



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

Årsberetning for 2010



Juni 2011

Forord ved formanden for bestyrelsen

Som formand for Det Europæiske Luftfartsikkerhedsagenturs bestyrelse er det mig en fornøjelse at indlede organisationens årsberetning for 2010. Beretningen illustrerer til fulde, hvor vidtspændende agenturets arbejde er, og hvilke fremskridt det har gjort på mange felter i det seneste år.

Den mest betydningsfulde udvikling i 2010 skete inden for sikkerhedsstrategi. Generalforsamlingen i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i oktober indstillede kompasset i retning af mere proaktive, risikobaserede sikkerhedsregler, der kan skabe mere gennemsigtige sikkerhedsinformationer ved hjælp af effektive sikkerhedsrelaterede præstationsindikatorer. EASA indtog sin plads i forsamlingen blandt verdens førende tilsynsmyndigheder og spillede en aktiv rolle i drøftelserne.

Luftfartssikkerhedsstandarden i Europa er høj, men ikke den bedste i verden. Europa-Kommissionen fastsætter i sin seneste hvidbog om transportpolitik det mål, at Europa skal blive den sikreste luftfartsregion i verden. I en tale i januar 2011 (der oprindeligt blev udsat fra foråret 2010 på grund af krisen som følge af askeskyen) opfordrede næstformand Kallas EU til at "opnå det højeste sikkerhedsresultat, der ligger på samme niveau i hele EU, og fortsat bliver bedre over tid". EASA er centralt placeret til at løfte den udfordring.

I 2010 udarbejdede agenturet det første EU-sikkerhedsprogram og den første EU-sikkerhedsplan. I programmet beskrives, hvordan det europæiske reguleringssystem for luftfartssikkerhed fungerer, og hvordan alle de forskellige aktørers roller og ansvar hænger sammen. Faktisk fastsættes der et sikkerhedsstyringssystem for Europa.

Planen er et operationelt dokument, der bygger på en omfattende samling af data og information, identificerer de vigtigste sikkerhedsrisikoområder for operatørerne og fastsætter en række afbødende foranstaltninger. Planen vil til stadighed blive revideret, idet den skal styre agenturets politikker og arbejdsprogram. Som askeskyen viste i 2010, skal en tilsynsmyndighed med ansvar for sikkerheden ændre fokus og påtage sig forskellige opgaver, når nye omstændigheder opstår, og nye risici dukker op.

I 2010 fortsatte agenturet sine fremskridt mod en omfattende retligt baseret sikkerhedsordning, der dækker 27 EU-medlemsstater og andre europæiske lande, som anvender EU's luftfartslovgivning. Det er et udfordrende og ambitiøst mål, som gradvist er ved at blive en realitet. Sidste år markerede et meget væsentligt skridt fremad, idet en aftale om reglerne for besætningens certifikater og for lufttrafikstyring kom nærmere, og der skete et omfattende forberedelsesarbejde på andre områder.

Der er mange sider af agenturets arbejde, som jeg ikke kan komme nærmere ind på her. Men endnu en gang vil jeg rose alle EASA-medarbejdere for deres ekspertise og målrettethed. EASA's succes skyldes medarbejdernes indsats og engagement, og de er ved at opbygge en organisation, som Europa med rette kan være stolt af.

Michael Smethers
Bestyrelsesformand

Forord ved den administrerende direktør

Udviklingen i 2010 har yderligere vist, hvor vigtig en samordnet indsats er for luftfartssikkerheden. Selv om tallene viser, at det var et godt år for sikkerheden i Europa uden nogen havarier i den europæiske erhvervsmæssig lufttransport med fastvingefly, var det et dårligt år for den civile luftfart uden for regionen med 52 dødsulykker og 881 dødsfald i denne kategori. En kollektiv sikkerhedsstyring på verdensplan er tvingende nødvendig for at løse sikkerhedsproblemer som tab af kontrol og afvigelser fra start- og landingsbane.

EASA gik forrest med vigtige fremskridt i 2010 ved at vedtage en risikobaseret tilgang til fremme af en samordnet sikkerhedsaktion i Europa og i verden. Agenturet spillede en vigtig rolle på den 37. generalforsamling i den Internationale Civile Luftfartsorganisation ICAO, der blev afholdt i Montreal i september og oktober 2010. EASA udarbejdede holdninger med forslag til en fælles europæisk linje samordnet med EU-institutionerne og andre partnere. Af de 33 fælles holdninger, der blev vedtaget og uddelt til alle europæiske delegationer på forsamlingen, var de 27 blevet udarbejdet af EASA.

I årets løb gjorde agenturet fremskridt med oprettelsen af det første fælleseuropæiske luftfartssikkerhedsstyringssystem. Det europæiske luftfartssikkerhedsprogram (EASP) koordinerer og supplerer det, medlemsstaterne gør, ved at afdække centrale sikkerhedsrisici, som skal afhjælpes på europæisk niveau, og fastsætter konkrete nationale sikkerhedsmål. Den europæiske luftfartssikkerhedsplan (EASp) er en væsentlig del af EASP. Dette referencedokument for de politiske beslutningstagere lukker sikkerhedsstyringscyklussen ved at forbinde vigtige europæiske sikkerhedsspørgsmål med aktioner og initiativer, der kan afbøde de underliggende risici.

Til sammen viser programmet og planen en vej for de næste fire års sikkerhedsarbejde i Europa for alle områder af luftfarten. Under EASA's udvidede kompetenceparaply, der nu omfatter lufttrafikstyring (ATM) og flyvepladser, er rammerne fastlagt for en samlet systemtilgang til luftfartssikkerhed.

Denne helhedsstrategi skal være støttepillen for branchen, der garanterer stadigt stigende sikkerhedsniveauer, mens den samtidig sikrer strømlinede procedurer for certificering og regelfastsættelse. En første udfordring for denne forpligtelse bliver certificeringen af den næste generation ATM-teknologi til støtte for det fælles europæiske luftrum. I den forbindelse er der etableret samarbejdsaftaler med SESAR-fællesforetagendet og EUROCONTROL.

Efter vulkanudbruddet i Eyjafjallajökull i april 2010 har EASA samarbejdet med en bred vifte af interessenter for at sikre flyvesikkerheden ved genåbningen af det europæiske luftrum. Agenturet har også hjulpet med at definere en ny europæisk tilgang for at sikre, at de høje sikkerhedsstandarder kan opretholdes, uden at den europæiske lufttrafik bryder sammen under fremtidige hændelser af den slags.

Endelig er jeg stolt over, at EASA klarede en ISO 9001:2008-audit, som fandt sted i november 2010. Denne certificering ville ikke have været mulig uden alle medarbejdernes engagement og pligtopfyldenhed, og den er en anerkendelse af EASA's evne til at etablere effektive arbejds- og organisationsprocesser. EASA er nu det første EU-agentur, der er ISO 9001:2008-certificeret.

Patrick Goudou
Administrerende direktør

Indholdsfortegnelse

FORORD VED FORMANDEN FOR BESTYRELSEN	2
FORORD VED DEN ADMINISTRERENDE DIREKTØR	3
INDHOLDSFORTEGNELSE	4
INDLEDNING	6
AGENTURET	7
ORGANISATIONSSTRUKTUR.....	8
VIGTIGE BEGIVENHEDER I 2010	9
AGENTURETS AKTIVITETER.....	10
1. SIKKERHEDSSTRATEGI.....	10
1.1. Målsætning og arbejdsområde	10
1.2. Vigtigste resultater i 2010	10
2. SIKKERHEDSANALYSE OG -FORSKNING	12
2.1. Målsætning og arbejdsområde	12
2.2. Vigtigste resultater i 2010	12
Sikkerhedsanalyse	12
Forskning	14
2.3. Centrale præstationsindikatorer	15
3. REGULERING	16
3.1. Målsætning og arbejdsområde	16
3.2. De vigtigste resultater i 2010.....	16
3.3. Centrale præstationsindikatorer.....	18
4. PRODUKTCERTIFICERING	19
4.1. Målsætning og arbejdsområde	19
4.2. Vigtigste resultater i 2010.....	19
4.3. Centrale præstationsindikatorer.....	22
5. ORGANISATIONSGODKENDELSE	23
5.1. Målsætning og arbejdsområde	23
5.2. Vigtigste resultater i 2010.....	23
5.3. Centrale præstationsindikatorer.....	25
6. INSPEKTIONER AF MEDLEMSSTATERNE	26
6.1. Målsætning og arbejdsområde	26
6.2. Vigtigste resultater i 2010.....	26
6.3. Centrale præstationsindikatorer.....	28
7. OPERATØRER	29
7.1. Målsætning og arbejdsområde	29
7.2. Vigtigste resultater i 2010.....	29
SAFA.....	29
Tredjelandsoperatører.....	30
7.3. Centrale præstationsindikatorer.....	30
8. INTERNATIONALT SAMARBEJDE	32
8.1. Målsætning og arbejdsområde	32
8.2. Vigtigste resultater i 2010.....	32
8.3. Centrale præstationsindikatorer.....	32

9. STØTTEAKTIVITETER	33
9.1. Målsætning og arbejdsområde	33
9.2. Vigtigste resultater i 2010	33
Overordnet ledelse.....	33
Forvaltning af ansøgninger og indkøbstjenester	33
Finansielle tjenesteydelser.....	33
Juridiske tjenesteydelser.....	34
Kommunikation	34
Personaleforhold	34
Teknisk uddannelse	35
Informations- og virksomhedstjenester	36
9.3. Centrale præstationsindikatorer.....	37
INTERN KONTROL OG AFHJÆLPNING AF RISICI	38
BILAG.....	41
BILAG 1: ERKLÆRING FRA DEN ANVISNINGSBERETTIGEDE	42
BILAG 2: UNDERSØGELSER OG FORSKNINGSPROJEKTER I 2010	43
BILAG 3: BESLUTNINGER, UDTALELSER OG NPA'ER I 2010	44
BILAG 4: AGENTURETS ØKONOMISKE RESULTATER FOR 2010 (EASA'S	
BUDGETGENNEMFØRELSE)	46
BILAG 5: PERSONALETAL OG -DEMOGRAFI.....	50
BILAG 6: EASA'S BESTYRELSE	52
BILAG 7: LISTE OVER ANVENDTE FORKORTELSER	53

Indledning¹

I 2010 fortsatte agenturet med at forberede sine nye kompetence- og ansvarsområder, samtidig med at det blev ved med at styrke og fremme sin rolle som omdrejningspunktet for EU's strategi for luftfartssikkerhed. I den forbindelse videreførte agenturet sine fremskridt med at etablere en omfattende retlig EU-ramme for civil luftfartssikkerhed og bidrog væsentligt til opstilling af en europæisk luftfartssikkerhedsstrategi.

I 2010 har agenturet først og fremmest fået tilføjet følgende opgaver:

- udvikling af et europæisk luftfartssikkerhedsprogram (EASP) og en europæisk luftfartssikkerhedsplan (EASp)
- oprettelse af systemet til indberetning af interne hændelser, Internal Occurrence Reporting System (IORS)
- forberedende arbejde med henblik på godkendelse af tredjelandsoperatører
- deltagelse i evalueringsorganet (PRB) for ATM-præstationsordningen (lufttrafikstyring).

Meget arbejde har også indebåret et tæt samarbejde med andre myndigheder. EASA sikrede, at Europa blev repræsenteret på en ensartet måde på den 37. generalforsamling i ICAO og støttede udarbejdelsen af de arbejds- og informationsdokumenter, som blev fremlagt af det belgiske formandskab. Agenturet fortsatte også sit direkte engagement i en række ICAO-arbejdsgrupper og -paneler. På europæisk plan vedtog agenturet en samarbejdsaftale med EUROCONTROL, og undertegnede et godkendelsesbrev med SESAR-fællesforetagendet for at definere opgaver og nærmere betingelser for SESAR-programmet.

I 2010 koncentrerede agenturet endvidere sine bestræbelser på at blive anerkendt som en højtstående kvalitetsorganisation. I november 2010 lykkedes det EASA at blive certificeret i henhold til ISO 9001:2008-standarden, og det er således det første EU-agentur, der er blevet fuldt certificeret. Endvidere blev agenturets interne auditfunktion i 2010 certificeret i overensstemmelse med de internationale rammer for den praksis, der gælder for faget (IPPF).

Endelig har agenturet foretaget sin årlige risikovurdering. De afdækkede risici og afbødende foranstaltninger, der er truffet og/eller iværksat i den forbindelse, præsenteres i denne beretning.

¹ Agenturets årsberetning for 2010 er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 57 i forordning (EF) nr. 216/2008 (grundforordningen). Beretningen er bygget op omkring agenturets kerneaktiviteter og beskriver, hvordan agenturet har gennemført arbejdsprogrammet for 2010. Som det fremgår af særlige tabeller og oversigter for hver aktivitet, var næsten alle mål, der var opstillet i arbejdsprogrammet for 2010, nået ved udgangen af 2010.

Agenturet

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur er omdrejningspunktet for EU's luftfartssikkerhedssystem, der består af agenturet, Europa-Kommissionen og de nationale luftfartsmyndigheder (NAA'er).

Din sikkerhed er vores mission

Vores mission er at fremme de højeste fælles standarder for sikkerhed og miljøbeskyttelse i den civile luftfart.

En fælles strategi

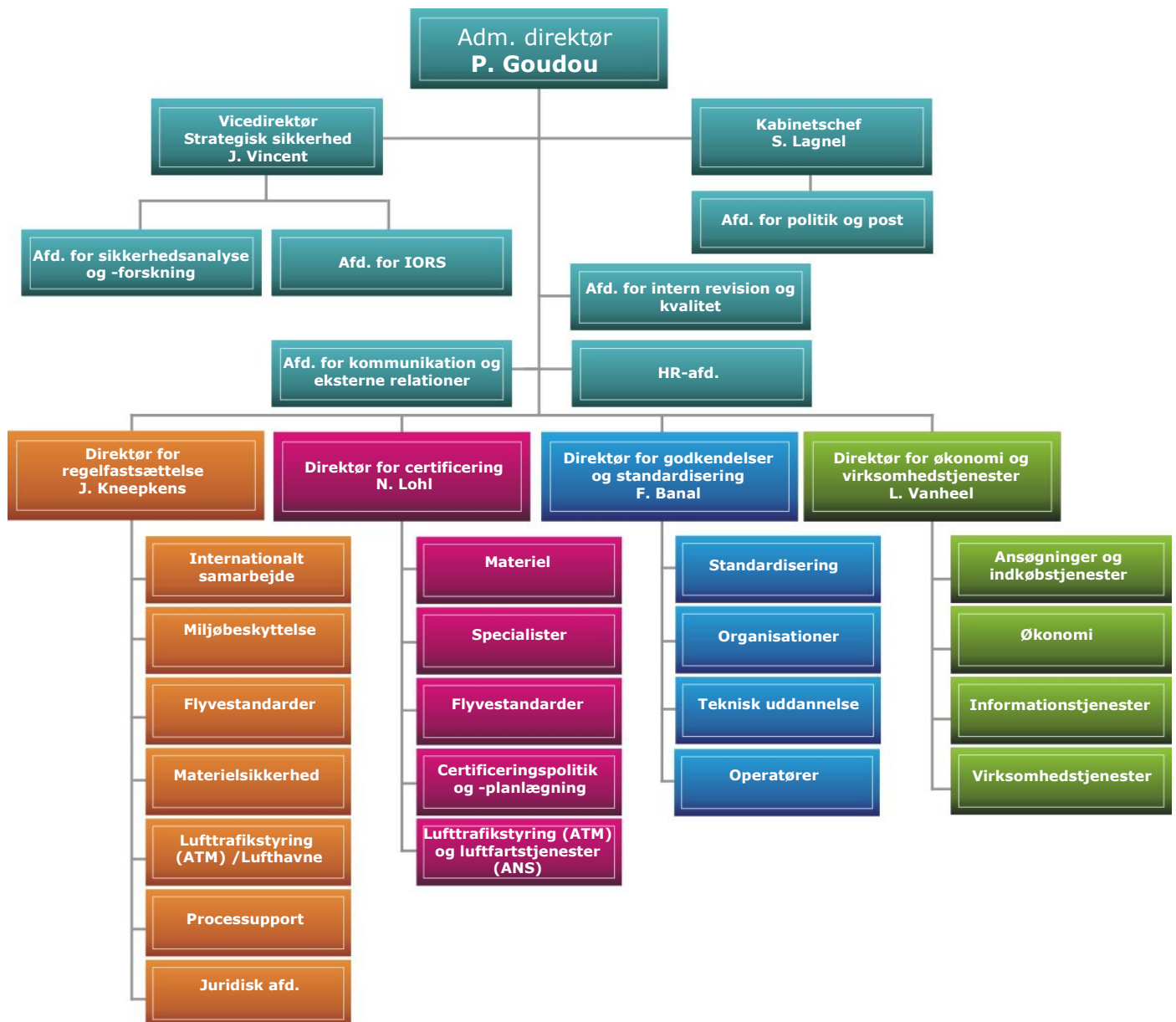
Lufttransport er en af de sikreste rejseformer. I takt med at lufttrafikken fortsat vokser, er der behov for en fælles europæisk indsats for at holde lufttransporten sikker og bæredygtig. Agenturet udvikler fælles sikkerheds- og miljøbestemmelser. Det overvåger gennemførelsen af standarderne gennem inspektioner i medlemsstaterne og forsyner systemet med for den nødvendige tekniske ekspertise og uddannelse. Agenturet samarbejder med de nationale luftfartsmyndigheder, der har deres egen rolle at spille i EU-systemet.

