillfälliga".
- Det bör noteras att det inom EU-institutionerna är möjligt att tillsätta tjänster "i underkant", vilket innebär att en tjänst kan tillsättas med en person med lägre tjänstegrad än den teoretiska grad som tjänsten har. Fördelningen av tjänstegrader i tjänsteförteckningen motsvarar i själva verket den "högsta" tillåtna fördelningen av tjänstegrader, där de tillsatta tjänsterna räknas uppifrån och nedåt enligt en kaskadmekanism.

Figur 2: Fördelning per direktorat



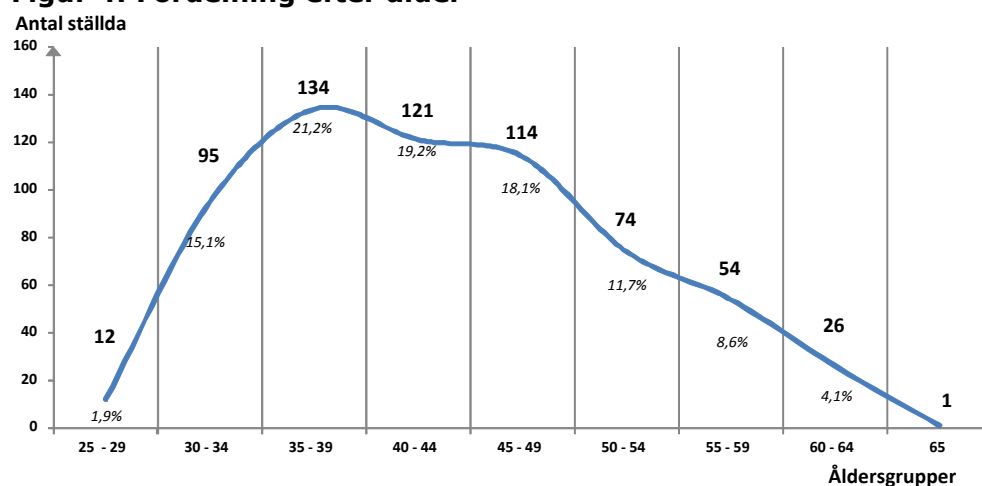
Personal som omfattas: TA, CA, SNE.

Figur 3: Könsfördelning



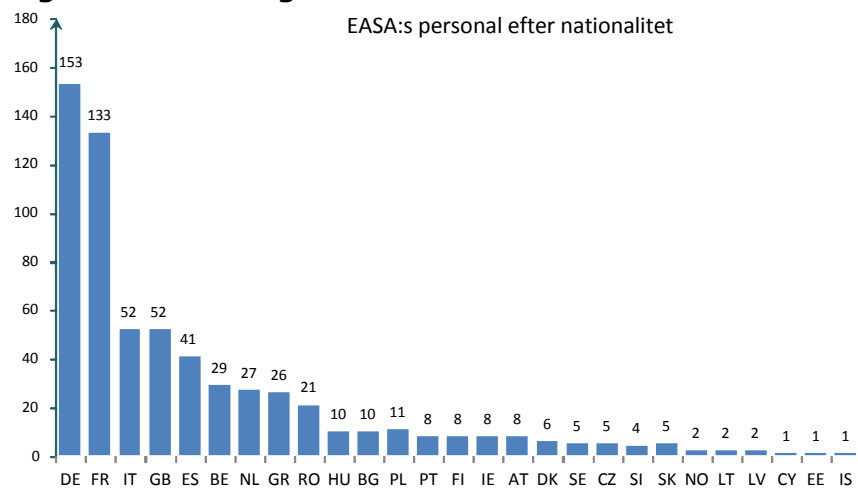
Personal som omfattas: TA, CA, SNE.

Figur 4: Fördelning efter ålder



Personal som omfattas: TA, CA.

Figur 5: Fördelning efter nationalitet



Personal som omfattas: TA, CA.

