

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

## **Almindelig årsberetning for 2012**

**Your safety is our mission.**



## Forord af formanden for bestyrelsen

Offentliggørelsen af denne årsberetning fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur markerer et vigtigt skridt i organisationens udvikling. I september 2013 har agenturet været i drift i 10 år, og kort forinden blev der sagt på gensyn til Patrick Goudou, som har været agenturets administrerende direktør i hele perioden.

Patrick kan med stolthed se tilbage på det, som han og agenturet har opnået i de 10 år. EASA, der blev etableret som et organ med ansvar for regelfastsættelse, certificering og tilsyn på området for luftdygtighed, har gradvist udvidet sit arbejdsområde, så det nu omfatter alle aspekter af luftfartssikkerhed, og agenturet er nu en central aktør i det europæiske luftfartssikkerhedssystem, som viser vejen for og samarbejder med mange andre aktører om hele tiden at hæve EU's sikkerhedsstandarder.

Siden 2003 har EASA udarbejdet en vifte af bestemmelser, der gælder i mere end 30 lande, og slået sin troværdighed og sit omdømme fast som en af de førende reguleringsmyndigheder på sikkerhedsområdet i verden. Disse resultater skyldes i høj grad Patrick Goudous personlige engagement og store arbejdsindsats. Da han blev udnævnt for 10 år siden, kunne han næppe forudse de mange forskelligartede og komplekse udfordringer, som han ville møde, og det er et meget flot resultat at have ledet agenturet med så stor succes gennem alle 10 år. Den sunde struktur og energi, der præger den organisation, som han overdrager, bevidner det engagement og de kompetencer, han har tilført posten, og jeg taler på hele bestyrelsens vegne, når jeg udtrykker vores dybtfølte taknemmelighed og ønsker Patrick held og lykke med sit fremtidige virke efter tiden i EASA.

I marts 2013 valgte bestyrelsen Patrick Ky, der dengang var administrerende direktør for SESAR-fællesforetagendet, som efterfølger for Patrick Goudou fra og med den 1. september. Den nye Patrick overtager roret på et tidspunkt, hvor EASA bevæger sig ind i en ny udviklingsfase. Den første del af regelfastsættelsesstrukturen er nu i det store og hele etableret, og agenturet opererer som en "full-service"-reguleringsmyndighed. Agenturets aktiviteter gennemføres i stigende grad i henhold til en overordnet europæisk luftfartssikkerhedsplan, hvori de vigtigste risici udpeges ud fra en bred vifte af data og anden dokumentation, som agenturet har til rådighed. Dette harmonerer med det øgede pres fra politikere og branchen om at målrette de ressourcer, der er til rådighed, så effektivt som muligt på en vanskelig økonomisk baggrund og at undgå "overregulering" for ikke at underminere EU's konkurrenceevne – naturligvis uden at bringe sikkerhedsniveauet i fare.

Denne årsberetning understreger tydeligt bredden og dybden i agenturets aktiviteter. Organisationen understøttes på fornemste vis af medarbejderne i Köln, og takket være deres ekspertise og engagement kan den møde udfordringerne i denne nye fase med stor tiltro. Bestyrelsen vil fortsat yde Patrick Ky støtte og vejledning, når han nu bygger videre på den imponerende arv fra sin forgænger.

Michael Smethers  
Formand for bestyrelsen

## Forord af den administrerende direktør

Indeværende periode markerer en vigtig milepæl for EASA – her hvor agenturet på 10. år leverer ekspertise inden for luftfartssikkerhed i hele Europa. EASA, som blev oprettet den 15. juli 2002 i kraft af en forordning vedtaget af Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet, trak i arbejdstøjet i 2003. I dag, omkring 10 år senere, har agenturet indtaget den førende rolle med hensyn til luftfartssikkerhed i Europa på områder, der strækker sig fra luftdygtighed til lufttrafikstyring.

Vi fejrer dette jubilæum i en periode, der er kritisk for luftfartsindustrien på grund af de vanskelige økonomiske vilkår på verdensplan. Alligevel står det klart, at forventningerne til EASA er højere end nogensinde. Industrien gør stadig hastige fremskridt, og de teknologier, der udvikles og certificeres, vil sandsynligvis udgøre hjørnestenene i luftfartssystemet i de kommende årtier.

I 2012 bevægede EASA sig videre, idet agenturet fortsatte med at opbygge solide og langsigtede rammer for sikker luftfart i Europa og andre lande. Der blev bl.a. indført en ny metode til at foretage standardinspektioner. Ved at anlægge en tilgang baseret på konstant tilsyn står agenturet nu stærkere med hensyn til at fastlægge de nødvendige standardinspektioners hyppighed, anvendelsesområde og omfang.

EASA har desuden konsolideret sine aktiviteter yderligere på nyligt overtagne ansvarsområder, navnlig med hensyn til standardinspektioner på området for lufttrafikstyring og luftfartstjenester. EASA har lagt megen vægt på at støtte diverse interessenter, siden de nye europæiske bestemmelser om flyveoperationer trådte i kraft i oktober 2012.

I mellemtiden blev agenturets interne hændelsesindberetningssystem (IORS) fuldt ud operationelt i løbet af 2012, og nu modtager det 80-100 indberetninger om ugen. IORS-databasen, hvor indberettede hændelser og opfølgende beslutninger og foranstaltninger samles, er et centralt værktøj til databaseret beslutningstagning om sikkerhed.

2012 blev desuden kendetegnet ved vedtagelsen af den tredje udgave af den europæiske luftfartssikkerhedsplan (EASp). EASp, som udarbejdes af EASA, fuldender sikkerhedsstyringen ved at skabe forbindelse mellem sikkerhedsspørgsmål på overordnet plan i hele Europa og foranstaltninger og initiativer, der skal afhjælpe de bagvedliggende risici. Gennemførelsen af sikkerhedsstyringen er et effektivt værktøj for alle involverede parter. Den gør, at organisationerne bedre kan forstå potentielle risici og disses indvirkning på deres daglige aktiviteter. Ligeledes drager myndighederne fordel af mere effektiv målretning af deres tilsyn og øget effektivitet og produktivitet generelt.

De positive sikkerhedsmæssige resultater, som vi har opnået i de seneste år, herunder i 2012, må ikke føre til, at der sættes spørgsmålstejn ved de ressourcer, som regulerings- og tilsynsmyndigheder behøver for at fuldføre deres mission. Navnlig ser jeg fortsat en alvorlig risiko og store udfordringer i en eventuel nedbringelse af antallet af medarbejdere i tilsynsorganisationerne som følge af økonomisk pres.

Disse udfordringer fører til nye overvejelser hos agenturet. På baggrund af resultaterne i 2012 arbejder vi på at forenkle og harmonisere bestemmelserne yderligere med særlig vægt på segmenter, herunder almenflyvning, undgå dobbeltarbejde ved at forbedre vores strukturer, gennemføre bilaterale aftaler med andre regioner – med deraf følgende store besparelser – og fortsætte vores arbejde med at gennemføre risikobaseret sikkerhedsstyring vha. værktøjer såsom IORS.

Patrick Goudou  
Administrerende direktør

# Indholdsfortegnelse

<b>FORORD AF FORMANDEN FOR BESTYRELSEN .....</b>	<b>2</b>
<b>FORORD AF DEN ADMINISTRERENDE DIREKTØR.....</b>	<b>3</b>
<b>INDHOLDSFORTEGNELSE.....</b>	<b>5</b>
<b>INDLEDNING .....</b>	<b>7</b>
<b>AGENTURET .....</b>	<b>8</b>
<b>ORGANISATIONSSTRUKTUR.....</b>	<b>9</b>
<b>VIGTIGE BEGIVENHEDER I 2012 .....</b>	<b>10</b>
<b>INTERN KONTROL OG AFBØDNING AF RISICI .....</b>	<b>11</b>
<b>AGENTURETS AKTIVITETER.....</b>	<b>13</b>
<b>1. SIKKERHED .....</b>	<b>13</b>
<b>A. SIKKERHEDSSTRATEGI OG EASP .....</b>	<b>13</b>
<i>Mål og anvendelsesområde .....</i>	<i>13</i>
<i>Vigtigste resultater i 2012.....</i>	<i>13</i>
<b>B. SIKKERHEDSANALYSE OG FORSKNING .....</b>	<b>14</b>
<i>Mål og anvendelsesområde .....</i>	<i>14</i>
<i>Vigtigste resultater i 2012.....</i>	<i>14</i>
<b>2. REGULERING .....</b>	<b>18</b>
<i>Mål og anvendelsesområde .....</i>	<i>18</i>
<i>Vigtigste resultater i 2012.....</i>	<i>18</i>
<b>3. TILSYN .....</b>	<b>19</b>
<b>A. PRODUKTSIKKERHEDSTILSYN.....</b>	<b>19</b>
<i>Mål og anvendelsesområde .....</i>	<i>19</i>
<i>Vigtigste resultater i 2012.....</i>	<i>20</i>
<b>B. ORGANISATIONSGODKENDELSE .....</b>	<b>21</b>
<i>Mål og anvendelsesområde .....</i>	<i>21</i>
<i>Vigtigste resultater i 2012.....</i>	<i>21</i>
<b>C. INSPEKTIONER HOS MEDLEMSSTATERNE .....</b>	<b>23</b>
<i>Mål og anvendelsesområde .....</i>	<i>23</i>
<i>Vigtigste resultater i 2012.....</i>	<i>24</i>
<b>D. OPERATØRER .....</b>	<b>25</b>
<i>Mål og anvendelsesområde .....</i>	<i>25</i>
<i>Vigtigste resultater i 2012.....</i>	<i>25</i>
<b>4. INTERNATIONAL UDVIKLING .....</b>	<b>27</b>
<i>Mål og anvendelsesområde .....</i>	<i>27</i>
<i>Vigtigste resultater i 2012.....</i>	<i>27</i>
<b>5. STØTTEAKTIVITETER.....</b>	<b>28</b>
<i>Mål og anvendelsesområde .....</i>	<i>28</i>
<i>Vigtigste resultater i 2012.....</i>	<i>28</i>
<i>Behandling af ansøgninger og indkøb .....</i>	<i>28</i>
<i>Økonomiske tjenesteydelser .....</i>	<i>28</i>
<i>Juridiske tjenesteydelser .....</i>	<i>29</i>

<i>Kommunikation .....</i>	29
<i>Menneskelige ressourcer.....</i>	29
<i>Almen og teknisk uddannelse .....</i>	32
<b>BILAG .....</b>	<b>34</b>
<b>BILAG 1: TRO OG LOVE-ERKLÆRING FRA DEN ANVISNINGSBERETTIGEDE .....</b>	<b>35</b>
<b>BILAG 2: UNDERSØGELSER OG FORSKNINGSPROJEKTER I 2012 .....</b>	<b>36</b>
<b>BILAG 3: AFGØRELSE, UDTALELSE OG NPA'ER I 2012 .....</b>	<b>37</b>
<b>BILAG 4: AGENTURETS ØKONOMISKE RESULTATER I 2012 (EASA's BUDGETGENNEMFØRELSE) .....</b>	<b>39</b>
<b>BILAG 5: IVÆRKSATTE OG/ELLER TILLENDEBRAGTE UDBUDSPROCEDURER I 2012 .....</b>	<b>45</b>
<b>BILAG 6: MEDARBEJDERANTAL OG -DEMOGRAFI .....</b>	<b>50</b>
<b>BILAG 7: NØGLERESULTATINDIKATORER.....</b>	<b>52</b>
<b>BILAG 8: EASA'S BESTYRELSE .....</b>	<b>58</b>
<b>BILAG 9: FORKORTELSER .....</b>	<b>61</b>

## Indledning<sup>1</sup>

I 2012 fortsatte agenturet med at konsolidere sine aktiviteter inden for dets nye ansvarsområder, navnlig med hensyn til standardinspektioner på området for lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS), herunder gennemgangen af netforvalterens overholdelse af gældende krav. Samtidig blev der iværksat aktiviteter for at forberede overtagelsen af sikkerhedstilsynet med Egnos-systemets tjenesteleverandør (ESSP).

Agenturet konsoliderede og styrkede desuden sin position som hjørnестenen i EU's strategi for luftfartssikkerhed, navnlig med hensyn til Det vestlige Balkan, Middelhavslandene og Centralasien. Endvidere understøttede EASA en række fællesskabsprogrammer i Asien og Stillehavsområdet og Afrika.

Agenturet videreudviklede også sin kommunikationsstrategi, idet det fortsat tilrettelægger fora og workshops, som gavner samspillet med interessenter i branchen og myndighederne. Agenturets årlige sikkerhedskonference handlede om resultatorienteret tilsyn og ressourcetildeling på højt prioriterede områder i et økonomisk trængt miljø.