Vores opgaver

Agenturets hovedopgaver omfatter i øjeblikket:

- regulering: at udfærdige luftfartssikkerhedslovgivning og yde teknisk rådgivning til Europa-Kommissionen og medlemsstaterne
- inspektioner og uddannelse for at sikre ensartet gennemførelse af EU's lovgivning om luftfartssikkerhed i alle medlemsstater
- luftdygtigheds- og miljømæssig typecertificering af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat
- godkendelse af luftfartøjskonstruktionsorganisationer på verdensplan og af produktions- og vedligeholdelsesorganisationer uden for EU
- samordning af Det Europæiske Fællesskabs SAFA-program (sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer)
- dataindsamling analyse og forskning for at forbedre luftfartssikkerheden.

Organisationsstruktur



Status: Maj 2011

Vigtige begivenheder i 2010

Begivenhed	Dato
EASA er arrangør/medarrangør	
EASA-informationsdag – den anden EASA-udvidelse: lufthavne og ATM, Oslo	22. januar 2010
Det 2. internationale samarbejdsforum (ICF-2), Dubai	27.-29. april 2010
Besøg af Siim Kallas, næstformand i Europa-Kommissionen med ansvar for transport, Köln	31. maj 2010
Den amerikansk-europæiske internationale luftfartssikkerhedskonference 2010, New Orleans	8.-10. juni 2010
Workshop om spørgsmål i forbindelse med askeskyen, Köln	21. juni 2010
EASA-konference "Fælles sikkerhedsbestemmelser – første faser udtalelser om lufttrafikstyring (ATM)", Köln	24. juni 2010
International konference om klimaforandringens indvirkning på luftfartssikkerheden, Köln	8.-9. september 2010
Konference om myndighedskrav (AR) og organisationskrav (OR), Köln	20.-21. oktober 2010
OPS-konference om del CAT og del SPA, Köln	25. november 2010
Arrangeret hos ICAO/på EU-niveau	
Det 8. møde i ICAO's udvalg for miljøbeskyttelse inden for luftfart (CAEP/8), Montreal	1.-12. februar 2010
Konference om det fælles europæiske luftrum II, Madrid	25.-26. februar 201
ICAO's højniveauekonference om sikkerhed, Montreal	29.-31. marts 2010
Det første topmøde om luftfart mellem EU og Latinamerika, Rio de Janeiro	24.-26. maj 2010
Den 37. ICAO-generalforsamling, Montreal	27. september-8. oktober 2010
Europæisk topmøde om luftfart, Brugge	26.-27. oktober 2010

Agenturets aktiviteter

1. Sikkerhedsstrategi

1.1. Målsætning og arbejdsområde

Agenturet har påtaget sig at lede når det gælder om at koordinere og supplere EU-medlemsstaternes bestræbelser på at opfylde de krav, ICAO fastsætter for så vidt angår sikkerhedsstyringssystemer (SMS) for sektoren og statslige sikkerhedsprogrammer (SSP) for de stater, som er medlemmer af ICAO.

Rollefordelingen mellem EU's institutioner og medlemsstater, jf. grundforordningen, betyder, at samarbejde er væsentligt for at sikre, at sikkerhedsstyringen gennemføres. Der er behov for at sikre en regional (hele Europa) tilgang til principperne for sikkerhedsstyring.

På baggrund af dette behov og med henblik på at komme videre blev der i oktober 2009 nedsat et europæisk rådgivende udvalg om luftfartssikkerhed (EASAC) med repræsentation fra Europa-Kommissionen, branchen, EUROCONTROL, medlemsstaterne og EASA.

I 2010 kulminerede dette arbejde med udarbejdelsen af det første europæiske luftfartssikkerhedssystem, idet man udviklede det europæiske luftfartssikkerhedsprogram (EASP) og den tilhørende europæiske luftfartssikkerhedsplan (EASp).

1.2. Vigtigste resultater i 2010

➤ Det europæiske luftfartssikkerhedsprogram (EASP)

I løbet af 2010 udviklede EASAC en manual for det europæiske luftfartssikkerhedsprogram (EASP) og en europæisk luftfartssikkerhedsplan (EASp). På grundlag af dette arbejde vil Europa-Kommissionen udsende en meddelelse om strategien for den fremtidige europæiske luftfartssikkerhed med en liste over mål for de kommende år. Følgende tre elementer – en strategi, et program og periodiske sikkerhedsplaner – fuldender billedet.

Europa er banebrydende inden for dette arbejde, da ingen anden region i verden har en struktur, der omsætter sikkerhedsstyring til handling. Ovenstående elementer blev positivt modtaget af agenturets bestyrelse i december 2010.

Den foreslåede tilgang til Europas luftfartssikkerhed bygger på tre elementer:

- en række politikker og målsætninger (strategien)
 - et integreret sæt regler og aktiviteter, der har til formål at forbedre sikkerheden (programmet) og
 - en vurdering af vigtige sikkerhedsspørgsmål og en tilhørende handlingsplan (sikkerhedsplanen).
- EASP-manualen

EASP er beskrevet i en manual. Den omfatter en række processer og aktiviteter og er inddelt i to dele.

Den første del omhandler det europæiske luftfartssikkerhedssystem, der er indført med grundforordningen. Her fastlægges rammerne. Den indeholder en beskrivelse af de

forskellige aktører, deres roller, deres ansvarsområder og deres samspil med hinanden. Dette er grundlæggende for at forstå, hvordan systemet kan bruges til at forbedre sikkerheden. I dokumentet beskrives også de eksterne aktører, der har indflydelse på systemet.

Anden del indeholder en beskrivelse af, hvordan systemet bør fungere, så sikkerheden til stadighed forbedres. Indførelsen af en formaliseret sikkerhedsstyring i alle dele af den civile luftfartssektor er stadig under udvikling, idet ICAO har indført et paradigmeskift, som i øjeblikket er ved at blive gennemført. Dette paradigmeskift består af to elementer, nemlig en SMS/SSP- og præstationsbaseret regulering, hvor der følges en samlet systemtilgang. For at tage hensyn til, at dette miljø er under forandring, foreslås der i denne del af dokumentet såvel målsætninger som eksisterende processer. I henhold til forslaget er den kollektive styring af sikkerheden kernen i luftfartssystemet.

EASP-manualen er et første dokument. I takt med at gennemførelsen af principperne for sikkerhedsstyring skrider fremad, vil systemet skulle videreudvikles. Samarbejde er nøglen til en vellykket gennemførelse af sikkerhedsstyringen. Dette gælder især i vores tilfælde og kan udmærket tjene som model for andre regionale samarbejdsstrategier.

EASP sigter også mod at bistå medlemsstaterne med at udarbejde deres statslige sikkerhedsplaner (SSP'er). Dette viser det europæiske syn på de forskellige grænseflader og fælles spørgsmål, der skal behandles. Det europæiske syn er grundlæggende for samarbejdsstrategien og omvendt. En fælles forståelse af, hvordan EASA-systemet fungerer og af alle aktørers roller og aktiviteter er således grundlaget for det teamwork, vi vil skulle etablere, hvis denne udfordring skal løftes.

- Den europæiske luftfartssikkerhedsplan (EASp)

I 2010 blev den første udgave af EASp udarbejdet efter en bottom-up-strategi. De første prioriteringer er foretaget ved at samle de nationale prioriteringer fra medlemsstaterne. Disse prioriteringer er blevet sammenlignet med prioriteringer fastlagt af det europæiske strategiske sikkerhedsinitiativ (ESSI), EUROCONTROL eller agenturet. Fremtidige udgaver vil følge en mere solid samarbejdsmetodologi i modsætning til den, der er fulgt til denne første version (bottom-up). Principperne for udformning af de næste planer er beskrevet i EASP-manualen.

Sikkerhedsstyringen har udviklet sig i årenes løb. Det er blevet en udfordrende opgave at forbedre sikkerhedsresultaterne, som kræver en kollektiv indsats og prioritering af knappe ressourcer. Offentliggørelsen af sikkerhedsplanen viser, at Europa ønsker at handle.

Hensigten bag et sådant dokument er at slutte cirklen for sikkerhedsstyringen ved at forbinde de sikkerhedsspørgsmål, der afdækkes på europæisk plan, med handlingsplaner og initiativer, som iværksættes for at afbøde de underliggende risici gennem en analyse af sikkerhedshændelser.

EASp foreslår en vej for de næste fire år, som viser et overordnet billede af sikkerhedsarbejdet i Europa på tværs af alle luftfartsområder. I planen fastlægges det første lag af prioriteringer, som yderligere suppleres af nationale sikkerhedsplaner og på agenturniveau af et internt sikkerhedsprogram. Hermed opbygges et indsatsnetværk, hvor koordination og tæt samarbejde er centrale forudsætninger for at holde programmet ajour og effektivt.

2. Sikkerhedsanalyse og -forskning

2.1. Målsætning og arbejdsområde

EASA indsamler og analyserer data for at hjælpe med at forbedre luftfartssystemets sikkerhedsresultater. Det udfører undersøgelser, udarbejder rapporter, følger op på havariundersøgelser, fremmer sikkerhedsinitiativer og udarbejder, bruger og formidler information om sikkerhed.

Sikkerhedsanalysearbejdet er tosidet, idet sikkerhedsanalyser internt danner grundlaget for at definere aktioner og politikker, der skal overvejes af agenturets interne sikkerhedsudvalg (ISC), og eksternt er en støtte, som fremmer samarbejdet og øger informationen om sikkerhedsrisikospørgsmål. Følgende funktioner støtter arbejdet:

- sikkerhedsanalyse: redegørelser, gennemførelse af undersøgelser og fremlæggelse af rapporter
- undersøgelser: formidler og følger op på sikkerhedsanbefalinger og udvikler også samarbejdsmidler
- løbende forbedring: letter og fremmer luftfartssikkerhedsinitiativer
- opstilling, anvendelse og formidling af oplysninger fra tekniske funktioner (indberetning af driftsmæssige fejl, statistikker, politik for menneskelige faktorer, analyse af operationelle flyvedata, sikkerhedsstyringssystem, fremsyn og forbedring af sikkerheden).

Sikkerhedsanalyse giver både interne og eksterne parter en bred vifte af sikkerhedsråd og -analyser. Den støtter også EASA's kommunikationsaktiviteter i forhold til interessenter.

I 2010 blev der lagt vægt på konsolidering af eksisterende kapacitet, f.eks. gennem yderligere styrkelse af den systematiske tilgang for at knytte sikkerhedsaktiviteter til afdækkede sikkerhedsrisici og udvide udnyttelsen og den fælles brug af sikkerhedsdata.

2.2. Vigtigste resultater i 2010

Sikkerhedsanalyse

- Produktiv udnyttelse af sikkerhedsdata

Den udvidede udnyttelse af sikkerhedsdata gav gevinster, da arbejdet fokuserer på at opspore tendenser og forudgående elementer for at afværge fremtidige havarier. Internationale ordninger for fælles brug af data blev drøftet for at forbedre samarbejdet. Der blev etableret nye værktøjer for at lette tilgængeligheden af sikkerhedsdata i agenturet.

På baggrund af samarbejdsaftalen mellem agenturet og EUROCONTROL er en af de første opgaver ifølge denne aftale at udvide den årlige flyvesikkerhedsrapport, så den omfatter en ATM-del. Endvidere er der blevet ansat en koordinator til "analysenetværket", hvilket betyder, at projektet kan blive ført ud i livet i 2011.

Man har også arbejdet på at styrke agenturets politik vedrørende beskyttelse af sikkerhedsinformation og anvendelse af en "åben indberetningskultur".

- Systemet til indberetning af interne hændelser (IORS)

Et vigtigt resultat i 2010 var oprettelsen af systemet til indberetning af interne hændelser (IORS) med det formål at forbedre agenturets interne organisation og

processer for alle hændelser, der indberettes til EASA. Arbejdet vedrørte bl.a. udvikling af IORS-politikken og de nødvendige procedurer samt den formular, der skal bruges. IORS-afdelingen blev oprettet i oktober 2010.

- Samarbejde om efterforskning

Et tættere samarbejde og mere tillid og tiltro til arbejdsmetoderne sikrede hurtigere og mere forsvarlige foranstaltninger efter havarier og alvorlige hændelser. Ny EU-lovgivning, forordning (EU) nr. 996/2010², blev udarbejdet og etableret for at tydeliggøre EASA's roller og ansvarsområder.

Opfølgningen af omfattende havarier og alvorlige hændelser inden for den civile luftfart i 2010 omfattede:

- 21. januar 2010: Agusta AW139 EC-KYR, havari, Almeria, Spanien
- 10. april 2010: TU-154M, de polske væbnede styrkers havari i Smolensk, Rusland
- 13. april 2010: Airbus A300B4-203F, XA-TUE fra AeroUnion, Monterrey, Mexico
- 12. maj 2010: Airbus A330, 5A-ONG, havari, Libyen
- 28. juli 2010: Airbus A321, AP-BJB Airblue, havari, Islamabad
- 27. juli 2010: Boeing MD-11, Lufthansa fragtfly, D-ALCQ, havari i Riyadh lufthavn, Saudi-Arabien
- 3. september 2010: Boeing 747-400F, N571UP havari, Dubai, De Forenede Arabiske Emirater
- 4. november 2010: Airbus A380, Qantas, motorsvigt (uden dødsfald).

- Vulkansk aske

Efter vulkanudbruddet i Eyjafjallajökull (Island) i april 2010, der forårsagede enorme forstyrrelser for luftfarten i hele Vest- og Nordeuropa, gjorde agenturet en betydelig indsats for at indføre passende foranstaltninger for at fremme en sikker fortsættelse af flyveoperationerne. Vægten blev lagt på koordinering, workshopper, oplæg og deltagelse i arbejdsgrupper, alt sammen med det formål at minimere virkningen af eventuelle fremtidige hændelser. Der blev udsendt en sikkerhedsinformationsbulletin³ med henstillinger til operatører af turbinedrevne fly og helikoptere, der opererede i eller nærmede sig luftrum, hvis man vidste, at det var eller mistænkte det for at være forurenset med vulkansk aske. Agenturet arbejder i den nyoprettede europæiske koordineringscelle med henblik på den europæiske luftfartskrise (EACCC) for at sikre en konsistent, sammenhængende og rettidig reaktion på krisesituationer. Endvidere blev der indledt et samarbejde med ICAO om etablering af nye certificeringsstandarder med henblik på vulkansk aske.

- Sikkerhedsinitiativer, der giver resultater

De tre ESSI-søjler blev knyttet til det europæiske luftfartssikkerhedsprogram (EASP).

- Den Europæiske Sikkerhedsgruppe for Erhvervsflyvning (ECAST): Der blev vedtaget et nyt kommissorium med forbindelse til det europæiske rådgivende udvalg om luftfartssikkerhed (EASAC). ECAST's aktiviteter vedrørende sikkerhed på start- og landingsbane under ledelse af den europæiske arbejdsgruppe for forebyggelse af afvigelser fra start- og landingsbane (EWGPPE) blev iværksat. Lanceringen af det europæiske flyvedataovervågningsforum (FDM) er undervejs.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF, EUT L 295, s. 35.

³ EASA SIB nr. 2010-17R2: Flight in Airspace with a low contamination of Volcanic Ash.

- Den Europæiske Helikoptersikkerhedsgruppe (EHEST): EHEST's rapport om havarier i 2000-2005 og to foldere og videoer om fremme af sikkerhed blev udgivet. Det internationale helikoptersikkerhedsseminar (IHSS) 2010 blev afholdt i Europa.
- Den Europæiske Sikkerhedsgruppe for Almenflyvning (ECAS): ECAS's retningslinjer, foldere og tilhørende videoer om sikkerhedsfremme blev udgivet.

- Sikkerhedsrelateret præstationsstyring

Evalueringsorganet (PRB) er oprettet i henhold til forordning (EU) nr. 691/2010⁴ om ATM-præstationsordningen. Da denne præstationsordning også dækker sikkerhed, omhandler forordningen samarbejde med agenturet. De vigtigste samarbejdsområder er: definition af centrale præstationsindikatorer, evaluering af nationale præstationsplaner og de årlige rapporter fra evalueringsorganet. Dette samarbejde blev formaliseret gennem et aftalememorandum (MOU), som blev undertegnet i februar 2010 mellem agenturet og lederne af evalueringsorganerne.

- Fremme af sikkerhed internationalt

ICAO's sikkerhedskonference på højt niveau (HLSC) fandt sted i marts 2010. EASA ledede den gruppe, som bragte staterne sammen om at udarbejde og fremlægge indlæg, så Europa kunne tale med én stemme på HLSC.

