



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

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Årsrapport för 2010



Juni 2011

Förord från styrelsens ordförande

Som styrelseordförande för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet är det mig ett sant nöje att presentera organisationens årsrapport för 2010. Rapporten ger en fullödig bild av byråns omfattande arbete och de framsteg som gjorts på många olika fronter under det gångna året.

Det viktigaste som har hänt under 2010 var säkerhetsstrategin. Vid Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) generalförsamling i oktober togs ett steg i riktning mot mer proaktiva, riskbaserade säkerhetsbestämmelser, genom att skapa större öppenhet kring säkerhetsinformation och använda effektiva utförandeindikatorer för säkerhet. EASA deltog i generalförsamlingen tillsammans med världens ledande lagstiftare och bidrog aktivt till diskussionerna.

Luftfartssäkerheten i Europa håller en hög nivå, men den är inte världsledande. I Europeiska kommissionens vitbok om transport, som kom nyligen, uppställs målet att Europa ska bli världens säkraste luftfartsregion. I ett tal som hölls i januari 2011 (ursprungligen planerat till våren 2010, men det senarelades på grund av krisen med vulkanaskan) utmanade vice ordförande Kallas EU att "uppnå de högsta säkerhetsresultaten, hålla en enhetlig nivå i EU, och fortsätta förbättras efterhand". EASA utgör grundbulten för att ta sig an denna utmaning.

Under 2010 utarbetade byrån det första säkerhetsprogrammet och den första säkerhetsplanen för hela Europa. Programmet innehåller en beskrivning av hur det europeiska regleringssystemet fungerar och hur alla olika aktörers roller och ansvarsområden hänger ihop. Genom detta program fastställs i själva verket ett säkerhetsstyrningssystem för Europa.

Planen är ett operativt dokument som bygger på en omfattande samling uppgifter och information. Här identifieras de huvudområden med säkerhetsrisker som operatörerna står inför och en rad olika åtgärder fastställs för att minska dessa risker. Planen kommer att ses över kontinuerligt och återge byråns riktlinjer och arbetsprogram. Som vulkanaskan visade under 2010 måste ett säkerhetsregleringsorgan kunna skifta fokus och ta sig an nya uppgifter efterhand som nya omständigheter uppstår och nya risker växer fram.

Under 2010 fortsatte byrån utvecklingen mot ett övergripande, rättsligt grundat säkerhetssystem som omfattar de 27 EU-medlemsstaterna samt andra europeiska länder som tillämpar EU:s luftfartslagstiftning. Det här är ett utmanande och ambitiöst mål som gradvis börjar ta form. Förra året togs ett stort steg framåt, eftersom man närmade sig en överenskommelse kring bestämmelserna för certifiering av personal och flygledningstjänst och det har skett ett omfattande förberedelsearbete inom andra områden.

Det finns många olika aspekter av byråns arbete som jag inte kan nämna särskilt just här. Men än en gång skulle jag vilja lyfta fram hela EASA-personalens expertkunskaper och engagerade arbete. Personalens insatser och engagemang är en förutsättning för ett framgångsrikt EASA och tillsammans skapar de en organisation som Europa med rätta kan vara stolt över.

Michael Smethers
Styrelseordförande

Förord av verkställande direktören

Händelseutvecklingen under 2010 har återigen visat hur viktigt det är med samordnade insatser när det gäller luftfartssäkerhet. För även om statistiken visar att det har varit ett bra år för säkerheten i Europa, utan några haverier inom europeisk kommersiell lufttransport med fasta vingar, har det varit ett dåligt år för den civila luftfarten utanför regionen med 52 haverier med dödlig utgång och 881 dödsfall inom denna kategori. Det krävs en gemensam säkerhetsstyrning för att hantera säkerhetsfrågor som förlorad kontroll och avvikelser från bana på global nivå.

EASA har gått i bräschen för de viktiga framsteg som har gjorts under 2010 genom att anta en riskbaserad strategi i syfte att främja samordnade säkerhetsinsatser i Europa och världen över. Byrån spelade en viktig roll vid Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) 37:e generalförsamling, som hölls i Montreal i september och oktober 2010. EASA utarbetade ståndpunkter där byrån föreslog en gemensam europeisk linje som samordnades med EU-institutionerna och andra partner. Av de 33 gemensamma ståndpunkter som antogs och distribuerades till samtliga europeiska delegationer under generalförsamlingen hade 27 utarbetats av EASA.

Under året har byrån gjort framsteg när det gäller att upprätta det första Europaomfattande ledningssystemet för luftfartssäkerhet. Det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP) samordnar och kompletterar medlemsstaternas insatser genom att identifiera de främsta säkerhetsrisker som måste hanteras på europeisk nivå och fastställa konkreta nationella säkerhetsmål. Den europeiska flygsäkerhetsplanen (EASp) utgör en viktig del av EASP. Detta referensdokument för beslutsfattare sluter säkerhetsstyrningscykeln genom att Europaomfattande säkerhetsfrågor på hög nivå kopplas till åtgärder och initiativ för att minska de underliggande riskerna.

Tillsammans visar programmet och planen på en väg att gå för de närmaste fyra årens säkerhetsarbete i Europa inom alla olika luftfartsområden. Med EASA:s utvidgade behörighet, som nu även omfattar flygledningstjänst (ATM) och flygplatser, finns det ett ramverk för en samlad systemstrategi för luftfartssäkerhet.

Denna övergripande strategi måste vara av bärande betydelse för industrin genom att säkerställa allt högre säkerhetsnivåer och samtidigt tillhandahålla förenklade förfaranden för certifiering och regelarbete. En första utmaning för detta åtagande kommer att bli certifieringen av nästa generations ATM-teknik till stöd för det gemensamma europeiska luftrummet. I detta sammanhang har arbetsavtal ingåtts med det gemensamma företaget Sesar och Eurocontrol.

Efter vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott i april 2010 samarbetade EASA med ett stort antal olika aktörer för att garantera luftfartssäkerheten när det europeiska luftrummet öppnades på nytt. Byrån var också med och utarbetade en ny europeisk standard för att säkerställa att en hög säkerhetsstandard ska kunna upprätthållas utan att det blir några avbrott i den europeiska flygtrafiken vid framtida händelser av det här slaget.

Jag är slutligen stolt över att EASA har klarat en ISO 9001:2008-revision som genomfördes i november 2010. Denna certifiering, som inte hade varit möjlig utan alla anställdas helhjärtade engagemang, är ett erkännande av EASA:s förmåga att införa effektiva arbets- och organisationsprocesser. EASA är nu det första EU-organ som är helt certifierat enligt ISO 9001:2008.

Patrick Goudou
Verkställande direktör

Innehåll

FÖRORD FRÅN STYRELSENS ORDFÖRANDE	2
FÖRORD AV VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN	3
INNEHÅLL	5
BYRÅN	8
ORGANISATIONSSTRUKTUR	9
STÖRRE EVENEMANG 2010	10
BYRÅNS VERKSAMHET	11
1. SÄKERHETSSTRATEGI	11
1.1. Syfte och tillämpningsområde	11
1.2. Viktigaste resultat 2010	11
2. SÄKERHETSANALYS OCH FORSKNING	14
2.1. Syfte och tillämpningsområde	14
2.2. Viktigaste resultat 2010	14
Säkerhetsanalys	14
Forskning	16
2.3. Nyckelutförandeindikatorer	18
3. REGELARBETE	19
3.1. Syfte och tillämpningsområde	19
3.2. Viktigaste resultat 2010	19
3.3. Nyckelutförandeindikatorer	21
4. PRODUKTCERTIFIERING	22
4.1. Syfte och tillämpningsområde	22
4.2. Viktigaste resultat 2010	22
4.3. Nyckelutförandeindikatorer	26
5. ORGANISATIONSGODKÄNNANDEN	27
5.1. Syfte och tillämpningsområde	27
5.2. Viktigaste resultat 2010	27
5.3. Nyckelutförandeindikatorer	29
6. INSPEKTIONER I MEDLEMSSTATERNA	30
6.1. Syfte och tillämpningsområde	30
6.2. Viktigaste resultat 2010	30
6.3. Nyckelutförandeindikatorer	32
7. OPERATÖRER	33
7.1. Syfte och tillämpningsområde	33
7.2. Viktigaste resultat 2010	33
SAFA	33
Tredjelandsoperatörer	34
7.3. Nyckelutförandeindikatorer	35
8. INTERNATIONELLT SAMARBETE	36
8.1. Syfte och tillämpningsområde	36
8.2. Viktigaste resultat 2010	36
8.3. Nyckelutförandeindikatorer	36
9. STÖDVERKSAMHETER	37
9.1. Syfte och tillämpningsområde	37

9.2. Viktigaste resultat 2010	37
Allmän förvaltning.....	37
Handläggning av ansökningar och upphandlingstjänster	37
Finansiella tjänster.....	37
Juridiska tjänster.....	38
Kommunikation	38
Personal	38
Teknisk utbildning.....	39
Information och verksamhetstjänster.....	40
9.3. Nyckelutförandeindikatorer	41
INTERNKONTROLL OCH MINSKNING AV RISKER.....	42
BILAGOR	45
BILAGA 1: REVISIONSFÖRKLARING FRÅN UTANORDNAREN	46
BILAGA 2: 2010 ÅRS STUDIER OCH FORSKNINGSPROJEKT	47
BILAGA 3: 2010 ÅRS BESLUT, YTTRANDE OCH ÄNDRINGSFÖRSLAG (NPA)	48
BILAGA 4: BYRÅNS EKONOMISKA RESULTAT 2010 (EASA:S BUDGETGENOMFÖRANDE) ()	50
BILAGA 5: BEMANNINGSTAL OCH PERSONALSAMMANSÄTTNING.....	54
BILAGA 6: EASA:S STYRELSE	56
BILAGA 7: FÖRTECKNING ÖVER FÖRKORTNINGAR.....	57

INLEDNING ⁽¹⁾

Under 2010 fortsatte byrån att förbereda sina nya behörighets- och ansvarsområden och samtidigt stärka och utveckla sin roll som grundbulten i Europeiska unionens strategi för luftfartssäkerhet. I det sammanhanget har byrån fortskridit med sitt arbete för att utveckla en övergripande europeisk rättslig ram för civil luftfartssäkerhet och har bidragit stort till upprättandet av en europeisk strategi för luftfartssäkerhet.

Under 2010 har framför allt följande uppgifter tillkommit för byrån:

- Utveckling av ett europeiskt flygtrafiksäkerhetsprogram (EASP) och en europeisk flygtrafiksäkerhetsplan (EASp).
- Upprättande av det interna systemet för händelserapportering (IORS).
- Förberedelsearbete inför auktorisationen av tredjelandsoperatörer (TCO).
- Deltagande i organet för prestationsgranskning (Performance Review Board – PRB) när det gäller prestationssystemet för flygledningstjänsten (ATM).

En stor del av arbetet har också inbegripit ett nära samarbete med andra myndigheter. EASA säkerställde att Europa företrädde på ett enhetligt sätt vid ICAO:s 37:e generalförsamling och ställde sig bakom utarbetandet av de arbets- och informationsdokument som lagts fram av det belgiska ordförandeskapet. Byrån fortsatte också att vara direkt engagerad i flera av ICAO:s olika arbetsgrupper och paneler. På europeisk nivå har byrån antagit ett arbetsavtal med Eurocontrol, och ett godkännandebrev (Letter of Agreement – LoA) har undertecknats med det gemensamma företaget Sesar för att fastställa uppgifter och villkor kopplade till programmet Sesar.

Under 2010 fortsatte byrån med sina insatser för att bli erkänd som en kvalitetsorganisation på hög nivå. I november 2010 klarade EASA certifieringen enligt standarden ISO 9001:2008 och är nu det första EU-organ som är helt certifierat. Under 2010 har också byråns internrevisionsfunktion blivit certifierad enligt IPPF (International Professional Practices Framework).

Slutligen har byrån utfört sin årliga riskanalys. De risker som har identifierats och de åtgärder som har genomförts och/eller inletts för att minska dem presenteras i denna rapport.