Desuden gjorde agenturet sig bestræbelser med hensyn til løbende forbedringer:

- Efter at have fået sin ISO9001:2008-certificering i 2010 iværksatte EASA initiativer til løbende forbedring af dets integrerede forvaltningssystem med henblik på at beholde sit certifikat hvert år.
- I februar 2012 er IORS blevet idriftsat fuldt ud, og det modtager mellem 80 og 100 indberetninger om ugen.
- Den 1. august vedtog agenturet en adfærdskodeks for EASA-medarbejdere, herunder bestemmelser vedrørende forebyggelse og afbødning af interessekonflikter.
- Den nye metode til at foretage standardinspektioner er baseret på en strategi for løbende overvågning med udpegelse, indsamling og analyse af oplysninger om sikkerhed og aktiviteter.
- På området for udlicitering af certificering blev anden fase af udbudsproceduren for både nationale luftfartsmyndigheder (NAA'er) og kvalificerede organer (QE'er) gennemført med succes. Der er indgået nye rammekontrakter om tjenesteydelser med 15 nationale luftfartsmyndigheder og 10 kvalificerede organer.
- Etablering af det etiske udvalg, som skal understøtte processen ved at sikre, at agenturets medarbejders beslutninger eller vurderinger ikke påvirkes af deres private interesser
- Faciliteterne ved agenturets kontor i Bruxelles er blevet udbygget yderligere for at lette koordineringen med andre EU-institutioner og Eurocontrol.

---

<sup>1</sup> Agenturets almindelige årsberetning for 2012 er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 57 i forordning (EF) nr. 216/2008 (grundforordningen). Den er struktureret omkring agenturets centrale aktiviteter og beskriver den måde, hvorpå agenturet har gennemført arbejdsprogrammet for 2012. Som det fremhæves i særlige tabeller med relation til hver enkelt aktivitet, er næsten alle de mål, der er fastlagt i arbejdsprogrammet for 2012, blevet nået ved udgangen af 2012.

## Agenturet

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur er hjørnestenen i EU's luftfartssikkerhedssystem, som består af agenturet, Europa-Kommissionen og de nationale luftfartsmyndigheder.

### Din sikkerhed er vores mission

Vores mission er at fremme de højest mulige fælles standarder for sikkerhed og miljøbeskyttelse inden for civil luftfart.

### En fælles strategi

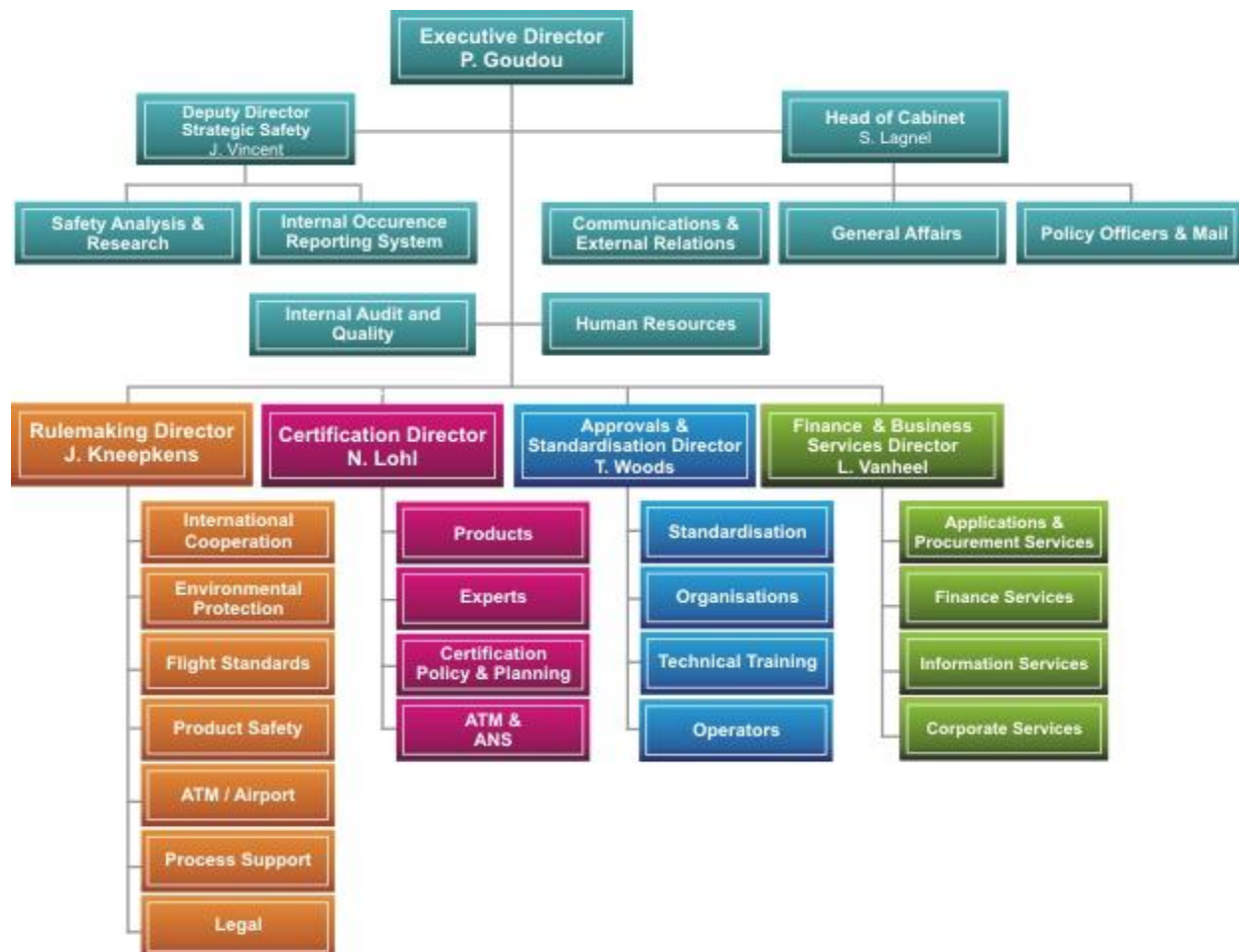
Lufttransport er en af de sikreste former for transport. I lyset af den fortsatte vækst inden for lufttrafikken er der behov for en fælles indsats på EU-plan, hvis lufttransporten skal forblive sikker og bæredygtig. Agenturet udarbejder fælles bestemmelser om sikkerhed og miljø. Det fører tilsyn med gennemførelsen af standarder ved at foretage inspektioner i medlemsstaterne, ligesom det sikrer, at systemet omfatter den nødvendige tekniske ekspertise og uddannelse. Agenturet indgår i et tæt samarbejde med de nationale luftfartsmyndigheder, som også spiller en stor rolle i EU-systemet.

### Vores opgaver

I dag omfatter agenturets primære opgaver bl.a.:

- Regulering: udarbejde udkast til lovgivning om luftfartssikkerhed og yde teknisk rådgivning til Europa-Kommissionen og medlemsstaterne
- Inspektioner for at sikre ensartet gennemførelse af EU-lovgivningen om luftfartssikkerhed i alle medlemsstaterne
- Luftdygtigheds- og miljømæssig typecertificering af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur
- Godkendelse af konstruktionsorganisationer i hele verden og af produktions- og vedligeholdelsesorganisationer uden for EU
- Koordinering af Fællesskabets SAFA-program (om sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer)
- Koordinering af sikkerhedsprogrammer, dataindsamling, analyse og forskning med henblik på at øge luftfartssikkerheden.

## Organisationsstruktur



Status: December 2012

## Vigtige begivenheder i 2012

Begivenhed	Dato
<b>Tilrettelagt/medtilrettelagt af EASA</b>	
EASA-konference om sikkerhedstilsyn: Håndtering af sikkerheden i et miljø præget af resultatorienteret regulering	10.-11. oktober
Første topmøde om gennemførelse og revidering af den europæiske luftfartssikkerhedsplan (EASp)	29. maj
Andet topmøde om gennemførelse og revidering af den europæiske luftfartssikkerhedsplan (EASp)	16. november
Konference om SMS (sikkerhedsstyringssystemer) i Del-M og Del-145	13. december
EASA-konference om fremtidige regler for flyvepladser	21.-22. maj
Sjette symposium om rotorfly	5.-6. december
Første seminar om almenflyvning	29. – 30. oktober
Konference om monitorering af flyvedata (EOFDM)	12. januar
EASA's syvende standardiseringsmøde om forordningen om flyvebesætninger	31. maj
<b>Tilrettelagt på international plan/EU-plan</b>	
Tredje konference om spørgsmål vedrørende transatlantisk luftfart	26.-28. juni
ICAO's 12. luftnavigationskonference	19.-30. november

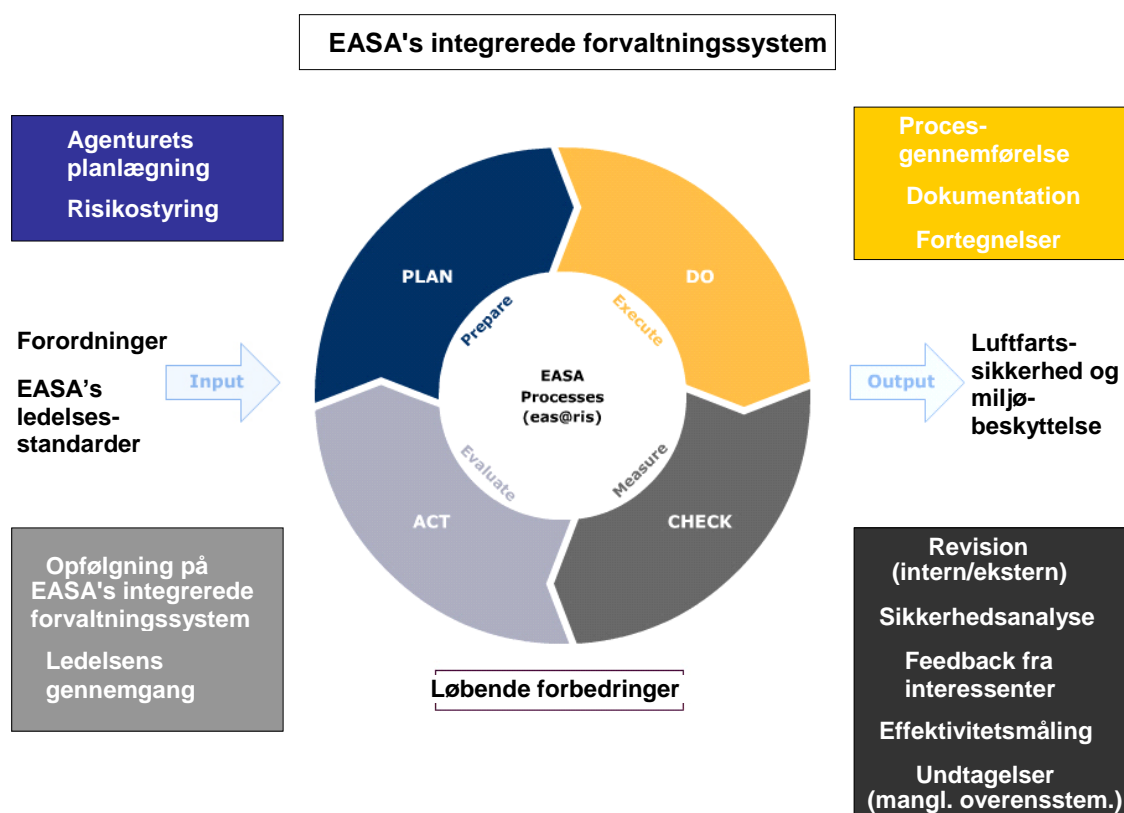
## Intern kontrol og afbødning af risici

### ➤ Intern kontrol

På baggrund af ISO 9001:2008-certificeringen af EASA's integrerede forvaltningssystem (IMS) i 2010 har EASA i 2012 iværksat initiativer til løbende forbedring af dets integrerede forvaltningssystem med henblik på at beholde ISO9001-certificeringen hvert år.

EASA's integrerede forvaltningssystem er baseret på forvaltningsstandarder, der er vedtaget af agenturets bestyrelse i 2008 som fastsat i artikel 38 i finansforordningen. Disse standarder er udledt af de interne kontrolstandarder, som Europa-Kommissionen har udarbejdet, samt de internationale ISO9001:2008-standarder. Systemet danner grundlag for både intern kontrol og løbende forbedringer.

I EASA's integrerede forvaltningssystem indarbejdes begrebet "intern kontrol" fuldt ud. Intern kontrol skal sikre, at eventuelle risici afbødes, og derved forbedre agenturets muligheder for at opnå dets operationelle mål og dets mål med hensyn til kvalitet, overensstemmelse og økonomi. Systemet er etableret i fire etaper ved anvendelse af bedste praksis hos en række organisationer i den private og offentlige sektor.



EN	Translation (DA)
Input	Input
PLAN Prepare	PLANLÆG Forberedelse
DO Execute	UDFØR Gennemførelse
CHECK Measure	KONTROLLER Foranstaltning

ACT Evaluate	AGÉR Evaluering
EASA Processes (eas@ris)	EASA-processer (eas@ris)
Output	Resultat

➤ Afbødning af risici

Agenturet har desuden iværksat en årlig risikovurderingsproces med det mål at udpege de overordnede risici for hver overordnet proces. Disse risici vurderes ud fra sandsynligheden for deres forekomst og potentielle indvirkning. Af følgende tabel fremgår de vigtigste udpegede risici i 2012 og de foranstaltninger, der er gennemført og/eller iværksat for at afbøde dem.