Bilaga 7: Nyckelutförandeindikatorer

SÄKERHETSSTRATEGI OCH EASP SAMT SÄKERHETSANALYS OCH FORSKNING

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2010	Mål 2011	Resultat 2011
Påskynda tillgängligheten samt förbättra innehållet i den årliga säkerhetsöversynen	Tillgänglighetsdatum tidigareläggs, indikatorerna förbättras, liksom omfattning och detaljnivå	Innehållet komplett och godkänt den 25 maj	Innehållet komplett och godkänt den 25 april	Uppnått. Nytt kapitel om ATM tillagt
Inrätta och underhålla ett internt system för händelserapportering	Effektivt tillhandahållande av säkerhetsinformation till berörda parter / beslutsfattare via särskilda rapporter och bulletiner.	n/a	IORS funktioner med fem största rapport-organisationer	Progressiv introduktion av system under K4 2011
Förbättra byråns sätt att hantera formella säkerhetsrekommendationer	Andelen nya säkerhetsrekommendationer som besvaras inom som längst 90 dagar	95 %	97 %	91 %
Samordnade, välavvägda och aktuella åtgärder för att hantera större haverier inom civil luftfart med dödlig utgång	Följa upp och aktivt stödja utredningar för att fastställa den bästa korrigerande handlingsplanen	Följa upp sju större haverier inom civil luftfart med dödlig utgång	Förmåga att reagera på tio större haverier inom civil luftfart	
Förbättra planeringen och genomförandenivån för planerade åtgärder	Handlingsplanerna har godkänts. En undersökning av genomförandet av handlingsplanen visar att en hög andel av åtgärderna har behandlats	ECAST:s arbetsgrupper levererar en produkt, EHEST godkänner en handlingsplan och EGAST publicerar säkerhetsmaterial	ECAST:s arbetsgrupper levererar en produkt, EHEST genomför en handlingsplan och EGAST publicerar säkerhetsmaterial	Enligt plan. Den standardiserade agendastrukturen återspeglar nu de tre teamens arbetsprogram. Högre synlighet för viktiga åtgärder genom EASp

REGLERINGSARBETE

Obs: siffrorna som avser FTE (heltidsekvivalenter) har hämtats från databladet. Vi räknar med att ha mer rättvisande uppgifter (verkliga FTE) i en nära framtid. Beräkningarna kommer att revideras i linje med resultaten och verksamheten under kommande år.

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2010	Mål 2011	Resultat 2011
Förstärkt kommunikation och samarbete med intressenterna	– Antalet organiserade arrangemang – Procentuell andel positiv feedback från intressenter om arrangemangens innehåll och organisation – Heltidsekvivalenter som tillbringas med att stödja industrin som procentuell andel av planerade heltidsekvivalenter – Procentuell andel av antalet meddelanden	25 arrangemang n/a n/a n/a	25 arrangemang 65 % 20 % FTE 60 %	22 arrangemang n/a 5 % FTE 87 %

	till industrin, medlemsstaterna och kommissionen som lämnas i tid			
Vara mer proaktiv gentemot ICAO, medlemsstaterna och EU-institutionerna för att inta en ledande roll när det gäller att förbereda bestämmelser och fastställa säkerhetsmål	<ul style="list-style-type: none"> – Andelen deltagande i ICAO:s relevanta säkerhets- och miljöpaneler – Andelen undantag som besvarats i tid – Heltidsekvivalenter som andel av planerade FTE för att stödja: <ul style="list-style-type: none"> o kommissionen(EC) o medlemsstaterna (MS) o tredjeländer (TC) 	95 % n/a n/a	98 % 60 % 15 % FTE o 4 % EC o 5 % MS o 6 % TC	100 % 86 % 5,5 % FTE o 1,7 % EC o 3,4 % MS o 0,5 % TC
Genomföra det antagna arbetsprogrammet för regleringsarbete (år N – N+3)	<ul style="list-style-type: none"> – Procentuell andel av regleringsprogrammet som genomförts – Heltidsekvivalenter för att utarbeta regler som procentuell andel av planerade FTE 	95 % n/a	95 % 35 % FTE	91% 48 % FTE
Förbättra / integrera processen för regelarbete	– Heltidsekvivalenter som tillbringas med att förbättra processerna som leds av regleringsavdelningen som procentuell andel av planerade FTE	n/a	30 % FTE	1,6 %