⁽¹⁾ Byråns årsrapport för 2010 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 2010. Som framgår av de olika tabellerna för varje verksamhet har nästan samtliga mål som uppställdes i arbetsprogrammet för 2010 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

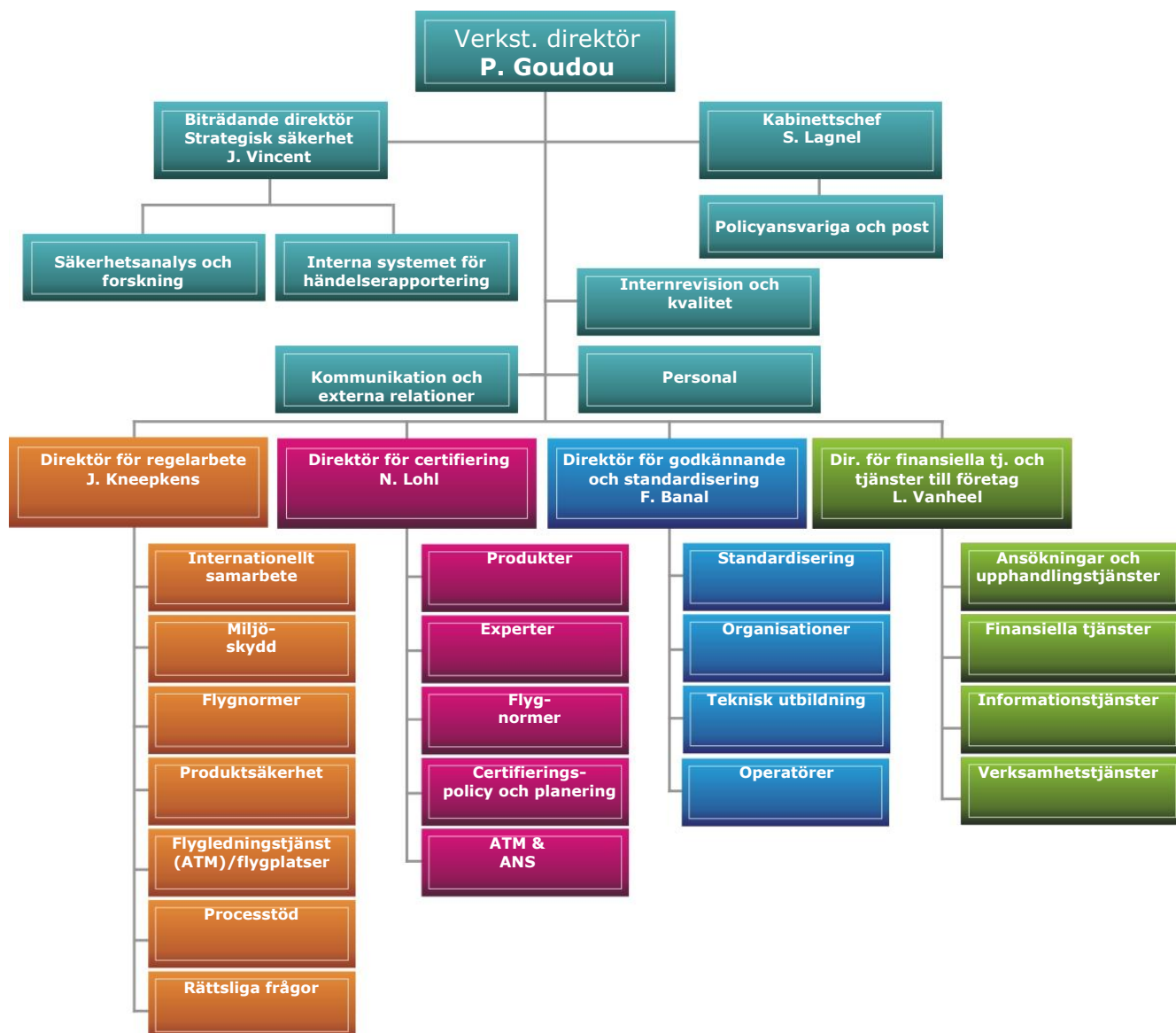
Flygning är ett av de säkraste sätten att färdas på. Eftersom flygtrafiken hela tiden ökar behövs det ett gemensamt europeiskt initiativ för att hålla luftfarten på en säker och miljövänlig nivå. Byrån utarbetar gemensamma säkerhets- och miljöregler. Den övervakar genomförandet av standarder genom kontroller i medlemsstaterna och tillhandahåller systemet nödvändig teknisk sakkunskap och utbildning. 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 miljötypcertifiering 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).
- Samla in uppgifter, göra analyser och bedriva forskning för att förbättra luftfartssäkerheten.

Organisationsstruktur



Status: maj 2011

Större evenemang 2010

Evenemang	Datum
Organiserat/samorganiserat av EASA	
EASA:s informationsdag – den andra EASA-utvidgningen: flygplatser och flygledningstjänsten, Oslo	22 januari 2010
Andra internationella samarbetsforumet (ICF-2), Dubai	27–29 april 2010
Besök av Siim Kallas, Europeiska kommissionens vice ordförande och ansvarig för transportfrågor, Köln	31 maj 2010
2010 års internationella konferens om luftfartssäkerhet för USA och Europa, New Orleans	8–10 juni 2010
Workshop om frågor som rör det vulkaniska askmolnet, Köln	21 juni 2010
EASA-konferens "För gemensamma säkerhetsregler – första fasens yttranden om flygledningstjänsten (ATM)", Köln	24 juni 2010
Internationella konferensen om klimatförändringens inverkan på luftfartssäkerheten, Köln	8–9 september 2010
AR/OR-konferens, Köln	20–21 oktober 2010
OPS-konferens om Del-CAT och Del-SPA, Köln	25 november 2010
Organiserat på ICAO-/EU-nivå	
Åttonde mötet inom ICAO:s miljökommitté (Committee on Aviation Environmental Protection – CAEP/8), Montreal	1–12 februari 2010
Konferens om det gemensamma europeiska luftrummet II, Madrid	25–26 februari 2010
ICAO:s högnivåkonferens om säkerhet, Montreal	29–31 mars 2010
Första toppmötet mellan EU och Latinamerika om luftfart, Rio de Janeiro	24–26 maj 2010
ICAO:s 37:e generalförsamling, Montreal	27 september–8 oktober 2010
Europeiskt toppmöte om luftfart, Brügge	26–27 oktober 2010

Byråns verksamhet

1. Säkerhetsstrategi

1.1. Syfte och tillämpningsområde

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

Rollfördelningen 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 (Europaomfattande) strategi 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 från Europeiska kommissionen, industrin, Eurocontrol, medlemsstaterna och EASA.

Under 2010 utmynnade detta arbete i att det första Europaomfattande systemet för luftfartssäkerhet togs fram i och med att det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP) och den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp) utvecklades.

1.2. Viktigaste resultat 2010

➤ Europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP)

Under 2010 har EASAC utarbetat en handbok för det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP) och en europeisk flygtrafiksäkerhetsplan (EASp). På grundval av detta arbete avser Europeiska kommissionen att utfärda ett meddelande om strategin för den europeiska luftfartssäkerhetens framtid där målen ska anges för de kommande åren. Med dessa tre delar – en strategi, ett program och återkommande säkerhetsplaner – är bilden fullständig.

Europa är banbrytande inom detta arbete eftersom ingen annan region i världen har en struktur för att omsätta säkerhetsstyrningen i praktisk handling. Ovannämnda delar mottogs positivt av byråns styrelse i december 2010.

Den föreslagna strategin för den europeiska luftfartssäkerheten bygger på tre olika delar:

- En samling riktlinjer och mål (strategin).
- En integrerad samling bestämmelser och aktiviteter som syftar till att höja säkerheten (programmet).
- En högnivåbedömning av säkerhetsfrågor och den tillhörande handlingsplanen (säkerhetsplanen).
- EASP-handboken

EASP beskrivs närmare i en handbok. Denna handbok tar upp en rad olika processer och aktiviteter och är indelad i två delar.

I den första delen behandlas det europeiska systemet för luftfartssäkerhet, som upprättas genom grundförordningen. Den anger ramarna. Här beskrivs de olika aktörerna, deras funktioner, ansvarsområden och hur de interagerar med varandra. Detta är avgörande för att förstå hur systemet kan användas för att förbättra säkerheten. I dokumentet beskrivs också de externa aktörer som påverkar systemet.

Den andra delen innehåller en beskrivning av hur systemet bör fungera för att åstadkomma en kontinuerlig förbättring av säkerheten. Införandet av en formaliserad säkerhetsstyrning inom alla sektorer av den civila luftfartsindustrin är något som fortfarande är under utveckling. ICAO har verkligen infört ett paradigmskifte som nu håller på att slå igenom. Detta paradigmskifte omfattar två olika delar: SMS/SSP och prestationsbaserat regelarbete med hjälp av en samlad systemstrategi. För att ta hänsyn till dessa föränderliga förutsättningar innehåller dokumentet ett förslag till såväl målsättningar som befintliga processer. Enligt detta förslag är den gemensamma säkerhetsstyrningen central för luftfartssystemet.

EASP-handboken är ett inledande dokument. Efterhand som genomförandet av principerna för säkerhetsstyrningen utvecklas, kommer också systemet att behöva utvecklas. Samarbete är nyckeln till ett framgångsrikt genomförande av säkerhetsstyrningen. Detta gäller särskilt i vårt fall och kan mycket väl komma att fungera som förebild för andra regionala samarbetsstrategier.

EASP syftar också till att utgöra ett stöd för medlemsstater som utarbetar sina statliga säkerhetsprogram (SSP). Detta visar det europeiska sättet att se på de olika gränssnitten och de olika gemensamma frågor som måste behandlas. Detta europeiska synsätt är avgörande för samarbetsstrategin och vice versa. En gemensam förståelse för hur EASA-systemet fungerar och samtliga aktörers funktioner och verksamheter utgör i själva verket grunden för det lagarbete som vi måste få till stånd för att lyckas med denna utmanande strävan.

- Den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp)

Under 2010 har den första versionen av EASp utarbetats enligt en bottom-up-strategi. De första prioriteringarna har fastställts genom att man har sammanställt de nationella prioriteringar som har inkommit från medlemsstaterna. Dessa prioriteringar har jämförts i förhållande till de prioriteringar som har fastställts av det europeiska strategiska säkerhetsinitiativet (ESSI), Eurocontrol eller byrån. I senare versioner kommer en mer genomarbetad samarbetsmetod att tillämpas till skillnad från den (bottom-up) som har använts för denna första version. Principerna för att utarbeta de kommande planerna beskrivs i EASP-handboken.

Säkerhetsstyrningen har utvecklats under årens lopp. Att förbättra säkerhetsresultatet har blivit ett utmanande arbete som kräver gemensamma insatser och prioriteringar utifrån knappa resurser. Publiceringen av en säkerhetsplan visar att Europa är redo att agera.

Avsikten med ett sådant dokument är att sluta cirkeln för säkerhetsstyrningen genom att de säkerhetsfrågor som identifierats på europeisk nivå kopplas till handlingsplaner och initiativ för att minska de underliggande riskerna genom en analys av säkerhetshändelser.

EASp innehåller förslag till en väg att gå för de närmaste fyra åren som ger en övergripande bild av säkerhetsarbetet i Europa inom alla luftfartsområden. Här fastställs en första prioriteringsgrund, som kompletteras av nationella säkerhetsplaner samt på byrånivå av ett internt säkerhetsprogram. Genom planen skapas ett nätverk för

handling. Samordning och nära samarbete är avgörande för att hålla det uppdaterat och effektivt.

2. Säkerhetsanalys och forskning

2.1. Syfte och tillämpningsområde

EASA förvärvar 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 samsarbetsmetoder.
- Kontinuerlig 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).

Säkerhetsanalys tillhandahåller ett brett spektrum av säkerhetsrådgivning och -analys för såväl interna som externa parter. Den stöder också EASA:s kommunikationsverksamhet med berörda aktörer.

Under 2010 fokuserade man på att konsolidera befintlig kapacitet, t.ex. genom ytterligare förbättringar av den systematiska strategin för att koppla säkerhetsverksamhet till identifierade säkerhetsrisker samt utöka användningen och spridningen av säkerhetsuppgifter.

2.2. Viktigaste resultat 2010

Säkerhetsanalys

- Produktiv användning av säkerhetsuppgifter

Den utökade användningen av säkerhetsuppgifter har inneburit fördelar eftersom arbetet inriktas på att upptäcka trender och tidiga tecken för att förhindra framtida haverier. Internationella avtal för att utbyta uppgifter har diskuterats för att förbättra samarbetet. Nya verktyg har tillhandahållits för att göra säkerhetsuppgifterna mer lättillgängliga inom byrån.

När det gäller arbetsavtalet mellan byrån och Eurocontrol är en av de första uppgifterna inom detta avtal att utvidga den årliga säkerhetsöversynen (ASR) så att den inbegriper en komponent för flygledningstjänsten (ATM). Det har också rekryterats en samordnare för "Analysnätverket", vilket innebär att projektet kan komma i gång under 2011.

Insatser har också gjorts för att stärka byråns policy när det gäller skyddet av säkerhetsinformation och tillämpningen av en "rättvissekultur".

- Internt system för händelserapportering (IORS)

Ett verkligt viktigt resultat under 2010 var att det interna systemet för händelserapportering (IORS) upprättades i syfte att förbättra byråns interna organisation och processer för alla händelser som rapporteras till EASA. Arbetet har bland annat handlat om att utarbeta IORS-riktlinjer, nödvändiga förfaranden och vilken form som ska användas. IORS-avdelningen upprättades i oktober 2010.

- Samarbete i utredningsarbetet

Ett närmare samarbete och ökat förtroende för arbetsmetoderna har resulterat i snabbare och säkrare korrigerande åtgärder efter haverier och allvarliga tillbud. Ny EU-lagstiftning – förordning (EU) nr 996/2010 ⁽²⁾ – som klargör EASA:s funktioner och ansvarsområden har utarbetats och införts.

Uppföljning har bland annat gjorts av följande omfattande haverier eller allvarliga tillbud som inträffade under 2010:

- 21 januari 2010: Agusta AW139 EC-KYR, haveri, Almería, Spanien.
- 10 april 2010: TU-154M, polska försvarsmakten, haveri, Smolensk, Ryssland.
- 13 april 2010: Airbus A300B4-203F, XA-TUE, AeroUnion, Monterrey, Mexiko
- 12 maj 2010: Airbus A330, 5A-ONG, haveri, Libyen.
- 28 juli 2010: Airbus A321, AP-BJB Airblue, haveri, Islamabad.
- 27 juli 2010: Boeing MD-11, Lufthansa cargo, D-ALCQ, haveri på Riyadh's flygplats, Saudiarabien.
- 3 september 2010: Boeing 747-400F, N571UP, haveri, Dubai, Förenade arabemiraten.
- 4 november 2010: Airbus A380, Qantas, haveri med motorbortfall (utan dödlig utgång).

- Vulkanaska

Efter vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott på Island i april 2010, som orsakade enorma störningar i flygtrafiken i västra och norra Europa, lade byrån ned ett stort arbete på att ta fram lämpliga åtgärder för att främja en fortsatt säker flygverksamhet. Här prioriterades samordning, workshops, presentationer och deltagande i arbetsgrupper, som alla hade till syfte att minimera eventuella framtida händelsers påverkan. En Safety Information Bulletin ⁽³⁾ utfärdades med rekommendationer för operatörer av turbindrivna flygplan och helikoptrar som manövrerades in i eller närmade sig luftrum med känd eller misstänkt förorening av vulkanisk aska. Byrån är verksam inom den nyligen inrättade krissamordningscellen för den europeiska luftfarten (European Aviation Crisis Coordination Cell – EACCC) i syfte att säkerställa en konsekvent, sammanhängande och aktuell hantering av krissituationer. Ett samarbete inleddes också med ICAO om upprättandet av nya certifieringsstandarder för vulkanisk aska.