Risici	Primære afbødningsforanstaltninger, der er gennemført/iværksat i 2012
<b>Forvaltningsprocesser</b>	
Utilstrækkelige ressourcer til agenturets nuværende og nye opgaver (udvidelse af dets kompetenceområde).	Passende planlægning, prognosesystem og informationssystem med henblik på at udpege og begrunde behov for nødvendige ressourcer. Klar sammenhæng mellem opgaver og økonomiske/menneskelige ressourcer.
<b>Sikkerhedsmæssigt tilsyn med produkter og organisationer</b>	
Uløste sikkerhedsproblemer på tidspunktet for certificering, validering eller godkendelse af flyvebetingelser, som medfører, at et luftfartøj styrter ned.	Tilstrækkelige ressourcer (antal medarbejdere, medarbejdernes kvalifikationer, budget til udlicitering, rejser og andet), som gør det muligt for certificeringsgrupper at foretage deres certificeringstilsyn i det omfang, der beskrives i dokumentet om planlægning af ressourcer til certificering. Effektive arbejdsprocedurer ved certificeringsaktiviteter, herunder hensigtsmæssige kontroller. Mulighed for at fremlægge dokumentation for udført arbejde ved at opbevare dokumenter og fortegnelser. Sørge for løbende efteruddannelse af teknisk personale for at sikre opdatering af kompetencer. Effektiv kontrol med tjenesteydelserne fra nationale luftfartsmyndigheder.
Uløste sikkerhedsproblemer, der får katastrofale følger på grund af manglende udstedelse af et luftdygtighedsdirektiv eller utilstrækkelige afhjælpende foranstaltninger eller utilstrækkelig tid afsat i et luftdygtighedsdirektiv til sikring af overensstemmelse.	Tilstrækkelige ressourcer (antal medarbejdere, medarbejdernes kvalifikationer, budget til udlicitering, rejser og andet), som gør det muligt for certificeringsgrupper at foretage deres certificeringstilsyn i det omfang, der beskrives i dokumentet om planlægning af ressourcer til certificering. Mulighed for at fremlægge dokumentation for udført arbejde ved at opbevare dokumenter og fortegnelser. Sørge for løbende efteruddannelse af teknisk personale for at sikre opdatering af kompetencer. Effektivt hændelsesindberetningssystem. Effektiv kontrol med tjenesteydelserne fra nationale luftfartsmyndigheder.
Utilstrækkeligt hændelsesindberetningssystem og ineffektiv behandling af hændelsesindberetninger, der rejser spørgsmål om produkters vedvarende luftdygtighed og fører til havarier eller alvorlige hændelser, som kunne forebygges.	Fremme af hændelsesindberetningssystemet og den åbne rapporteringskultur. Effektivt indberetningssystem, som sikrer sporbarhed for alle hændelser og relevante foranstaltninger. Effektive arbejdsprocedurer ved analyse af hændelsesindberetninger og udspecificering af nødvendige foranstaltninger, herunder hensigtsmæssige kontroller. Mulighed for at fremlægge dokumentation for udført arbejde ved at opbevare dokumenter og fortegnelser. Sørge for løbende efteruddannelse af teknisk personale for at sikre opdatering af kompetencer. Effektiv kontrol med tjenesteydelserne fra nationale luftfartsmyndigheder.

# Agenturets aktiviteter

## 1. Sikkerhed

### *a. Sikkerhedsstrategi og EASP*

#### Mål og anvendelsesområde

Agenturet spiller fortsat en førende rolle med hensyn til at koordinere og supplere EU-medlemsstaternes bestræbelser på at gennemføre de krav, der er fastsat af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) vedrørende sikkerhedsstyringssystemer (SMS) i industrien og nationale sikkerhedsprogrammer (SSP) i ICAO's kontraherende stater.

På grund af fordelingen af roller mellem EU's institutioner og medlemsstater som beskrevet i grundforordningen er samarbejde afgørende for at sikre gennemførelse af sikkerhedsstyringen. En regional tilgang på EU-plan med hensyn til principperne om sikkerhedsstyring supplerer det arbejde, der udføres på medlemsstatsplan.

Det europæiske luftfartssikkerhedsrådgivningsudvalg (EASAC), hvor der sidder repræsentanter fra EASA, alle industrisektorer, Eurocontrol, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport (GD Move), præstationsvurderingskomitéen (PRB) og medlemsstaterne, står i spidsen for gennemførelsen af den regionale tilgang.

#### Vigtigste resultater i 2012

Tilgangen til opretholdelse af europæisk luftfartssikkerhed bygger på tre elementer:

- en række politikker og målsætninger (strategien), der er formuleret i en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet
- en integreret vifte af bestemmelser og aktiviteter, der skal øge sikkerheden (programmet), og som er vedlagt som bilag til ovennævnte meddelelse
- en overordnet vurdering af sikkerhedsspørgsmål og tilhørende handlingsplaner (sikkerhedsplanerne).
  - Den europæiske luftfartssikkerhedsplan (EASp)

EASp er det dokumenterede resultat af en evidensbaseret, proaktiv tilgang til sikkerhedsrisici, som skal bidrage til at styre luftfartssikkerheden i Europa. Planen supplerer eksisterende sikkerhedsforskrifter og -undersøgelser.

Ved årets udgang godkendte bestyrelsen den tredje udgave af EASp, som dækker perioden fra 2013 til 2016. Planen er udarbejdet ved brug af den samme metode, som blev brugt til at udarbejde de foregående udgaver. Således er de vigtigste risikoområder ikke blevet ændret.

Ligesom de foregående udgaver omfatter denne tredje udgave tre overordnede områder, nemlig systemiske, operationelle og nye problemstillinger. De risici, der udpeges på disse områder, afbødes gennem sikkerhedsforanstaltninger, som alle interessenter gør brug af. Alle partnerne samarbejder, idet de strømliner deres aktiviteter og samler deres bestræbelser på at sænke ulykkesfrekvensen endnu mere.

Derudover indgår der to parallelle aktiviteter i denne tredje udgave:

- a. På den ene side rummer den en statusrapport om de 103 igangværende foranstaltninger, der er udviklet i 2011.
- b. På den anden side udvides den oprindelige liste over foranstaltninger, der blev foreslået i den foregående udgave, idet 15 nye foranstaltninger indarbejdes. Disse nye foranstaltninger er blevet gennemgået af EASAC og medlemsstaterne og lagt ind i de nuværende rammer.

Hidtil har 35 medlemsstater formaliseret deres forpligtelse til frivilligt at gennemføre sikkerhedsplanen ved at udpege et kontaktpunkt. Dette gælder også ikke-EU-stater, som er medlemmer af den europæiske konference for civil luftfart (ECAC). I årets løb har kontaktpunkterne fået tilsendt rapporter, hvori der gøres status over gennemførelsen af foranstaltningerne i sikkerhedsplanen. Der blev modtaget 22 rapporter i 2012.

## ***b. Sikkerhedsanalyse og forskning***

### **Mål og anvendelsesområde**

Arbejdet med sikkerhedsanalyse har to formål: Internt danner sikkerhedsanalyser grundlaget for at fastlægge de foranstaltninger og politikker, som agenturets interne sikkerhedsudvalg skal tage stilling til, og eksternt bidrager analyserne til samarbejde og udveksling af information om spørgsmål vedrørende sikkerhedsrisici. Arbejdet understøttes af:

- sikkerhedsanalyse: gennemgange, studier og udarbejdelse af rapporter
- undersøgelser: formidle og følge op på sikkerhedsanbefalinger samt udvikle metoder til samarbejde
- løbende forbedringer: lette og fremme 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)
- internt hændelsesindberetningssystem: sikre et samlet kontaktpunkt og en fælles grænseflade samt undersøge sikkerhedsrelaterede hændelser, som indberettes til agenturet.

I kraft af arbejdet med sikkerhedsanalyse tilvejebringes en bred vifte af sikkerhedsanbefalinger og analyser til både interne og eksterne parter. Arbejdet understøtter desuden EASA's kommunikation med diverse interessenter.

I 2012 blev fokus rettet mod udvikling af et informationssystem for sikkerhedsanbefalinger, fuld gennemførelse af et internt hændelsesindberetningssystem og indarbejdelse af underafdelingen med ansvar for sikkerhedsoplysninger i IORS-afdelingen.

### **Vigtigste resultater i 2012**

Øget brug af sikkerhedsdata har skabt fordele, idet arbejdet fokuseres på at blottlægge tendenser og indikatorer for at afværge fremtidige ulykker. Der er ført drøftelser om internationale aftaler om udveksling af data, som skal forbedre samarbejdet. Der er frembragt nye værktøjer, som skal øge tilgængeligheden og kvaliteten af sikkerhedsdataene hos agenturet. Overgangen til ECCAIRS5-systemet til indsamling og lagring af hændelsesdata er gennemført.

Agenturets årlige sikkerhedsoversigt er blevet udvidet, da der er tilføjet et nyt kapitel for at tage hånd om sikkerheden vedrørende flyvepladser. På baggrund af samarbejdsaftalen mellem agenturet og Eurocontrol omfatter den årlige sikkerhedsoversigt for anden gang en ATM-komponent.

Analytikernetværket er begyndt at vise sit værd i hovedrollen som understøttende element for EASp og de nationale ækvivalenter. Vigtige oplysninger om sikkerhedsrisici inden for luftfart udveksles, og der er iværksat aktiviteter med hensyn til udvikling af en risikoklassificeringsordning, resultatindikatorer for sikkerhed og en række praktiske spørgsmål.

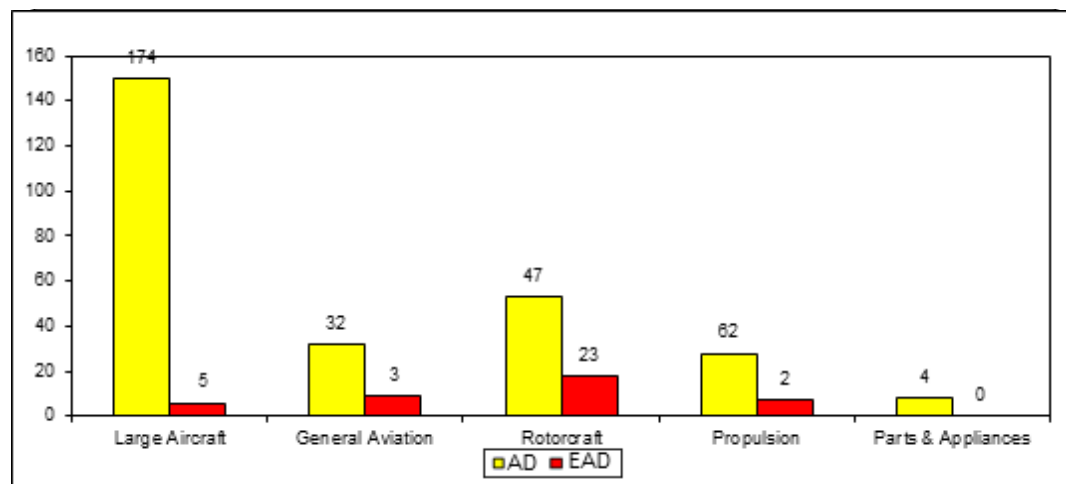
Efter en gradvis indfasning blev IORS i februar 2012 idriftsat i fuld udstrækning. Ved udgangen af 2012 stabiliserede antallet af modtagne rapporter sig til omkring 80-100 rapporter om ugen. På miniwebsitet om IORS findes detaljerede oplysninger til interessenter om IORS. Endvidere er der iværksat aktiviteter, som skal bidrage til forbedret rapportering og afklaring af rapporteringslinjerne.

I løbet af året har de primære fordele ved IORS materialiseret sig i form af øget synlighed i det lukkede kredsløb og sporbarhed i agenturets foranstaltninger. Yderligere tilpasning og forbedring af processen og værktøjerne indgår i den daglige brug af systemet. Dataenes nytteværdi er blevet påvist ved at bruge dem til støtte for flere sikkerhedsundersøgelser.

Sikkerhedsoplysninger bruges til tilsyn med vedvarende luftdygtighed for materiel, dele og apparatur, som enten er konstrueret eller i drift i EU-medlemsstaterne og de associerede lande.

Begrebet sikkerhedsoplysninger dækker bl.a. udstedelse og formidling af luftdygtighedsdirektiver (AD), nødluftdygtighedsdirektiver (EAD) og sikkerhedsorienteringer samt offentliggørelse af tilsvarende materiale, der er udstedt af myndigheder i konstruktionsstaten og vedtaget på europæisk plan. Luftdygtighedsdirektiver offentliggøres på denne portal: <http://ad.easa.europa.eu/>.

I 2012 lå antallet af udstedte publikationer med relation til sikkerhedsoplysninger på 319 AD og 33 EAD. De relevante detaljer fremgår af nedenstående diagram.



Desuden blev der offentliggjort 27 sikkerhedsorienteringer. De fleste vedrører spørgsmål om luftdygtighed, men det er værd at bemærke, at 10 af dem også tager hånd om operationelle anliggender (f.eks. vulkanaske, funktionskontrollflyvninger, adgang til Egnos osv.), mens otte handler om mistanke om ikkegodkendte dele.