PRODUKTSÄKERHETSTILLSYN

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2010	Mål 2011	Resultat 2011
Säkerställa en miniminivå för tillsynen av fortsatt luftvärdighet	Antal utförda tekniska arbetstimmar per år i procent av antalet planerade timmar	90 %	90 %	87,87 %
Överföra certifieringsuppgifter till den interna verksamheten i linje med internaliseringspolicyn	Interna timmar i procent av totala timmar	64 %	72 %	75,85 %
Förbättra den tekniska personalens effektivitet	Andelen tekniska timmar (projektarbete) i procent av totala timmar	66 %	77 %	81,66 %
Säkerställa att samtliga certifieringsuppgifter enligt flygnormerna uppfylls på lämpligt sätt	Antal tekniska arbetstimmar som utförs per projekt i procent av antalet planerade timmar	90 %	90 %	114,22 %
Tillfredsställelse inom industrin	Andelen positiv feedback som erhållits genom de berörda aktörernas feedbackformulär	80 %	65 %	n/a*

ORGANISATIONSGODKÄNNANDEN

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2010	Mål 2011	Resultat 2011
Upprätta metoder för att kontrollera de nationella luftfartsmyndigheternas övervakningsresultat för att säkerställa att organisationens övervakning utförs på samma sätt. Detta gäller oavsett om övervakningen utförs av Easa eller av en nationell luftfartsmyndighet för byråns räkning	Antalet besök av de nationella luftfartsmyndigheterna som åtföljs av teamledare eller ledningspersonal från Easa	5 %	5 %	5 %
Implementera de nya behörighetsområdena, anpassade i tid till de ändrade genomförandedatumen	Tillgång till genomförandeplan	Implementera de nya behörighetsområdena enligt implementeringsplanen	Nya behörighetsområden implementerade	Implementeringen har genomförts, dvs. förfaranden och formulär har utarbetats
Utbeta lämpliga förfaranden för att lägga ut arbete på de nationella luftfartsmyndigheterna med hänsyn till nya behörighetsområden	Andel uppgifter som har lagts ut i förhållande till de uppgifter som utförs av Easas egen personal	Upprätta förfaranden för att lägga ut arbete (målet 80 %)	Förfaranden för att lägga ut arbete upprättade (målet 80 %)	Stöd för upphandlingsprocessen pågår, stöd för ackreditering har planerats (nya behörighetsområden)
Utveckla ett riskbaserat övervakningssystem med fastställda test- och genomförandefaser	Genomförande av de riskbaserade övervakningsfaserna i förhållande till genomförandeplanen	Slutförande av fastställandefasen	50 % genomförande	Konceptet hade utsträckts till samtliga behörigheter för organisationsgodkännande, samordning med S.1 och S.4 pågår
Tillhandahålla de resurser som begärts för standardiseringsavdelningens inspektioner	Procentuell andel av förfrågningar som uppfyllts	90 % av förfrågningarna uppfyllda	90 % av förfrågningarna uppfyllda	90 % av förfrågningarna uppfyllda

INSPEKTIONER I MEDLEMSSTATERNA

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2010	Mål 2011	Resultat 2011
Genomföra det överenskomna antalet besök enligt den godkända årliga planen (första strategiska pelaren)	Procent av de planerade besöken som utförts	100 % av de planerade besöken + ad-hoc-besök och andra oväntade besök	100 % av de planerade besöken + ytterligare 10 % (ad-hoc, FUP etc.)	100 % utfört på samtliga områden (plus ett betydande antal ytterligare ad-hoc- och uppföljningsbesök)
Utveckla proaktiva standardiseringsåtgärder (andra strategiska pelaren)	Utföra standardiseringsmöten	Ett per område	Ett möte för FSTD och IAW, två möten för CAW, OPS, FCL	Målet uppnått (standardiseringsmöten utförda på alla befintliga områden)
Konsekvensbedömning av grundförordningen och tillämpningsföreskrifterna (artikel 24.3) (tredje strategiska pelaren)	Procent av analyserade mot identifierade frågor	n/a	70 %	100 %