Agenturet afholdt i september 2010 en stor international konference om klimaforandringernes indvirkning på luftfartssikkerheden.

Forskning

➤ Forskningsplanlægning for fremtiden

Under hensyntagen til de vigtigste prioriteringer i den europæiske luftfartssikkerhedsplan og det tematiske program fra den europæiske partnerskabsgruppe for luftfartsforskning (EARPG) konsoliderede agenturet i 2010 sine behov for og krav til nye projektforslag samt efterslæbet fra de foregående år i den ambitiøse EASA-forskningsplan 2011-2013. Planen omfatter projektforslag fra regelfastsættelsesprogrammet, projekter, som er foreslået i sikkerhedsanbefalingerne, forslag fremsat af ESSI, af direktoraterne for certificering og regelfastsættelse samt af den europæiske rådgivningsgruppe om menneskelige faktorer (EHFAG).

Agenturet samarbejdede tæt med Europa-Kommissionen om Fællesskabets forskningsaktiviteter med betydning for EASA-systemet (det syvende rammeprogram (FP7), underområde 7.1 Luftfart og lufttransport). I den forbindelse deltog EASA i råd for projektinteressenter/rådgivende udvalg og var vært for statusmøder.

Endvidere samarbejdede EASA med de storstilede teknologiinitiativer SESAR og CLEAN SKY. I løbet af 2010 deltog agenturet også i og bidrog til implementeringsgruppen og integrationsteamet under det rådgivende udvalg for luftfartsforskning i Europa (ACARE). En liste over undersøgelser og forskningsprojekter i 2010 er anført i **bilag 2**.

⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester, EUT L 201, s. 1.

2.3. Centrale præstationsindikatorer

Målsætning	Central præstations-indikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
At forbedre den rettidige tilgængelighed og styrke indholdet af den årlige flyvesikkerhedsrapport	Frigivelsesdatoen fremskyndes, indikatorerne styrkes, og oplysningerne forbedres.	Indhold færdigt og godkendt senest 1. juni	Indhold færdigt og godkendt senest 25. maj	Den årlige flyvesikkerhedsrapport (ASR) 2009 med øget indhold blev godkendt af agenturets interne sikkerhedsudvalg den 6. april 2010.
At forbedre agenturets svar på formelle sikkerhedsanbefalinger	Procentdel nye sikkerhedsanbefalinger opfyldt på højst 90 dage	90 %	95 %	88 %
Samordnede, afmålte og rettidige reaktioner på alvorlige dødsulykker inden for den civile luftfart	Opfølgning og aktiv støtte til undersøgelser for at fastlægge den bedste handlingsplan for afhjælpende foranstaltninger	Opfølgning af fem alvorlige dødsulykker inden for den civile luftfart	Opfølgning af syv alvorlige dødsulykker inden for den civile luftfart	Overgået
At forbedre planlægnings- og gennemførelsesraten for planlagte aktioner	Handlingsplaner godkendt. Sporing af gennemførelsen af handlingsplaner viser, at et højt antal aktioner er sat i gang	ECAST-arbejdsgrupper leverer et produkt, EHEST godkender en handlingsplan, EGAST offentliggør materiale om sikkerhedsfremme	ECAST-arbejdsgrupper leverer et produkt, EHEST gennemfører handlingsplanen, EGAST offentliggør materiale om sikkerhedsfremme	Opfyldt

3. Regulering

3.1. Målsætning og arbejdsområde

Agenturet, som arbejder tæt sammen med Europa-Kommissionen, forvalter og koordinerer udarbejdelsen af EU-lovgivning om regulering af civil luftfartssikkerhed og overholdelsen af miljøbestemmelserne. I den forbindelse fremsætter EASA udtalelser til Europa-Kommissionen og vedtager understøttende certificerings- og vejledningsmateriale.

I 2010 videreførte agenturet sine aktiviteter i overensstemmelse med de prioriteringer, Europa-Kommissionen havde fastlagt med henblik på fuldstændig gennemførelse af grundforordningen. Det var fortsat en vigtig opgave at sikre rettidig udarbejdelse af regler i 2010, især med hensyn til de tre ATM-regler om "fast-track".

3.2. De vigtigste resultater i 2010

➤ Regelfastsættelsesprogrammet

EASA løste et væsentligt højere antal opgaver sammenlignet med de 17, der var forudsat i regelfastsættelsesprogrammet, bl.a. udtalelsen om bemyndigelse til indførelse af den nye software ACAS II, beslutningen om at indføre acceptable overholdelsesmetoder (AMC) og vejledningsmateriale til del M om "afisning/forebyggelse af isdannelse", de tre ATM-udtalelser om fast-track samt de elektroniske svardokumenter (CRD) om delene flyvebesætningscertifikater (FCL), Medical (MED), myndighedskrav/organisationskrav (AR/OR), kabinepersonale (CC) og flyveoperationer (OPS)⁵. Udtalelserne om del-FCL og del-MED blev fremsat i 2010. En liste over beslutninger, udtalelser og NPA'er fra 2010 er anført i **bilag 3**.

➤ Eksisterende kompetenceområde

EASA udsendte flere vigtige NPA'er om indgåelse af kontrakter om tekniske tjenesteydelser, om tilpasning af forordning (EF) nr. 2042/2003⁶, CS-25 om type og antal nødudgange og CS-27/CS-29 om Vibrationsovervågning (VHM).

➤ Udvidelse af kompetenceområde

• Første udvidelse

Agenturet fortsatte sit arbejde i overensstemmelse med de otte prioriterede arbejdsplaner, bestyrelsen vedtog i september 2009. Arbejdsplanerne var på linje med NPA'erne og den foreslåede nye regelstruktur, idet der især blev taget hensyn til de fremskridt, der var gjort, de tilgængelige interne og eksterne ressourcer med tilhørende ekspertise samt omstruktureringen af de tekniske OPS-krav.

CRD'erne til del-AR og del-OR blev offentliggjort i oktober 2010. De indeholder myndighedskravene (AR) vedrørende FCL, uddannelsesorganisationer, flyvemedicinske centre, flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD'er), flyveoperationer, flyvemedicinsk godkendelse og kabinepersonale samt organisationskrav (OR) vedrørende uddannelsesorganisationer, flyvemedicinske centre, FSTD'er og kabinepersonale.

⁵ OPS vedrørende erhvervsmæssige lufttransportoperationer, helikoptere og fly (CAT (A+H)) og operationer, der kræver særlige tilladelser (SPA).

⁶ Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver, EUT L 315, s. 1.

CRD'erne til certificeringsspecifikationerne for FSTD til fly og helikoptere blev offentliggjort i december 2010.

- Anden udvidelse

Agenturet fremsatte udtalelser under "første fase" ("fast-track") om tre væsentlige ATM-regler og fortsatte sine regelfastsættelsesaktiviteter i overensstemmelse med de vedtagne prioriteringer. EASA fremsatte udtalelsen om reglen om fælles krav til udnyttelse af luftrummet med det første delelement vedrørende softwaren ACAS II, version 7.1, som der er givet tilladelse til i det europæiske luftrum. Udarbejdelsen af gennemførelsesbestemmelserne for lufthavnssikkerhed fortsatte med det formål at udsende de tilhørende NPA'er senest i 2011 og vedtage bestemmelserne senest i 2013 som fastsat i grundforordningen.

Efter Europa-Kommissionens ønske og i overensstemmelse med agenturets funktion som sikkerhedsrådgiver (artikel 13a i rammeforordningen om det fælles europæiske luftrum, SES) bidrog agenturet aktivt til at udarbejde SES-gennemførelsesbestemmelser om ATM-netstyringsfunktionerne, om ATM-præstationsordningen og til at tilvejebringe information med henblik på at oprette eller ændre funktionelle luftrumsblokke (FAB).

- Gennemførelse af arbejdsprogrammet for regelfastsættelse: samarbejde med organisationer

Ved gennemførelsen af sit arbejdsprogram for 2010 videreudviklede regelfastsættelsesdirektoratet samarbejdet med EUROCONTROL, SESAR og ICAO.

Samarbejdsaftalen mellem agenturet og EUROCONTROL blev vedtaget, og arbejdsprogrammet for 2011 og relevante opgavespecifikationer er blevet udarbejdet med det formål at søge maksimal synergieffekt i begge organisationers opgaver og lette gennemførelsen af den skiftende lovgivningsmæssige ramme på ATM-området. På miljøbeskyttelsesområdet er der også oprettet et tæt arbejdsforhold.

Et godkendelsesbrev mellem agenturet og SESAR-fællesforetagendet blev formelt undertegnet for at definere opgaver og nærmere betingelser for SESAR-programmet. Agenturet er ud fra en lovgivningsmæssig synsvinkel involveret i planlægning, udfærdigelse af regler samt sikkerhedstilfælde og spiller en central rolle for valideringen af SESAR-arbejdspakkerne. Agenturet støttede også SESAR-programmet med henblik på validering af sikkerhedsaspekter i forbindelse med programgennemførelsen.

Endvidere fortsatte EASA sin direkte deltagelse i forskellige ICAO-arbejdsgrupper og -paneler og øgede sit samarbejde med og sin støtte til ICAO vedrørende udvikling af nye regler og standarder. EASA arbejdede sammen med ICAO-taskforce og -paneler om lufthavnsoperationer og -tjenester i ICAO-studiegruppen for ubemandede luftfartøjssystemers operationer og med taskforcen om den nye generation af luftfartspersonale (NGAP). ICAO deltog også i møder om flystøj, flyemissioner og taskforcer om opstilling af modeller og databaser. Der blev ydet støtte til Europa-Kommissionen med forberedelse af styregruppemødet i ICAO/CAEP.

3.3. Centrale præstationsindikatorer

Målsætning	Central præstations-indikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
At forbedre regelfastsættelsesprocessen ved at afholde konferencer for at kommunikere med interessenterne på et tidligere trin i processen	Antal konferencer på højt niveau afholdt ved indledningen til nye opgaver	4	4	6 ⁷
At være mere proaktiv over for ICAO, medlemsstater og EU-institutioner for at indtage en lederrolle ved udarbejdelsen af regler og fastsættelse af sikkerhedsmål	Vedtagelse og grad af gennemførelsen af en politik for samspillet med disse forskellige nøgleaktører	Den politik, der er udformet af R, er vedtaget af direktionen	75 % af politikken er gennemført	95 %
At gennemføre det vedtagne RWP	% opgaver gennemført	95 %	95 %	135 %

⁷ EASA-informationsdag – den anden EASA-udvidelse: Lufthavne og ATM, del-211/145 samarbejdsworkshop – Diskussion om godkendelse af dele og reparationer, workshop om MDM.047, M.014 og 145.012, AR/OR-konference, OPS-konference om del CAT og del SPA.

4. Produktcertificering

4.1. Målsætning og arbejdsområde

Agenturet er ansvarligt for luftdygtigheds- og miljømæssig typecertificering af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur. Dette ansvar omfatter certificering ved ibrugtagning af nye typemodeller og forskellige aktiviteter i den forbindelse såsom supplerende typecertificeringer, godkendelse af ændringer og reparationsløsninger. Endvidere dækker det også aktiviteter for at sikre, at det certificerede luftfartøjsmateriel samt -dele og -apparatur fortsat er luftdygtigt i hele deres operationelle livscyklusser. Det indebærer, at man uden unødigt ophold reagerer på et sikkerhedsproblem og udsender og formidler den gældende obligatoriske information (luftdygtighedsdirektiver, AD'er).

I 2010 fokuserede agenturets certificeringsdirektorat på at styrke opgaver i forbindelse med vedvarende luftdygtighed og forberede gennemførelsen af de nye kompetenceområder, samtidig med at det løste sin hovedopgave inden for luftdygtighed og miljøcertificering af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur.

4.2. Vigtigste resultater i 2010

Certificeringsdirektoratet indledte og støttede aktivt udviklingen af et nyt system (værktøjer og arbejdsmetoder) til konsistent indsamling, analyse og registrering af indgående sikkerhedsoplysninger. Det bidrog også til udviklingen af de lovgivningsmæssige rammer for agenturets nye ansvarsområder. Der blev også ydet støtte til revisionen af den nuværende forordning om gebyrer og afgifter⁸ for at etablere en passende finansieringsmekanisme til de nye aktiviteter.

Direktoratet formede sin organisation i overensstemmelse hermed og oprettede sin afdeling for lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS), som vil få ansvaret for alle undersøgelser og tilsyn med de systemer, der bruges til at yde ATM-/ANS-tjenester.

Der skete yderligere fremskridt med udviklingen af et "praktikprogram" for unge ingeniører med den administrerende direktørs beslutning⁹ om at fastlægge de generelle rammer for praktikprogrammer hos EASA.

Agenturet arbejdede aktivt for samarbejdet med sine interessenter via en række specifikke arrangementer (workshopper, seminarer, ledelsesmøder osv.) og et nyudviklet kommunikationsværktøj, certificeringsmemoer¹⁰.

➤ Luftdygtigheds- og miljømæssig typecertificering af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur

- Tendens for indkomne ansøgninger

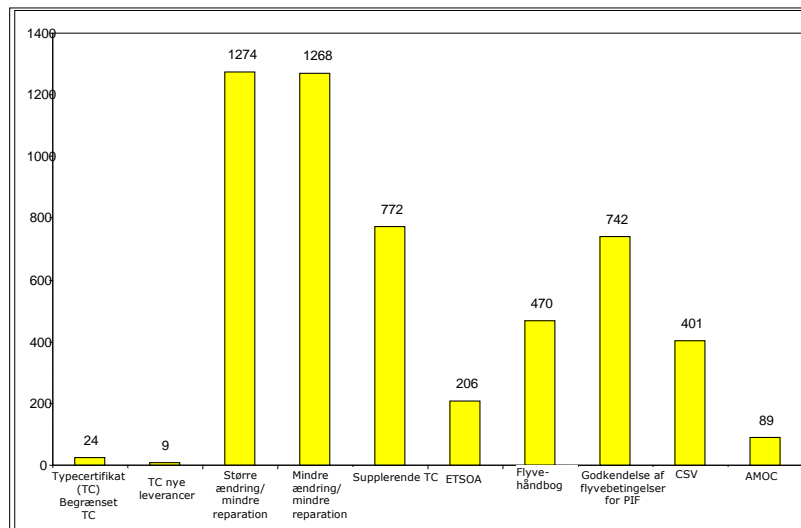
Antallet af nye ansøgninger, der er indsendt til agenturet med henblik på luftdygtigheds- og miljøcertificering i 2010, viste, at sektoren er kommet sig efter finanskrisen. Tallet (5 255) forblev stabilt sammenlignet med 2009. Ansøgninger om certificering af ny typemodel indkom for forskellige produkttyper fra luftskibe, balloner, motorer og

⁸ Kommissionens forordning (EF) nr. 593/2007 af 31. maj 2007 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs gebyrer og afgifter og Kommissionens forordning (EF) nr. 1356/2008 af 23. december 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 593/2007.

⁹ Decision No. 2010/175/E of the Executive Director of the Agency of 16 December 2010 concerning the Rules governing the EASA Traineeship Programme.

¹⁰ EASA præciserer i sine certificeringsmemoer agenturets generelle fremgangsmåde vedrørende bestemte certificeringsspørgsmål. De har til formål at vejlede om et bestemt emne, og som ikke-bindende materiale kan de indeholde supplerende oplysninger og vejledning med henblik på dokumentation af overholdelse med gældende standarder.

propeller til små fly og rotorfly. Med hensyn til store fly ansøgte den canadiske flyfabrikant Bombardier om en fælles europæisk (EASA)/canadisk (Transport Canada Civil Aviation, TCCA) certificering af virksomhedens C-serier, tomotorers mellemdistancefly (CS100 og CS300). Diagrammet viser en oversigt over, hvad der er indkommet ansøgninger om:



- Større igangværende flerårige typecertificeringsprogrammer

Der blev gjort et betydeligt stykke arbejde med en række flerårige typecertificeringsprojekter såsom Airbus A350, A400M til militærtransport, helikopteren Eurocopter EC175 og også med valideringen af forretningsflyene Embraer EMB-550 og EMB-545, Mitsubishi regionalfly (MRJ), multifunktionshelikopter HAL Dhruv og regionalflyet Sukhoi Superjet 100. I 2010 nåede valideringen af jetflyene Boeing B787 og B747-8 sin afsluttende fase, om end begge projekter blev noget forsinket på grund af tekniske problemer.

- Antal udstedte certifikater

I årets løb blev der udstedt 3 996 certifikater¹¹. Typecertifikater blev tildelt det tomotorers monoplane med "pusher-configuration" Skycar, turbinemotorflyet SaM146-IS17, dieselstempelmotoren TDA CR 1.9 8V og Helix-propellen H50F. Endvidere afsluttede agenturet valideringen af det brasilianske letvægtsforretningsfly Embraer EMB-505, det amerikanske mellemstore superforretningsfly, Hawker Model 4000 og de forskellige varmluftsballontyper fra Kavanagh, Australien. Der blev givet et begrænset typecertifikat til Beriev Aircraft Company for virksomhedens kombinationsvandflyver Be-200ES-E.