- Säkerhetsinitiativ som ger resultat

De tre ESSI-pelarna har kopplats till det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP).

- Europeiska teamet för kommersiell luftfartssäkerhet (ECAST): En ny uppdragsbeskrivning med en länk till den rådgivande kommittén för europeisk flygsäkerhet (EASAC) har antagits. ECAST:s bansäkerhetsverksamhet har lanserats

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG, EUT L 295, s. 35.

⁽³⁾ EASA SIB No. 2010-17R2: *Flight in Airspace with a low contamination of Volcanic Ash.*

under ledning av den europeiska arbetsgruppen för att förhindra avvikelser från bana (European Working Group for the Prevention of Runway Excursion – EWGPRE). Lanseringen av det europeiska forumet för övervakning av registrerade flyguppgifter (Flight Data Monitoring – FDM) är på gång.

- Europeiska teamet för helikoptersäkerhet (EHEST): EHEST-rapporten om haverierna under perioden 2000–2005 samt två säkerhetsbroschyrer och videoinspelningar har publicerats. Under 2010 anordnades IHSS (International Helicopter Safety Seminar) i Europa.
- Europeiska teamet för säkerhet för allmänflyg (EGAST): EGAST:s säkerhetsriktlinjer, broschyrer och videoinspelningar har publicerats.

- Prestationshantering av säkerheten

Organet för prestationsgranskning (PRB) inrättades genom förordning (EU) nr 691/2010⁽⁴⁾ om prestationssystemet för flygledningstjänsten. Eftersom detta prestationssystem även omfattar säkerhet, har samarbete med byrån inkluderats i förordningen. De huvudsakliga samarbetsområdena är fastställande av nyckelutförandeindikatorer, granskning av nationella prestationsplaner samt årliga PRB-rapporter. Detta samarbete formaliserades genom ett samförståndsavtal mellan byrån och de ledande inom PRB, som undertecknades i februari 2011.

- Utveckla säkerheten internationellt

ICAO:s högnivåkonferens om säkerhet (HLSC) ägde rum i mars 2010. EASA ledde den grupp där de olika staterna fördes samman för att utarbeta och lägga fram dokument som gjorde det möjligt för Europa att agera samstämmigt vid HLSC.

Byrån anordnade en stor internationell konferens om klimatförändringens inverkan på luftfartssäkerheten i september 2010.

Forskning

➤ Forskningsplanering inför framtiden

Med beaktande av topprioriteringarna inom den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen och det tematiska programmet för europeiska partnerskapsgruppen för flygforskning (European Aviation Research Partnership Group – EARPG) har byrån under 2010 konsoliderat sina behov och önskemål om nya projektförslag samt en eftersläpning från tidigare år i EASA:s ambitiösa forskningsplan för 2011–2013. Planen omfattar projektförslag från programmet för regelarbete, projekt som har föreslagits genom säkerhetsrekommendationer samt förslag som har lagts fram av ESSI, av direktoraten för certifiering och regelarbete och av den europeiska rådgivande gruppen för mänskliga faktorer (European Human Factors Advisory Group – EHFAG).

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). I detta sammanhang har EASA deltagit i paneler för projekttaktörer/rådgivande kommittéer och stått som värd för lägesrapportsmöten.

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster, EUT L 201, s. 1.

Vidare har EASA samverkat med de storskaliga teknikinitiativen Sesar och Clean Sky. Under 2010 har byrån också deltagit i och kommit med bidrag till genomförandegruppen och integrationsteamet för den rådgivande gruppen för flygteknisk forskning i Europa (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe – ACARE). En förteckning över 2010 års studier och forskningsprojekt finns i **bilaga 2**.

2.3. Nyckelförändringar

Syfte	Nyckelförändringar	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
Påskynda tillgängligheten samt förbättra innehållet i den årliga säkerhetsöversynen	Tillgänglighetsdatum tidigareläggs, indikatorerna förbättras, liksom omfattning och detaljeringsnivå	Innehållet komplett och godkänt den 1 juni	Innehållet komplett och godkänt den 25 maj	Den årliga säkerhetsöversynen 2009 med förbättrat innehåll godkändes av byråns interna säkerhetskommitté den 6 april 2010
Förbättra byråns sätt att hantera formella säkerhetsrekommendationer	Andelen nya säkerhetsrekommendationer som besvaras inom som längst 90 dagar	90 %	95 %	88 %
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 fem större haverier inom civil luftfart med dödlig utgång	Följa upp sju större haverier inom civil luftfart med dödlig utgång	Överträffat
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	Uppnått

3. Regelarbete

3.1. Syfte och tillämpningsområde

I nära samarbete med Europeiska kommissionen leder och samordnar byrån arbetet med att ta fram EU-lagstiftning som gäller den civila luftfartssäkerheten och miljöskyddet. I detta sammanhang avger EASA yttranden till Europeiska kommissionen och antar certifieringsmaterial och vägledande material som utgör underlag för detta.

Under 2010 har byrån fortsatt med sin verksamhet i linje med de prioriteringar som har fastställts av Europeiska kommissionen och eftersträvar ett fullständigt genomförande av grundförordningen. Att se till att regelarbetets olika produkter levereras i tid har varit en stor utmaning även under 2010, särskilt när det gäller de tre ATM-reglerna som behandlats enligt det påskyndade förfarandet ("fast-track").

3.2. Viktigaste resultat 2010

➤ Programmet för regelarbete

EASA har genomfört ett betydligt högre antal uppgifter än de 17 som planerades i programmet för regelarbete, däribland yttrandet om bemyndigande av införandet av det nya ACAS II-programmet, beslutet om att införa godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) för Del-M om "avisning/förhindrande av isbildning", de tre ATM-yttranden som avgetts enligt det påskyndade förfarandet samt förteckningar med synpunkter och svar (CRD) om de delar som avser certifiering av flygbesättningar (FCL), medicinska intyg (MED), myndighetskrav/organisationskrav (AR/OR), kabinbesättningar (CC) och flygdrift (OPS) ⁽⁵⁾. Yttrandena om Del-FCL och Del-MED avgavs 2010. En förteckning över 2010 års beslut, yttranden och meddelanden om ändringsförslag (NPA) finns i **bilaga 3**.

➤ Nuvarande behörighetsområde

EASA har utfärdat flera viktiga meddelanden om ändringsförslag avseende upphandling av tekniska tjänster, om anpassning av förordning (EG) nr 2042/2003 ⁽⁶⁾, CS-25 om typ och antal passagerarnödutgångar samt CS-27/CS-29 om vibrationsövervakning (VHM).

➤ Utvidgning av tillämpningsområdet

- Första utvidgningen

Byrån har fortsatt sitt arbete i enlighet med de åtta prioriterade arbetspaket som styrelsen enades om i september 2009. Arbetspaketen har anpassats i förhållande till meddelandena om ändringsförslag och den föreslagna nya regelstrukturen, med särskild hänsyn till de framsteg som har gjorts, tillgängliga interna och externa resurser med tillhörande expertkunskaper samt omstruktureringen av de tekniska kraven för OPS.

Förteckningarna med synpunkter och svar till Del-AR och Del-OR publicerades i oktober 2010. De innehåller myndighetskraven (AR) avseende FCL, utbildningsorganisationer, flygmedicinska centrum, utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD), flygdrift, flygmedicinska intyg och kabinbesättningar samt organisationskraven

⁽⁵⁾ OPS, avser kommersiell flygtransport med helikoptrar och flygplan (CAT (A+H)) samt verksamhet som kräver särskilda godkännanden (SPA).

⁽⁶⁾ 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, s. 1).

(OR) för utbildningsorganisationer, flygmedicinska centrum, utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer (FSTD) och kabinbesättningar. Förteckningarna med synpunkter och svar till certifieringsspecifikationerna för utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer (FSTD) för flygplan och helikoptrar publicerades i december 2010.

- Andra utvidgningen

Byrån utfärdade "den första fasens" yttranden (enligt det påskyndade förfarandet) om tre väsentliga ATM-regler och fortsatte sitt regelarbete i linje med de överenskomna prioriteringarna. EASA utfärdade även yttrandet om bestämmelsen med krav för användning av det gemensamma luftrummet med det första kapitlet om programmet ACAS II version 7.1, som föreskrivs i det europeiska luftrummet. Arbetet med att utveckla tillämpningsföreskrifter för flygplats säkerhet fortsatte med syftet att utfärda tillhörande meddelanden om ändringsförslag senast 2011 och anta bestämmelserna senast 2013 så som föreskrivs i grundförordningen.

I enlighet med Europeiska kommissionens begäran och byråns säkerhetsrådgivande funktion (artikel 13a i förordningen om det gemensamma europeiska luftrummet) har byrån aktivt bidragit till att utveckla tillämpningsföreskrifterna om nätverksförvaltningsfunktionerna för flygledningstjänsten och prestationssystemet för flygledningstjänsten samt till att tillhandahålla information för att upprätta eller ändra funktionella luftrumsblock (Functional Airspace Blocks – FAB).

- Genomförande av 2010 års arbetsprogram för regelarbete: gränssnittet till organisationer

Vid genomförandet av sitt arbetsprogram för 2010 har direktoratet vidareutvecklat gränssnittet till Eurocontrol, Sesar och ICAO.

Arbetsavtalet mellan byrån och Eurocontrol har antagits och arbetsprogrammet för 2011 med tillhörande uppgiftsspecifikationer har införts för att försöka uppnå maximala synergieffekter för båda organisationernas uppgifter samt förenkla genomförandet av det föränderliga regelverket inom ATM-området. När det gäller miljöskydd har det också upprättats nära arbetsförbindelser.

Ett godkännandebrev (Letter of Agreement – LoA) mellan byrån och det gemensamma företaget Sesar har formellt undertecknats för att fastställa uppgifter och villkor kopplade till programmet Sesar. Ur lagstiftningssynpunkt är byrån involverad i planering, regelarbete och säkerhetsbevisning och har en nyckelroll i valideringsprocessen för arbetspaketen inom Sesar. Byrån har även tillhandahållit stöd för programmet Sesar i syfte att validera säkerhetsaspekterna när det gäller programmets genomförande.

Vidare har EASA fortsatt att vara direkt engagerad i olika arbetsgrupper och paneler inom ICAO, genom att öka sitt samarbete med och stöd till ICAO när det gäller utvecklingen av nya bestämmelser och normer. EASA har arbetat tillsammans med ICAO:s specialgrupp och olika paneler är det gäller flygplatsdrift och tjänster, inom ICAO:s studiegrupp för drift av obemannade flygplanssystem samt med specialgruppen om den nya generationen av yrkesverksamma inom luftfarten (NGAP). Byrån har också deltagit i möten om buller och utsläpp från luftfartyg samt i specialgrupper om modellering och databaser. Stöd har tillhandahållits till Europeiska kommissionen inför förberedelserna av ICAO/CAEP:s styrgruppsmöte.

3.3. Nyckelutförandeindikatorer

Syfte	Nyckelutförandeindikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
Förbättra processen för regelarbetet genom att organisera konferenser i syfte att kommunicera med de berörda aktörerna i ett tidigare skede av processen	Antalet högnivåkonferenser som anordnas i början av nya uppgifter	4	4	6 ⁽⁷⁾
Vara mer proaktiv gentemot ICAO, medlemsstaterna och EU-institutionerna för att inta en ledande roll när det gäller att förbereda bestämmelser och fastställa säkerhetsmål	Antagande samt genomförandegrad av en policy om interaktionen med dessa olika nyckelaktörer.	Den policy som har utarbetats av R antas av direktörerna	75 % av policyn genomförs	95 %
Genomföra den antagna R WP	% av uppgifterna som har genomförts	95 %	95 %	135 %

⁽⁷⁾ EASA:s informationsdag – den andra EASA-utvidgningen: Flygplatser och flygledningstjänsten, workshop om Del -21J/145-gränssnittet – diskussion om godtagande av delar och reparationer, workshop om MDM.047, M.014 och 145.012, AR/OR-konferens, OPS-konferens om Del-CAT och Del-SPA.

4. Produktcertifiering

4.1. Syfte och tillämpningsområde

Byrån ansvarar för luftvärdighets- och miljötypcertifiering av flygtekniska produkter, delar och anordningar. Detta ansvar omfattar inledande certifiering av nya typkonstruktioner samt en rad olika anknyttande aktiviteter, t.ex. kompletterande typcertifikat, godkännande av ändringar och reparationslösningar. Detta 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 (luftvärdighetsdirektiv).

Vid sidan av sin huvuduppgift när det gäller luftvärdighets- och miljöcertifiering av flygtekniska produkter, delar och anordningar har byråns certifieringsdirektorat under 2010 inriktat sitt arbete på att förbättra arbetsuppgifter som rör kontinuerlig luftvärdighet samt att genomföra de nya behörighetsområdena.

4.2. Viktigaste resultat 2010

Certifieringsdirektoratet har inlett och aktivt stött utvecklingen av ett nytt system (verktyg och arbetsmetoder) för konsekvent insamling, analys och registrering av inkommande säkerhetsinformation. Det har också bidragit till utvecklingen av regelverket för byråns nya arbetsområden. Direktoratet har även stött översynen av den nuvarande avgiftsförordningen ⁽⁸⁾ för att upprätta en lämplig finansieringsmekanism för den nya verksamheten.