OPERATÖRER

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2010	Mål 2011	Resultat 2011
Inrätta nödvändiga processer och förfaranden, inklusive en fullständig databas för insamling, analys och behandling av godkännandena, tillsammans med de nödvändiga ändringarna som genomförts i byråns ERP-verktyg	Förfaranden och processer, affärskrav för databasen, tillämpningsformer och finansieringssystem	Förslag på förfaranden och processer och databasens affärskrav fastställda	Förslag på förfaranden och processer samt databasen inrättad	Förslag på förfaranden utarbetade i ARIS; affärsanalys-dokument har utarbetats för TCO-programvaran; regelbundna möten med F-direktoratet för integrering av administrativa TCO-förfaranden i SAP
Framgångsrik implementering av tillämpningsföreskrifterna för TCO-auktoriseringar	Smidigt införande av tillämpningsföreskriften	n/a	Inledande riskbedömning utförd	Reglerings-förfarandet för planerad Del-TCO försenad på grund av skäl bortom S.4.2 kontroll (CRD publicerad i januari 2012)
Stöd åt kommissionen i samband med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005	Stöd åt kommissionen på begäran	10 uppdrag (planerade av kommissionen)	10 uppdrag	Inga uppdrag begärda av CION (EU:s säkerhetslista) 10 ASC-utfrågningar / möten i Bryssel
Delta i seminarier, konferenser och presentationsturnéer	Antal initiativ där man har deltagit utanför de vanliga evenemangen	Minst 3	5	7
Presentera kommissionens SAFA-system under relevanta internationella konferenser samt på enstaka länders begäran i syfte att anpassa metoderna för rampinspektioner i förhållande till andra stora luftfartsmyndigheter	Antal externa presentationer och utbyten med myndigheter i tredjeland	5	5	9
Kvalifikationsutbildning av SAFA-inspektörer	Slutförd utbildning genom en Easa-godkänd utbildningsorganisation	Förbättring från år till år	Alla STL&STM	Uppnått.
Utveckla SAFA-databasen	Lättanvändbarhet och resultatets kvalitet	24 inspektioner	100 %	100 %

INTERNATIONELLT SAMARBETE

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2010	Mål 2011	Resultat 2011
Främja Easa-systemet genom bilaterala avtal, arbetsavtal och lokala representanter	– Andelen initiativ som är under aktiv behandling av det totala antalet mottagna förfrågningar – Andel av antalet samordningsmöten	n/a	90 % av alla förfrågningar besvarade positivt inom rimlig tid 90% av samordnings-	98 % 100 %

	som uppföljning av avtalen		mötena organiserade	
Ge stöd åt kommissionens arbete med att utarbeta, tillämpa och utvärdera EU:s samarbetsprogram för den civila luftfarten (nytt mål)	Antalet projekt med direkt engagemang från Easa (deltagande i möten med projektens styrkommittéer, bidrag till tekniska aktiviteter etc.)	5 projekt	7 projekt	19 projekt
Utveckla och genomföra tekniska samsamarbetsaktiviteter, såsom utbildning och tekniska workshops åt de internationella partnermyndigheterna	Antalet tekniska aktiviteter som organiserats för att sprida och förklara EU:s förordningar	15 aktiviteter	15 aktiviteter	20 aktiviteter
Stödja kommissionens samordning av ICAO:s statsbrev (SL) i enlighet med kommissionens förfarande	– Procentuell andel av rekommendationer i statsbrev (SL) som levererats i tid	90 %	90 %	98 %