Et af de primære resultater i 2012 var etableringen af informationssystemet på området for sikkerhedsanbefalinger, hvor målet er at samle alle anbefalinger. I løbet af året har EASA modtaget 94 endelige sikkerhedsanbefalinger, mens agenturet har udsendt svar på 210 enkeltanbefalinger, hvoraf 116 var endelige svar.

Endvidere blev agenturet inddraget i vigtige undersøgelser om bl.a. nødlandingen af to Eurocopter EC225-fartøjer i Nordsøen den 10. maj 2012 og den 22. oktober 2012 med lignende fejl ved en aksel i gearkassen, som blev undersøgt af en særlig havarikommission i Det Forenede Kongerige. Desuden har det deltaget i gruppeaktiviteterne på baggrund af MD-11-havariet efter en hård landing den

27. juli 2010 i Riyadh, som blev undersøgt af civilflugtsmyndigheden i Saudi-Arabien, samt ydet rådgivning i forbindelse med havariet over Indonesien den 4. november 2010, der skyldtes en ødelagt rotor i en A380 Rolls Royce Trent 900-motor, som blev undersøgt af den australske havarikommission.

I løbet af 2012 modtog EASA 112 udkast til rapporter med anmodninger om bemærkninger, og agenturet fremsatte bemærkninger over for den ansvarlige undersøgelsesmyndighed i 51 tilfælde.

Endvidere understøttede agenturet aktiviteterne hos Europa-Kommissionen, det europæiske netværk af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder og ECAC's havarigruppe ved at fremlægge regelmæssige rapporter og input, navnlig vedrørende den politik for beskyttelse af sikkerhedsoplysninger, som ICAO har udarbejdet, og oprettelsen og videreudviklingen af en central EU-database med sikkerhedsanbefalinger.

#### ➤ Erfaringer fra sikkerhedsinitiativer

Det europæiske strategiske sikkerhedsinitiativ (ESSI) er et partnerskab mellem EASA, andre myndigheder og industrien. ESSI består af den europæiske sikkerhedsgruppe for erhvervsflyvning (ECAST), den europæiske helikoptersikkerhedsgruppe (HEST) og den europæiske sikkerhedsgruppe for almenflyvning (EGAST). Siden 2010 har ESSI's arbejde været tæt knyttet til den europæiske luftfartssikkerhedsplan (EASp). Et udvalg af resultaterne fra 2012 præsenteres nedenfor.

ECAST stod bag den anden udgave af den europæiske handlingsplan til forebyggelse af indtrængen på start- og landingsbanen (EAPPRI) og bidrog til den første udgave af den europæiske handlingsplan til forebyggelse af udflugter på start- og landingsbanen (EAPPRE), som Eurocontrol har offentliggjort. ECAST har desuden udarbejdet et pensum for jordpersonale i forvaltning af ressourcer ved ramper og bidraget til den første udgave af Den Internationale Luftsammenslutnings (IATA) håndbog for operationer på jorden (IGOM).

EHEST frembragte et sikkerhedsstyringsværktøj baseret på den nye EU-forordning om flyveoperationer, Del-ORO, som blev offentliggjort i oktober, og offentliggjorde sikkerhedsfoldere og -videoer om kontroltab i nedsat sigtbarhed, hvirvelringstilstand og tab af halerotoreffekt.

EGAST producerede videoer om kontroltab, menneskelige fejl og brug af faldskærme samt sikkerhedsfoldere om forebyggelse af kollisioner, piloters beslutningstagning og forudsigelse af vejret, ligesom gruppen udgav nationale publikationer på EU-plan.

## Forskning

Under hensyntagen til topprioriteterne i den europæiske luftfartssikkerhedsplan (EASp) og i det tematiske program fra den europæiske partnerskabsgruppe for luftfartsforskning (EARPG) samlede EASA i 2012 sine behov og anmodninger om nye forskningsprojekter samt et efterslæb fra de foregående år i agenturets ambitiøse forskningsplan for 2012-2014. Denne plan omfatter projektforslag og anmodninger, der stammer fra regelfastsættelsesprogrammet, projekter foreslået i sikkerhedsanbefalinger, projekter efter anmodning fra direktoratet for certificering samt forslag fra ESSI og EHFAG-gruppen (European Human Factors Advisory Group).

Agenturet arbejdede tæt sammen med Europa-Kommissionen med hensyn til Fællesskabets forskningsaktiviteter, der berører EASA-systemet (syvende rammeprogram (RP7), undertema 7.1 Luftfart og lufttransport, og det nye Horisont 2020-rammeprogram). I denne forbindelse bidrog agenturet til udvikling af en strategisk forsknings- og innovationsdagsorden (SRIA), da det indgik i formandskabet for arbejdsgruppen for sikkerhed og sikring, og ydede bidrag til de øvrige SRIA-arbejdsgrupper. SRIA blev offentliggjort og overdraget til Kommissionen ved et særligt ACARE-

arrangement i forbindelse med ILA-flyshowet i Berlin i september 2012. Med hensyn til denne aktivitet har agenturet sammen med Eurocontrol fremlagt et forslag til arbejdsprogrammet for 2013 under RP7 vedrørende en koordineret støtteforanstaltning med henblik på at udvikle en platform for teknologisk og institutionel konsolidering af forskning i sikkerhed – OPTICS. EASA's personale har aktivt deltaget i evalueringsudvalg og projektrådgivningsudvalg i forbindelse med rammeprogrammet.

Endvidere har EASA indgået i et samspil med de store teknologiinitiativer SESAR og CLEAN SKY. I løbet af 2012 har agenturet desuden medvirket ved aktiviteterne i Det Rådgivende Udvalg for Luftfartsforskning i Europa (ACARE).

En fortegnelse over undersøgelser og forskningsprojekter fra 2012 findes i **bilag 2**.

## 2.Regulering

### Mål og anvendelsesområde

Agenturet administrerer og koordinerer udarbejdelsen af EU-lovgivning med relation til regulering af civil luftfartssikkerhed og miljømæssig forenelighed. I denne sammenhæng udarbejder EASA udtalelser, som det forelægger Europa-Kommissionen, ligesom agenturet vedtager understøttende certificeringsspecifikationer, acceptable måder for overensstemmelse og vejledende materiale.

I 2012 videreførte agenturet sine aktiviteter med hensyn til at udarbejde udkast til lovgivning og tilhørende "bløde regler" for at fuldende bestemmelserne. En af de største udfordringer i 2012 bestod i at sikre rettidig gennemførelse af luftdygtighedsbestemmelserne (sikkerhed og miljøbeskyttelse).

Agenturet offentliggjorde 22 beslutninger og 6 udtalelser i 2012. En fyldestgørende liste over beslutninger, udtalelser og meddelelser om foreslåede ændringer findes i **bilag 3**.

### Vigtigste resultater i 2012

Den 27. november 2012 offentliggjorde agenturet udtalelse nr. 06/2012. Denne udtalelse indeholder ændringer af gennemførelsesbestemmelserne om sikring af vedvarende luftdygtighed for luftfartøjer, der er registreret i en EU-medlemsstat (Del-M), og en række nye krav om sikring af vedvarende luftdygtighed for luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland og anvendes af EU-operatører (Del-T). Udtalelsen indeholder desuden ændringer af Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer.

I 2012 blev der gjort fremskridt med hensyn til udarbejdelsen af fremtidens "tekniske standard" for almenflyvning.

Med hensyn til miljøbeskyttelse leverede agenturet input til CAEP9-arbejdsprogrammet, da det udarbejdede nye standarder om CO<sub>2</sub> og partikler for at forbedre klima- og sundhedsrelaterede aspekter ved luftfart og arbejdede på at ajourføre de støjrelaterede krav, hvilket medvirker til at opretholde kapaciteten i lufthavne, der i særlig grad er udsat for støj.

Agenturet fortsatte sit arbejde i overensstemmelse med de otte prioriterede arbejdsplaner, som Kommissionen og bestyrelsen enedes om i september 2009. Arbejdsplanerne blev tilpasset med NPA'erne og den foreslåede nye regelstruktur, navnlig under hensyntagen til de opnåede fremskridt, de til rådighed værende interne og eksterne ressourcer og den tilhørende ekspertise.

Efter offentliggørelsen af de første fire bilag til forordningen om flyvebesætninger i 2011 blev de resterende tre bilag, der indeholder kravene om kvalificering af kabinepersonale (Del-CC), myndighedskrav til flyvebesætninger (Del-ARA) og organisationskrav til flyvebesætninger (Del-ORA), offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende i marts 2012 (Kommissionens forordning (EU) nr. 290/2012).

Hvad angår flyveoperationer, blev de bilag, der indeholder myndighedskrav til flyveoperationer, organisationskrav til flyveoperationer, tekniske krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer og krav til operationer, der forudsætter en særlig godkendelse, (Del-ARO, Del-ORO, Del-CAT og Del-SPA), offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende i oktober 2012 (Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012).

Endvidere har agenturet i løbet af 2012 offentliggjort udtalelserne om Del-NCC (ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer), Del-NCO (ikke-erhvervsmæssige operationer med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer), Del-SPO (specialoperationer), Del-FTL (flyve- og arbejdstid samt hvile regler for erhvervsmæssig lufttransport med flyvemaskiner) og Del-TCO (tredjelandsoveratører).

På områderne for lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS) blev den offentlige høring om forhåndsnotatet om et ændringsforslag (A-NPA – Advance-Notice of Proposed Amendment) om en harmoniseret europæisk gennemgangshøjde (HETA – Harmonised European Transition Altitude) iværksat i februar 2012. Formålet med høringen var at indsamle yderligere data til en grundig konsekvensanalyse af lovgivningen (RIA) og forelægge Udvalget for det Fælles Luftrum resultatet af høringen.

Efter offentliggørelsen af udtalelsen om krav med hensyn til tjenesteydelser inden for luftfart (Del B) i de standardiserede europæiske regler om luftrummet (SERA) (oktober 2011) har agenturet fortsat aktivt støttet Kommissionen med forberedelsen af en integreret opbygning af SERA, del A og B.

NPA 2012-18 om udstedelse af flyveledercertifikater og helbredsmyndigheder blev offentliggjort i november 2012. I meddelelsen foreslås detaljerede krav – om nødvendigt ledsaget af acceptable måder for overensstemmelse (AMC)/vejledende materiale (GM) – vedrørende alle aspekter ved adgang til dette sikkerhedsrelaterede fagområde inden for luftfart og vedrørende brug af de privilegier, som flyveledercertifikatet giver ret til.

Endvidere offentliggjorde agenturet i november 2012 en meddelelse om foreslået ændring 2012-19 om certificeringsspecifikationer for luftbåren kommunikation, navigation og overvågning (CS ACNS) med henblik på høring. Hensigten er at indføre nye certificeringsspecifikationer, der gælder for alle luftfartøjer, og som i sidste ende vil indeholde alle standarder for kommunikation, navigation, overvågning af luftdygtighed og interoperabilitet til støtte for applikationer inden for luftfart.

Med hensyn til flyvepladser handlede arbejdet i 2012 primært om at offentliggøre udtalelse nr. 01/2013 om et udkast til Kommissionens forordning om myndighedskrav, organisationskrav og operationskrav til flyvepladser, som blev offentliggjort i februar 2013. Udtalelsen blev vel modtaget af Kommissionen og drøftet af EASA's udvalg først på året. Formålet med denne udtalelse er at bistå Kommissionen med at fastlægge gennemførelsesbestemmelser for flyvepladser ved at fremlægge agenturets endelige afgørelser på området. Disse gennemførelsesbestemmelser ventes at blive vedtaget af Kommissionen og træde i kraft ved udgangen af 2013 som fastsat i grundforordningen.

### **3. Tilsyn**

#### ***a. Produktsikkerhedstilsyn***

##### **Mål og anvendelsesområde**

Agenturet har ansvaret for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur. Dette ansvar omfatter den første certificering af nye typekonstruktioner og en række relaterede aktiviteter, såsom supplerende typecertificering samt godkendelse af ændringer af typecertifikater og reparationskonstruktioner. Derudover omfatter det aktiviteter, der skal sikre vedvarende luftdygtighed for certificeret materiel, dele og apparatur i hele dets operationelle levetid. Blandt andet skal agenturet uden unødigt forsinkelse reagere på et sikkerhedsproblem og udstede og formidle de nødvendige obligatoriske oplysninger.

Agenturet leverer desuden tjenesteydelser til eksterne interessenter, såsom godkendelse af MRB- og OEB-rapporter, certificeringsstøtte til validering uden for EU og teknisk rådgivning og bistand efter anmodning fra industrien, luftfartsmyndigheder eller andre offentlige institutioner.