➤ Vedvarende luftdygtighed

- Spørgsmålet om Koito-sæder

Vedrørende sagen om forfalskning af sædetestresultater begået af Koito Industries Ltd (Japan) har EASA arbejdet meget tæt sammen med sit amerikanske modstykke, Federal Aviation Administration (FAA), om udviklingen af deres respektive obligatoriske foranstaltninger, som kulminerede i et harmoniseret indhold i det relevante EASA-forslag til luftdygtighedsdirektiv (PAD)/FAA meddelelse om forslag til regelfastsættelse (NPRM).

¹¹ Med certifikat menes enhver godkendelse, tilladelse eller andet dokument, der udstedes som resultat af en certificering.

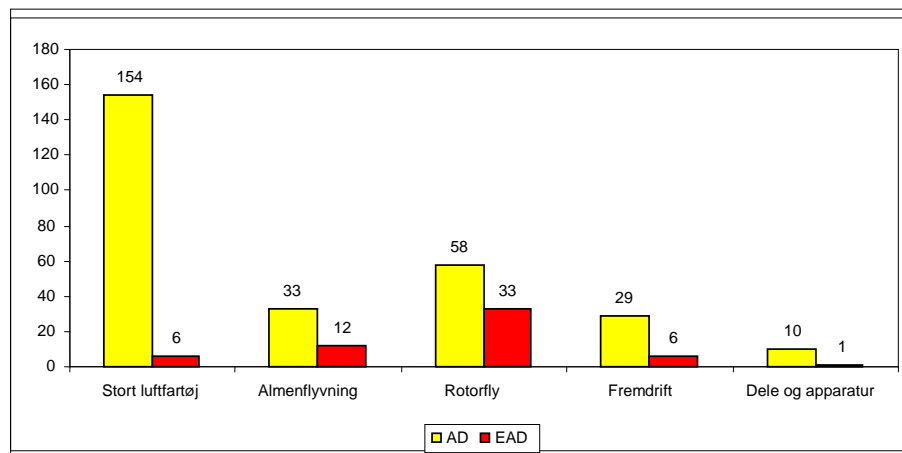
Før offentliggørelsen af de endelige regler blev der afholdt to orienteringsmøder for sektoren for at fremme kommenteringsperioden.

- Quantas-ulykken

I årets løb var direktoratet aktivt engageret i analysen af havari- og hændelsesundersøgelser, bl.a. havariet med et Airbus A380-flyet fra Qantas Airlines i november 2010.

- AD'er og EAD'er

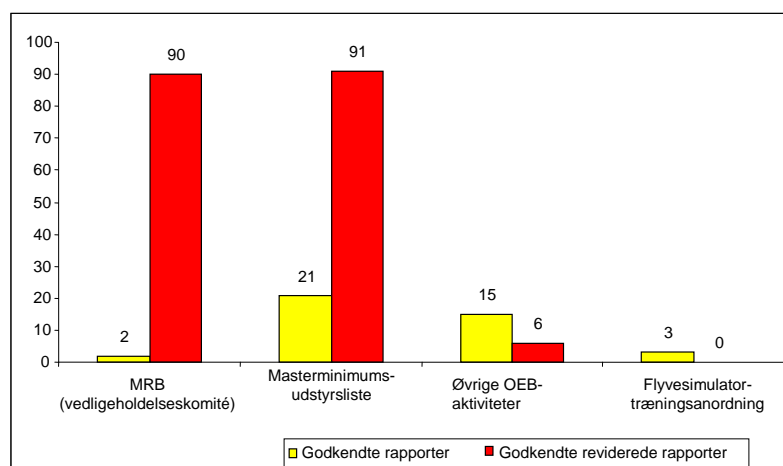
Med henblik på at sikre vedvarende luftdygtighedsfunktioner for luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat, som er under agenturets tilsyn, blev der udsendt 284 luftdygtighedsdirektiver (AD'er) og 58 nød-luftdygtighedsdirektiver (EAD'er). De nærmere oplysninger i den forbindelse er vist i nedenstående diagram:



➤ **Operationelle certificeringsopgaver**

Disse opgaver omfatter MRB-processen og en lang række OEB-aktiviteter såsom godkendelse af masterminimumsudstyrslisten (MMEL), spørgsmål om kabinpersonalets typeuddannelse og kvalifikationer i flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD).

De respektive resultater kan vises som følger:



4.3. Centrale præstationsindikatorer

Målsætning	Central præstations-indikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
At sikre et minimumsniveau for tilsyn med vedvarende luftdygtighed	Antal udførte årlige tekniske arbejdstimer som en procentdel af planlagte timer	90 %	90 %	88,19 %
At udføre certificeringsopgaver internt i henhold til politikken om intern udførelse	Interne timer som en procentdel af det samlede antal timer	62 %	64 %	70,95 %
At forbedre de tekniske medarbejderes effektivitet	De tekniske timers (projektarbejde) andel som en procentdel af det samlede antal timer	65 %	66 %	80,11 %
At sikre tilstrækkelig løsning af alle opgaver med certificering af flyvestandarder	Antal udførte tekniske arbejdstimer pr. projekt som en procentdel af planlagte timer	-	90 %	97,85 %
Sektorens tilfredshed	Procentdel positiv feedback fra interessenterne feedback-spørgeskemaer		80 %	72 % (baseret på en deltagelsesfrekvens på 29 %)
Kvalitet af konstruktionsrelateret sikkerhedstilsyn (IAW og CAW)	Antal alvorlige hændelser eller ulykker (CS 25 og CS 29 a/c) forårsaget eller delvist forårsaget af konstruktionsfejl		Lig med eller under gennemsnittet for de foregående 10 år	Under revision med det formål at udvikle en mere meningsfuld indikator

5. Organisationsgodkendelser

5.1. Målsætning og arbejdsområde

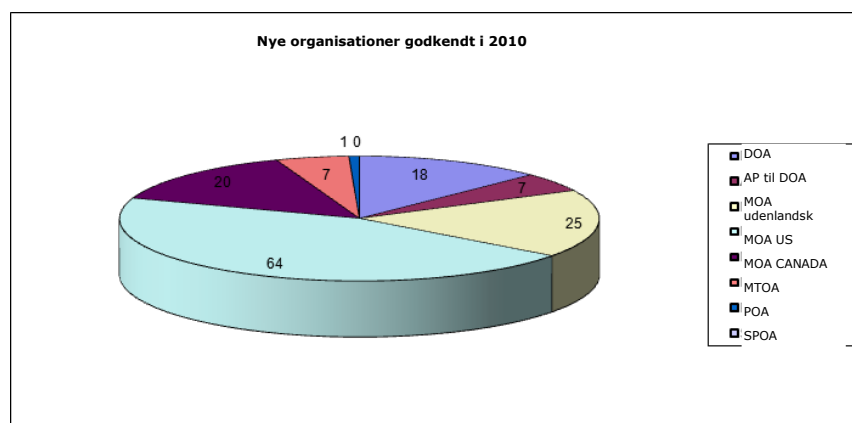
EASA har ansvar for at godkende konstruktionsorganisationer, uanset hvor de er beliggende, og organisationer med ansvar for produktion, vedligeholdelse, vedligeholdelsesuddannelse og forvaltning af vedvarende luftdygtighed uden for medlemsstaternes område. Arbejdsområdet omfatter også godkendelse af produktionsorganisationer, der ligger uden for en eller flere medlemsstaters område, hvis medlemsstaten eller medlemsstaterne anmoder herom.

I 2010 er arbejdet med organisationsgodkendelse, som lå inden for agenturets oprindelige arbejdsområde, blevet fuldt udviklet både med hensyn til arbejdet og metoden. Arbejdet i 2010 var koncentreret om udviklingen af den nuværende metode og tilgang for organisationsgodkendelser og om forberedelse af de nye kompetenceområder og gennemførelse af processer i tilknytning hertil, f.eks. udvidelse til flyvebesætningscertifikater og ATM/ANS (fast track-proceduren).

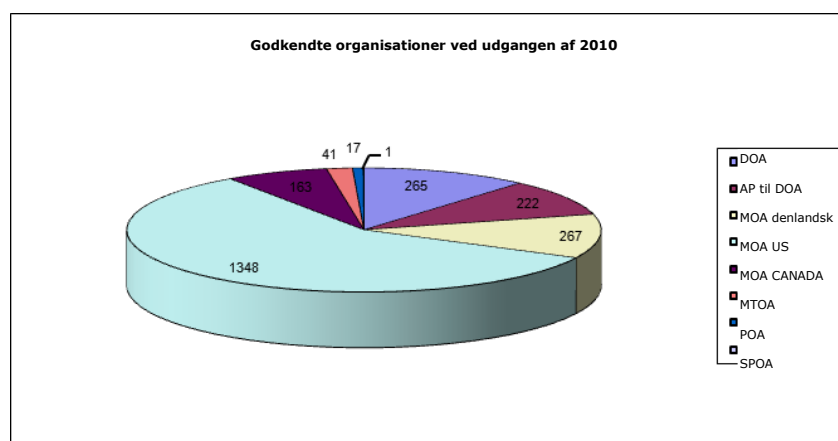
5.2. Vigtigste resultater i 2010

Arbejdet med organisationsgodkendelser er vokset støt i 2010, herunder konstruktionsorganisationsgodkendelser (DOA'er)/alternativ procedure (AP) til DOA, produktionsorganisationsgodkendelser (POA'er) og godkendelser til organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed/vedligeholdelse (MOA/COA'er). Arbejdsbyrden med tilsyn med den fælles europæiske produktionsorganisationsgodkendelse (SPOA) for Airbus voksede lidt, også på steder uden for Europa. Tallene for organisationsgodkendelser kan opsummeres som følger:

Nye organisationer godkendt i 2010



Godkendte organisationer pr. 31.12.2010



➤ Godkendelser af konstruktionsorganisationer

Den 31. december 2010 var der i alt udstedt 265 DOA'er, hvoraf 192 blev udført internt af agenturet. 73 blev fortsat behandlet af de nationale luftfartsmyndigheder. 92 organisationer var under indledende vurdering med henblik på DOA og 45 under AP til DOA. Den interne udførelse af opgaver har nået det forventede mål. Yderligere tre organisationer blev overført til EASA's teamledere i 2010, herunder en DOA og to AP'er til DOA. Yderligere overførsler vil blive foretaget, hvis de nationale luftfartsmyndigheder beslutter at indstille deres aktiviteter, eller hvis udvidelsen af DOA-arbejdsområdet kræver det.

➤ Godkendelser af produktionsorganisationer

Kontakterne med de kinesiske myndigheder om to EASA-POA-indehaveres produktionsanlæg i Kina og Airbus' slutmontage i Kina er blevet styrket yderligere. Desuden er proceduren for udstedelse af EASA-eksportluftdygtighedsbeviser (E-CofA) for luftfartøjer, der fremstilles i Kina, blevet gennemført og iværksat. Støtte til denne særlige aktivitet blev ydet af EASA's repræsentant i Kina.

➤ Godkendelser af vedligeholdelsesorganisation/organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed

Inden for området godkendelser af vedligeholdelsesorganisation/organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed outsourcer EASA i de fleste tilfælde de tekniske undersøgelser og det løbende tilsyn med organisationerne til medlemsstaternes luftfartsmyndigheder. De interne eksperter dækker et begrænset antal godkendelser med henblik på at vedligeholde og udvikle ekspertise for effektivt at forvalte de aktiviteter, som varetages af de nationale luftfartsmyndigheder. EASA bidrog til at forberede en gnidningsløs overgang fra den eksisterende bilaterale aftale om vedligeholdelse til den nye bilaterale aftale mellem EU og USA.

5.3. Centrale præstationsindikatorer

Målsætning	Central præstations-indikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
At fastlægge måder til at kontrollere NAA's tilsynsresultater for at sikre fælles anvendelse af organisationens tilsyn, uanset om tilsynet foretages af EASA eller af en NAA på EASA's vegne	Antal NAA-besøg med ledsagelse af EASA-teamledere eller ledende EASA-medarbejdere	Ikke relevant	5 %	3,8 %
At gennemføre nye kompetenceområder med rettidig tilpasning til ændringerne af gennemførelsesdatoerne	Der foreligger en gennemførelsesplan	Regelmæssig tilpasning af gennemførelsesplanen	Gennemfører nye kompetenceområder i henhold til gennemførelsesplanen	Tilpasning til gennemførelsesplanen i overensstemmelse med ændringerne af gennemførelsesbestemmelserne
Proaktivt at udvikle strukturerede forbindelser til Kommissionen og de vigtigste lovgivningsmyndigheder inden for tredjelandsoperatører under opretholdelse af agenturets uafhængighed	Antal regelmæssige møder afholdt med Europa-Kommissionen	Ikke relevant	Kvartalsvise møder	Der er afholdt regelmæssige møder
At udarbejde passende procedurer for NAA's outsourcing af nye kompetenceområder	Procentdel outsourcete opgaver over for opgaver udført af EASA-medarbejdere	Færdiggøre udkastfasen af outsourcing-procedureerne	Fastlægge outsourcing-procedurer (mål 80 %)	Justering af outsourcingprocedurer pga. udsættelsen af outsourcingpolitikken
At udvikle et risikobaseret tilsynssystem med definerede test- og gennemførelsesfaser	Gennemførelse af de risikobaserede tilsynsfaser i forhold til gennemførelsesplan	Færdiggøre definitionsfasen	Færdiggøre testfasen	Koncept færdiggjort, yderligere fremskridt afhænger af tilgængelige testværktøjer

6. Inspektioner af medlemsstaterne

6.1. Målsætning og arbejdsområde

Agenturet bistår Europa-Kommissionen med at overvåge, at medlemsstaternes luftfartsmyndigheder sikrer en ensartet og effektiv gennemførelse af EU-lovgivningen ved hjælp af standardinspektioner. Disse standardinspektioner kan også omfatte undersøgelser hos virksomheder eller sammenslutninger af virksomheder, som er under den kontrollerede nationale luftfartsmyndigheds tilsyn.

Inden for områderne luftdygtighed ved ibrugtagning og vedvarende luftdygtighed overvåger agenturet, at de nationale luftfartsmyndigheder lever op til kravene i grundforordningen og de tilhørende gennemførelsesbestemmelser i overensstemmelse med de rammer, der er fastlagt i Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006¹². Inden for områderne flyveoperationer (OPS), flyvebesætningscertifikater (FCL) og flyvesimulatoretræningsanordninger (FSTD) udfører agenturet standardinspektioner med henblik på at sikre en gnidningsløs overgang og for at undgå sikkerhedsmangler indtil vedtagelsen af de kommende EU-gennemførelsesbestemmelser. De tidligere fælles luftfartskrav (JAR-forskrifterne) og for så vidt angår erhvervsmæssige lufttransportoperationer (flyvemaskiner) kravene i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91¹³ ("EU-OPS") er fortsat gældende.

I 2010 fokuserede agenturet på yderligere at styrke sine nuværende standardiseringsaktiviteter og arbejdede hen imod en stadig forbedring af standardiseringsprocessen.

6.2. Vigtigste resultater i 2010

➤ Inspektionsområder

I 2010 omfattede standardiseringsområdet 46 lande, nemlig de 31 "EASA-lande" plus 15 lande, der har undertegnet en samarbejdsaftale med EASA. I årets løb blev der udført inspektioner i 26 "EASA-stater" og 7 "samarbejdsstater". Standardiseringen er fortsat og kombinerer alle sektorinspektioner, der er planlagt for det samme land, for at give Europa-Kommissionen et sammenhængende "globalt billede" af alle tekniske områder. Som følge heraf blev næsten 90 % af de regelmæssige inspektioner i 2010 planlagt og gennemført som "kombinerede inspektioner".

➤ Inspektørpanel

EASA er forpligtet til at inddrage udstationerede NAA-inspektører i sine inspektionsgrupper med henblik på at udnytte deres kompetence og praktiske erfaring og for at opbygge og formidle en fælles forståelse af de gældende krav på tværs af NAA'erne (proaktiv standardisering). I 2010 var 95 gruppemedlemmer udstationerede NAA-inspektører (54 %). Tre standardiseringsinspektørers grunduddannelseskurser blev afviklet med deltagelse af over 40 nye inspektører, hovedsagelig inden for områderne FCL, OPS og FSTD.

¹² Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006 af 16. maj 2006 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejdsmetoder ved standardinspektioner, EUT L 129, s. 10.

¹³ Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008 af 20. august 2008 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, EUT L 254, s. 1.

➤ **Vigtige standardiseringsresultater**

I 2010 blev der udført 111 standardinspektioner¹⁴ som følger:

Inspektionstype	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Regelmæssig	14	22	12	18	18	7
Opfølgning	0	4	9	3	2	0
Ad hoc	0	1	1	0	0	0
I alt	14	27	22	21	20	7

I den forbindelse blev der påtalt i alt 949 forhold, hvoraf 876 blev klassificeret som manglende overholdelse, der krævede, at den inspicerede NAA foreslog og gennemførte en plan for afhjælpende foranstaltninger. Ca. 20 % af alle konstaterede forhold blev klassificeret som væsentlige mangler, der kan give anledning til bekymringer for sikkerheden, hvis de ikke bliver behørigt afhjulpet.