STÖDVERKSAMHET ⁽¹¹⁾

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2010	Mål 2011	Resultat 2011
Behandla ansökningar skyndsamt för att uppnå kvalitet och ständig förbättring av tjänsterna till industrin	Procentuell andel av ansökningarna allokerade inom fem arbetsdagar från mottagandet	75 %	75 %	73 %
Behandla slutdokument skyndsamt för att uppnå kvalitet och ständig förbättring av tjänsterna till industrin	Procentuell andel av certifikat som utfärdas inom två arbetsdagar efter mottagande av tekniska visum	75 % ¹	80 % ²	90 %
Uppfylla villkoren i ramavtalen med de nationella luftfartsmyndigheterna	Procentuell andel av fakturor som behandlats (betalning påbörjad) inom 45 kalenderdagar från registrering av fakturan	100 % ²	98 % ³	99 %
Erbjuda verksamheten adekvata upphandlingstjänster	Procentuell andel av planeringen under september för stora upphandlingsprojekt (>60k) genomförd i slutet av året (antalet förfaranden, antalet undertecknade kontrakt, budgetvolym)	90 %	92 %	96 %
Upprätthålla ett högt budgetgenomförande	Procentandel genomförda åtaganden i förhållande till prognosen, sett till hela årsbudgeten	98 %	98 %	98 %

⁽¹¹⁾ Några av nyckelutförandeindikatorerna har reviderats för att bättre anpassas till arbetssättet i SAP, vilket redan påpekades i arbetsprogrammet för 2012.

Ökad effektivitet när det gäller skuldindrivning	Genomsnittligt antal dagar till beslut om kontantindrivning	120	100	98
Förse styrelsen med lämplig ledningsrapportering	Resultattavla tillhandahålls för varje styrelsemöte	3	4	4
Upprätta ett gemensamt arkivhanteringssystem för hela Easa som motsvarar kraven på efterlevnad och uppfyller ISO 9001-kraven.	Framgångsrik utrullning av arkivhanteringsprogrammet på alla avdelningar	Två pilotavdelningar	Genomförbarhetsstudie av informationshantering	Utvärdering av verksamheten slutförd
Genomförande av tjänsteförteckningen	Procentandel godkända tjänster för tillfälligt anställda som har tillsatts i slutet av 2011	98 %	97 %	100 %
Identifiera ett standardutbildningsprogram (gemensamma kriterier för kunskaper, färdigheter och erfarenhet) som passar profilen för flygsäkerhetsinspektörer	Slutligt arbetsdokument	Enighet har nåtts kring ett slutligt arbetsdokument som har godkänts	Initial utveckling och leverans av identifierade gemensamma utbildningsmoduler och program	Version 3 av rapporten om kriterier för inspektörskvalifikationer som omfattar IAW- och CAW-inspektörernas profiler har godkänts av CTIG
ISO 9001-certifiering	Granskning av externt organ	Certifiering har erhållits	Certifieringen bibehållen	Certifieringen bibehållen
Utföra en årlig riskanalys	Uppdaterat riskregister	100 % uppdaterat	100 % uppdaterat	100 % uppdaterat
Akreditering – Garantera en löpande och stabil tillsynsprocess för nationella luftfartsmyndigheter och/eller behöriga organ till vilka certifieringsuppgifterna har allokerats – Tillhandahålla pålitliga garantier för certifieringsprocessen att de nationella luftfartsmyndigheterna och/eller behöriga organen har förmåga att utföra de allokerade uppgifterna – Se till att byrån har förmåga att skyndsamt reagera på förfrågningar	Efterlevnadsindikator: Årlig ackrediteringsplan genomförd <i>Mål: Alla inspektioner som planerats för ett visst år N har utförts</i> Prestationsindikator: Framgångsrik ackomodering av ytterligare ACCR-revisioner har identifierats under år N <i>Mål: Alla ytterligare revisioner som ska utföras under år N</i>	100 % uppdaterat	100 % uppdaterat	100 % uppdaterat

Bilaga 8: Easas styrelse

I Easas styrelse sitter representanter för medlemsstaterna och Europeiska kommissionen. Styrelsen ansvarar för att fastställa byråns prioriteringar, upprätta budgeten samt övervaka byråns verksamhet.