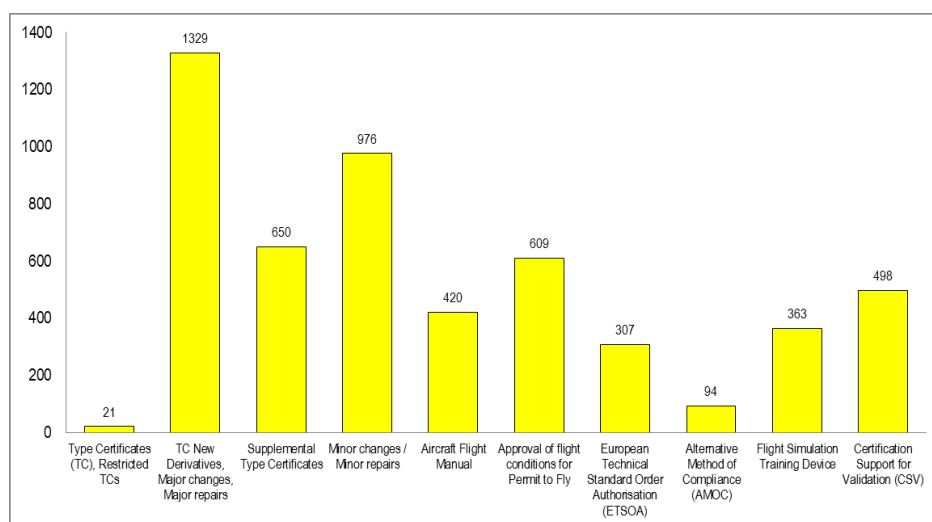
## Vigtigste resultater i 2012

På området for luftdygtighed ved ibrugtagning fik agenturet ansvaret for kvalificering af flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD – Flight Simulation Training Devices). Sammenlignet med tidligere år har aktiviteten ændret sig fra at være en service, der blev ydet efter anmodning fra medlemsstaterne, til et obligatorisk element. I denne forbindelse har agenturet etableret et team, som holder kontakt med eksterne parter og forvalter udliciterede projekter, hovedsageligt uden for Europa. På baggrund af offentliggørelsen af den nye certificeringsspecifikation for lette sportsflyvemaskiner (CS-LSA) i 2011 var 2012 endvidere det første år med certificering af luftfartøjer i henhold til den nye certificeringsspecifikation. På området for luftdygtighed ved ibrugtagning er det værd at nævne, at agenturet i tæt samarbejde med industrien har arbejdet på at udvikle bedre kriterier for fastlæggelse af niveauet med hensyn til agenturets inddragelse i certificeringsaktiviteter ud fra en risikobaseret tilgang.

Agenturet fortsatte med aktivt at fremme sit samarbejde og forbedre kommunikationen med interessenterne. En af de vigtigste begivenheder var den anden certificeringsworkshop med industrien i januar. Derudover blev der afholdt særlige arrangementer såsom den regelmæssige ETSO-workshop, det første seminar om almenflyvning og det tilbagevendende symposium om rotorfly. I øvrigt fremlagde industriens og EASA's fælles arbejdsgruppe for en certificeringsstrategi efter anmodning fra bestyrelsen sine anbefalinger over for den administrerende direktør med det formål at drøfte behovet for at finjustere og supplere certificeringsstrategien yderligere.

- Luftdygtigheds- og miljømæssig typecertificering af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat
- Tendenser med hensyn til modtagne ansøgninger

Antallet af nye ansøgninger om luftdygtigheds- og miljøcertificering, der blev indsendt til agenturet i 2012, lå på 5 267 og forblev dermed stabilt. Men i modsætning til det foregående år omfatter dette antal også kvalificering af flyvesimulatortræningsanordninger. Ansøgningerne om certificering af nye typekonstruktioner omfattede en bred vifte af luftfartøjsmateriel, herunder forretningsjetfly af typen GVII-2 fra Gulfstream Aerospace Corporation, mellemstore rotorluftfartøjer af typen SKYE SH09 fra Marenco Swiss Helicopter og Turbomeca TM800-turbinmotoren samt en række ansøgninger inden for almenflyvning. Nedenstående diagram viser fordelingen af de modtagne ansøgninger.



- Store løbende flerårige typecertificeringsprogrammer

I 2012 fortsatte gennemførelsen af en række flerårige typecertificeringsprojekter, bl.a. med hensyn til Airbus A350, Airbus A320neo (med et mål om at mindske brændstofforbruget og således øge luftfartøjernes ydeevne og miljøeffektivitet), Falcon SMS fra Dassault Aviation, forretningsjetfly af typen Embraer EMB-545/550, Mitsubishi's regionale jetfly MRJ-200 og de store AW169- og AW189-helikoptere fra Agusta Westland.

- Antal udstedte certifikater

I 2012 blev der udstedt 3 952 certifikater. I modsætning til året før omfatter dette antal også kvalificering af flyvesimulatortræningsanordninger. Der blev bl.a. udstedt typecertifikater til Gulfstream GVI-forretningsjetflyet med lang rækkevidde, Sukhoi Superjet 100 (det første russiske passagerfly, som EASA har certificeret), Airbus A400M (begrænset typecertifikat) og Ratier-Figeac FH385/FH386-propellen (til installation sammen med Europrop TP400-motoren på Airbus A400M-flyvemaskiner).

- Vedvarende luftdygtighed

I løbet af 2012 har EASA brugt mere tid på tilsyn med vedvarende luftdygtighed i tråd med agenturets sikkerhedsmålsætninger og på udvidelse af flåden af luftfartøjer i dets system på området for vedvarende luftdygtighed. I alt blev luftfartøjsflåden på verdensplan forøget med mere end 1 400 nye luftfartøjer, som hører ind under agenturets luftdygtighedssystem. Tilsynet med nogle af disse luftfartøjstyper har krævet flere ressourcer end andre afhængigt af de praktiske erfaringer og de afdækkede sikkerhedsproblemer.

- Operationsrelaterede certificeringsopgaver

Hvad angår forberedelsen af gennemførelsen af DOE-elementer i certificeringsprocessen i fremtiden, blev to projekter (Falcon SMS og Airbus A350) i tæt samarbejde med ansøgerne udvalgt som pilotprojekter om integration af DOE-elementer i certificeringsprocessen.

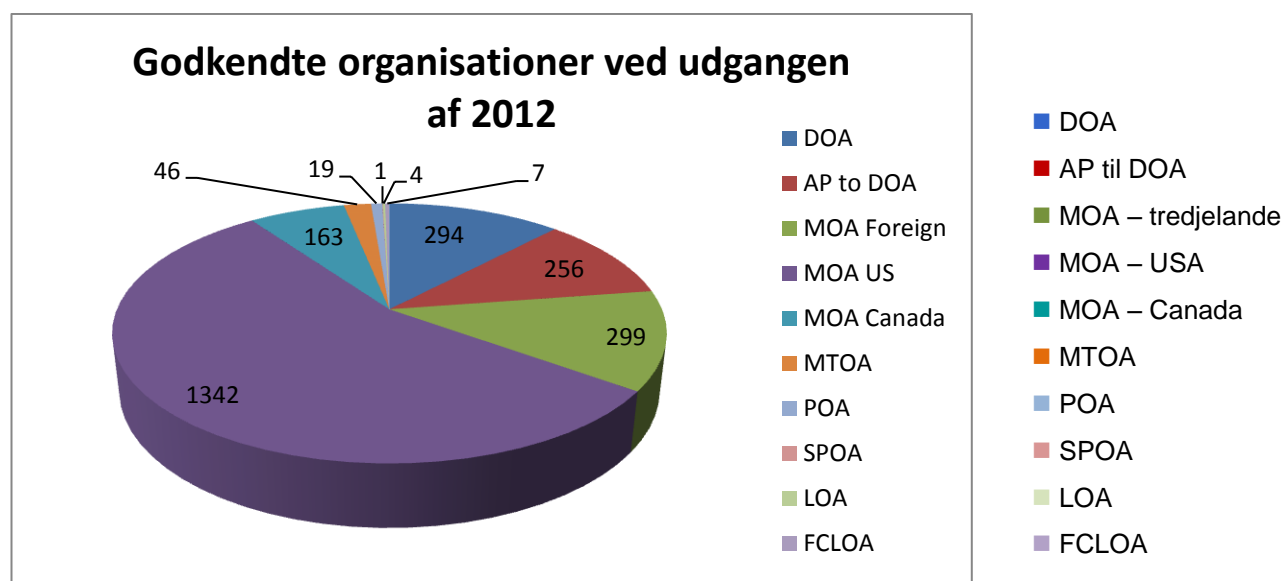
## ***b. Organisationsgodkendelser***

### **Mål og anvendelsesområde**

EASA har ansvaret for at godkende konstruktionsorganisationer, uanset hvor de er beliggende, og organisationer med ansvar for produktion, vedligeholdelse, vedligeholdelsesuddannelse og sikring af vedvarende luftdygtighed, som er beliggende uden for medlemsstaternes område. Derudover skal EASA godkende produktionsorganisationer, der er beliggende på en eller flere medlemsstats område, hvis den eller de pågældende medlemsstater anmoder herom. I 2012 er agenturets indsats på området for organisationsgodkendelser blevet modnet med hensyn til aktiviteter og metodologier.

### **Vigtigste resultater i 2012**

Aktiviteterne på området for organisationsgodkendelser er øget støt i 2012, bl.a. med hensyn til konstruktionsorganisationsgodkendelser (DOA)/alternative procedurer (AP) til DOA, produktionsorganisationsgodkendelser (POA) samt godkendelser af vedligeholdelsesorganisationer (MOA) og organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed (COA). Arbejdsbyrden er øget lidt, hvad angår tilsynet med Airbus' fælleseuropæiske produktionsorganisationsgodkendelse (SPOA), også på lokaliteter uden for Europa. Fordelingen af organisationsgodkendelser kan opsummeres således:

**Godkendte organisationer den 31. december 2012**


➤ **Konstruktionsorganisationsgodkendelser (DOA)**

Den 31. december 2012 var der udstedt i alt 294 DOA, heraf 227 i agenturets regi. 67 blev udstedt af nationale luftfartsmyndigheder. Der blev foretaget en indledende vurdering af 80 organisationer for DOA og af 39 for alternative procedurer til DOA. Internaliseringen af aktiviteterne har nået det forventede mål. Yderligere fem godkendelser blev overdraget til EASA's gruppeledere i 2012, herunder to DOA'er og tre alternative procedurer til DOA. Flere vil blive overdraget, hvis nationale luftfartsmyndigheder beslutter at indstille deres aktiviteter, eller hvis en udvidelse af DOA'ens omfang kræver det.

➤ **Produktionsorganisationsgodkendelser (POA)**

Ved udgangen af 2012 havde EASA udstedt i alt 19 POA'er til udenlandske produktionsorganisationer og én SPOA til Airbus. Derudover fortsatte EASA med at udstede eksportluftdygtighedscertifikater for luftfartøjer, der fremstilles af organisationer i Kina under en EASA-POA og af Airbus under SPOA'en i Europa. EASA bidrog desuden til gennemførelsen af de bilaterale aftaler mellem EU og henholdsvis USA og Canada på produktionsområdet.

Godkendelser af vedligeholdelsesorganisationer og organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed

På området for godkendelser af vedligeholdelsesorganisationer og organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed er EASA begyndt at udlicitere de tekniske undersøgelser og det løbende tilsyn med organisationerne, primært til de nationale luftfartsmyndigheder. Interne eksperter tager sig af et begrænset antal godkendelser for at opretholde og videreudvikle ekspertise og for effektivt at kunne forvalte de aktiviteter, der gennemføres af de nationale luftfartsmyndigheder. EASA har bidraget til at forberede en gnidningsløs overgang fra det nuværende bilaterale samarbejde om vedligeholdelsesorganisationer til det nye samarbejde mellem EU og USA. Den første godkendelse af en udenlandsk organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed (CAMO) blev udstedt af EASA i 2012.

Godkendelse af organisationer, der certificerer flyvebesætninger

I løbet af 2012 begyndte EASA's afdeling med ansvar for godkendelse af organisationer, der certificerer flyvebesætninger (FCLOA – Flight Crew Licencing Organisation Approvals), at koordinere sit arbejde med centrale nationale luftfartsmyndigheder og yde hjælp til at behandle diverse problemstillinger med relation til de kommende bestemmelser. Der er fastlagt

gennemførelsesprocedurer for FCLOA. Desuden er der udarbejdet instruktioner og vejledende materiale til organisationer, der træner piloter, og til flyvemedicinske centre. Der er foretaget rekruttering af FCLOA-gruppeledere. Endvidere er der udarbejdet tekniske specifikationer og foretaget overslag over arbejdsbyrden i forbindelse med udlicitering. I december 2012 blev der udvalgt kvalificerede organer for organisationer, der træner piloter, og tre nationale luftfartsmyndigheder, der skal føre tilsyn med flyvemedicinske centre. Ved udgangen af december overtog FCLOA-afdelingen tilsynet med 15 organisationer, der træner piloter, og som tidligere var blevet godkendt af medlemsstaterne. Heraf fik syv udstedt bekræftelser af godkendelserne. Internaliseringen af aktiviteter blev fremskyndet på grund af en uventet lavere kapacitet hos tjenesteudøvere, der skulle udføre tildelte opgaver. Fem organisationer blev overdraget til EASA-gruppeledere på forhånd i 2012. Der vil gradvist blive foretaget flere overdragelser, efterhånden som nye FCLOA ATO-gruppeledere tilknyttes afdelingen, eller hvis tjenesteudøvere ikke kan klare arbejdsbyrden.