Direktoratet har utformat sin organisation i enlighet med detta och inrättat avdelningen för flygledningstjänst (ATN)/flygtrafiktjänster (ANS), som ska ansvara för samtliga utredningar och all tillsyn av de system som används för att tillhandahålla ATM/ANS-tjänster.

Arbetet med att utveckla ett "traineeprogram" för yngre ingenjörer har fortskridit med ett beslut från den verkställande direktören ⁽⁹⁾, där den allmänna ramen fastställs för traineeprogram vid EASA.

Byrån har aktivt främjat samarbetet med berörda aktörer genom ett antal särskilda evenemang (workshops, seminarier, ledningsmöten osv.) samt genom ett nyutvecklat kommunikationsverktyg, certifierings-PM ⁽¹⁰⁾.

➤ Luftvärdighets- och miljötypcertifiering av flygtekniska produkter, delar och anordningar

- Trenden för mottagna ansökningar

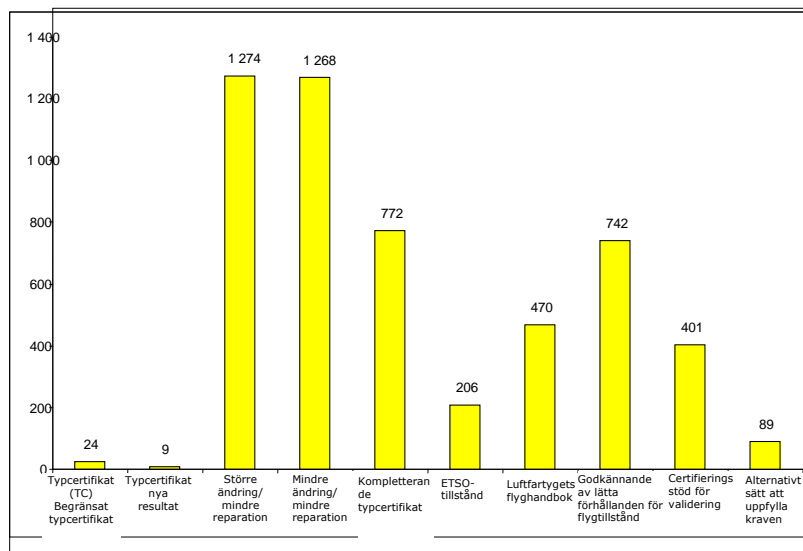
Antalet nya ansökningar som lämnats till byrån för luftvärdighets- och miljöcertifiering under 2010 visade att industrin hade återhämtat sig från den finansiella krisen. Antalet

⁽⁸⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 593/2007 av den 31 maj 2007 om de avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet respektive kommissionens förordning (EG) nr 1356/2008 av den 23 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 593/2007.

⁽⁹⁾ Verkställande direktörens beslut nr 2010/175/E av den 16 december 2010 om reglerna för EASA traineeprogram.

⁽¹⁰⁾ EASA:s certifierings-PM klargör byråns allmänna handlingslinje när det gäller specifika certifieringsärenden. Syftet är att ge vägledning om en viss fråga. Som icke-bindande material kan det tillhandahålla kompletterande information och vägledning för konstaterande av överensstämmelse med rådande normer.

(5 255) har legat på en stabil nivå i förhållande till 2009. Ansökningar om certifiering av nya typkonstruktioner har inkommit för olika produkttyper, från luftskepp, ballonger, motorer och propellrar till små flygplan och rotorluftfartyg. När det gäller stora flygplan ansökte Bombardier, en kanadensisk luftfartygstillverkare, om en kombinerad europeisk (EASA)/kanadensisk (Transport Canada Civil Aviation, TCCA) certifiering av sin C-serie med medelstora tvåmotoriga flygplan (CS100 och CS300). Diagrammet visar fördelningen mellan olika typer av ansökningar:



- Större pågående fleråriga typcertifieringsprogram

Ett stort arbete har utförts på en rad olika fleråriga typcertifieringsprojekt, t.ex. Airbus A350, militärtransportflygplanet A400M, helikoptern Eurocopter EC175, samt även på valideringen av affärsflygplanen Embraer EMB-550 och EMB-545multiro, Mitsubishi Regional Jet (MRJ), flerrollshelikoptern HAL Dhruv och regionalflygplanet Sukhoi Superjet 100. Under 2010 har valideringen av jetplanen Boeing B787 och B747-8 kommit in i slutfasen, men båda projekten har försenats något på grund av tekniska problem.

- Antal utfärdade certifikat

Under året utfärdades 3 996 certifikat ⁽¹¹⁾. Typcertifikat har utfärdats för det tvåmotoriga monoplanet Skycar med konfiguration för skjutande propeller, turbinmotorn SaM146-IS17, dieselkolvmotorn TDA CR 1.9 8V och Helix H50F-propellern. Vidare har byrån godkänt valideringen av det brasilianska affärsflygplanet Embraer EMB-505, det amerikanska super-midsize-affärsflygplanet Hawker Model 4000 och de olika typerna av varmluftsballonger från Kavanagh i Australien. Ett begränsat typcertifikat utfärdades till Beriev Aircraft Company för dess amfibieflygplan som kan användas för många olika roller, Be-200ES-E.

➤ **Fortsatt luftvärdighet**

- Frågan om Koito-stolarna

⁽¹¹⁾ Med certifikat avses varje slags godkännande, licens eller annat dokument som utfärdas till följd av certifiering.

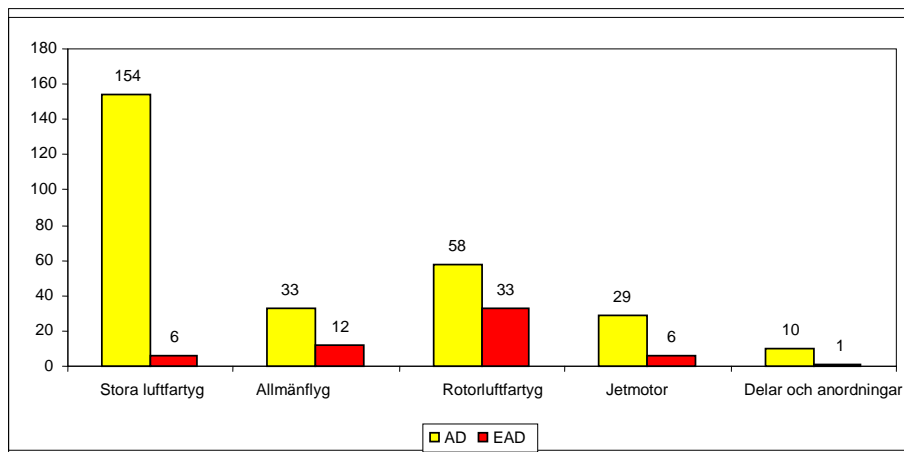
När det gäller aspekter kring de testresultat för stolar som förfalskats av Koito Industries Ltd (Japan) har EASA arbetat mycket nära tillsammans med sin amerikanska motsvarighet FAA (Federal Aviation Administration) för att ta fram obligatoriska åtgärder på respektive håll, vilket ledde fram till harmoniserat innehåll i relevanta EASA PAD (Proposed Airworthiness Directive – föreslaget luftvärdighetsdirektiv)/FAA NPRM – meddelande om förslag till regelarbete). Innan slutbestämmelserna publicerades genomfördes två informationsmöten med branschen för att underlätta samrådsperioden.

- Qantas-haveriet

Under året har direktoratet varit aktivt involverat i arbetet med att utreda och analysera haverier och incidenter, däribland haveriet med en Airbus A380, som användes av Qantas Airlines, i november 2010.

- Luftvärdighetsdirektiv och brådskande luftvärdighetsdirektiv

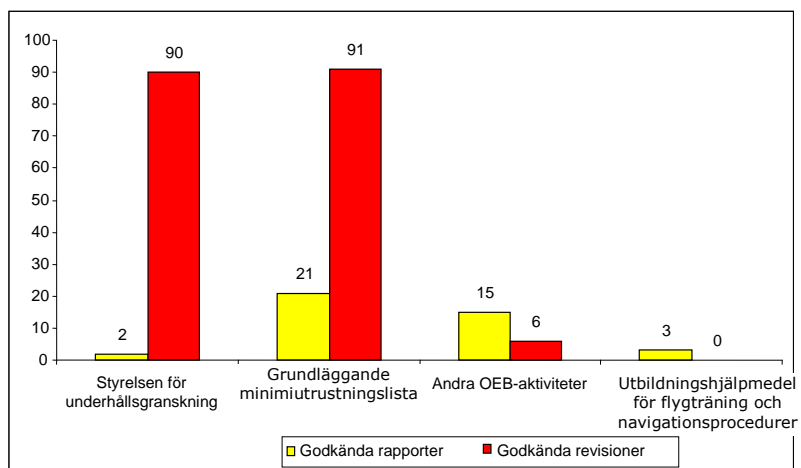
För att säkerställa fortsatta luftvärdighetsfunktioner i samband med produkter, delar och anordningar som står under byråns tillsyn har 284 luftvärdighetsdirektiv (AD) och 58 brådskande luftvärdighetsdirektiv (EAD) utfärdats. Närmare uppgifter om detta framgår av nedanstående diagram:



➤ **Certifieringsuppgifter med anknytning till driften**

Dessa uppgifter omfattar bland annat arbetet med styrelsen för underhållsgranskning (MRB) samt en rad olika aktiviteter som utförs av nämnden för operativ utvärdering (OEB), t.ex. godkännande av grundläggande minimiutrustningslistor (Master Minimum Equipment Lists – MMEL), frågor som rör typutbildning av flyg- och kabinbesättningar samt kvalifikationer i fråga om utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD).

Resultaten framgår av nedanstående tabell:



4.3. Nyckelförandeindikatorer

Syfte	Nyckelförandeindikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
Säkerställa en miniminivå för tillsynen av fortsatt luftvärdighet	Antal utförda tekniska arbetstimmar per år i procent av antalet planerade timmar	90 %	90 %	88,19%
Överföra certifieringsuppgifter till den interna verksamheten i linje med internaliseringspolicyn	Interna timmar i procent av totala timmar	62 %	64 %	70,95 %
Förbättra den tekniska personalens effektivitet	Andelen tekniska timmar (projektarbete) i procent av totala timmar	65 %	66 %	80,11 %
Säkerställa att samtliga certifieringsuppgifter enligt flygnormerna uppfylls på lämpligt sätt	Antal tekniska arbetstimmar som utförs per projekt i procent av antalet planerade timmar	-	90 %	97,85 %
Tillfredsställelse inom industrin	Andelen positiv feedback som erhållits genom de berörda aktörernas feedbackformulär		80 %	72 % (baserat på ett deltagande på 29 %)
Kvaliteten på konstruktionsrelaterad säkerhetstillsyn (initial luftvärdighet – IAW och fortsatt luftvärdighet – CAW)	Antalet större tillbud eller haverier (CS 25 & CS 29 a/c) som helt eller delvis orsakats av konstruktionsbrister		Maximalt motsvarande genomsnittet för de föregående tio åren	Översyn pågår, i syfte att utarbeta en mer ändamålsenlig indikator

5. Organisationsgodkännanden

5.1. Syfte och tillämpningsområde

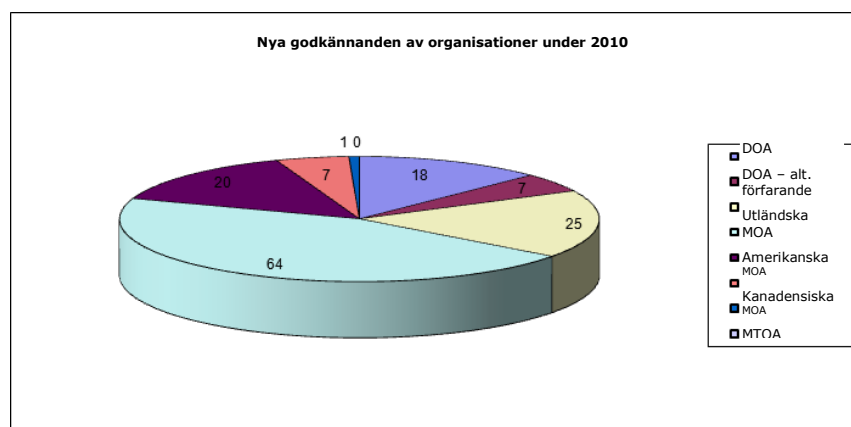
EASA ansvarar för godkännandet av konstruktionsorganisationer oavsett var dessa finns samt för godkännandet av de organisationer som ansvarar för tillverkning, underhåll, underhållsutbildning och ledningsverksamhet för fortsatt luftvärdighet utanför medlemsstaternas territorium. I detta ingår även att 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 2010 nått en mogen nivå, både vad gäller verksamhet och metoder. Arbetet under 2010 har inriktats på att utveckla den nuvarande metoden och strategin för organisationsgodkännanden samt på att förbereda de nya behörighetsområdena och processerna i anslutning till genomförandet, t.ex. utvidgningen till certifiering av flygbesättningar och ATM/ANS (det påskyndade förfarandet).