Alle forslag til planer for afhjælpende foranstaltninger, som blev fremsat af NAA'erne, blev evalueret af de relevante standardiseringsafdelinger. I nogle få specifikke tilfælde kunne man ikke nå frem til en aftale, hvilket førte til udsendelse af tillægsrapporter. Vedtagne foranstaltninger overvåges af agenturet for at sikre, at de bliver gennemført.

➤ **Standardiseringsmøder**

I 2010 afholdt standardiseringsafdelingen 10 møder med deltagelse af i alt 448 NAA-repræsentanter. Standardiseringsmøder har vist sig at være et godt værktøj til at nå en højere grad af fælles forståelse og fortolkning af de gældende krav. Konklusionerne fra hvert møde deles med regelfastsættelsesdirektoratet, således at de, der er brugbare som potentielt regelmateriale, kan blive videreudviklet. Agenturet har besluttet at øge frekvensen af standardiseringsmøder på grundlag af de positive tilbagemeldinger, det har fået fra NAA'erne.

➤ **Løbende forbedring af standardiseringsprocessen**

I øjeblikket er standardiseringsprocessen moden og opfylder sine mål til fulde.

Ikke desto mindre arbejder agenturet hen imod en løbende forbedring af processens kvalitet, effektivitet og nyttevirkning. Med henblik herpå er der allerede iværksat en række foranstaltninger, som vil blive yderligere forbedret i 2011, og i fremtiden vil processen blive videreudviklet til en risikobaseret løbende overvågningstilgang.

Denne dynamiske tilgang blev bekræftet under IAS¹⁵ revision i september. Konklusionen på revisionsrapporten var, at det interne kontrolsystem, der er etableret, giver rimelig sikkerhed for, at målene for NAA'ernes inspektion kan nås.

¹⁴ Endvidere foretog Standardiseringsafdelingen syv besøg vedrørende international standardisering (USA, Canada, Brasilien) og ni akkrediteringsbesøg.

¹⁵ Europa-Kommissionens Interne Revisionstjeneste.

6.3. Centrale præstationsindikatorer

Målsætning	Central præstations-indikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
At gennemføre det aftalte antal besøg ifølge den godkendte årsplan	% af de planlagte besøg gennemført		100 % af de planlagte besøg + ad hoc- og andre uventede besøg	Planlagt: 104 Gennemført: 111 (2 ad hoc)
At udvide standardiseringsmøderne til nye områder	Antal standardiserings-møder pr. kompetenceområde	1 møde pr. kompetence-område	1 møde pr. kompetence-område	2 møder pr. kompetence-område inden for de nye områder
At deltage aktivt i kurser for NAA'er	Antal medarbejdere, der deltager aktivt	1 medarbejder pr. kompetence-område	Mindst 1 medarbejder pr. kompetenceområde	1 medarbejder pr. kompetence-område har deltaget
At udvide de samme inspektørkvalifikationer til OPS/FCL/FSTD		Opstille liste over inspektører, der skal opkvalificeres	Startkvalifikatione r	Opkvalificering startet
At fortsætte med at konsolidere det eksisterende panel af inspektører		Stigning med 10 %	Stigning med 10 %	gns. stigning i 2010 >10 %
At undersøge muligheden (viljen) for kortvarig (1 år) udstationering af NAA-medarbejdere til EASA	Fastslå behov og procedure	Sende et brev til alle NAA'er for at afdække den potentielle population	Mindst 1 udstationeret national ekspert	1 udstationeret national ekspert i 2010
At bruge et reaktivitetsindeks til at definere besøgsplanlægningen		Ændre procedurer, så der tages hensyn til mulige følgevirkninger af gennemførelsen af det risikobaserede system (kortere, 1 år og længere, 3 år)	Ændre procedurer, så der tages hensyn til mulige følgevirkninger af gennemførelsen af det risikobaserede system (kortere, 1 år og længere, 3 år)	Delvis nået. Procedurer ændret i retning af en risikobaseret tilgang i overensstemmelse med ICAO's CMA-model

7. Operatører

7.1. Målsætning og arbejdsområde

Operatøraftdelingen dækker agenturets aktiviteter i forbindelse med koordinering af Det Europæiske Fællesskabs program for sikkerhedsvurdering af udenlandske fly (SAFA) og godkendelse af tredjelandsoperatører.

De SAFA-aktiviteter, der udføres af EASA, er en koordineringsfunktion, som omfatter:

- vedligeholdelse og opdatering af databasen med rapporter fra SAFA-rampeinspektioner
- udarbejdelse af analyser og rapporter om de indsamlede data
- tilrettelæggelse og gennemførelse af kurser
- fremsættelse af forslag til manualer og procedurer
- standardisering af SAFA-aktiviteter.

Endvidere er agenturet i henhold til artikel 23 i grundforordningen om EASA ansvarlig for at udstede godkendelser til tredjelandsoperatører (TCO), der ønsker at flyve ind i EASA's luftrum og lande i et af EASA-landene.

I 2010 fokuserede agenturet på yderligere at forbedre SAFA-programmet (bl.a. f.eks. udvikling og udnyttelse af den fornyede SAFA-applikation, gennemførelse af den centraliserede ordning for opfølgning af afhjælpende foranstaltninger, løbende opdatering af SAFA-procedurer), på at gennemføre SAFA-standardiseringsrevisioner til NAA'er og yde løbende støtte til Kommissionen for Udvalget for Luftfartssikkerhed (ASC) vedrørende EU's sikkerhedsliste.

Med hensyn til tredjelandsoperatører koncentrerede agenturet sig om det forberedende arbejde (nøjagtig definition af kompetenceområde, arbejdsbyrde og procedurer).

7.2. Vigtigste resultater i 2010

SAFA

➤ Forbedring af SAFA-programmet

I 2010 begyndte EASA at forny en SAFA-applikation og -database ved at fastlægge høje krav og detaljerede forretningskrav. Denne nye applikation vil yde fuld støtte til hele processen (forberedelse, indberetning, opfølgning og afslutning af konstaterede forhold).

SAFA-analyser blev udført i henhold til den fastsatte tidsplan. Forud for alle regelmæssige analyser gik en kvalitetskontrol med det formål at afdække indberetningsfejl. Analyseresultater samt resultater af opprioriteringen af SAFA-inspektioner blev fremlagt på møderne i Udvalget for Luftfartssikkerhed (sikkerhedsliste). Mange ad hoc-analyser blev også foretaget på anmodning af Europa-Kommissionen til støtte for de forskellige sager, der blev undersøgt.

I 2010 blev SAFA-vejledningsmateriale (bl.a. detaljerede procedurer for udførelse af rampeinspektioner, indberetning og opfølgning) revideret under hensyntagen til de seneste ændringer i de gældende ICAO-standarder samt input fra stater, der deltager i SAFA, og fra SAFA-standardiseringsrevisioner, som udføres af EASA.

Som foreskrevet i SAFA-direktivet og i overensstemmelse med kommissoriet for SAFA-standardiseringen, som blev aftalt med de stater, der deltager i SAFA, fortsatte EASA den SAFA-standardiseringsproces, som blev iværksat i 2009. I 2010 blev der planlagt og

gennemført i alt 24 standardiseringsinspektioner i EU-lande og tredjelande, der deltager i EASA.

➤ **International fremme af EU's SAFA-program**

Med henblik på at fremme EU's SAFA-program på den internationale scene blev SAFA-principper og -metoder præsenteret for forskellige internationale grupper på EASA's internationale samarbejdsforum og den anden workshop om køreplanen for luftfartssikkerhed på verdensplan, der blev afholdt af ICAO/det mellemstatslige luftfartsudvalg. SAFA-programmet blev også præsenteret på forskellige seminarer, workshoper og bilaterale møder for en række stater: De Forenede Arabiske Emirater, Indien, Venezuela og Kina.

I overensstemmelse med mandatet fra Europa-Kommissionen indledte agenturet også forhandlinger med tredjelande uden for EU for at få dem med i EU's SAFA-program. I den første fase blev der sendt invitationer til fire lande, nemlig Brasilien, Canada, Marokko og Tunesien, og forhandlingerne er allerede indledt med Brasilien, Canada og Marokko.

Tredjelandsoperatører

Inden for udvidelsen af sit kompetenceområde har agenturet påbegyndt det indledende arbejde (nøjagtig definition af kompetenceområde, arbejdsbyrde og procedurer) i forbindelse med godkendelser til tredjelandsoperatører (TCO). Dette medførte:

- etablering af en omfattende TCO-projektplan og udvikling af indledende elementer til resultatbaseret kontrol under inddragelse af risikovurderingsprincipper
- udarbejdelse af tekniske og administrative EASA-procedurer for TCO'er
- støtte til regelfastsættelsesaktiviteter i forbindelse med TCO-godkendelser
- påbegyndelse af personalerekruttering.

Europa-Kommissionen blev regelmæssigt støttet i forbindelse med EU's sikkerhedsliste. EASA deltog i de forberedende høringer med udenlandske myndigheder og udenlandske operatører og har leveret teknisk ekspertise på flere sikkerhedsvurderingsmissioner inden for rammerne af Udvalget for Luftfartssikkerhed. TCO-afdelingen påtog sig koordineringsopgaven og aktiverede ICAO's passive USOAP-arbejdsgruppe vedrørende rapportanalyse (USOAP = program for vurdering af det almindelige sikkerhedstilsyn).

7.3. Centrale præstationsindikatorer

Målsætning	Central præstations-indikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
At deltage i seminarer, konferencer, omrejsende udstillinger	Antal initiativer, man har deltaget i, ud over rutinearrangementer	Mindst 3	Mindst 3	4
At præsentere Europa-Kommissionens SAFA-system på relevante internationale konferencer og på anmodning af individuelle stater for at bringe rampeinspektionsmetoder på linje med andre vigtige luftfartsmyndigheder	Antal eksterne præsentationer og udvekslinger med tredjelandes myndigheder		5	7
Opkvalificering af SAFA-inspektører	Gennemførelse af uddannelse hos en EASA-godkendt uddannelsesorganisation		Forbedring fra år til år	Afsluttet forretningskravene i SAFA-databasen. Faktisk

				udviklingsarbejde iværksat
Udvikling af SAFA-databasen	Brugervenlighed og resultatkvalitet	5 inspektioner	24 inspektioner	24 (100 %)

8. Internationalt samarbejde

8.1. Målsætning og arbejdsområde

Agenturet hjælper med at få samarbejdsaftaler i stand med udenlandske luftfartsmyndigheder og bistår Europa-Kommissionen med at forhandle bilaterale luftfartssikkerhedsaftaler (BASA'er). Endvidere støtter agenturet udviklingslandene med at forbedre deres kompetencer inden for regelfastsættelse.

8.2. Vigtigste resultater i 2010

➤ Bilaterale aftaler og samarbejdsaftaler

Den bilaterale luftfartssikkerhedsaftale (BASA) om civil luftfartssikkerhed mellem Brasilien og EU, herunder bilag om certificering af luftfartsmateriel og vedligeholdelse, blev undertegnet i Brasilia den 14. juli 2010.

Otte samarbejdsaftaler mellem EASA og Kinas civile luftfartsadministration (CAAC), et internationalt partnerskab med Rusland, to ændringer af appendikset med Japan og et appendiks med De Forenede Arabiske Emirater blev også undertegnet.¹⁶

➤ Teknisk samarbejde

EASA bistod Europa-Kommissionen med at definere europæiske støtteprojekter og forvalte EU-programmer (f.eks. Sydasien, Sydøstasien, Indien, Kina, Den Demokratiske Republik Congo, Rusland, Balkanlandene, Middelhavslandene og Centralasien).

EASA's tekniske samarbejdsaktiviteter omfattede (1) direkte forvaltning af særlige støtteprogrammer og (2) deltagelse i tekniske støttemissioner i Gabon, Congo, Bangladesh, Montenegro, Georgien, Costa Rica og Malawi.

EASA's andet internationale samarbejdsforum (ICF-2) blev afholdt i Dubai i april 2010.

8.3. Centrale præstationsindikatorer

Målsætning	Central præstations-indikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
At fremme EASA-systemet via bilaterale aftaler, samarbejdsaftaler og lokale repræsentanter	Antal initiativer, der bliver behandlet aktivt	1 (1 bilateralt med Canada + start på udvidelsen)	Fortsætte udvidelsen	EASA-systemet er til stadighed blevet fremmet, f.eks. via: (1) støtte til bilaterale aftaler (Brasilien) (2) samarbejdsaftaler (8 med CAAC, 2 med Japans civile luftfartskontor (JCAB), 1 med det mellemstatslige luftfartsudvalg (IAC))
At udvikle uddannelse og afholde tekniske workshopper	Indikator er antallet af afholdte workshopper med forklaring af EU-forordningernes virkning	3	1 konference EASA-familien	12 arrangementer afholdt 8 sikkerhedsliste- og tekniske IPA-støttemissioner
At gå i spidsen med koordinering blandt de forskellige europæiske aktører, der indgår i teknisk samarbejde	Antal tekniske samarbejdsaktioner koordineret af agenturet, bl.a. samarbejdsaftalen med JAA-lande, der ikke er med i EASA	Påbegyndelse af europæisk koordinering	1 koordineret program med ECAC	3 ICF-arrangementer med deltagelse af NAA'er IPA-projekt

¹⁶ En fuldstændig liste over EASA's samarbejdsaftaler kan ses på EASA's websted under følgende link:
<http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>

9. Støtteaktiviteter

9.1. Målsætning og arbejdsområde

EASA's støtteaktiviteter omfatter den generelle forvaltning og administration af agenturet, dvs. den overordnede organisation (styring, planlægning, generel samordning), kommunikation, juridisk rådgivning, revision og kvalitet. Desuden dækker aktiviteterne administrativ støtte og IS-support (finans, personaleledelse, indkøb, virksomhedstjenester og informationstjenester) og operationel støtte (ansøgningsforvaltning, sikkerhedsundersøgelse, akkreditering, teknisk uddannelse, NAA-kontrakter).

I 2010 var de største udfordringer på støtteområdet færdiggørelsen af ISO9001:2008-certificeringen, yderligere konsolidering af ERP/SAP og yderligere forbedring af HR-udviklingsprocessen.

9.2. Vigtigste resultater i 2010

Overordnet ledelse

Den amerikansk-europæiske internationale luftfartssikkerhedskonference om global sikkerhedsledelse, "Global Safety Management: Evolving a Common Culture" blev afholdt i New Orleans, Louisiana, den 8.-10. juni med over 300 deltagere fra NAA'er, industrien og organisationerne.

Forvaltning af ansøgninger og indkøbstjenester

Forberedelsen af de administrative processer for agenturets nye kompetenceområder begyndte i 2010 med bl.a. afdækning af, hvilke ansøgningsskemaer og certifikater der var nødvendige til de nye opgaver.

Ved udgangen af 2010 var de planlagte indtægter fra gebyrer og afgifter på 72 mio. EUR blevet faktureret. Forslaget til den tredje generation af agenturets forordning om gebyrer og afgifter er blevet drøftet yderligere med sektoren og med Kommissionen, og et konsolideret udkast til forordning blev forelagt bestyrelsen i juni 2010.

Idéen om individuelle indkøbsordrer til outsourcing af certificeringsopgaver blev gennemført. I fjerde kvartal 2010 begyndte man at planlægge og forberede indkøb af de outsourcete certificeringsopgaver (agenturets nye og nuværende kompetenceområde).

23 udbudsprocedurer af høj værdi, som dækkede både operationelle og administrative behov, blev forvaltet over hele året. 20 af dem blev færdigbehandlet og 29 kontrakter af høj værdi indgået til en værdi af ca. 14 mio. EUR. Herudover blev der indgået 428 kontrakter som resultat af indkøbsprocedurer af lav værdi til i alt ca. 1,65 mio. EUR.

Finansielle tjenesteydelser

I 2010 opnåede afdelingen for finansielle tjenesteydelser en tilfredsstillende budgetgennemførelse på 98,4 %. Nærmere oplysninger om økonomiske resultater er anført i **bilag 4**.

ERP-systemet (Enterprise Resource Planning) blev yderligere forbedret og systematisk brugt til alle typer af finansielle transaktioner og til regnskabsafslutningen ved årets udgang.

Agenturets forretningsplan 2011-2015 blev revideret, og en ny version med en redningspakke på 3 mio. EUR vedrørende EU-støtten blev vedtaget af bestyrelsen i december 2010.

Juridiske tjenesteydelser

Den juridiske afdeling har bidraget aktivt til udviklingen af resultater inden for regelfastsættelse, bl.a. flere vigtige spørgsmål såsom udtalelserne om medicinske krav og om myndigheds- og organisationskrav samt NPA'er om flyvetidsbegrænsninger og tredjelandsoperatører.

Endvidere ydede den juridiske afdeling støtte til agenturets tekniske/operationelle funktioner, f.eks. gennemførelsen af artikel 1, stk. 2, i grundforordningen og anvendelsen på EU-systemet af bestemmelserne i artikel 83, litra a), i Chicago-konventionen.