#### ATM/ANS-godkendelser

Denne nye afdelings hovedaktivitet var på daværende tidspunkt sammen med Kommissionen at fastlægge procedurer for tilsyn med netforvalteren. Procedurerne blev fastlagt i løbet af 2012 og indgår nu i det integrerede forvaltningssystem. Der er foretaget en komplet gennemgang af netforvalterens overholdelse af gældende krav.

Samtidig blev der iværksat aktiviteter for at forberede overtagelsen af sikkerhedstilsynet med Egnos-systemets tjenesteleverandør (ESSP). Denne aktivitet har bestået af tilsynsmøder med de franske og belgiske myndigheder samt deltagelse i revisioner og endelig overdragelse af tilsynsansvaret til EASA i november 2012.

I februar 2012 overtog den afdeling, der godkender organisationer med ansvar for ATM/ANS, tilsynet med en amerikansk organisation, som uddanner flyveledere, fra den norske NSA. En første revision har fundet sted i juni 2012.

Da afdelingen og dens målsætninger er forholdsvis nye, er den fortsat i færd med at udvikle processer, blanketter og procedurer samt ansætte nyt personale.

### ***c. Inspektioner hos medlemsstaterne***

#### **Mål og anvendelsesområde**

Agenturet har ved standardinspektioner ført tilsyn med ensartet og effektiv gennemførelse af EU-lovgivningen hos medlemsstaternes kompetente myndigheder. Disse inspektioner kan også omfatte undersøgelser af organisationer under de kompetente myndigheders direkte tilsyn med henblik på stikprøveudtagning.

Den 2. februar 2012 ændrede forordning (EU) nr. 90/2012<sup>2</sup> forordning (EF) nr. 736/2006<sup>3</sup>, så anvendelsesområdet for arbejdsmetoderne ved standardinspektioner ikke længere kun omfatter oprindelig og vedvarende luftdygtighed, men også:

- flyveoperationer
- rampeinspektioner (SAFA-inspektioner)
- flyvebesætninger

<sup>2</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 90/2012 af 2. februar 2012 om ændring af forordning (EF) nr. 736/2006 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejdsmetoder ved standardinspektioner, EUT L 31/1.

<sup>3</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006 af 16. maj 2006 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejdsmetoder ved standardinspektioner, EUT L 129/10.

- flyveledere
- lufttrafikstyring og luftfartstjenester.

Således foretages standardinspektioner inden for alle områder nu på det samme retsgrundlag og ved brug af de samme arbejdsmetoder.

Rent geografisk omfatter inspektionerne 46 lande, nemlig 31 "EASA-stater" (dvs. de 27 EU-medlemsstater plus fire stater, hvor EU-lovgivningen på området for luftfartssikkerhed er gældende i kraft af bilaterale eller multilaterale aftaler med EU) og 15 stater, som har indgået samarbejdsaftaler med EASA. I løbet af 2012 blev der foretaget inspektioner inden for et eller flere tekniske områder hos 36 stater, heraf 24 "EASA-stater" og 12 stater, der har indgået samarbejdsaftaler med EASA.

På området for rampeinspektioner deltager i alt 44<sup>4</sup> stater i SAFA-programmet, og 16 af disse blev besøgt i 2012, nemlig 13 "EASA-stater" og tre stater, der har indgået samarbejdsaftaler med EASA.

## Vigtigste resultater i 2012

### ➤ Puljen af inspektører

EASA er indstillet på at inddrage udstationerede NAA-inspektører i sine inspektionshold for at drage fordel af deres kompetence og praktiske erfaringer og for at opnå og formidle en fælles forståelse af de gældende krav blandt de nationale luftfartsmyndigheder (proaktiv standardisering). I 2012 var 134 medlemmer af holdene udstationerede NAA-inspektører (50 % af det samlede antal medlemmer). Der blev afholdt fem grundlæggende træningskurser for standardiseringsinspektører med deltagelse af i alt 85 inspektører.

### ➤ Vigtigste resultater med hensyn til standardinspektioner

I 2012 blev der foretaget følgende 121 standardinspektioner:

Inspektionstype	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD
Regelmæssig	23	16	8	7	9 <sup>5</sup>
Ad hoc	1	–	–	–	–
Opfølgning	1	9	11	7	–
ECAA-vurdering	1	2	–	–	–

På baggrund af disse blev der fremhævet i alt 868 konstateringer, hvoraf 838 blev klassificeret som tilfælde med manglende overholdelse, der krævede, at den kontrollerede NAA udarbejdede og gennemførte en plan for afhjælpende foranstaltninger. Omkring 26 % af alle konstateringer blev klassificeret som betydelige mangler, der kan rejse sikkerhedsmæssige bekymringer, hvis de ikke udbedres på behørig vis.

Alle de planer for afhjælpende foranstaltninger, som de nationale luftfartsmyndigheder foreslog, blev vurderet af de relevante standardiseringsafdelinger. I nogle få konkrete tilfælde kunne der ikke opnås enighed, hvilket førte til udstedelse af supplerende rapporter. Agenturet fører tilsyn med de foranstaltninger, som der opnås enighed om, for at sikre gennemførelsen af dem.

På de fleste standardiseringsområder vedrører de største vanskeligheder den procedure, der anvendes ved udstedelse af godkendelser, licenser eller certifikater, og det fortsatte tilsyn med de godkendte organisationer. Manglen på kvalificerede inspektører er en af de primære årsager til de svagheder, der er konstateret. Dette gælder navnlig på området for flyveoperationer.

<sup>4</sup> SAFA-inspektionernes geografiske omfang svarer til inspektioner uden deltagelse af Kosovo, San Marino og Liechtenstein, men med deltagelse af Marokko.

<sup>5</sup> Fire medlemsstater blev besøgt for første gang på FSTD-området.

- I løbet af 2012 har agenturet afholdt i alt 13 møder på ATM/ANS-området. Standardiseringsmøder har vist sig at være et brugbart værktøj til at opnå en bedre fælles forståelse af de gældende krav. Løbende forbedringer af standardiseringsprocessen

Standardiseringsprocessen er i dag en modnet proces, der opfylder de opstillede mål.

Brug af automatisk udtrækning af data og forbedret rapporteringskapacitet har gjort det muligt at foretage bedre og mere rettidig kontrol af konstateringerne, hvilket fører til en mere effektiv overordnet kontrol med opfølgningen på standardiseringsprocessen. Agenturet har deltaget i udarbejdelsen af udkastet til den nye standardiseringsforordning på baggrund af erfaringerne fra mere end fem års gennemførelse af den nuværende forordning.

Den nye metode til at foretage standardinspektioner bygger på konstant overvågning baseret på udpegelse, indsamling og analyse af sikkerheds- og aktivitetsdata, som gør det muligt for EASA løbende at vurdere de kompetente myndigheders sikkerhedstilsynskompetencer og staternes sikkerhedsniveau samlet set og på områdespecifikt plan. Disse data vil derefter blive behandlet i en model og udgøre en vigtig indikator, når standardinspektionernes hyppighed, anvendelsesområde og omfang skal fastlægges.

## **d. Operatører**

### **Mål og anvendelsesområde**

Den operationelle afdeling tager sig af agenturets aktiviteter vedrørende koordinering af Fællesskabets program om sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (SAFA) og godkendelse af tredjelandsoperatører (TCO).

EASA's SAFA-aktiviteter består af en koordinerende funktion, som bl.a. går ud på følgende:

- opretholde og opdatere databasen med rapporter fra SAFA-rampeinspektioner
- udarbejde analyser og rapporter om de indsamlede data
- fremme tilrettelæggelse og gennemførelse af uddannelseskurser
- fremlægge forslag til håndbøger og procedurer
- fremme standardiseringen af SAFA-aktiviteterne.

I henhold til artikel 23 i EASA's grundforordning har agenturet endvidere ansvaret for at udstede godkendelser til tredjelandsoperatører, som ønsker at flyve ind i EASA's luftrum og lande i et af EASA-landene.

I år har agenturet fokuseret på yderligere forbedringer af SAFA-programmet (herunder opgradering af SAFA-databasen og offentliggørelse af revideret vejledende materiale om SAFA), på at foretage SAFA-standardiseringskontroller hos nationale luftfartsmyndigheder og på at yde faglig og teknisk rådgivning til Kommissionen for Udvalget for Luftfartssikkerhed (ASC) om EU's sikkerhedsliste.

### **Vigtigste resultater i 2012**

#### **SAFA**

Efter frigivelsen af en ny SAFA-applikation og -database blev der foretaget en betydelig opgradering i 2012 med fokus på at forbedre analysekapaciteten og lette opfølgningen.

Der blev foretaget SAFA-analyser i overensstemmelse med den fastlagte plan. Resultaterne af analyserne og processen med prioritering af SAFA-inspektioner blev fremlagt på møderne i Udvalget for Luftfartssikkerhed (sikkerhedsliste). Desuden blev der foretaget adskillige ad hoc-analyser på anmodning fra Europa-Kommissionen for at understøtte undersøgelsen af de forskellige sager.

I overensstemmelse med mandatet i SAFA-direktivet og den ændrede standardiseringsforordning fortsatte EASA SAFA-standardiseringsprocessen ved den anden standardiseringscyklus, der blev indledt i 2012. I alt 16 standardinspektioner var planlagt og blev foretaget i EU- og ikke-EU-lande, som deltager i SAFA.

Dialogen med industrien fortsatte, idet EASA afholdt det 2. SAFA-forum blandt lovgivere og industrien, som samlede repræsentanter fra SAFA-deltagerstaterne, IATA, AEA, ELFAA, IACA og store luftfartøjsproducenter, der indgik i åbne drøftelser om SAFA-relaterede anliggender.

SAFA-procedurer blev gennemgået på baggrund af input fra møder med de deltagende stater og industrien og på baggrund af feedback fra besøg i forbindelse med standardinspektioner. En ny udgave af EASA's vejledende materiale om SAFA-rampeinspektionsprocedurer blev vedtaget i 2012. Efterfølgende offentliggjorde EASA en SAFA-uddannelsespublikation, ligesom agenturet afholdt en workshop for SAFA-instruktører.

EU's SAFA-program blev fortsat promoveret over for internationale målgrupper, og principperne og procedurerne i det kopieres i stigende grad af forskellige regioner og stater overalt i verden.

Montenegro indgik en samarbejdsaftale med EASA og blev dermed den 44. stat, der deltager i SAFA.

## **Tredjelandsoperatører**

I forbindelse med udvidelsen af dets kompetenceområde har agenturet iværksat forberedende arbejde (mere præcis fastlæggelse af omfang, arbejdsbyrde og procedurer) med henblik på godkendelser til tredjelandsoperatører (TCO). Agenturet har fokuseret på udkastet til gennemførelsesforordningen (den kommende Del-TCO), arbejdsprocedurer, modellen for vurdering af tredjelandsoperatører og bidrag til dokumentet om ikt-virksomhedsanalyse i forbindelse med den planlagte softwareapplikation med relation til tredjelandsoperatører. På grund af forsinkelser i regelfastsættelsesprocessen og vedtagelsen af Del-TCO er den planlagte rekruttering af gruppeledere og medarbejdere fra tredjelandsoperatører blevet sat på pause.

Der blev løbende ydet støtte til Europa-Kommissionen med hensyn til EU's sikkerhedsliste. EASA har deltaget ved forberedende høringer med udenlandske myndigheder og operatører og ydet teknisk ekspertise ved en række analyser af sager med relation til EU's sikkerhedsliste. Afdelingen med ansvar for tredjelandsoperatører har fortsat koordineret sit arbejde med ICAO USOAP-arbejdsgruppen med ansvar for analyse af rapporter, som har forelagt Udvalget for Luftfartssikkerhed en række landespecifikke rapporter. Endvidere er TCO-personalet blevet kvalificeret som ICAO USOAP-auditører, og EASA har udstationeret medarbejdere, som deltager i flere komplekse ICAO-revisioner.

## 4. International udvikling

### Mål og anvendelsesområde

Agenturet har indgået samarbejdsaftaler med diverse nationale luftfartsmyndigheder og deltaget i forhandlingen og gennemførelsen af bilaterale luftfartssikkerhedsaftaler (BASA) og andre luftfartsaftaler på ad hoc-basis.

Derudover er agenturet i færd med at styrke sine forbindelser med ICAO – i tæt koordinering med GD Move og medlemsstaterne – og med Eurocontrol.

Endvidere hjælper agenturet udviklingslande med at forbedre deres reguleringskapacitet.