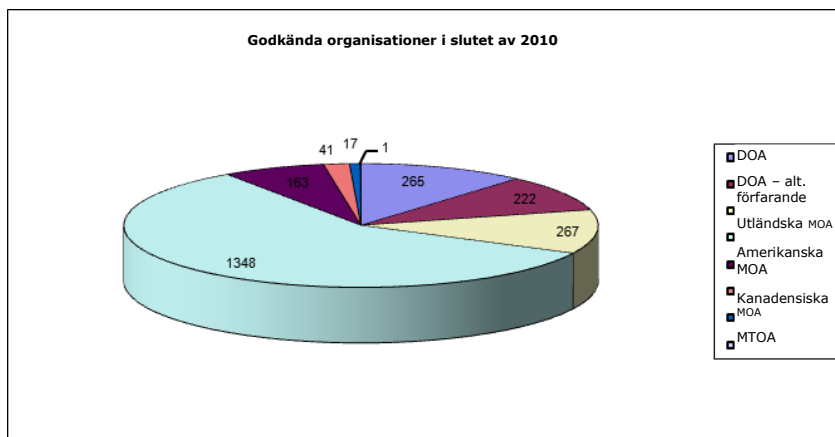
5.2. Viktigaste resultat 2010

Verksamheten med godkännande av organisationer har stadigt ökat under 2010, 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 2010



Godkända organisationer den 31 december 2010



➤ **Godkännande av konstruktionsorganisationer**

Den 31 december 2010 hade totalt 265 DOA utfärdats, varav 192 hade överförts till byråns interna verksamhet. De nationella luftfartsmyndigheterna behandlar fortfarande 73 organisationer. De organisationer som befann sig under initial bedömning var 92 för DOA och 45 för alternativa förfaranden till DOA. Överföringen till den interna verksamheten har följt det förväntade målet. Ytterligare tre organisationer överfördes till EASA:s teamledare under 2010, varav ett DOA och två 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**

Kontakterna har stärkts ytterligare med den kinesiska myndigheten om tillverkningsanläggningar för två innehavare av EASA:s godkännande av tillverkningsorganisation och Airbus slutmontering i Kina. Dessutom har förfarandet för utfärdande av EASA:s luftvärdighetsbevis för export (ECofA) för luftfartyg tillverkade i Kina genomförts och utvecklats. I samband med denna specifika verksamhet har stöd erhållits från EASA:s representant i Kina.

➤ **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 varit med och arbetat med förberedelserna för en smidig övergång från det befintliga bilaterala underhållsavtalet till det nya bilaterala avtalet mellan EU och USA.

5.3. Nyckelförändringseindikatorer

Syfte	Nyckelförändringseindikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
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	Uppgift saknas	5 %	3,8 %
Implementera de nya behörighetsområdena, anpassade i tid till de ändrade genomförandedatumen	Tillgång till genomförandeplan	Justera genomförandeplanen regelbundet	Implementera de nya behörighetsområdena i enlighet med genomförandeplanen	Anpassa genomförandeplanen i enlighet med ändringarna av tillämpningsföreskrifter
Proaktivt utveckla strukturerade förbindelser med kommissionen och de större tillsynsmyndigheterna när det gäller tredjelandsoperatörer och samtidigt upprätthålla byråns oberoende	Antalet regelbundna möten som anordnas med kommissionen	Uppgift saknas	Möten hålls varje kvartal	Möten hålls regelbundet
Utarbeta 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 EASA:s egen personal	Slutföra förslagsfasen för förfaranden för att lägga ut arbete	Upprätta förfaranden för att lägga ut arbete (målet 80 %)	Anpassning av förfarandena för att lägga ut arbete på grund av att policyn för att lägga ut arbete har senarelagts
Utveckla ett riskbaserat övervakningssystem med fastställda test- och genomförandefaser	Genomförande av de riskbaserade övervakningsfaserna i förhållande till genomförandeplanen	Slutförande av fastställandefasen	Slutförande av testfasen	Konceptet har slutförts, för att gå vidare krävs det tillgång till testverktyg

6. Inspektioner i medlemsstaterna

6.1. Syfte och tillämpningsområde

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 ⁽¹²⁾. 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 de kommande EU-tillämpningsföreskrifterna har antagits. De tidigare gemensamma luftfartsbestämmelserna (JAR) och, för kommersiell flygtransport med flygplan, kraven i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ⁽¹³⁾ ("EU-OPS") fortsätter att gälla.

Under 2010 har byrån fokuserat på att utveckla sin nuvarande standardiseringsverksamhet ytterligare och har arbetat för en kontinuerlig förbättring av standardiseringsprocessen.

6.2. Viktigaste resultat 2010

➤ Grundförutsättningar

Under 2010 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 26 "EASA-länderna" och i 7 "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 2010 planerades och genomfördes därför ungefär 90 % av de 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 luftfartsmyndigheterna för de tillämpliga kraven (förebyggande standardisering). Under 2010 utgjordes 95 teammedlemmar av inspektörer som utstationerats från de nationella luftfartsmyndigheterna (54 %). Tre grundutbildningar för standardiseringsinspektörer genomfördes och i samband med detta utbildades mer än 40 nya inspektörer, framför allt inom områdena FCL, OPS och FSTD.

⁽¹²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 736/2006 av den 16 maj 2006 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner, EUT L 129, s. 10.

⁽¹³⁾ 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, s. 1.

➤ **Nyckelresultat – standardisering**

Under 2010 har 111 standardiseringsinspektioner genomförts ⁽¹⁴⁾, i enlighet med följande tabell:

Inspektionstyp	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Regelbunden insp.	14	22	12	18	18	7
Uppföljning	0	4	9	3	2	0
Ad hoc	0	1	1	0	0	0
Totalt	14	27	22	21	20	7

Detta resulterade i att sammanlagt 949 brister konstaterades, varav 876 klassificerades som bristande efterlevnad, vilket innebär att den inspekterade nationella luftfartsmyndigheten måste föreslå och genomföra en plan för korrigerande åtgärder. Runt 20 % 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 2010 har standardiseringsavdelningen anordnat tio möten där sammanlagt 448 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. Den positiva återkopplingen från de nationella luftfartsmyndigheterna har lett till att byrån har beslutat att standardiseringsmötena ska genomföras med ökad frekvens.

➤ **Kontinuerlig förbättring av standardiseringsprocessen**

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

Men byrån arbetar ändå hela tiden med att förbättra processens kvalitet, effektivitet och genomslagskraft. För detta ändamål har ett antal åtgärder redan genomförts och processen kommer att förbättras ytterligare under 2011. I framtiden kommer processen att utvecklas stort i riktning mot en riskbaserad, fortlöpande strategi för kontinuerlig övervakning (Continuous Monitoring Approach – CMA).

Denna dynamiska strategi bekräftades under IAS ⁽¹⁵⁾-granskningen i september. I revisionsrapporten konstaterades det att det nuvarande interna kontrollsystemet ger rimliga garantier för att de mål som avser inspektion av de nationella luftfartsmyndigheterna verkligen uppnås.

⁽¹⁴⁾ Vidare har standardiseringsavdelningen deltagit i sju internationella standardiseringsbesök (USA, Kanada och Brasilien) och nio ackrediteringsbesök.

⁽¹⁵⁾ Europeiska kommissionens internrevisionstjänst.

6.3. Nyckelutförandeindikatorer

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
Genomföra det överenskomna antalet besök enligt den godkända årliga planen	% av de planerade besöken som utförts		100 % av de planerade besöken + ad hoc-besök och andra oväntade besök	Planerat: 104 Utfört: 111 (2 ad hoc)
Utvidga standardiseringsmötena till att omfatta de nya behörigheterna	Antal standardiseringsmöten per område	1 möte per område	1 möte per område	2 möten per område för de nya behörigheterna
Delta aktivt i de kurser som anordnas för de nationella luftfartsmyndigheterna	Antal anställda som deltar aktivt	1 anställd per område	Minst 1 anställd per område	1 anställd per område har deltagit
Utvidga samma inspektörskvalifikationer till OPS/FCL/FSTD		Upprätta en förteckning över inspektörer som ska få dessa kvalifikationer	Inleda kvalifikationsutbildningen	Kvalifikationsutbildningen har påbörjats
Fortsätta att konsolidera den befintliga inspektörspoolen		Ökning med 10 %	Ökning med 10 %	2010 var den genomsnittliga ökningen mer än 10 %
Undersöka möjligheten till (intresset för) utstationering till EASA under kortare tid (ett år) av personal från de nationella luftfartsmyndigheterna	Fastställa behov och förfarande	Skicka ut ett brev till samtliga nationella luftfartsmyndigheter för att kartlägga den potentiella gruppen	Minst 1 END	1 utstationerad nationell expert under 2010
Använda reaktivitetsindex för att fastställa besöksplanering		Ändra förfarandena för att väga in eventuella följder av genomförandet av det riskbaserade systemet (kortare tid, ett år, samt längre, tre år)	Ändra förfarandena för att väga in eventuella följder av genomförandet av det riskbaserade systemet (kortare tid, ett år, samt längre, tre år)	Har delvis uppnåtts: förfarandena håller på att ändras i riktning mot en riskbaserad strategi, i linje med ICAO CMA-modellen

7. Operatörer

7.1. Syfte och tillämpningsområde

Operatörsavdelningen täcker byråns verksamhet som gäller gemenskapens SAFA-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 SAFA:s rampinspektioner.
- Ge analyser och rapporter på grundval av insamlade uppgifter.
- Stödja organisationen och genomföra utbildningskurser.
- Ge förslag till handböcker och förfaranden.
- Utveckla standardiseringen av SAFA:s verksamhet.

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

Under 2010 har byrån inriktat sitt arbete på att ytterligare förbättra SAFA-programmet (vilket bland annat omfattar utveckling och drifttagande av den nyutvecklade SAFA-applikationen, genomförande av det centraliserade systemet för uppföljning av korrigeringar åtgärder, kontinuerlig uppdatering av SAFA-förfaranden), genomföra SAFA-standardiseringskontroller för nationella luftfartsmyndigheter samt tillhandahålla kontinuerligt stöd till kommissionen för flygsäkerhetskommittén (ASC) på EU:s säkerhetslista.

När det gäller TCO har byrån fokuserat på förberedande arbete (exakt fastställande av omfattning, arbetsbelastning och förfaranden).

7.2. Viktigaste resultat 2010

SAFA

➤ Förbättring av SAFA-programmet

Under 2010 inledde EASA ombyggnaden av en ny SAFA-applikation och databas genom att fastställa högnivåkrav och detaljerade affärskrav. Denna nya applikation kommer att ge fullt stöd under hela processen (förberedelse, rapportering, uppföljning och åtgärdande av brister).

SAFA-analysen utfördes i linje med den fastställda tidsplanen. Alla regelbundna analyser föregicks av en kvalitetsgranskning i syfte att identifiera rapporteringsfel. 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.

Under 2010 har SAFA:s vägledande material (inklusive detaljerade förfaranden för utförande av rampinspektioner, rapportering och uppföljning) setts över, med beaktande av de senaste ändringarna av de tillämpliga ICAO-normerna samt den input som har kommit från de stater som deltar i SAFA samt från de SAFA-standardiseringskontroller som har utförts av EASA.

I enlighet med SAFA-direktivet samt de villkor för SAFA-standardiseringen som överenskommits med de stater som deltar i SAFA har EASA gått vidare med den SAFA-standardiseringsprocess som inleddes 2009. Under 2010 planerades och genomfördes sammanlagt 24 standardiseringsinspektioner i EU samt i de stater utanför EU som deltar i SAFA.

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

För att marknadsföra EU:s SAFA-program internationellt har de principer och metoder som tillämpats för SAFA presenterats för olika internationella målgrupper under EASA:s internationella samarbetsforum och den andra workshopen för färdplanen för global luftfartssäkerhet som anordnades av ICAO/den mellanstatliga luftfartskommittén. SAFA-programmet har också presenterats under flera seminarier, workshops och bilaterala möten för ett antal olika länder: Förenade arabemiraten, Indien, Venezuela och Kina.

I enlighet med det mandat som gavs av Europeiska kommissionen har byrån också inlett förhandlingar med länder utanför Europa om deltagande i EU:s SAFA-program. Under den första fasen har fyra olika länder bjudits in – Brasilien, Kanada, Marocko och Tunisien – och förhandlingar har redan inletts med Brasilien, Kanada och Marocko.

Tredjelandsoperatörer

Inom ramen för sin utvidgade behörighet har byrån inlett förberedelsearbetet (exakt fastställande av omfattning, arbetsbelastning och förfaranden) när det gäller tillstånd till tredjelandsoperatörer (TCO). Detta har omfattat följande:

- Upprätta en övergripande TCO-projektplan samt utveckla de första delarna av en prestationsbaserad tillsyn med hänsyn till riskbedömningsprinciper.
- Utarbeta EASA:s tekniska och administrativa förfaranden för tredjelandsoperatörer.
- Stödja regelarbete när det gäller tillstånd för tredjelandsoperatörer.
- Inleda rekryteringen av personal.

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 inom ramen för flygsäkerhetskommittén. TCO-enheten har tagit sig an samordningen och fått liv i den vilande ICAO USOP-arbetsgruppen för rapportanalys.

7.3. Nyckelutförandeindikatorer

Syfte	Nyckelutförandeindikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
Delta i seminarier, konferenser och presentationsturnéer	Antal initiativ där man har deltagit utanför de vanliga evenemangen	Minst 3	Minst 3	4
Presentera EC-SAFA-systemet 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	7
Kvalifikationsutbildning av SAFA-inspektörer	Slutförd utbildning genom en EASA-godkänd utbildningsorganisation		Förbättring från år till år	Affärskraven i SAFA-databasen har slutförts. Det faktiska utvecklingsarbetet har inletts.
Utveckla SAFA-databasen	Lättanvändbarhet och resultatets kvalitet	5 inspektioner	24 inspektioner	24 (100 %)

8. Internationellt samarbete

8.1. Syfte och tillämpningsområde

Byrån hjälper till att upprätta arbetsavtal med utländska nationella luftfartsmyndigheter och bistår Europeiska kommissionen i förhandlingarna om de bilaterala avtalen om luftfartssäkerhet (BASA). Utöver detta hjälper byrån utvecklingsländerna med att förbättra sin lagstiftningskapacitet.

8.2. Viktigaste resultat 2010

➤ Bilaterala avtal och arbetsavtal

Det bilaterala avtalet om luftfartssäkerhet (BASA) om den civila luftfartssäkerheten mellan Brasilien och EU, inklusive bilagor om certifiering av flygtekniska produkter och underhåll, undertecknades i Brasilia den 14 juli 2010.