Afdelingen har løbende koordineret agenturets svar på forespørgsler fra havarikommissioner og retlige myndigheder i tæt samarbejde med de operationelle direktorater og eksterne juridiske konsulenter. Endvidere har afdelingen sørget for, at det til stadighed skrider fremad med agenturets gennemførelse af forordningen om databeskyttelse.

Endelig har afdelingen behandlet en række forespørgsler om aktindsigt og amerikanske forespørgsler om høring af tredjemand i henhold til den amerikanske lov om informationsfrihed (FOIA). Afdelingen har også ydet støtte til videreudvikling af agenturets politik om beskyttelse af sikkerhedsoplysninger.

Kommunikation

Webstedet easa.europa.eu er blevet fuldstændig ændret og har nu fået forbedrede navigations- og søgemuligheder. EASA har også udviklet sin tilstedeværelse på sociale medier og gør aktivt brug af Facebook og Twitter for at informere sine interessenter.

EASA udsendte pressemeddelelser om emner som de harmoniserede bestemmelser for pilotcertifikater, forslag til flyvetidsbegrænsninger, den første EASA-certificering til en fransk-russisk motor (SaM146) og sikkerhedsinformationsmeddelelsen om den vulkanske askekrise. EASA var også stærkt involveret i behandlingen af Qantas-/A380-/Trent900-krisen.

Et stort antal tv-, radio- og trykte interviews blev givet af EASA-medarbejdere om emner som udviklingen i regelfastsættelsen (FCL, FTL osv.), certificering og strategisk sikkerhed.

Agenturet udsendte i 2010 følgende publikationer: den årlige sikkerhedsrapport for 2009, årsberetningen for 2009, Fact Book 2005-2009, EHEST's sikkerhedsrapport, EASA news.

Personaleforhold

Ved udgangen af 2010 beskæftigede EASA 524 midlertidigt ansatte (TA), 63 flere end året før. Endvidere var 54 kontraktansatte (CA) og 8 udstationerede nationale eksperter

(SNE) ansat hos EASA. I løbet af 2010 indgik EASA 92 nye ansættelseskontrakter, hvilket resulterede i en nettostigning på 72 medarbejdere. 20 medarbejdere forlod agenturet af forskellige årsager (opsigelse, kontraktudløb, pension og afskedigelse), og 31 medarbejdere blev udvalgt ved eksterne eller interne udvælgelsesprocedurer.

Agenturet opslug 57 ledige stillinger målrettet 67 job og afsluttede 60 udvælgelsesprocedurer målrettet 66 stillinger. Agenturet modtog omkring 2 800 ansøgninger, og der blev afholdt over 405 samtaler.

Nettostigning i antallet af medarbejdere (TA/CA/SNE)	72
Ledige stillinger opslået i 2010 (TA/CA/SNE)	57
Medarbejdere, der bestod interne udvælgelsesprøver (TA)	31
Medarbejdere, der forlod agenturet i 2010 (TA/CA)	20

Ud over de allerede ansatte medarbejdere accepterede yderligere 16 ansøgere til midlertidige stillinger et tilbud om beskæftigelse, og de vil tiltræde deres stillinger i løbet af de første måneder i 2011. Nærmere oplysninger om agenturets personaletal og demografi for 2010 er anført i **bilag 5**.

I forbindelse med personaleledelse og -udvikling afholdt og faciliterede agenturet 235 generelle uddannelseskurser (heraf 104 sprogkurser/-test) med i alt 1 248 (684) deltagere. Der er indkøbt et uddannelsesstyringsværktøj, og konfigureringen af det begyndte i slutningen af 2010. Det er planen, at værktøjet er færdigt og stilles til rådighed for alle medarbejdere senest i andet kvartal af 2011.

Efter bedømmelses- og omklassificeringsproceduren har 100 medarbejdere fået tilbud om omklassificering, hvoraf 68 rent faktisk blev omklassificeret i henhold til artikel 45, stk. 2, (kendskab til et tredje EU-sprog). 2010 var det første år, hvor også kontraktansatte blev omklassificeret.

Jobevalueringsprojektet blev afsluttet i november 2010. Projektet førte til opdatering og færdiggørelse af alle EASA-jobbeskrivelser, evaluering af alle stillinger og et organisatorisk graderingssystem, der skal tilpasses yderligere til EASA's behov i 2011.

Endvidere blev den første undersøgelse af medarbejdernes motivation iværksat gennem konsulentfirmaet Ipsos Loyalty GmbH, idet undersøgelsen skal stilles til rådighed for alle medarbejdere fra december 2010 og 10. januar 2011. Den færdige rapport blev offentliggjort for alle medarbejdere i første kvartal 2011.

Der er blevet udarbejdet en liste over ekspertise på luftfartsområdet med input fra EASA's kerneopgaver. En undersøgelse med det formål at registrere EASA-medarbejdernes luftfartsekspertise er planlagt til første kvartal 2011.

Teknisk uddannelse

For at opfylde det stigende behov for uddannelse i god tid og ad hoc blev der truffet følgende foranstaltninger i 2010:

- strømlining af den tekniske uddannelsesafdelings system til kursusplanlægning, synlighed og registrering samt konsolidering af engangsanmodninger om kurser
- publicering af et stigende antal e-learningkurser
- deling af god praksis og uddannelsesbehov med NAA'er gennem møder i den fælles uddannelsesinitiativgruppe (CTIG)
- strømlining og generel opgørelse over tekniske biblioteksressourcer og indførelse af e-eksamen i uddannelsesorganisationer og NAA'er.

De vigtigste resultater i 2010 omfattede:

- aftale om inspektørers kvalifikationskriterier gennem arbejdet i den fælles uddannelsesinitiativgruppe
- forhøjelse af antallet af e-eksamensudbydere til 29 plus 13 NAA'er fra medlemsstaterne
- revision og opdatering af uddannelsesplaner til e-eksamen for de seks største udbydere
- indførelse af ny uddannelsesteknologi til dækning af det stadigt større kundegrundlag
- udvikling og levering af specialkurser til: CS-23, CAW til typemodel, uddannelse af underviseren, aftalen mellem EU og Canada
- tæt samarbejde med eksperter om at udvikle indholds- og kompetencebaserede kurser
- offentliggørelse af uddannelsesprogrammet for 2011 (december 2010).

I 2010 så uddannelsesaktiviteterne således ud:

Uddannelsessessioner	70
Kurser	44
Deltagere fra EASA	484
Deltagere fra NAA'er	121

Informations- og virksomhedstjenester

Med hensyn til erhvervsapplikationer blev der påbegyndt flere strategiske projekter, f.eks. SAFA og IORS, der har endelig gennemførelsesdato i løbet af 2011. Parallelt hermed ydede den relevante afdeling løbende støtte til vedligeholdelse og forbedring af flere applikationer inden for kerneområdet såsom luftdygtighedsdirektiver (AWD), elektroniske svarsystemer (CRT), flere Share point sites, HR-systemet og webportalen.

Vedrørende ERP fortsatte agenturet med at optimere værktøjet, tilføjede flere funktioner og finjusterede de gennemførte funktionaliteter.

På infrastrukturen besluttede IT-afdelingerne i Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme (ECDC) og EASA at samarbejde for effektivt at nedbringe omkostningerne til at hoste deres respektive centrale failover-datacentre.

Med hensyn til virksomhedstjenester blev der foretaget detaljerede analyser af arealkrav og operationel effektivitet, som har vist, at agenturet har behov for at overveje alternative ejendomme som hovedkvarter senest ved udløbet af dets nuværende lejeaftale i 2016. Proceduren vil fortsætte langt ind i 2011.

I forbindelse med rejseforvaltning blev der for visse destinationer indført en forudgående risikovurdering på grund af stigningen i antallet af forretningsrejser til byer med øgede sikkerhedsrisici.

På dokument- og arkivforvaltningsområdet blev i alt 5 500 filer, der var overført fra JAA, katalogiseret og overført til det centrale arkiv.

9.3. Centrale præstationsindikatorer

Målsætning	Central præstations-indikator	Mål 2009	Mål 2010	Resultat 2010
Hurtigere opgavefordelingsproces for aktiviteter i forbindelse med luftdygtighed ved ibrugtagning	Procentdel ansøgninger behandlet til opgavefordeling senest fem arbejdsdage efter modtagelse af ansøgningen	70 %	75 %	73 %
Hurtigere certifikatudstedelsesproces	Procentdel tekniske visa behandlet til certifikat senest fem arbejdsdage efter modtagelse af teknisk visum	70 %	75 %	88 %
At opretholde en høj budgetgennemførelsesrate	Procentdel opfyldte forpligtelser sammenholdt med prognosen under hensyntagen til hele det årlige budget	98 %	98 %	98 %
At effektivisere gældsinddrivelsesprocessen	Gennemsnitligt antal dage til at inkassere inddrivelsesordrer	133	120	108
Gennemførelse af stillingsplanen	Procentdel godkendte midlertidige stillinger, der besættes inden udgangen af 2010	95 %	98 %	92 %
At identificere et standarduddannelsesprogram (fælles kriterier for viden, kvalifikationer og erfaring) for luftfartssikkerhedsinspektørers profiler	Endeligt arbejdsdokument	Udkast til arbejdsdokument	Vedtaget og godkendt endeligt arbejdsdokument	Opfyldt
At fremme anvendelsen af e-eksamenssystemet hos eksterne udbydere og udvikle antallet af e-eksamensemner og multiple choice-spørgsmål	Antal gennemførte e-eksaminer antal e-eksamensemner og multiple choice-spørgsmål	Antal e-eksaminer: 500 Antal e-eksamensemner: mindst 16	Antal e-eksaminer: 1000 Antal e-eksamensemner: mindst 24	Antal e-eksamensemner: 5
ISO 9001-certificering	Certifikat opnået	Forberedelse og forrevision	Certifikat opnået	Certifikat tildelt den 15. december 2010
At fastlægge et fælles arkivforvaltningssystem i hele EASA, der sikrer overholdelse og lever op til ISO 9001-kravene	Vellykket indførelse af arkivforvaltningssoftware i alle afdelinger		2 pilotafdelinger	Projektet blev stillet i bero pga. omprioritering af IS-projektporteføljen

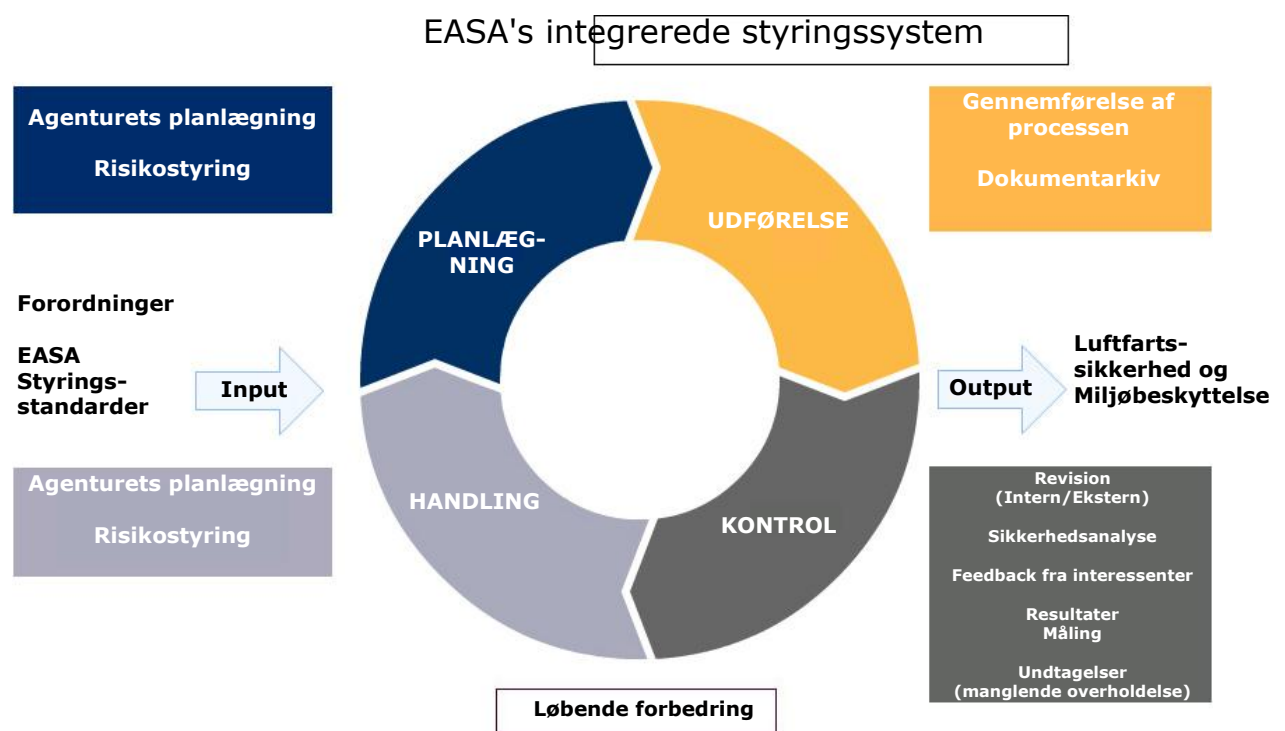
Intern kontrol og afhjælpning af risici

➤ Intern kontrol

I 2010 konsoliderede EASA sit integrerede styringssystem (IMS), som blev oprettet i 2008, med henblik på at få det certificeret i henhold til ISO 9001:2008-standarderne i 2010.

EASA's IMS bygger på styringsstandarter vedtaget af agenturets bestyrelse i 2008, jf. art. 38 i finansforordningen. Disse standarder er afledt af de interne kontrolstandarder, der blev udviklet af Europa-Kommissionen, og de internationale ISO9001:2008-standarder. Et sådant system danner grundlag for både intern kontrol og løbende forbedring.

EASA's styringssystem integrerer fuldt ud begrebet "intern kontrol", som har til formål at sikre, at risici afhjælpes tilstrækkeligt, og dermed forbedre agenturets mulighed for at nå målene for drift, kvalitet, overholdelse og økonomi. Systemet er opbygget i fire trin på grundlag af bedste praksis fra en række organisationer i den private og den offentlige sektor.



➤ Afhjælpning af risici

Agenturet gennemførte også en årlig risikovurderingsproces med det formål at afdække de store risici for hver makroproces. Risiciene vurderes efter sandsynligheden for, at de bliver en realitet, og efter potentielle følger. For 2010 viser følgende oversigt de afdækkede risici og de afhjælpende foranstaltninger hertil, der er gennemført eller iværksat.

Risici	Vigtigste afhjælpende foranstaltninger gennemført eller iværksat i 2010
Styringsprocesser	
Agenturet retsforfølges, og agenturets ansvar gøres gældende.	Procedure og handlingsplan, der fremmer samordnede aktioner, når agenturet retsforfølges. Administrative procedurer til håndtering af sager, hvis anklagemyndigheden anmoder EASA om at ophæve immuniteten. Passende kommunikationspolitik (én-stemme-strategi). Fastsætte et fælles kommunikationspunkt og gøre det kendt i agenturet og blandt klienter og tredjeparter.
Negativ mediedækning, f.eks. af politiske årsager, bl.a. klager fra interessenter eller et flystyrt eller højtprofilerede påstande om uregelmæssigheder.	Krisekommunikationsplan: Passende kommunikationspolitik (én-stemme-strategi). Fastsætte et fælles kommunikationspunkt og gøre det kendt i agenturet og blandt klienter og tredjeparter.
Utilstrækkelige ressourcer i forbindelse med agenturets eksisterende og nye opgaver (udvidelse af kompetenceområdet).	Korrekt planlægnings-, prognose- og informationssystem til at afdække og begrunde nødvendige ressourcer. Klar forbindelse mellem opgaver og finansielle ressourcer og arbejdskraftressourcer
Produkt- og organisationssikkerhedskontrolprocesser	
Ubehandede sikkerhedsproblemer på tidspunktet for certificering, validering, godkendelse af flyvebetingelser, der fører til et flystyrt.	Effektive arbejdsprocedurer for certificeringsaktiviteter, bl.a. tilstrækkelig kontrol. Evne til at sikre dokumentation for udført arbejde ved at bevare dokumenter og arkiver. Sørge for tilbagevendende uddannelse til tekniske medarbejdere for at sikre løbende kompetence Effektiv kontrol over de tjenester, der ydes af NAA'er.
Styrt af testfly pga. af fejlhåndtering af flyet, fejlagtig godkendelse af flytestorganisation eller for store overholdelseskrav eller pres på ansøgeren.	Effektive arbejdsprocedurer for certificerings-/organisationsgodkendelsesaktiviteter (DOA), bl.a. tilstrækkelig kontrol. Evne til at sikre dokumentation for udført arbejde ved at bevare dokumenter og arkiver. Sørge for tilbagevendende uddannelse til tekniske medarbejdere for at sikre løbende kompetence.
Uberettiget udstedelse af godkendelse, udvidelse af omfanget af godkendelse eller videreførelse af godkendelse med følger for sikkerheden (pga. fejl/udeladelse i ibrugtagningstilladelse eller løbende overvågning).	Effektive arbejdsprocedurer for organisationsgodkendelsesaktiviteter, bl.a. tilstrækkelig kontrol. Evne til at sikre dokumentation for udført arbejde ved at bevare dokumenter og arkiver. Sørge for tilbagevendende uddannelse til tekniske medarbejdere for at sikre løbende kompetence Effektiv kontrol over de tjenester, der ydes af NAA'er.
Fejl hos ihændehaveren af en godkendelse (f.eks.: utilstrækkelig vedligeholdelse, der fører til et styrt af et stort fly) pga. fejlagtig validering af NAA-henstillinger	
Utilstrækkelig udstedelse af særlig luftdygtighedsspecifikation (SAS), der fører til flystyrt	Gennemførelsesbestemmelser og vejledningsmateriale om udstedelse af SAS. Effektive arbejdsprocedurer for udstedelse af SAS, bl.a. tilstrækkelig kontrol. Evne til at sikre dokumentation for udført arbejde ved at bevare dokumenter og arkiver.
Ubehandede sikkerhedsproblemer, der fører til flystyrt pga. manglende udstedelse af et luftdygtighedsdirektiv eller utilstrækkelige afhjælpende foranstaltninger, utilstrækkelig overholdelsestid fastsat af en luftdygtighedsmyndighed.	Effektive arbejdsprocedurer for godkendelse af alternativer til luftdygtighedsdirektiver, bl.a. tilstrækkelig kontrol. Evne til at sikre dokumentation for udført arbejde ved at opbevare dokumenter og arkiver. Sørge for tilbagevendende uddannelse til tekniske medarbejdere for at sikre løbende kompetence. Effektivt system til indberetning af hændelser. Effektiv kontrol over de tjenester, der ydes af NAA'er.
Ubehandede sikkerhedsproblemer, der fører til flystyrt pga. fejlagtig godkendelse af alternative midler til overholdelse af	Effektive arbejdsprocedurer for godkendelse af alternativer til luftdygtighedsdirektiver, bl.a. tilstrækkelig kontrol. Evne til at sikre dokumentation for udført arbejde ved at opbevare