### Vigtigste resultater i 2012

#### ➤ Bilaterale aftaler og samarbejdsaftaler

Der er foretaget intens koordinering i henhold til de bilaterale luftfartssikkerhedsaftaler (BASA) om civil luftfartssikkerhed mellem EU og USA. Navnlig besluttede Det Bilaterale Tilsynsudvalg i henhold til de bilaterale aftaler mellem EU og USA på sit møde i maj 2012 at nedsætte tre arbejdsgrupper, som det gav til opgave at udarbejde nye bilag til aftalen om pilotcertifikater, flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD) og organisationer, der træner piloter. Med hensyn til aftalen mellem EU og USA blev der i løbet af 2012 foretaget seks inspektioner i USA. Endvidere blev der afholdt to møder i Det Fælles Koordineringsudvalg for Vedligeholdelse (JMCA), og bilaget med vejledning i vedligeholdelse blev gennemgået og godkendt.

Hvad angår aftalen mellem EU og Canada, blev det første møde i Det Fælles Sektorudvalg for Vedligeholdelse afholdt, og bilaget med vejledning i vedligeholdelse blev udarbejdet og godkendt. Ligeledes udarbejdede og godkendte man et dokument med overgangsprocedurer, som Transport Canada, EASA og medlemsstaternes kompetente myndigheder er enedes om og skal følge.

Efter at aftalen mellem USA og EU om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed er trådt i kraft, har certificeringstilsynsudvalget iværksat en grundig gennemgang af de tilhørende tekniske gennemførelsesprocedurer. Der anvendes en proces med løbende forbedringer for yderligere at strømline den gensidige accept af tekniske undersøgelser og godkendelser mellem Europa og USA.

#### ➤ Samarbejde med ICAO

I 2012 førte EASA forhandlinger med ICAO om en samarbejdsaftale mellem de to organisationer i henhold til aftalememorandummet mellem EU og ICAO. Disse forhandlinger ventes afsluttet i 2013.

Desuden har EASA fortsat sit samarbejde med Kommissionen, EU-medlemsstaterne og ICAO om at udvikle en enklere metode til at anføre afvigelser på de områder, hvor EU har fået øget kompetence. På deres møde i Köln i december 2012 samledes de nationale koordinatorene på området for løbende overvågning i Europa (NCCMC – National Continuous Monitoring Coordinators) for at drøfte de fortsatte udfordringer, som de europæiske stater står over for, og enes om løsninger, navnlig med hensyn til ICAO-strategien for løbende overvågning (CMA) og elektronisk registrering af afvigelser. I 2012 har EASA desuden bidraget til arbejdet i ECAC's og Europa-Kommissionens sikkerhedskoordinationsgruppe for ICAO-Forsamlingen (ECAC/EC Safety Coordination Group for the ICAO Assembly), som er i færd med at udarbejde det europæiske bidrag til ICAO's 38. møde (der afholdes i september/oktober 2013). Endelig har EASA fortsat sit samarbejde med ICAO's regionale kontor i Paris for at bidrage til at forme det nye europæiske regionale luftfartssikkerhedsudvalg (RASG – Regional Aviation Safety Group).

## **5. Støtteaktiviteter**

### **Mål og anvendelsesområde**

EASA's støtteaktiviteter omfatter overordnet forvaltning og administration af agenturet. Disse aktiviteter vedrører bl.a. den overordnede organisation (ledelse, planlægning, generel koordinering), kommunikation, juridisk rådgivning, revision og kvalitetsaspekter. Desuden omfatter de administrativ støtte og IS-støtte (økonomi, HR-ledelse, indkøb, interne tjenester og informationstjenester) samt praktisk support (behandling af ansøgninger, sikkerhedsundersøgelser, akkreditering, teknisk uddannelse, NAA-kontrakter).

I 2012 omfattede de største udfordringer på støtteområdet bl.a. lanceringen af to store it-applikationer (SAFA og IORS) og fuldførelsen af foranstaltningerne til etablering af EASA-kontoret i Bruxelles.

### **Vigtigste resultater i 2012**

#### **Behandling af ansøgninger og indkøb**

Den første fase af den planlagte revision af forordningen om gebyrer og afgifter blev gennemført ved at ændre forordning (EU) nr. 494/2012, hvilket satte agenturet i stand til at opkræve gebyrer for aktiviteter på dets nye ansvarsområder fra og med april 2012.

I løbet af hele 2012 blev der gennemført 34 udbudsprocedurer vedrørende kontrakter af høj værdi, som dækkede indkøbsbehovene hos de forskellige EASA-direktorater (se nærmere oplysninger i bilag 5).

På området for udlicitering af certificering blev anden fase af udbudsproceduren for både nationale luftfartsmyndigheder (NAA'er) og kvalificerede organer (QE'er) gennemført med succes. Der er indgået nye rammekontrakter om tjenesteydelser med 15 nationale luftfartsmyndigheder og 10 kvalificerede organer.

#### **Økonomiske tjenesteydelser**

Agenturet offentliggjorde alle planlægnings- og rapporteringsdokumenter til tiden i overensstemmelse med finansforordningen. Årsregnskabet for 2011 blev godkendt af Revisionsretten, og Europa-Parlamentet meddelte decharge til agenturet for året 2010.

Der blev udarbejdet en økonomisk håndbog med en oversigt over alle de koncepter, der ligger til grund for virksomheden, og en beskrivelse af, hvordan budgettet og regnskabsprincipperne og -værktøjerne gennemføres hos agenturet.

Rapporteringskapaciteten blev videreudviklet for at understøtte ledelsens beslutningsproces og opfylde agenturets mission effektivt. En gang om måneden blev en resultattavle med centrale resultatindikatorer (herunder indikatorerne i det årlige arbejdsprogram) fremlagt for og drøftet med alle direktørerne i ledelsesudvalget. I kraft af kvartalsvise regnskabsopgørelser, yderligere forbedring af databaserne, særlige rapporter og analyser var det muligt at føre nøje tilsyn med aktiviteter, der finansieres gennem både støtte og gebyrer og afgifter.

Det interne kontrolsystem blev forstærket ved indførelsen af efterfølgende kontroller. Der blev truffet særlige foranstaltninger (f.eks. afholdelse af "finance days" og månedlige møder med operationelle direktorater) for yderligere at fremme agenturmedarbejdernes bevidsthed og viden om økonomiske

aspekter. Størstedelen af de foranstaltninger til administrativ forenkling, som var blevet fastlagt i 2011, blev gennemført.

## Juridiske tjenesteydelser

Den juridiske afdeling blev i vid udstrækning inddraget for at støtte agenturets funktioner med ansvar for standardisering og udarbejdelse af bestemmelser. Afdelingen ydede støtte til agenturets tekniske/operationelle funktioner og til alle agenturets processer. Der er navnlig grund til at fremhæve arbejdet med at gennemføre forordningen om bøder og sanktioner og gennemgå de interne procedurer ved gennemførelse af foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 14.

Afdelingen har løbende koordineret agenturets svar på anmodninger fra myndigheder, der foretager havariundersøgelser, og retsmyndigheder i tæt samarbejde med de operationelle direktorater og eksterne juridiske rådgivere. Den har sikret koordinering i forbindelse med adskillige anmodninger om aktindsigt i EASA's dokumenter og svar på klager fra Den Europæiske Ombudsmand, ligesom den har spillet en vigtig rolle med hensyn til at fastlægge rammerne for velstruktureret håndtering af problemer med interessekonflikter. Endvidere er afdelingen sammen med Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse enedes om en køreplan for overholdelse af forpligtelsen med hensyn til databeskyttelse. Ved årets udgang var 72 % af de aftalte mål blevet nået.

Afdelingen tilrettelagde desuden agenturets forsvar ved den første appelprocedure i Klageudvalget, idet den bl.a. plæderede for agenturets holdning ved den mundtlige forhandling.

Endvidere var afdelingen som medlem af og anfører for EU-delegationen i Bruxelles vært for et af de sidste møder i ICAO's taskforce vedrørende beskyttelse af sikkerhedsoplysninger, som nærmer sig nedlæggelse. I 2012 har afdelingen derudover stået i spidsen for det såkaldte "Inter-Agency Legal Network" (retsligt netværk mellem agenturer).

## Kommunikation

År 2012 var kendetegnet ved fejringen af agenturets 10 års jubilæum med deltagelse af mere end 700 medarbejdere og repræsentanter fra luftfartsindustrien, nationale luftfartsmyndigheder, internationale samarbejdspartnere og Europa-Kommissionen, herunder kommissæren for transport og mobilitet.

## Menneskelige ressourcer

Ved udgangen af 2012 beskæftigede EASA 614 midlertidigt ansatte (MA), hvilket var 40 mere end året før. Herudover var 70 kontraktansatte (KA) og 11 udstationerede nationale eksperter (UNE) beskæftiget hos EASA. Alt i alt indgik EASA 82 nye ansættelseskontrakter, mens 29 medarbejdere forlod agenturet. Dette førte til en nettoforøgelse på 53 medarbejdere. 23 medarbejdere blev udvalgt ved eksterne eller interne udvælgelsesprocedurer.

Agenturet opslog 47 ledige stillinger (mål: 38 midlertidige stillinger og 12 kontraktansættelser). 49 udvælgelsesprocedurer blev tilendebragt, svarende til 41 midlertidige stillinger og 10 kontraktansættelser. Der blev modtaget 4 197 ansøgninger og gennemført mere end 433 jobsamtaler.

Nye kontrakter indgået i 2012 (MA/KA/UNE)	82
Ansatte, der forlod EASA i 2012 (MA/KA/UNE)	29
Nettotilgang af medarbejdere i 2012 (MA/KA/UNE)	53
Ledige stillinger offentliggjort i 2012 (MA/KA/UNE)	47
Udvalgte interne kandidater (MA)	23

Yderligere 16 midlertidigt ansatte kandidater takkede ja til et tilbud om ansættelse i 2012, og de vil tiltræde deres stillinger i løbet af de første måneder af 2013. Nærmere oplysninger om agenturets medarbejderantal og -demografi i 2012 findes i **bilag 5**.

I lyset af forholdene på arbejdsmarkedet og de knappe ressourcer med hensyn til eksperter inden for luftfart er det vigtigt ikke blot at være attraktiv for ældre eksperter, men også at uddanne unge kandidater internt. På denne baggrund blev den første indkaldelse af kandidater til betalte praktikophold iværksat i efteråret 2011 med optag i foråret 2012.

Nye medarbejdere optages typisk om foråret og efteråret. Kandidatpraktikanter får et ophold på op til et halvt år og studerende, som har gennemført mindst to år af deres universitetsuddannelse, får et ophold på mellem tre måneder og maksimalt et halvt år. I 2012 blev i alt 13 praktikanter udvalgt til et halvt års praktikophold i en funktion svarende til deres akademiske baggrund.

Med det mål at sikre rekruttering af tilstrækkelig mange medarbejdere med de rette tekniske kompetencer og i lyset af de få luftfartseksperter på arbejdsmarkedet (som nævnt ovenfor) var EASA i 2012 repræsenteret som arbejdsgiver på diverse relevante handelsmesser (AERO Friederichshafen og karrieredage på ILA og Farnborough Airshow).

Fra maj til oktober 2012 deltog omkring 40 EASA-medarbejdere i et minipilotprojekt med flekstid og ind- og udstempling. Formålet med projektet var at foretage forsøg med henblik på fremtidig indførelse af flekstid og ind- og udstempling for EASA-medarbejdere og indhente feedback til projektteamet (HR, IS og CS-afdelingerne), hvis der var behov for at forbedre nogle af funktionerne i it-værktøjerne eller selve flekstidspolitikken. Projektet blev indstillet i oktober 2012 for at give projektteamet tid til at finjustere både de it-værktøjer, der understøtter gennemførelsen af flekstid og ind- og udstempling, og politikken på området. Dette førte den 17. december 2012 til vedtagelsen af den administrerende direktørs afgørelse 2012/162/E om indførelse af flekstid, som vil blive en realitet hos EASA den 1. februar 2013.

På baggrund af den endelige rapport, som Revisionsretten udarbejdede i 2011, blev søgelyset rettet mod fire EU-agenturer, herunder EASA, fordi de havde en utilstrækkelig politik på området for interessekonflikter eller slet ikke havde nogen. Da Europa-Parlamentet i forbindelse med den årlige dechargeprocedure ud over årsregnskabet baserer sig på Revisionsrettens rapporter, var det meget vigtigt for agenturet at få gennemført en politik for forebyggelse og afbødning af interessekonflikter inden udgangen af 2012 for at sikre, at EASA får meddelt decharge for den næste periode. Den 1. august 2012 vedtog agenturet derfor en adfærdskodeks for EASA-medarbejdere, som også omfatter bestemmelser vedrørende forebyggelse og afbødning af interessekonflikter og "gaver og erkendtligheder". Formålet med at vedtage og gennemføre denne politik er at sikre, at EASA-medarbejdere handler uvildigt, uafhængigt og med integritet, når de varetager deres opgaver, hvilket er et af hovedprincipperne for god forvaltningsskik hos alle EU-institutioner og -agenturer. De vigtigste foranstaltninger, som EASA i andet halvår af 2012 har truffet for at gennemføre denne politik, er følgende:

- kravet om, at alle ledere skal underskrive en årlig erklæring om interessekonflikter<sup>6</sup>
- kravet om, at EASA's ledelsesudvalg, som omfatter direktørerne, skal underskrive en årlig erklæring om interessekonflikter. Direktørernes erklæringer offentliggøres på EASA's websted
- nedsættelse af et etisk udvalg, som skal fremsætte udtalelser og yde støtte til den administrerende direktør i forbindelse med vurdering af den udfyldte erklæring om interessekonflikter

<sup>6</sup> Bemærk, at medarbejdere i stillinger, der klassificeres som følsomme, skal underskrive en årlig erklæring om interessekonflikter. Denne foranstaltning vil blive iværksat i 2013.