Åtta arbetsavtal (WA) mellan EASA och den kinesiska luftfartsmyndigheten CAAC, ett internationellt partnerskap med Ryssland, två ändringar i tillägget med Japan och ett tillägg med Förenade arabemiraten har undertecknats. ⁽¹⁶⁾

➤ Tekniskt samarbete

EASA har stött Europeiska kommissionens arbete med att utforma europeiska biståndsprojekt samt förvalta gemenskapsprogram (t.ex. i Sydasien, Sydostasien, Indien, Kina, Demokratiska republiken Kongo, Ryssland, Balkanländerna, Medelhavsländerna och Centralasien).

EASA:s verksamhet på området tekniskt samarbete har omfattat 1) direkt ledning av särskilda biståndsprogram, och 2) deltagande i tekniska biståndsuppdrag i Gabon, Kongo, Bangladesh, Montenegro, Georgien, Costa Rica och Malawi.

EASA:s andra internationella samarbetsforum (ICF-2) anordnades i Dubai i april 2010.

8.3. Nyckelutförandeindikatorer

Syfte	Nyckelutförandeindikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
Främja EASA-systemet genom bilaterala avtal, arbetsavtal och lokala representanter	Antal initiativ som är under aktiv behandling	1 (1 bilateralt med Kanada + inleda utvidgningen)	Fortsätta utvidgningen	EASA-systemet har främjats kontinuerligt, t.ex. genom 1) stöd till bilaterala avtal (Brasilien), 2) arbetsavtal (åtta med CAAC, två med JCAB och ett med IAC)
Utveckla utbildningen och anordna tekniska workshops	En indikator är antalet workshops som anordnas där EU-bestämmelsernas betydelse förklaras.	Tre	En konferens med EASA-gruppen	Tolv aktiviteter har anordnats Åtta uppdrag gällande säkerhetslistan och tekniskt stöd till föranslutningsinstrumentet (IPA)
Ta ledningen när det gäller samordning mellan olika europeiska aktörer som deltar i det tekniska samarbetet	Antalet tekniska samarbetsåtgärder som samordnas av byrån, inklusive arbetsavtal med länder utanför EASA JA	Dra igång den europeiska samordningen	Ett program som samordnas med ECAC	Tre ICF-evenemang där de nationella luftfartsmyndigheterna deltar IPA-projekt

⁽¹⁶⁾ En fullständig förteckning över EASA arbetsavtal finns på EASA webbplats på följande adress:
<http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

9. Stödverksamheter

9.1. Syfte och tillämpningsområde

EASA:s stödverksamheter omfattar allmän förvaltning och administration av byrån. Detta inkluderar den övergripande organisationen (förvaltning, planering, allmän samordning), kommunikation, rättslig rådgivning, granskningar 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 2010 har de främsta utmaningarna när det gäller stödverksamheter bland annat varit slutförandet av ISO 9001:2008-certifieringen, den fortsatta konsolideringen av ERP/SAP samt den fortsatta förbättringen av personalutvecklingsprocesser.

9.2. Viktigaste resultat 2010

Allmän förvaltning

2010 års internationella konferens om luftfartssäkerhet för USA och Europa med temat "Global säkerhetsledning: att utveckla en gemensam kultur" anordnades i New Orleans, Louisiana, den 8–10 juni med mer än 300 deltagare från nationella luftfartsmyndigheter, industrin och olika organisationer.

Handläggning av ansökningar och upphandlingstjänster

Arbetet med att förbereda de administrativa processerna för byråns nya behörighetsområden inleddes 2010, och inbegriper bland annat fastställande av ansökningsformulär och nödvändiga certifikat för nya uppgifter.

I slutet av 2010 fakturerades den beräknade avgiftsintäkten på 72 miljoner euro. Fortsatta diskussioner har förts med industrin och kommission om förslaget till tredje generationen av byråns avgiftsförordning och ett konsoliderat utkast till förordning lämnades till styrelsen i juni 2010.

Konceptet med enskilda inköpsorder för att lägga ut certifieringsuppgifter har genomförts. Under fjärde kvartalet 2010 inleddes arbetet med att planera och förbereda för upphandlingen av de certifieringsuppgifter som lagts ut (byråns nya och befintliga behörighetsområde).

Under året genomfördes 23 upphandlingsförfaranden för större värden, som täcker såväl operativa som administrativa behov. Av dessa kunde 20 slutföras framgångsrikt och 29 större kontrakt undertecknades till ett värde av ca 14 miljoner euro. Utöver detta har 428 avtal undertecknats till följd av upphandlingsförfaranden för lägre värden, motsvarande sammanlagt ca 1,65 miljoner euro.

Finansiella tjänster

Under 2010 har avdelningen för finansiella tjänster uppnått ett tillfredsställande budgetgenomförande på 98,4 %. Närmare uppgifter om det ekonomiska resultatet finns i **bilaga 4**.

ERP-systemet (Enterprise Resource Planning) har förbättrats ytterligare och används systematiskt för alla typer av finansiella transaktioner liksom för bokslutet.

Byråns affärsplan för 2011–2015 har setts över och en ny version, som med tanke på EU-stödet omfattar ett besparingspaket på 3 miljoner euro, antogs av styrelsen i december 2010.

Juridiska tjänster

Den rättsliga avdelningen har aktivt bidragit till de resultat som kommit fram genom regelarbetet, däribland flera stora frågor som t.ex. yttrandena om medicinska krav respektive AOR-krav samt meddelandena om ändringsförslag i fråga om flygtidsbegränsningar och tredjelandsoperatörer.

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.

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 säkerställt att byråns genomförande av dataskyddsförordningen utvecklas kontinuerligt.

Slutligen har avdelningen handlagt ett antal ansökningar om offentlig tillgång till handlingar samt ansökningar från USA om samråd med tredje part enligt den amerikanska lagen om informationsfrihet (Freedom of Information Act – FOIA). Avdelningen har också gett ledande stöd för att vidareutveckla byråns policy för skydd av säkerhetsinformation.

Kommunikation

Webbplatsen easa.europa.eu har fått en helt ny design och har nu bättre navigerings- och sökmöjligheter. EASA har även utvecklat sin närvaro inom de sociala medierna och använder aktivt Facebook och Twitter för att informera sina intressegrupper.

EASA har publicerat pressmeddelanden om ämnen som harmoniserade bestämmelser för licensiering av piloter, förslag till flygtidsbegränsningar, den första EASA-certifieringen av en fransk-rysk motor (SaM146) samt om sin Safety Information Bulletin för krisen med vulkanaskan. EASA var också djupt engagerad i hanteringen av Qantas/A380/Trent900-krisen.

Ett stort antal intervjuer i TV, radio och tryckta medier har organiserats med EASA-personal när det gäller frågor som utvecklingen av regelarbetet (FCL, FTL osv.), certifiering och strategisk säkerhet.

Byråns publikationer under 2010 omfattar bland annat följande: den årliga säkerhetsöversynen för 2009, årsrapporten för 2009, *Fact Book 2005–2009*, EHEST:s säkerhetsrapport och nyhetsbrevet *EASA news*.

Personal

I slutet av 2010 hade EASA 524 tillfälligt anställda, 63 fler än året innan. Dessutom hade byrån 54 kontraktsanställda (CA) och 8 utstationerade nationella experter (SNE).

Under 2010 slöt EASA 92 nya anställningsavtal, vilket resulterade i en nettoökning på 72 anställda. 20 anställda har lämnat byrån av olika skäl (de har lämnat in sin avskedsansökan, kontraktet har upphört, de har gått i pension eller blivit avskedade) och 31 anställda har varit framgångsrika i externa eller interna urvalsförfaranden.

Byrån har offentliggjort 57 lediga tjänster, tillsatt 67 tjänster och slutfört 60 urvalsförfaranden motsvarande 66 tillsatta tjänster. Runt 2 800 ansökningar har inkommit och mer än 405 intervjuer har genomförts.

Personalökning netto 2010 (tillfälligt anställda/kontraktanställda/utstationerade nationella experter)	72
Publicerade lediga tjänster 2010 (tillfälligt anställda/kontraktanställda/utstationerade nationella experter)	57
Framgångsrika interna kandidater (tillfälligt anställda)	31
Anställda som slutat 2010 (TA/CA)	20

Utöver den personal som redan rekryterats har ytterligare 16 kandidater accepterat ett erbjudande om tillfällig anställning och kommer att börja på sin tjänst under de första månaderna 2011. Närmare uppgifter om byråns bemanningstal och personalsammansättning för 2010 finns i **bilaga 5**.

När det gäller personalförvaltning och personalutveckling har byrån organiserat och lett 235 allmänna utbildningskurser (varav 104 i språk/testning) med sammanlagt 1 248 (684) deltagare. Ett verktyg för utbildningsadministration har köpts in och konfigurationen av detta inleddes i slutet av 2010. Verktöget planeras vara klart och tillgängligt för all personal senast det andra kvartalet 2011.

Efter förfarandet för resultatutvärdering och ändrad kategoritilldelning har 100 medarbetare föreslagits få ändrad kategoritilldelning, varav 68 också befordrades efter att ha uppfyllt kraven i artikel 45.2 (kunskaper i ett tredje EU-språk). År 2010 var det första året då även kontraktanställda befordrades.

Arbetsutvärderingsprojektet slutfördes i november 2010. Projektet resulterade i att samtliga EASA:s arbetsbeskrivningar uppdaterades och slutfördes, att samtliga tjänster utvärderades samt att det upprättades ett graderingssystem för organisationen, som kommer att anpassas ytterligare efter EASA:s behov under 2011.

Den första undersökningen om personalmotivation inleddes genom leverantören Ipsos Loyalty GmbH, och undersökningen var tillgänglig för all personal under perioden december 2010–10 januari 2011. Hela rapporten publicerades för all personal under första kvartalet 2011.

En förteckning över luftfartsexpertis har tagits fram med input från EASA:s kärnverksamhet. En undersökning för att kartlägga all luftfartsexpertis som finns bland EASA:s personal är planerad till första kvartalet 2011.

Teknisk utbildning

För att möta den ökade efterfrågan på utbildning som är aktuell och ad hoc, har följande åtgärder genomförts under 2010:

- Effektivisering av det system för kursplanering, synlighet och registrering som används av avdelningen för teknisk utbildning (TTD) samt konsolidering av en enstaka kursförfrågan.
- Publicering av ett ökande antal e-learningkurser.

- Spridning av bästa metoder och utbildningsbehov till de nationella luftfartsmyndigheterna genom möten i gruppen för gemensamma utbildningsinitiativ (Common Training Initiative Group – CTIG).
- Effektivisering och allmän kartläggning av tekniska biblioteksresurser samt främjande av utbildningsorganisationers och nationella luftfartsmyndigheters användning av e-examinationer.

De viktigaste resultaten under 2010 omfattar bland annat följande:

- Avtal om inspektörens kvalificeringskriterier efter CTIG:s förhandlingar.
- Antalet e-examinationsleverantörer har ökat till 29 plus 13 av medlemsstaternas nationella luftfartsmyndigheter.
- Översyn och uppdatering av de sex bästsäljande kursplanerna för e-examination.
- Antagande av ny utbildningsteknik för att vara rustad för en utökad kundbas.
- Utveckling och tillhandahållande av specialiserade kurser för: CS-23, CAW för typkonstruktion, instruktörsutbildning, avtalet mellan EU och Kanada.
- Nära samarbete med experter för att utveckla innehåll och kompetensbaserade kurser.
- Publicering av 2011 års utbildningsplan (december 2010).

Under 2010 genomfördes följande utbildning:

Utbildningstillfällen	70
Kurser	44
Deltagare från EASA	484
Deltagare från de nationella luftfartsmyndigheterna	121

Information och verksamhetstjänster

När det gäller affärsapplikationer har flera strategiska projekt inletts, t.ex. SAFA and IORS, med slutligt genomförandedatum under 2011. Parallellt med detta har respektive avdelning tillhandahållit kontinuerligt stöd för underhåll och förbättring av flera grundläggande affärsapplikationer som AWD (luftvärdighetsdirektiv), CRT (Common Response Tool), ett flertal SharePoint-sajter, HR-systemet och webbportalen.

På ERP-området har byrån fortsatt att optimera verktyget, lagt till ytterligare funktioner och finjusterat de implementerade funktionerna.

På infrastruktursidan har IT-avdelningen på Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar (ECDC) samt på EASA beslutat att samarbeta för en effektiv kostnadsminskning genom att hosta sina respektive datacenter med remote failover.

När det gäller verksamhetstjänster har det gjorts ingående analyser av utrymmeskrav och driftseffektivitet, som har visat att byrån behöver överväga alternativa fastigheter som huvudkontor senast när det nuvarande hyresavtalet upphör 2016. Förfarandet kommer att fortsätta en bra bit in på 2011.

Inom området för resehantering har det ökade antalet affärsresor till städer med förhöjd säkerhetsrisk lett till att det har införts en förhandsriskbedömning för vissa destinationer.

När det gäller dokument- och arkivhantering har sammanlagt 5 500 filer, som översänts från JAA, katalogiserats och överförts till centralarkivet.