Styrelsen sammanträdde fyra gånger under 2011.

Sammansättning ⁽¹²⁾

Ledamöter med rösträtt	Europeiska kommissionen och EU-medlemsstaterna (27)
Ledamöter utan rösträtt	Norge, Liechtenstein, Island, Schweiz
Observatörer	Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Montenegro, Serbien och Förenta nationernas interimistiska uppdrag i Kosovo (kommer att utses)

Även Easas rådgivande organ (EAB) deltar i styrelsemötena som observatör.

Styrelseordförande	Vice styrelseordförande
Michael Smethers	Maxime Coffin

⁽¹²⁾ En detaljerad förteckning över ledamöterna i Easas styrelse finns på Easas webbplats <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>

Bilaga 9: Förteckning över förkortningar

ACARE	Advisory Council of Aeronautical Research in Europe – Rådgivande gruppen för aeronautisk forskning i Europa
ACI	Airport Council International – flygbranschorganisation
AD	Airworthiness Directive – luftvärdighetsdirektiv
AMC	Acceptable Means of Compliance – godtagbara sätt att uppfylla kraven
ANS	Air Navigation Services – flygtrafiktjänst
AR	Authority Requirements – myndighetskrav
ATCO	Air Traffic Controller – flygledare
ATM	Air Traffic Management – flygledningstjänst
BASA	Bilateral Air Safety Agreement – bilateralt avtal om flygsäkerhet
CA	Contract Agent – kontraktsanställd
CAAC	Civil Aviation Administration of China – kinesiska luftfartsmyndigheten
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (ICAO) – Kommittén för miljöskydd inom luftfarten (ICAO)
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation – intresseorganisation för leverantörer av flygtrafiktjänster
CAT	Commercial Air Transport – kommersiell flygtransport
CAW	Continuing Airworthiness – fortsatt luftvärdighet
CC	Cabin Crew – kabinpersonal
CMA	Continuous Monitoring Approach – strategi för fortlöpande övervakning
CRD	Comment Response Document – förteckning med synpunkter och svar
CRT	Comment Response Tool – elektroniskt verktyg för samråd
CTIG	Common Training Initiative Group – Gruppen för gemensamma utbildningsinitiativ
COA	Continuing Airworthiness Organisations – organisationer som ansvarar för fortsatt luftvärdighet
DOA	Design Organisation Approval – godkännande av konstruktionsorganisation
EACCC	European Crisis Coordination Cell – krisamordningscellen för den europeiska luftfarten
EAD	Emergency Airworthiness Directive – brådskande luftvärdighetsdirektiv
EARPG	European Aviation Research Partnership Group – partnerskapsgrupp för europeisk flygforskning
EASAC	European Safety Advisory Committee – Rådgivande kommittén för europeisk flygsäkerhet
EASP	European Aviation Safety Programme – det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet
EASp	European Aviation Safety Plan – den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen
EC	European Commission – Europeiska kommissionen
ECAC	European Civil Aviation Conference – Europeiska civila luftfartskonferensen
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team – Europeiska teamet för kommersiell luftfartssäkerhet
ECofA	Export Certificate of Airworthiness – luftvärdighetsbevis för export
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control – Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar
EGAST	European General Aviation Safety Team – Europeiska teamet för allmän flygsäkerhet
EHFAG	European Human Factors Advisory Group – Europeiska rådgivande gruppen för mänskliga faktorer
EHEST	European Helicopter Safety Team – Europeiska teamet för helikoptersäkerhet
ERP	Enterprise Resource Planning – företagsövergripande resursplanering
ESSI	European Safety Strategy Initiative – Europeiska strategiska säkerhetsinitiativet
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation – ETSO-tillstånd
EU	Europeiska unionen
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment – Europeiska organisationen för civil luftfartsutrustning
FAA	Federal Aviation Administration – amerikanska luftfartsmyndigheten
FAB	Functional Airspace Blocks – funktionella luftrummsblock
FAL	Final Assembly Line – slutmontering
FCL	Flight Crew Licensing – certifiering av flygbesättningar
FDM	Flight Data Monitoring – övervakning av flyguppgifter
FOIA	Freedom of Information Act – den amerikanska lagen om informationsfrihet
FSTD	Flight Synthetic Training Devices – utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer
FTE	Full Time Equivalent – Heltidsekvivalent
GM	Guidance Material – vägledande material
HLSC	(ICAO) High Level Safety Conference – högnivåkonferens om säkerhet
HR	personal
IAC	Interstate Aviation Committee – Mellanstatliga luftfartskommittén
IAS	Internal Audit Service – Europeiska kommissionens internrevisionstjänst