Risici	Vigtigste afhjælpende foranstaltninger gennemført eller iværksat i 2010
luftdygtighedsdirektiver.	dokumenter og arkiver. Sørge for tilbagevendende uddannelse til tekniske medarbejdere for at sikre løbende kompetence. Effektiv kontrol over de tjenester, der ydes af NAA'er.
Utilstrækkeligt system til indberetning af hændelser og ineffektiv behandling af hændelsesrapporter, der sår tvivl om luftfartsmateriels vedvarende luftdygtighed og fører til havarier eller alvorlige hændelser, som kunne være forhindret	Fremme af systemet til indberetning af hændelser og en åben indberetningskultur Et effektivt indberetningssystem, der sikrer, at alle hændelser og relevante foranstaltninger kan spores. Effektive arbejdsprocedurer for analyse af hændelsesrapporter og specifikation af de nødvendige foranstaltninger, bl.a. tilstrækkelig kontrol. Evne til at sikre dokumentation for udført arbejde ved at opbevare dokumenter og arkiver. Sørge for tilbagevendende uddannelse til tekniske medarbejdere for at sikre løbende kompetence. Effektiv kontrol over de tjenester, der ydes af NAA'er.
Støtteprocesser	
Begivenhed, der kan skade anlægs sikkerhed, menneskers arbejdsevne, tilgængelighed af data/dokumenter (f.eks. brand, terrorangreb, alvorlig epidemi, tyveri).	Effektivt sikkerhedssystem. Sørge for tilstrækkelig forsikring. Backup til IT-faciliteter og fjerndatalager for at fremme den løbende drift. Kontinuitetsplan for virksomheden. Beredskabsplan for alvorlig epidemi.

Bilag

- **Bilag 1:** Erklæring fra den anvisningsberettigede
- **Bilag 2:** Undersøgelser og forskningsprojekter i 2010
- **Bilag 3:** Beslutninger, udtalelser og NPA'er i 2010
- **Bilag 4:** Agenturets økonomiske resultater for 2010 (EASA's budgetgennemførelse)
- **Bilag 5:** Personaletal og -demografi
- **Bilag 6:** EASA's bestyrelse
- **Bilag 7:** Liste over anvendte forkortelser

Bilag 1: Erklæring fra den anvisningsberettigede

Undertegnede, Patrick Goudou, administrerende direktør for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur,

– erklærer i min egenskab af anvisningsberettiget, at oplysningerne i denne beretning giver et retvisende billede¹⁷,

– erklærer mig rimelig forvisset om, at de ressourcer, der er tildelt de i denne beretning beskrevne aktiviteter, er anvendt til deres formål og i overensstemmelse med principperne for forsvarlig økonomisk forvaltning, og at de indførte kontrolprocedurer giver den fornødne sikkerhed for de underliggende transaktioners lovlighed og formelle rigtighed.

Denne rimelige forvisning bygger på min egen bedømmelse og på de for mig tilgængelige oplysninger såsom den årlige gennemgang af den interne kontrol og de oplysninger, der kunne udledes af den sidste rapport fra den interne revisionstjeneste og Den Europæiske Revisionsrets beretninger om de regnskabsår, der ligger forud for denne erklæring.

– Jeg bekræfter, at jeg ikke er bekendt med forhold, der vil kunne skade agenturets interesser, og som ikke er anført i beretningen.

– Jeg bekræfter, at der er truffet hensigtsmæssige foranstaltninger efter IAS-revisionen med henblik på at imødekomme de væsentligste henstillinger i den forbindelse.

Sted Köln

Dato

Underskrift

Patrick Goudou
Administrerende direktør for Det Europæiske
Luftfartssikkerhedsagentur

¹⁷ Et retvisende billede betyder i denne sammenhæng et pålideligt, fuldstændigt og korrekt billede af situationen i tjenesten.

Bilag 2: Undersøgelser og forskningsprojekter i 2010

I 2010 besluttede agenturet at støtte følgende syv projekter, hver med en varighed på 6-15 måneder, efter en vellykket udbudsproces og med et samlet budget på 1,507 mia. EUR:

• CODAMEIN: Måling og inspektion af skader på kompositmaterialer (risiko for direkte træfning med høj energi)
• WAFCOLT: Vand i flybrændstof ved kolde temperaturforhold
• SEBED: Nedslidning af sikkerhedsseler
• SOMCA: Sikkerhedsmæssige konsekvenser ved udførelse af dækningsanalyse for softwaremodel
• WATUS: Afstand til slipstrømturbulens efter stort luftfartøj
• Undersøgelse af reguleringen af tjenester, der forestår afisning og forebyggelse af isdannelse på jorden
• SAMPLE III: Partikelkoncentrationer fra fly

I 2010 modtog og godkendte agenturet de endelige rapporter fra følgende projekter:

• SAVE: Undersøgelse af økonomisk modellering af luftfart
• SAMPLE II: Undersøgelse, prøvetagning og målemetodologi for partikelemissioner fra flymotorer
• Økonomisk modellering af luftfartskapacitet med henblik på en konsekvensanalyse af miljølovgivningen
• LIBCOS: Betydningen af belastning for kompositstrukturers opførsel ved kollision
• SAPOX: Sikkerhedsaspekter vedrørende pulssystemer med ilt
• MOSTDONT: Mode-S Transponder i luftrum med høj trafiktæthed
• Ultralette fly, oversigt over medlemsstaternes lovgivning
• Standardisering af hagltruusler
• RuFAB: Måling af landingsbanefriktion og opbremsning af fly

Rapporterne kan ses og downloades på agenturets webside om forskning.¹⁸

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

Bilag 3: Beslutninger, udtalelser og NPA'er i 2010

Beslutninger

Beslutning	Opgave nr.	Emne
Beslutning 2010/001/R	21.001	POA til leverandører af navigationsdatabaser
	21.002	Godkendte organisationers certifikatnummer
	21.003	Oprydning i del 21 og AMC/GM
	21.023(c)	Flyvetilladelse: privilegium for organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed
	MDM.007 (c)	Godkendt frigivelsescertifikat
Beslutning 2010/002/R	21.023(c)	Flyvetilladelse: privilegium for organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed
	66.001 (b)	Rettelse af redigeringsfejl i del-66 og det tilhørende AMC
	145.001 (b)	Rettelse af redigeringsfejl i del-145 og det tilhørende AMC
	147.001 (b)	Rettelse af redigeringsfejl i del-147 og det tilhørende AMC
	M.001 (b)	Rettelse af redigeringsfejl i del-M og det tilhørende AMC
	MDM.007 (b)	Godkendt frigivelsescertifikat
	MDM.002 (c)	Elektriske kabler og konnektorer Forventet resultat: beslutning om at ændre AMC/GM til del M (med forbehold for ændring af del M i overensstemmelse med MDM.002(a))
Beslutning 2010/003/R	MDM.034	Kompositmaterialer
Beslutning 2010/005/R	25.040	TYPE III-UDGANGE (adgang og betjeningslethed)
	25.057	Sikkerhedsrelaterede konstruktionsstandarder
	MDM.034	Kompositmaterialer
Beslutning 2010/006/R	MDM.054	AMC og GM vedrørende afisning/forebyggelse af isdannelse ifølge A-NPA 2007-11
Beslutning 2010/007/R Beslutning 2010/008/R	MDM.034	Kompositmaterialer
Beslutning 2010/010/R	ETSO.007	Systematisk revision og overførelse af det eksisterende FAA TSO for dele og apparatur til EASA ETSO
Beslutning 2010/11/R	66.025	Regelmæssig opdatering af denne levende AMC, der bruges som reference for udstedelse af typerettigheder Forventet resultat: En beslutning om ajourføring af appendiks I til AMC til del-66
Beslutning 2010/012/R Beslutning 2010/013/R Beslutning 2010/014/R Beslutning 2010/015/R	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS
Beslutning 2010/016/R	21.042	Del-21 leverandørkontrol ved en anden part
	ETSO.007	Systematisk revision og overførelse af det eksisterende FAA TSO for dele og apparatur til EASA ETSO
	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS

Udtalelser

Udtalelser	Opgave nr.	Emne
Udtalelse 01/2010	21.024(a)	Subpart J, Konstruktionsorganisationsgodkendelse
Udtalelse 02/2010	ATM.001 (FAST TRACK)	Udvidelse af EASA-systemet til sikkerhedsregulering af lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS) – udarbejdelse af regler til krav til luftfartstjenesteudøvere
	ATM.004 (FAST TRACK)	Udvidelse af EASA-systemet til sikkerhedsregulering af lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS) – udarbejdelse af regler om kompetente myndigheder
Udtalelse 03/2010	ATM.003 (FAST TRACK)	Udvidelse af EASA-systemet til sikkerhedsregulering af lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS) – udarbejdelse af regler om flyveledercertifikater
Udtalelse 04/2010	FCL.001	Del-FCL. Udvidelse af grundforordningen til flyvebesætningscertifikater
Udtalelse 05/2010	ATM/ANS.002	Indførelse af TCAS II software version 7.1
Udtalelse 06/2010	145.012 (a)	Del-145 enkeltfrigivelse og flerfoldig frigivelse
Udtalelse 07/2010	FCL.001	Del-MED Udvidelse af grundforordningen til flyvebesætningscertifikater

NPA'er

NPA	Opgave nr.	Emne
NPA 2010-01	21.042	Leverandørkontrol ved en anden part
NPA 2010-02	21.018	Forbedring af GM til 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	Indførelse af ACAS II software version 7.1
NPA 2010-04	27&29.002	Evaluerings af skadestolerance og træthed for kompositmaterialer i rotorflystrukturer
NPA 2010-05	66.025	Appendiks 1 Typeklassificering af luftfartøjer til luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat i henhold til del-66
NPA 2010-06	27&29.002	Evaluerings af skadestolerance og træthed for metalliske rotorflystrukturer
NPA 2010-07	M.022	Ændring af AMC M.A.706(e) til at dække yderligere tilfælde, således at den kompetente myndighed godkender, at den udpegede stillingsindehaver hos operatøren/organisationen, jf. del-M, subpart G, kan være ansat i den organisation, der er kontraheret med, jf. del-145
NPA 2010-08	145.022	Kontrol med det vedligeholdelsespersonale, der er indgået kontrakt med
NPA 2010-09	M-014	Indgåelse af kontrakt om aktiviteter i forbindelse med vedvarende luftdygtighedsforvaltning
NPA 2010-10	MDM.047	Tilpasning af forordning (EF) nr. 2042/2003 til forordning (EF) nr. 216/2008 og til kravet i ICAO, bilag 6 om, at principperne om menneskelige faktorer overholdes i konstruktion og anvendelse af luftfartøjsvedligeholdelsesprogrammer
NPA 2010-11	25.039	Nødudgange, særlige nødfunktioner og flugtveje – harmonisering med FAA
NPA 2010-12	27&29.019	Vibration Health Monitoring
NPA 2010-13	21.059	Miljøbeskyttelse – klassificering af ændringer i en typemodel
NPA 2010-14	OPS.055	Gennemførelsesbestemmelser vedrørende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport (CAT) (flyvemaskiner)

Bilag 4: Agenturets økonomiske resultater for 2010 (EASA's budgetgennemførelse)¹⁹

4.1. Foreløbig budgetresultatopgørelse for 2010 (Alle tal i 1 000 EUR).

Budgetregnskabet giver et detaljeret billede af gennemførelsen af budgettet. Det er baseret på det modificerede kasseregnskabsprincip.

INDTÆGTER	2010	2009
Tilskud fra Kommissionen (til agenturets driftsbudget – afsnit 1, 2 og 3)	35 025	33 862
Phare-midler fra Kommissionen	515	322
Øvrige bidrag og støtte modtaget via Kommissionen	962	972
Gebyrindkomst	68 260	54 867
Øvrige indtægter	802	1 909
INDTÆGTER I ALT (a)	105 564	91 932
UDGIFTER		
Afsnit I: Personaleudgifter	56 215	46 887
Afsnit II: Administrationsudgifter	13 919	12 927
Afsnit III: Driftsudgifter ekskl. formålsbestemte indtægter fra gebyrer og afgifter	52 654	46 505
Formålsbestemte indtægter fremført fra gebyrer og afgifter	21 230	27 135
UDGIFTER I ALT (b)	144 018	133 454
RESULTAT FOR REGNSKABSÅRET (a-b)	-38 454	-41 522
Annullering af ikke-anvendte betalingsbevillinger fremført fra det foregående regnskabsår	1 101	1 283
Justeringer for fremførsler fra det foregående regnskabsår af bevillinger, der var disponible pr. 31.12. i form af formålsbestemte indtægter	38 934	41 325
Kursdifferencer for året (fortjeneste+/tab-)	-16	-3
SALDO FOR RESULTATOPGØRELSEN FOR REGNSKABSÅRET	1 565	1 083

¹⁹ Den endelige rapport fra Den Europæiske Revisionsret om EASA's regnskab for 2010 forventes modtaget i juni 2010.

Saldo år N-1	1 083	1 316
Positiv saldo fra år N-1 tilbagebetalt til Kommissionen i år N	-1 083	-1 316
Resultat brugt til at fastslå beløb i det almindelige regnskab	1 565	1 083
Tilskud fra Kommissionen – agenturet registrerer øgede indtægter og Kommissionen øgede udgifter	33 460	32 779
Forhåndsfinansiering, der fortsat er åben for agenturets tilbagebetaling til Kommissionen i år N+1	1 565	1 083
Ikke inkluderet i gennemførelsen af budgettet:		
Renteindtægter pr. 31.12.N af Kommissionens tilskud, der skal tilbagebetales til Kommissionen (passiver)	49 734	133 600

I 2010 anvendte agenturet kun ikke-opdelte bevillinger. Den samlede udnyttelse af forpligtelsesbevillingerne udgjorde 144 018 000 EUR (133 454 000 EUR i 2009), hvoraf der er indgået forpligtelser for 122 271 000 EUR (106 137 000 EUR i 2009), og 21 747 000 EUR (27 317 000 EUR i 2009) med hensyn til bevillinger fra formålsbestemte indtægter er blevet fremført automatisk i henhold til artikel 10 i EASA's finansforordning. Bevillingerne fra formålsbestemte indtægter på 21 747 000 EUR, som blev fremført automatisk, består af eksternt øremærkede indtægter på 21 230 000 EUR fra gebyrer og afgifter og 517 000 EUR fra andre formålsbestemte indtægter.