9.3. Nyckelutförandeindikatorer

Syfte	Nyckelutförandeindikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
Snabbare process för uppgiftsfördelningen när det gäller verksamhet i samband med certifiering av inledande luftvärdighet	Procentandel ansökningar som handläggs fram till uppgiftsfördelningen inom fem arbetsdagar räknat från mottagandet av ansökan	70 %	75 %	73 %
Snabbare process för utfärdande av certifikat	Procentandel tekniska förhandsgodkännanden som handläggs fram till certifikat inom fem arbetsdagar räknat från mottagandet av tekniskt förhandsgodkännande	70 %	75 %	88 %
Upprätthålla ett högt budgetgenomförande	Procentandel genomförda åtaganden i förhållande till prognosen, sett till hela årsbudgeten	98 %	98 %	98 %
Ökad effektivitet när det gäller skuldindrivning	Genomsnittligt antal dagar till beslut om kontantindrivning	133	120	108
Genomförande av tjänsteförteckningen	Procentandel godkända tjänster för tillfälligt anställda som har tillsatts i slutet av 2010	95 %	98 %	92 %
Identifiera ett standardutbildningsprogram (gemensamma kriterier för kunskaper, färdigheter och erfarenhet) som passar profilen för flygsäkerhetsinspektörer	Slutligt arbetsdokument	Utkast till arbetsdokument	Enighet har nåtts kring ett slutligt arbetsdokument som har godkänts	Uppnått
Främja att externa leverantörer använder systemet för e-examinationer samt utarbeta ett antal ämnen och flervalsfrågor för e-examinationer	Antalet genomförda e-examinationer Antalet ämnen och flervalsfrågor för e-examinationer	Antalet e-examinationer: 500 Antalet ämnen för e-examinationer: minst 16	Antalet e-examinationer: 1 000 Antalet ämnen för e-examinationer: minst 24	Antalet ämnen för e-examinationer: 5
ISO 9001-certifiering	Certifiering har erhållits	Förberedelse och förhandsrevision	Certifiering har erhållits	Certifieringen tilldelades den 15 december 2010
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	Projektet lades i malpåse på grund av en omprioritering av projektportföljen för infrastruktur

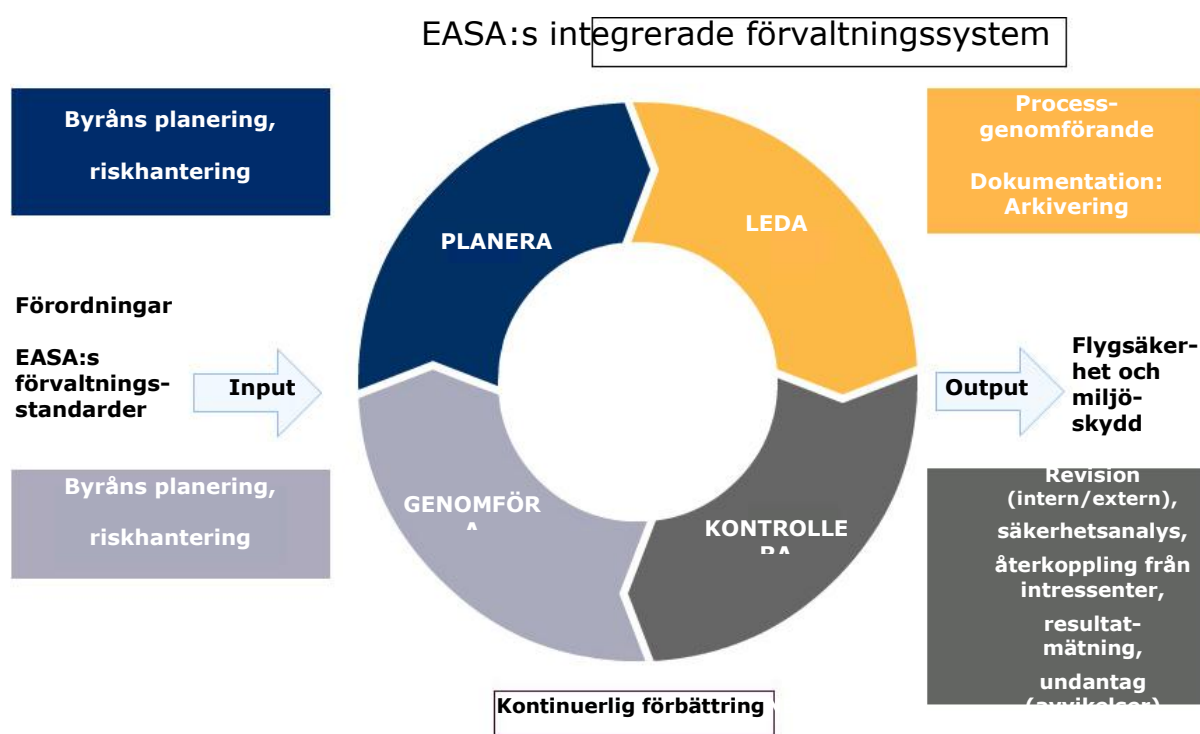
Internkontroll och minskning av risker

➤ Intern kontroll

Under 2010 har EASA konsoliderat sitt integrerade förvaltningssystem (IMS), som inrättades 2008, för att få det certifierat enligt ISO 9001:2008-standarden under 2010.

EASA IMS bygger på förvaltningsstandarder som antogs av byråns styrelse 2008, i enlighet med artikel 38 i budgetförordningen. Dessa standarder bygger på de standarder för internkontroll som utarbetats av Europeiska kommissionen och interna ISO9001:2008 kvalitetsstandarder. Ett sådant system ligger till grund för både internkontroll och fortsatta förbättringar.

I EASA:s 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 genom att använda ett ramverk i fyra steg som bygger på bästa metoder från ett antal organisationer i privat och offentlig sektor.



➤ Minskning av risker

Byrån har även genomfört en årlig riskbedömningsprocess som syftar till att identifiera högnivårisker för varje makroprocess. Riskerna bedöms utifrån sannolikheten att de inträffar och potentiell påverkan. Följande tabell visar de risker som identifierats för 2010 samt utförda och/eller initierade åtgärder för att minska effekterna.

Risker	Viktiga åtgärder för att minska effekterna, utförda/initierade under 2010
Ledningsprocesser	
Byrån åtalas och blir ansvarsskyldig.	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.
Negativ medietäckning som exempelvis kan ha politiska orsaker, däribland klagomål från berörda aktörer, ett luftfartygshaveri eller uppmärksammade anklagelser om oegentligheter.	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 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.
Ett luftfartyg för provflygning drabbas av haveri till följd av att det felhanterats, felaktigt har godkänts av flygprovsorganisationen eller sökanden har utsatts för överdrivna överensstämelsekrav eller påtryckningar.	Effektiva arbetsförfaranden för certifiering/organisationsgodkännande (DOA), inklusive lämpliga kontroller. Kapacitet att styrka utfört arbete genom att behålla dokumentation. Tillhandahålla återkommande utbildning för den tekniska personalen för att upprätthålla deras kompetens.
Olämpligt utfärdande av ett godkännande, utvidgning av godkännandets omfattning eller förlängning av godkännandet på ett sådant sätt att det påverkar säkerheten (på grund av fel/underlåtenhet i det inledande godkännandet eller den kontinuerliga tillsynen).	Effektiva arbetsförfaranden för organisationsgodkännande, 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.
Underlåtenhet från innehavaren av godkännandet (t.ex. otillräckligt underhåll som resulterar i att ett stort luftfartyg drabbas av haveri) till följd av felaktig validering av de nationella luftfartsmyndigheternas rekommendationer.	
Olämpligt utfärdande av särskilda luftvärdighetsspecifikationer (SAS) resulterar i att ett luftfartyg drabbas av haveri.	Tillämpningsföreskrifter och vägledande material gällande utfärdande av särskilda luftvärdighetsspecifikationer. Effektiva arbetsförfaranden för utfärdande av särskilda luftvärdighetsspecifikationer, inklusive lämpliga kontroller. Kapacitet att styrka utfört arbete genom att behålla dokumentation.
Säkerhetsaspekter som inte tagits upp resulterar i ett luftfartygshaveri till följd av att luftvärdighetsdirektiv inte har utfärdats, de korrigerande åtgärderna varit otillräckliga eller bristande uppfyllelse 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, utförda/initierade under 2010
	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 förhållande till 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 allvarlig tillbud som går att förhindra.	Främjande av ett system för händelserapportering och en rättvisekultur. 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. en 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.

Bilagor

- **Bilaga 1:** **Revisionsförklaring från utanordnaren**
- **Bilaga 2:** **2010 års studier och forskningsprojekt**
- **Bilaga 3:** **2010 års beslut, yttranden och ändringsförslag (NPA)**
- **Bilaga 4:** **Byråns ekonomiska resultat 2010 (EASA:s budgetgenomförande)**
- **Bilaga 5:** **Bemanningstal och personalsammansättning**
- **Bilaga 6:** **EASA:s styrelse**
- **Bilaga 7:** **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 ⁽¹⁷⁾.
- 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.

Ort Köln Datum

Underskrift

Patrick Goudou,
verkställande direktör för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

⁽¹⁷⁾ En rättvisande bild betyder i detta sammanhang en tillförlitlig, fullständig och riktig bild av förhållandena.

Bilaga 2: 2010 års studier och forskningsprojekt

Under 2010 finansierades följande sju projekt, som vart och ett pågick i mellan sex och femton månader, av byrån efter ett framgångsrikt anbudsförfarande. Budgeten för detta uppgick till en totalsumma av 1 507 000 euro:

• CODAMEIN: Mätning och inspektion av kompositsskador (högenergi-trubbigt våld)
• WAFCOLT: Vattens uppträdande i bränsle under kalla temperaturförhållanden
• SEBED: Degradering av säkerhetsbälten
• SOMCA: Säkerhetskonsekvenser av att utföra modelltäckningsanalys med program
• WATUS: Separation för vakturbulens när det gäller stora luftfartyg
• Undersökning om bestämmelserna för marktjänster med förhindrande av isbildning och avisning
• SAMPLE III: Luftfartygspartiklar

Under 2010 har byrån mottagit och godkänt slutrapporter från följande projekt:

• SAVE: Studie av ekonomisk modellering för luftfart
• SAMPLE II: Undersökning, provtagning och mätning av luftfartygs partikelutsläpp
• Luftfartens ekonomiska modelleringskapacitet för miljökonsekvensanalys av lagstiftning
• LIBCOS: Kompositstrukturers beteende vid slagbelastning
• SAPOX: Säkerhetsaspekter när det gäller syrgaspulssystem
• MOSTDONT: Mode-S transponder i luftrum med hög trafiktäthet
• Ultralätta flygplan, översyn av bestämmelserna i medlemsstaterna
• Standardisering av hagelhot
• RuFAB: Mätning av banans friktionsegenskaper och luftfartygs inbromsning

Rapporterna kan läsas och laddas från byråns webbsida om forskning. ⁽¹⁸⁾

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

Bilaga 3: 2010 års beslut, yttranden och ändringsförslag (NPA)

Beslut

Beslut	Uppgiftsnummer	Ämne
Beslut 2010/001/R	21.001	Godkännande av leverantörer av navigationsdatabaser
	21.002	Godkända organisationers certifikatnummer
	21.003	Justering av Del-21 och AMC/GM
	21.023 c	Flygtillstånd: Befogenheter för organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet
	MDM.007 c	Auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg
Beslut 2010/002/R	21.023 c	Flygtillstånd: Befogenheter för organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet
	66.001 b	Korrigerig av redaktionella felaktigheter i Del-66 och tillhörande AMC
	145.001 b	Korrigerig av redaktionella felaktigheter i Del-145 och tillhörande AMC
	147.001 b	Korrigerig av redaktionella felaktigheter i Del-147 och tillhörande AMC
	M.001 b	Korrigerig av redaktionella felaktigheter i Del-M och tillhörande AMC
	MDM.007 b	Auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg
	MDM.002 c	Elektriska ledningar, kopplingssystem Planerat resultat: beslut om ändring av AMC/GM till Del-M (med förbehåll för att Del-M ändras i enlighet med MDM.002 a)
Beslut 2010/003/R	MDM.034	Kompositmaterial
Beslut 2010/005/R	25.040	TYP III-utgångar (tillgänglighet och lättanvändhet)
	25.057	Säkerhetsrelaterade konstruktionsstandarder
	MDM.034	Kompositmaterial
Beslut 2010/006/R	MDM.054	Avisning/anti-is-åtgärder AMC och GM efter A-NPA 2007-11
Beslut 2010/007/R Beslut 2010/008/R	MDM.034	Kompositmaterial
Beslut 2010/010/R	ETSO.007	Systematisk översyn och införlivande av befintliga FAA TSO för delar och anordningar i EASA ETSO
Beslut 2010/011/R	66.025	Regelbundet uppdatera denna livskraftiga AMC, som används som referens vid utfärdande av typbehörigheter. Planerat resultat: Ett beslut om uppdatering av AMC-tillägg I till Part-66
Beslut 2010/012/R Beslut 2010/013/R Beslut 2010/014/R Beslut 2010/015/R	MDM.001 a	ETOPS/LROPS
Beslut 2010/016/R	21.042	Kontroll av annan parts leverantör enligt Del-21
	ETSO.007	Systematisk översyn och införlivande av befintliga FAA TSO för delar och anordningar i EASA ETSO
	MDM.001 a	ETOPS/LROPS

Yttranden

Yttranden	Uppgiftsnummer	Ämne
Yttrande 01/2010	21.024 a	Kapitel J, DOA (godkännande av konstruktionsorganisationer)
Yttrande 02/2010	ATM.001 (PÅSKYNDAT FÖRFARANDE),	Utvidgning av EASA-systemet till säkerhetsbestämmelser för flygledningstjänsten (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) – utarbetande av regler om krav för leverantörer av flygtrafiktjänster”
	ATM.004 (PÅSKYNDAT FÖRFARANDE)	Utvidgning av EASA-systemet till säkerhetsbestämmelser för flygledningstjänsten (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) – utarbetande av regler om behöriga myndigheter
Yttrande 03/2010	ATM.003 (PÅSKYNDAT FÖRFARANDE)	Utvidgning av EASA-systemet till säkerhetsbestämmelser för flygledningstjänsten (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) – utarbetande av regler om certifiering av flygledare
Yttrande 04/2010	FCL.001	Del-FCL. Utvidgning av grundförordningen till certifiering av flygbesättningar
Yttrande 05/2010	ATM/ANS.002	Införande av programmet TCAS II version 7.1
Yttrande 06/2010	145.012 a	Enkelt och flerfaldigt godkännande enligt Del-145
Yttrande 07/2010	FCL.001	Del-MED Utvidgning av grundförordningen till certifiering av flygbesättningar