IAW	Initial Airworthiness – initial luftvärdighet
ICF	International Cooperation Forum – Internationella samarbetsforumet
ICAO	International Civil Aviation Organisation – Internationella civila luftfartsorganisationen
IGPT	Inter Group on Pilot Training (EASA) – Tvärgruppen om pilotutbildning
IORS	(EASA) Internal Occurrence Reporting System – internt system för händelserapportering
IPPF	International Professional Practices Framework – Internationell modell för yrkesmässigt utövande av internrevisionsyrket
ISC	Internal Safety Committee – Interna säkerhetskommittén
IT	informationsteknik
ITQI	International Training Qualification Initiative – Internationellt initiativ för utbildningskvalifikationer (IATA)
JAA	Joint Aviation Authorities – de gemensamma luftfartsmyndigheterna
JAR	Joint Aviation Requirement – gemensamma luftfartsbestämmelser
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems – gemensamma myndigheter för regleringsarbete på obemannade system
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau – japanska luftfartsmyndigheten
LoA	Letter of Agreement – godkännandebrev
MMEL	Master Minimum Equipment List – grundläggande minimiutrustningslista
MOA	Maintenance Organisation Approval – godkännande av underhållsorganisation
MRB	Maintenance Review Board – Styrelsen för underhållsgranskning
NAA	National Aviation Authority – nationell luftfartsmyndighet
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (ICAO) – den nya generationen av yrkesverksamma inom luftfarten
No.	Number – nummer
NPA	Notice of Proposed Amendment (EASA) – meddelande om föreslagen ändring
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (FAA) – meddelande om förslag till regelarbete
OEB	Operational Evaluation Board – gemensam nämnd för operativ utvärdering
OPS	Air Operations – flygdrift
OR	Organisation Requirements – organisationskrav
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) – förslag att utfärda ett luftvärdighetsdirektiv
POA	Production Organisation Approval – godkännande av tillverkningsorganisation
PRB	Performance Review Board – Organet för prestationsgranskning
Q	Quarter – kvartal
RTC	Restricted Type Certificate – begränsat typcertifikat
SAE	Society of Automotive Engineers – sammanslutning för flygingenjörer
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft – säkerhetskontroll av utländska luftfartyg
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN]
SARPS	(ICAO) Standards and Recommended Practises – normer och rekommenderad praxis
SAN	Storage Area Network – lagringsnät
SAS	Special Airworthiness Specification – särskild luftvärdighetsspecifikation
SESAR	Single European Sky ATM Research – forskningsprogram för flygledningstjänsten inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet
SPOA	Single Productions Organisations – gemensamt godkännande av POA
SNE	Seconded National Expert – utstationerad nationell expert
SMS	Safety Management Systems – säkerhetsstyrningssystem
SSP	State Safety Programme – statligt säkerhetsprogram
STC	Supplemental Type Certificate – kompletterande typcertifikat
STD	Synthetic Training Device – utrustning för syntetisk flygtränning
TA	Temporary Agent – tillfälligt anställd
TC	Typcertifikat
TCO	Third Country Operators – tredjelandsoperatörer
TCCA	Transport Canada Civil Aviation – kanadensiska luftfartsmyndigheten
UAE	United Arab Emirates – Förenade arabemiraten
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO) – revisionsprogram för universell säkerhetstillsyn
WA	Working Arrangement – arbetsavtal