4.2. Foreløbig budgetgennemførelse (Alle tal i 1 000 EUR).

	2010		2009	
AFSNIT I – Personaleudgifter				
	Betalinger	Forpligtelser	Betalinger	Forpligtelser
Budgetbevilling - C1+R0+C4+C5(1)	56 288	56 288	47 763	47 763
Forpligtet	0	56 214	0	46 887
Betalt	55 429	0	46 306	0
Automatiske fremførsler	786	0	581	0
Udgifter i alt/forpligtelser (2)	56 215	56 214	46 887	46 887
Bevillinger fremført fra formålsbestemte indtægter (3)	0	1	0	0
Annulleret	73	73	876	876
% brugt på budgetbevilling (2+3) / (1)	99,87 %	99,87 %	98,17 %	98,17 %
AFSNIT II – Administrationsudgifter				
Budgetbevilling - C1+R0+C4+C5(1)	14 102	14 102	13 270	13 270
Forpligtet	0	13 919	0	12 926
Betalt	10 357	0	9 666	0
Automatiske fremførsler	3 563	0	3 260	0

Ikke-automatiske fremførsler	0	0	0	0
Udgifter i alt/forpligtelser (2)	13 919	13 919	12 926	12 926
Bevillinger fremført fra formålsbestemte indtægter (3)	0	0	0	0
Annulleret	183	183	343	343
% brugt på budgetbevilling (2+3) / (1)	98,70 %	98,70 %	97,41 %	97,41 %
AFSNIT III – Driftsudgifter				
Budgetbevilling - C1+R0+C4+C5(1)	74 038	74 038	73 917	73 917
Forpligtet	0	52 138	0	46 323
Betalt	30 098	0	25 752	0
Automatiske fremførsler	43 786	0	47 888	0
Ikke-automatiske fremførsler	0	0	0	0
Udgifter i alt/forpligtelser (2)	73 884	52 138	73 641	46 323
Bevillinger fremført fra formålsbestemte indtægter (3)	0	21 746	0	27 317
Annulleret	154	154	277	277
% brugt på budgetbevilling (2+3) / (1)	99,79 %	99,79 %	99,63 %	99,63 %
I ALT				
Budgetbevilling - C1+R0+C4+C5(1)	144 428	144 428	134 950	134 950
Forpligtet	0	122 271	0	106 137
Betalt	95 884	0	81 725	0
Automatiske fremførsler	48 134	0	51 729	0
Ikke-automatiske fremførsler	0	0	0	0
Udgifter i alt/forpligtelser (2)	144 018	122 271	133 454	106 137
Bevillinger fremført fra formålsbestemte indtægter (3)	0	21 747	0	27 317
Annulleret	410	410	1 496	1 496
% brugt på budgetbevilling (2+3) / (1)	99,72 %	99,72 %	98,89 %	98,89 %

4.3. Foreløbig økonomisk resultatopgørelse for 2010 (Alle tal i 1 000 EUR).

Årsregnskabet viser alle udgifter og indtægter for regnskabsåret baseret på periodiseringsregler, der lever op til Europa-Kommissionens regnskabsregler.

	2010	2009
DRIFTSINDTÆGTER		
Gebyrer og afgifter	77 374	61 621
Tilskud fra enheder under Europa-Kommissionen	33 725	32 661
Inddrivelse af udgifter	417	645
Andet	-399	0
Tilskud fra EFTA-lande	962	1 729
DRIFTSINDTÆGTER I ALT	112 079	96 657
DRIFTSUDGIFTER		
Personaleudgifter	-53 023	-44 977
Bygninger og dermed beslægtede udgifter	-8 187	-7 707
Andre udgifter	-7 088	-6 901
Afskrivninger og nedskrivninger	-3 670	-1 645
Outsourcing og kontraktindgåelse	-36 016	-33 693
DRIFTSUDGIFTER I ALT	-107 984	-94 922
OVERSKUD (UNDERSKUD) AF DRIFTSAKTIVITETER	4 094	1 735
INDTÆGTER (UDGIFTER) VED IKKE-DRIFTSAKTIVITETER		
Renter modtaget fra tredjeparter	413	630
Renter og gebyrer betalt til tredjeparter	-96	-86
OVERSKUD (UNDERSKUD) AF IKKE-DRIFTSAKTIVITETER	317	544
OVERSKUD (UNDERSKUD) AF ORDINÆRE AKTIVITETER	4 411	2 278
OVERSKUD (UNDERSKUD) AF ORDINÆRE POSTER	0	0
NETTOOVERSKUD FOR PERIODEN	4 411	2 278

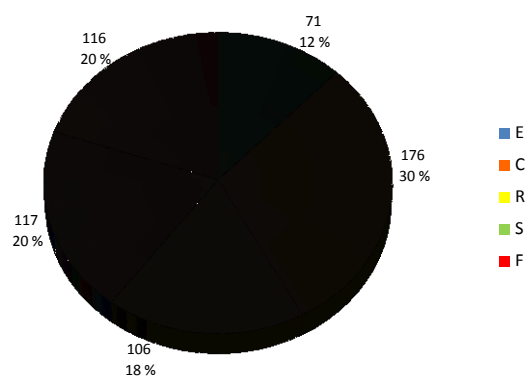
Bilag 5: Personaletal og -demografi

Denne del indeholder analyse og statistik over medarbejdere ansat ved udgangen af beretningsperioden efter forskellige parametre som nationalitet, køn og alder. For alle tabeller i denne del gælder, at tallene afspejler situationen pr. 31.12.2010.

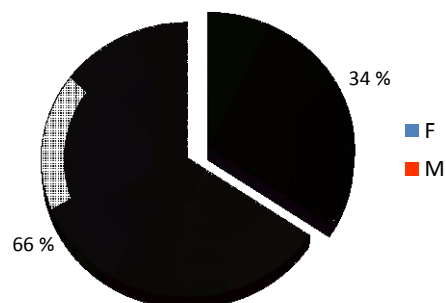
Figur 1: Stillingsfortegnelse

Kategori/ Lønklasse	Besatte stillinger pr. 31.12.2009	Stillingsfortegnelse 2010	Besatte stillinger pr.31.12.2010	Beskæftigelsesgrad pr. 31.12.2010
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	
I alt	460	570	523	92%

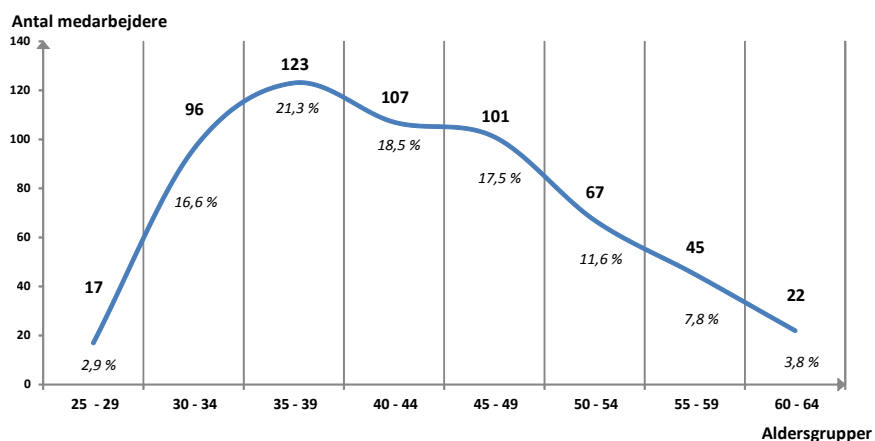
- Kun stillinger med midlertidigt ansatte (TA) er medtaget i denne tabel. Tabellen viser de besatte stillinger ved udgangen af beretningsperioden og ikke antallet af ansatte medarbejdere (halvtidsarbejdsordning for to medarbejdere). Endvidere er 54 kontraktansatte (CA) og 8 udstationerede nationale eksperter (SNE) blevet ansat ved udgangen af 2010.
- Alle stillinger, der er godkendt i EASA's stillingsfortegnelse, er defineret som "midlertidige".
- Det bør bemærkes, at det i EU-institutionerne er muligt at "underbesætte" stillinger, hvilket betyder at besætte en stilling med en medarbejder, hvis kontraktlige lønklasse er lavere end stillingens teoretiske lønklasse. Faktisk svarer fordelingen af lønklasser i stillingsfortegnelsen til den "højeste" tilladte fordeling af kontraktlige lønklasser, hvor de besatte stillinger tælles fra den højeste til den laveste med en kaskademekanisme.

Figur 2: Personalefordeling efter direktorat


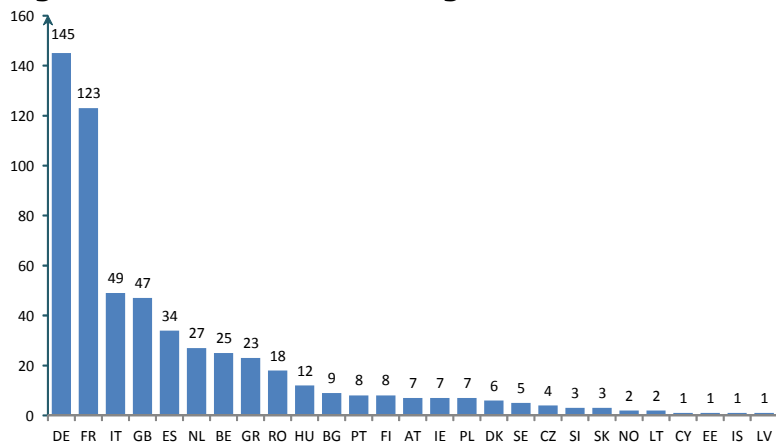
Inkluderede medarbejdere: TA, CA, SNE.

Figur 3: Kønsfordeling


Inkluderede medarbejdere: TA, CA, SNE.

Figur 4: Aldersfordeling


Inkluderede medarbejdere: TA, CA.

Figur 5: Nationalitetsfordeling


Inkluderede medarbejdere: TA, CA.

Bilag 6: EASA's bestyrelse

EASA's bestyrelse omfatter repræsentanter for medlemsstaterne og Europa-Kommissionen. Bestyrelsen er ansvarlig for at foretage agenturets prioriteringer, opstille budgettet og overvåge agenturets drift.

Sammensætning²⁰

Medlemmer med stemmeret	Europa-Kommissionen og EU-medlemsstaterne (27)
Medlemmer uden stemmeret	Norge, Liechtenstein, Island og Schweiz
Observatører	Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, FYROM, Montenegro, Serbien og FN's mission i Kosovo (skal udpeges)

EASA's rådgivende organ (EAB) deltager også i bestyrelsens møder som observatør.

Bestyrelsesformand	Næstformand i bestyrelsen
Michael SMETHERS	Maxime COFFIN

²⁰ En detaljeret liste over EASA's bestyrelsesmedlemmer ligger på EASA's websted <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>

Bilag 7: Liste over anvendte forkortelser

ACARE	Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (det rådgivende udvalg for luftfartsforskning i Europa)
ACI	Airport Council International (det internationale lufthavnsråd)
AD	Airworthiness Directive (luftdygtighedsdirektiv)
AMC	Acceptable Means of Compliance (acceptable måder at overholde bestemmelserne på)
ANS	Air Navigation Services (luftfartstjeneste)
AR	Authority Requirements (myndighedskrav)
ATCO	Air Traffic Controller (flyveleder)
ATM	Air Traffic Management (lufttrafikstyring)
BASA	Bilateral Air Safety Agreement (bilateral luftfartssikkerhedsaftale)
CA	Contract Agent (kontraktansat)
CAAC	General Administration of Civil Aviation of China (Kinas civile luftfartsadministration)
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (ICAO) (udvalget for miljøbeskyttelse inden for luftfart)
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation (foreningen af civile flyvesikringstjenester)
CAT	Commercial Air Transport (erhvervsmæssig lufttransport)
CAW	Continuing Airworthiness (eller CA) (vedvarende luftdygtighed)
CC	Cabin Crew (kabinepersonale)
CMA	Continuous Monitoring Approach (strategi for løbende overvågning)
CRD	Comment Response Document (elektronisk svardokument)
CRT	Comment Response Tool (elektronisk svarsystem)
CTIG	Common Training Initiative Group (fælles uddannelsesinitiativgruppe)
COA	Continuing Airworthiness Organisations (organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed)
DOA	Design Organisation Approval (konstruktionsorganisationsgodkendelse)
EACCC	European Crisis Coordination Cell (europæisk krisekoordineringscelle)
EAD	Emergency Airworthiness Directive (nødluftdygtighedsdirektiv)
EARPG	European Aviation Research Partnership Group (den europæiske partnerskabsgruppe for luftfartsforskning)
EASAC	European Safety Advisory Committee (europæisk rådgivningsudvalg om sikkerhed)
EASP	European Aviation Safety Programme (europæisk luftfartssikkerhedsprogram)
EASp	European Aviation Safety Plan (europæisk luftfartssikkerhedsplan)
EC	European Commission (Europa-Kommissionen)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Den Europæiske Konference for Civil Luftfart)
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team (Den Europæiske Sikkerhedsgruppe for Erhvervsflyvning)
ECofA	Export Certificate of Airworthiness (eksportluftdygtighedsbevis)
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control (Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme)
EGAST	European General Aviation Safety Team (Den Europæiske Sikkerhedsgruppe for Almenflyvning)
EHFAG	European Human Factors Advisory Group (europæisk rådgivningsgruppe om menneskelige faktorer)
EHEST	European Helicopter Safety Team (Den Europæiske Helikoptersikkerhedsgruppe)
ERP	Enterprise Resource Planning (virksomhedsressourceplanlægning)
ESSI	European Safety Strategy Initiative (det europæiske strategiske sikkerhedsinitiativ)
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation (ETSO-godkendelse)
EU	Den Europæiske Union
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment (den europæiske organisation for civil luftfartsudstyr)
FAA	Federal Aviation Administration (den amerikanske luftfartsadministration)
FABs	Functional Airspace Blocks (funktionelle luftrumsblokke)
FAL	Final Assembly Line (slutmontage)
FCL	Flight Crew Licensing (flyvebesætningscertifikater)
FDM	Flight Data Monitoring (monitorering af flyvedata)
FOIA	(US) Freedom of Information Act (den amerikanske lov om informationsfrihed)
FSTD	Flight Synthetic Training Devices (flyvesimulatortræningsanordninger)
GM	Guidance Material (vejledningsmateriale)
HLSC	ICAO High Level Safety Conference (ICAO-sikkerhedskonference på højt niveau)
HR	Human Resources (menneskelige ressourcer)
IAC	Interstate Aviation Committee (mellemstatsligt luftfartsudvalg)
IAS	Internal Audit Service (Den Interne Revisionstjeneste under Europa-Kommissionen)
IAW	Initial Airworthiness (luftdygtighed ved ibrugtagning)
ICF	International Cooperation Forum (internationalt samarbejdsforum)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Organisationen for International Civil Luftfart)
IGPT	Inter Group on Pilot Training (EASA) (gruppe om pilotuddannelse)

IORS	(EASA) Internal Occurrence Reporting System (system til indberetning af interne hændelser)
IPPF	International Professional Practices Framework (internationale rammer for den praksis, der gælder for faget)
ISC	Internal Safety Committee (det interne sikkerhedsudvalg)
IT	Information Technology (informationsteknologi)
ITQI	International Training Qualification Initiative (IATA) (internationalt uddannelseskvalifikationsinitiativ)
JAA	Joint Aviation Authorities (de fælles luftfartsmyndigheder)
JAR	Joint Aviation Requirement (fælles luftfartskrav)
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau (det japanske civile luftfartskontor)
LoA	Letter of Agreement (godkendelsesbrev)
MMEL	Master Minimum Equipment List (masterminimumsudstysliste)
MOA	Maintenance Organisation Approval (godkendelse af en vedligeholdelsesorganisation)
MRB	Maintenance Review Board (vedligeholdelseskomité)
NAA	National Aviation Authority (national luftfartsmyndighed)
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (ICAO) (ny generation af luftfartspersonale)
No.	Number (nummer/antal)
NPA	Notice of Proposed Amendment (EASA) (bekendtgørelse om ændringsforslag)
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (EASA) (meddelelse om en foreslået regelfastsættelse)
OEB	Operational Evaluation Board (operationelt evalueringsforum)
OPS	Air Operations (flyveoperationer)
OR	Organisation Requirements (organisationskrav)
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) (forslag om at udstede et luftdygtighedsdirektiv)
POA	Production Organisation Approval (produktionsorganisationsgodkendelse)
PRB	Performance Review Board (evalueringsorgan)
Q	Quarter (kvartal)
RTC	Restricted Type Certificate (begrænset typecertifikat)
SAE	Society of Automotive Engineers (forening af bilingeniører)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer)
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN] (systemer, applikationer og produkter i databehandling)
SARPS	(ICAO) Standards and Recommended Practises (standarder og anbefalede praksisser)
SAN	Storage Area Network (lagringsnetværk)
SAS	Special Airworthiness Specification (særlig luftdygtighedsspecifikation)
SESAR	Single European Sky ATM Research (forskningsprogrammer for lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum)
SPOA	Single Productions Organisations (fælles produktionsorganisation)
SNE	Seconded National Expert (udstationeret national ekspert)
SMS	Safety Management System (sikkerhedsstyringssystem)
SSP	State Safety Programme (statsligt sikkerhedsprogram)
STC	Supplemental Type Certificate (supplerende typecertifikat)
STD	Synthetic Training Device (syntetisk træningsanordning)
TA	Temporary Agent (midlertidigt ansat)
TC	Type Certificate (typecertifikat)
TCO	Third Country Operators (tredjelandsoperatører)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation (det canadiske transportministerium, civil luftfart)
UAE	United Arab Emirates (De Forenede Arabiske Emirater)
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO) (program for vurdering af det almindelige sikkerhedstilsyn)
WA	Working Arrangement (samarbejdsaftale)