Ändringsförslag

NPA	Uppgiftsnummer	Ämne
NPA 2010-01	21.042	Kontroll av annan parts leverantör
NPA 2010-02	21.018	Förbättring av GM till 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	Införande av programmet ACAS II version 7.1
NPA 2010-04	27&29.002	Skadetolerans och slitagebedömning av rotorluftfartygs strukturer av kompositmaterial
NPA 2010-05	66,025	Tillägg 1 Typbehörigheter för luftfartyg för certifikat för luftfartygsunderhåll enligt Del-66
NPA 2010-06	27&29.002	Skadetolerans och slitagebedömning av rotorluftfartygs metallstrukturer
NPA 2010-07	M.022	Ändring av AMC M.A.706 e för att inbegripa ytterligare fall då den behöriga myndigheten får godta att den utsedda befattningshavaren hos operatören/organisationen i enlighet med Del-M kapitel G är anställd av den avtalsbundna Del-145-organisationen
NPA 2010-08	145.022	Kontroll av avtalsbunden underhållspersonal
NPA 2010-09	M-014	Upphandling av ledningsverksamhet för fortsatt luftvärdighet
NPA 2010-10	MDM.047	Anpassning av förordning (EG) nr 2042/2003 till förordning (EG) nr 216/2008 och till kravet enligt ICAO bilaga 6 om att den mänskliga faktorn ska beaktas vid utformning och tillämpning av programmet för luftfartygsunderhåll
NPA 2010-11	25.039	Passagerarnödgångar, nödfunktioner och utrymningsvägar – harmonisering med FAA
NPA 2010-12	27&29.019	Vibrationsövervakning (VHM)
NPA 2010-13	21.059	Miljöskydd – klassificering av ändringar i typkonstruktion
NPA 2010-14	OPS.055	Tillämpningsföreskrifter om begränsningar av flygtjänst- och tjänstgöringstiden samt krav på vila för kommersiella flygtransporter med flygplan

Bilaga 4: Byråns ekonomiska resultat 2010 (EASA:s budgetgenomförande) ⁽¹⁹⁾

4.1. Preliminärt budgetresultat för 2010 (alla siffror i tusental euro).

Budgeträkenskaperna ger en detaljerad bild av budgetgenomförandet. De bygger på principen om modifierad kassabaserad redovisning.

INKOMSTER	2010	2009
Bidrag från kommissionen (till byråns driftsbudget -avdelning 1, 2 och 3)	35 025	33 862
Phare-medel från kommissionen	515	322
Övriga bidrag och finansiering som mottagits via kommissionen	962	972
Inkomster från avgifter	68 260	54 867
Övriga inkomster	802	1 909
INKOMSTER TOTALT (a)	105 564	91 932
UTGIFTER		
Avdelning I: Personal	56 215	46 887
Avdelning II: Administrativa utgifter	13 919	12 927
	52 654	46 505
Avdelning III: Driftsutgifter exklusive avsatta avgiftsinkomster		
Inkomster avsatta för särskilda ändamål som överförts från avgifter	21 230	27 135
UTGIFTER TOTALT (b)	144 018	133 454
RESULTAT FÖR BUDGETÅRET (a-b)	-38 454	-41 522
Annullering av outnyttjade betalningsbemyndiganden som överförts från föregående år	1 101	1 283
	38 934	41 325
Justering för överföringar från föregående år av anslag tillgängliga den 31 december som härrör från inkomster avsatta för särskilda ändamål		
Kursdifferenser för året (vinst +/förlust -)	-16	-3
SALDO SOM FÖLJER AV RESULTATRÄKNINGEN FÖR BUDGETÅRET	1 565	1 083

⁽¹⁹⁾ Slutrapporten från Europeiska revisionsrätten om EASA:s räkenskaper för 2010 beräknas inkomma i juni 2010.

Saldo år N-1	1 083	1 316
Positivt saldo från år N-1 som återbetalas år N till kommissionen	-1 083	-1 316
Resultat som används för att fastställa beloppen i allmänna räkenskaper	1 565	1 083
Kommissionens bidrag – byrån redovisar upplupna inkomster och kommissionen ökade upplupna utgifter	33 460	32 779
Förhandsfinansieringen hålls öppen för att återbetalas av byrån till kommissionen år N+1	1 565	1 083
Budgetresultatet omfattar inte:		
Ränta på kommissionens bidragsmedel per den 31/12/N som ska återbetalas till kommissionen (skuld)	49 734	133 600

Under 2010 har byrån endast använt icke-differentierade anslag. De totala åtagandebemyndigandena som utnyttjats uppgick till 144 018 000 euro (133 454 000 euro under 2009), varav åtaganden gjorts för 122 271 000 euro (106 137 000 euro och anslag för inkomster för särskilda ändamål på 21 747 000 euro (27 317 000 euro under 2009) automatiskt förts över enligt artikel 10 i EASA:s budgetförordning. Anslagen från inkomster avsatta för särskilda ändamål på 21 747 000 euro, som fördes över automatiskt, består av 21 230 000 euro externa avsatta inkomster från avgifter och 517 000 euro från andra avsatta inkomster.

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

	2010		2009	
AVDELNING I – Personalutgifter				
	Betalningar	Åtaganden	Betalningar	Åtaganden
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	56 288	56 288	47 763	47 763
Gjorda åtaganden	0	56 214	0	46 887
Betalningar	55 429	0	46 306	0
Automatiska överföringar	786	0	581	0
Totala utgifter/åtagande (2)	56 215	56 214	46 887	46 887
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	0	1	0	0
Förfallna	73	73	876	876
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	99,87 %	99,87 %	98,17 %	98,17 %
AVDELNING II – Administrativa utgifter				
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	14 102	14 102	13 270	13 270
Gjorda åtaganden	0	13 919	0	12 926
Betalningar	10 357	0	9 666	0
Automatiska överföringar	3 563	0	3 260	0

Icke-automatiska överföringar	0	0	0	0
Totala utgifter/åtagande (2)	13 919	13 919	12 926	12 926
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	0	0	0	0
Förfallna	183	183	343	343
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	98,70 %	98,70 %	97,41 %	97,41 %
AVDELNING III – Driftskostnader				
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	74 038	74 038	73 917	73 917
Gjorda åtaganden	0	52 138	0	46 323
Betalningar	30 098	0	25 752	0
Automatiska överföringar	43 786	0	47 888	0
Icke-automatiska överföringar	0	0	0	0
Totala utgifter/åtagande (2)	73 884	52 138	73 641	46 323
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	0	21,746	0	27,317
Förfallna	154	154	277	277
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	99,79 %	99,79 %	99,63 %	99,63 %
TOTALT				
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	144 428	144 428	134 950	134 950
Gjorda åtaganden	0	122 271	0	106 137
Betalningar	95 884	0	81 725	0
Automatiska överföringar	48 134	0	51 729	0
Icke-automatiska överföringar	0	0	0	0
Totala utgifter/åtagande (2)	144 018	122 271	133 454	106 137
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	0	21 747	0	27 317
Förfallna	410	410	1 496	1 496
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	99,72 %	99,72 %	98,89 %	98,89 %

4.3. Preliminärt ekonomiskt resultat 2010 (alla siffror i tusental euro).

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

	2010	2009
RÖRELSEINTÄKTER		
Avgifter	77 374	61 621
Bidrag från kommissionens enheter	33 725	32 661
Ersättning för kostnader	417	645
Övrigt	-399	0
Bidrag från Eftaländer	962	1 729
RÖRELSEINTÄKTER – TOTALT	112 079	96 657
DRIFTSKOSTNADER		
Personalkostnader	-53 023	-44 977
Fastigheter och därtill hörande kostnader	-8 187	-7 707
Övriga kostnader	-7 088	-6 901
Avskrivningar och bortskrivningar	-3 670	-1 645
Utkontraktering och ingående av avtal	-36 016	-33 693
DRIFTSKOSTNADER – TOTALT	-107 984	-94 922
ÖVERSKOTT (UNDERSKOTT) FRÅN DRIFTEN	4 094	1 735
ICKE-RÖRELSEINTÄKTER (UTGIFTER)		
Räntor från tredje part	413	630
Räntor och avgifter som betalats till tredje part	-96	-86
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN RÖRELSEFRÄMMANDE VERKSAMHET	317	544
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN ORDINARIE VERKSAMHET	4 411	2 278
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN EXTRAORDINARIE VERKSAMHET	0	0
NETTOÖVERSKOTT FÖR PERIODEN	4 411	2 278

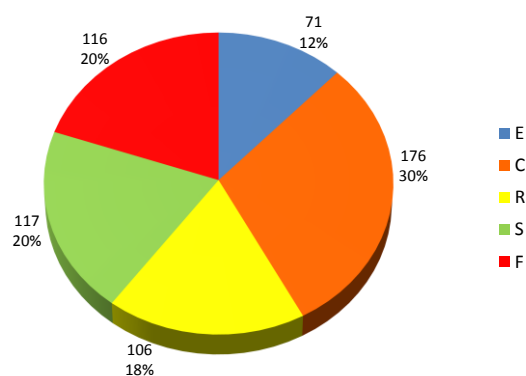
Bilaga 5: Bemanningstal och personalsammansättning

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 2010.

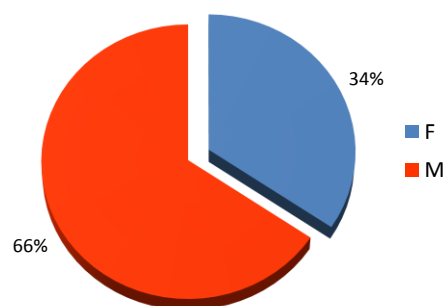
Figur 1: Tjänsteförteckning

Kategori/ grad	Besatta tjänster den	Tjänsteförteckning 2010	Besatta tjänster den	Syssel- sättningsgrad
AD	354	447	404	90 %
15	2	2	2	
14	3	6	3	
13	3	12	4	
12	21	26	27	
11	19	50	15	
10	15	55	33	
9	96	75	91	
8	63	104	68	
7	58	58	74	
6	55	55	69	
5	19	4	18	
AST	106	123	119	97 %
7		3		
6		7		
5	3	24	8	
4	13	30	17	
3	36	30	45	
2	41	18	33	
1	13	11	16	
Totalt	460	570	523	92 %

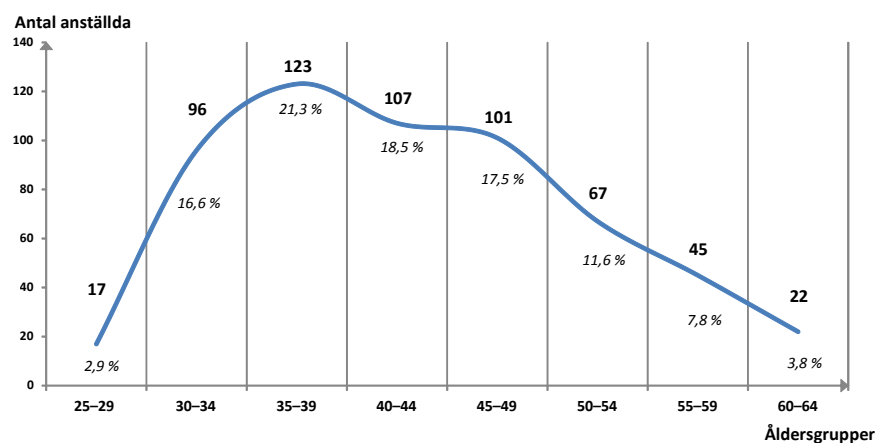
- I denna tabell anges endast tjänster för tillfälligt anställda (TA). Denna tabell visar vilka tjänster som tillsatts i slutet av rapporteringsperioden och inte antalet anställda (system med halvtidsarbete för två anställda). Utöver detta har 54 kontraktsanställda (CA) och 8 utstationerade nationella experter (SNE) anställts i slutet av 2010.
- Samtliga tjänster som godkänns i EASA:s tjänsteförteckning fastställs vara "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


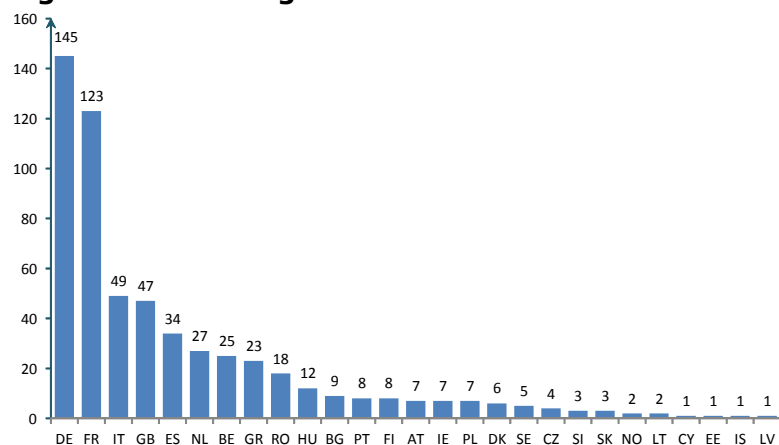
Personal som omfattas: TA, CA, SNE.

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 6: EASA:s styrelse

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

Sammansättning ⁽²⁰⁾

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 EASA:s rådgivande organ (EAB) deltar i styrelsemötena som observatör.

Styrelseordförande	Vice styrelseordförande
Michael Smethers	Maxime Coffin

⁽²⁰⁾ En detaljerad förteckning över ledamöterna i EASA:s styrelse finns på EASA:s webbplats <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Bilaga 7: 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 luftrumsblock
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
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
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
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
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