- vedtagelse af regler om gaver, erkendtligheder og invitationer, der gælder for alle medarbejdere
- indførelse af et obligatorisk kursus i adfærdskodeksen for alle EASA-medarbejdere, hvor der fokuseres på bilagene til den.

I 2012 blev det foreslået at omklassificere 85 medarbejdere (81 midlertidigt ansatte og fire kontraktansatte). De kontraktansatte omklassificeres direkte. 80 % af de midlertidigt ansatte opfylder kravet om tilstrækkeligt kendskab til et tredje sprog.

Fra den 2. til 24. februar 2012 blev der gennemført et såkaldt "Pulse Check" for at følge op på de vigtigste områder i den store undersøgelse fra 2011 (svarprocent: 69 %). Resultaterne er blevet brugt ved efterfølgende udvikling af aktiviteter med hensyn til uddannelse af ledelsen og teambuilding og til forberedelse af de samlede personalemøder, kommunikationsinitiativerne i forbindelse med EASA's jubilæum og indførelsen af de regelmæssige møder blandt afdelingslederne, den administrerende direktørs blog osv. Mere specifikt er der oprettet arbejdsgrupper blandt afdelingslederne med henblik på at udarbejde handlingsplaner for de vigtigste udpegede områder, hvor der er plads til forbedring. Arbejdsgruppen for kultur og kommunikation har bidraget med input om agenturets kultur gennem et fælles projekt med deltagelse af HR-afdelingen, kommunikationsafdelingen og arbejdsgruppen. Disse input vil blive brugt ved en organisatorisk udviklingsworkshop i starten af 2013 og til en række høringsinitiativer for medarbejderne i løbet af næste år.

Viften af fortrolige rådgivere er blevet udvidet med tre nye, så der nu er i alt seks aktive rådgivere.

I 2012 blev følgende udbudsprocedurer iværksat i forbindelse med HR-udviklingsprojekter:

- 1) Et udbud vedrørende jobevaluering med det mål at få opdateret jobmatrixet af EASA-stillinger og fastlægge strukturen for en jobfamiliemodell. Dette vil understøtte de organisatoriske beslutninger med hensyn til omstruktureringer, medarbejdernes mobilitet, karriereveje og planlægning af udskiftninger. Gennemførelsen påbegyndes i 1. kvartal af 2013.
- 2) Et udbud vedrørende kompetencemæssige rammer med det mål at udvikle en kompetencemodell, der er skræddersyet til agenturets særlige ekspertise, og understøtte dets HR- og ledelsesprocesser. Gennemførelsen påbegyndes i 2. kvartal af 2013.
- 3) Et udbud vedrørende vurderings- og udviklingscentre blev afsluttet i 4. kvartal af 2012. Det vil hjælpe EASA med at styrke rekrutterings- og udviklingsprocessen med hensyn til lederstillinger.
- 4) Endnu en åben udbudsprocedure vedrørende ansættelse af vikarer blev forberedt i 2012 og vil blive offentliggjort i 1. kvartal af 2013. Der er behov for vikarer for at supplere EASA's faste medarbejderstab på grund af orlov af kort/mellemlang varighed og spidsbelastningsperioder, som kræver ekstra hænder.

I december 2012 besluttede den administrerende direktør at omorganisere HR-funktionen i to afdelinger:

- afdelingen for personaleadministration, som skal sikre effektiv gennemførelse af alle lovbefæstede bestemmelser med relation til ansættelsesvilkår
- afdelingen for faglig og organisatorisk udvikling, som skal etablere tætte forbindelser mellem tiltrækning og udvælgelse af talenter, resultatorienteret ledelse, uddannelse, mobilitet og

udpegelse af potentiale, der sikrer vækst. Kompetencer vil blive udpeget, og der vil blive taget hånd om eventuelle mangler, idet der lægges særlig vægt på den ekspertise, som der bliver behov for i fremtiden.

Denne omorganisering (herunder underskrivelsen af de nødvendige afgørelser fra den administrerende direktør) vil blive gennemført i 2013.

## Almen og teknisk uddannelse

### **Almen uddannelse**

I 2012 blev der afholdt i alt 336 kurser inden for almen uddannelse (heraf 80 sprogkurser og -prøver) med i alt 2 692 deltagere (heraf 499 i sprogkurser/-prøver).

Bevidstheden om lederuddannelse og teamudvikling er øget. I alt blev der afholdt seks teambuilding-arrangementer. Deltagelsesprocenten ved de årlige lederuddannelsesforløb levede op til nøgleresultatindikatoren på 85 %. Desuden blev planen for uddannelse af nye bedømmere i vurdering af medarbejdernes kompetencer fulgt som foreskrevet.

Uddannelse i interkulturel bevidsthed blev videreført, bl.a. i form af standardkurser i effektiv interkulturel kommunikation og forhandling samt skræddersyede ad hoc-kurser inden for bestemte områder (f.eks. Afrika og Kina).

Alle medarbejdere hos EASA har gennemgået obligatorisk uddannelse i gennemførelse af politikken om EASA's adfærdskodeks. Lederne (84 % deltagelse) og medarbejdere i følsomme funktioner (94 % deltagelse) blev uddannet først. I alt blev mere end 77 % af den samlede målgruppe uddannet i 2012. Uddannelsesaktiviteterne videreføres i 2013.

I 2012 var de almene uddannelsesaktiviteter fordelt som følger:

		I ALT
Almene uddannelseskurser	256	336
Sprogkurser og -prøver	80	
Deltagere i almen uddannelse	2193	2692
Deltagere i sprogkurser	499	

### **Teknisk uddannelse**

For at opfylde det stigende behov for rettidig uddannelse, herunder ad hoc-uddannelse, blev der truffet følgende foranstaltninger i 2012:

- offentliggørelse på EASA's websted af kataloger med tekniske uddannelseskurser for nationale luftfartsmyndigheder, industrien, internationale luftfartsmyndigheder og uddannelsesinstitutioner med det formål at øge synligheden og brugen af "one-stop-registrering"
- offentliggørelse af et øget antal e-læringskurser om bl.a. sikkerhedsaftalen mellem EU og USA, ARIS og IORS
- udveksling af bedste praksis med nationale luftfartsmyndigheder gennem møder i gruppen, der arbejder med fælles uddannelsesinitiativer (CTIG – Common Training Initiative Group), og deltagelse i workshops om standardisering og regelfastsættelse
- gennemførelse af den samlede opgørelse af ressourcerne på det tekniske bibliotek og fornyelse af vigtige standardpublikationer og elektroniske abonnementer

- uddannelse i den nye e-eksamensplatform ELG for organisationer og nationale luftfartsmyndigheder.

Blandt de vigtigste resultater i 2012 kan nævnes:

- forøgelse af antallet af udbydere af e-eksamener til 43, herunder 13 af medlemsstaternes nationale luftfartsmyndigheder
- nyt fireårigt udbud, der omfatter 17 partier
- gennemførelse af EASA's ELG-system for ledelsesuddannelse og for e-eksamensplatformen med migrering af hele databasen på EASA's egne servere
- indførelse af nye uddannelses teknologier for at tage højde for det udvidede kundegrundlag
- udvikling og gennemførelse af specialkurser om/for: CS-23, CS-27/29, bedømmere af FSTD, sikkerhedsaftalen mellem EU og USA, ARIS, ELG-systemet, SAFA-databasen og IORS
- forelæggelse af EASA's konceptdokument om uddannelsesakademiet for den administrerende direktør
- offentliggørelse af en række e-eksamener for flyvebesætninger (10)
- offentliggørelse af uddannelsesplanen for 2012 (december 2012).

I 2012 var uddannelsesaktiviteterne fordelt som følger:

<b>Uddannelseskurser</b>	96
<b>Undervisningsdage</b>	166
<b>Deltagere fra EASA</b>	515
<b>Deltagere fra nationale luftfartsmyndigheder</b>	295

## Bilag

- **Bilag 1: Tro og love-erklæring fra den anvisningsberettigede**
- **Bilag 2: Undersøgelser og forskningsprojekter i 2012**
- **Bilag 3: Afgørelser, udtalelser og NPA'er i 2012**
- **Bilag 4: Agenturets økonomiske resultater i 2012 (EASA's budgetgennemførelse)**
- **Bilag 5: Iværksatte og/eller tilendebragte udbudsprocedurer i 2012**
- **Bilag 6: Medarbejderantal og -demografi**
- **Bilag 7: Nøgleresultatindikatorer**
- **Bilag 8: EASA's bestyrelse**
- **Bilag 9: Forkortelser**

## ***Bilag 1: Tro og love-erklæring fra den anvisningsberettigede***

Undertegnede, Patrick Goudou, som er administrerende direktør for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, erklærer i min egenskab af anvisningsberettiget,

- at oplysningerne i denne beretning giver et retvisende billede<sup>7</sup>
- at jeg har rimelig sikkerhed for, at de midler, der er afsat til de i denne beretning beskrevne aktiviteter, er blevet anvendt til det fastsatte formål og i overensstemmelse med principperne om forsvarlig økonomisk forvaltning, og at de anvendte kontrolprocedurer giver den nødvendige sikkerhed for, at de underliggende transaktioner er lovlige og formelt rigtige.

Denne rimelige sikkerhed bygger på min egen vurdering og på de oplysninger, som jeg har til rådighed, såsom den årlige revision af den interne kontrol og erfaringerne fra den seneste rapport fra den interne revisionstjeneste og Revisionsrettens beretninger for de år, der ligger forud for det år, hvor denne erklæring fremsættes

- at jeg ikke har viden om noget, der ikke rapporteres om, og som kunne skade agenturets interesser
- at der efter Den Interne Revisionstjenestes revision er truffet passende foranstaltninger for at imødekomme de vigtigste henstillinger, der er formuleret.

Patrick Goudou,

Administrerende direktør for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

---

<sup>7</sup> Et retvisende billede betyder i denne sammenhæng et pålideligt, fyldestgørende og korrekt billede af tingenes tilstand.

## Bilag 2: Undersøgelser og forskningsprojekter i 2012

I 2012 blev det efter en vellykket udbudsproces besluttet, at agenturet skulle finansiere følgende ni projekter af seks til 11 måneders varighed med et samlet budget på mio. EUR (943 600 EUR til BL3903 + 0 000 EUR til BL3600):

• MASH - Metallurgical Analysis of Standard Hardware parts
• WATUS-III — Wake Turbulence Separation for Large Aircraft
• VHM — Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters
• COTS-AEH — Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation
• APAG — Aircraft Parachutes for General Aviation
• COCAM — “Comparison and harmonisation of Aircraft Collision Avoidance System (ACAS) event monitoring performed by National Aviation Authorities (NAAs) and Air Navigation Service Providers (ANSPs)”
• HELMGOP II - Helicopter Main Gearbox loss of Oil Performance optimisation
• ICAR — Ice Accretion and Release in Fuel
• EROMDAT — Engine Rotor Material Damage Tolerance

I 2012 modtog og accepterede agenturet de endelige rapporter om følgende projekter:

• CODAMEIN II - Blunt impact (high-energy) on composite panels - extension of 1st project
• FUAD – Fuel anti-ice additives for civil jet aircraft
• HELMGOP - Helicopter Main Gearbox loss of Oil Performance optimisation
• HFOD - Study of Helicopter Foreign Object Damage tolerance (tail rotor)
• HDVE -Helicopter Flight in Degraded Visual Environment
• HighIWC- Ice Water Content of clouds at High altitude
• MULCORS - Use of MULTicore proCessORs in airborne Systems
• NGW - Near-ground wind gust detection
• RECAT – review of proposed changes to the aircraft categorisation and separation minima used for wake turbulence separation
• SHARDELD - Safety Implications from the use of HARDware Development tools for programmable Airborne Electronic Hardware
• SISA - Scoping Improvement to 'See and Avoid' principle used by General Aviation
• WATUS-II – wake turbulence separation for new large aircraft – extension of the initial study
• SEBED-II - Seat Belt Degradation, extension of the initial project for additional tests
• Principles and guidelines relative to the design of checklists and working methods in the cockpit *
• Continuous friction measuring equipment (CFME) – use on contaminated surfaces
• SAMPLE III: Aircraft Particulate Matters SC-2

\* Udarbejdet af en praktikant under vedkommendes ophold

Rapporterne kan gennemses og downloades på agenturets forskningsrelaterede websted<sup>8</sup>

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

## Bilag 3: Afgørelser, udtalelser og NPA'er i 2012

### Afgørelser

Afgørelse	Opgave nr.	Emne
Afgørelse 2012/001/R	25.035	Cabin environment – Air Quality
Afgørelse 2012/002/R	RMT.152 (ATM.002 b)	Introduction of ACAS II software version 7.1 Update of AMC-20
Afgørelse 2012/004/R	66.004 66.006 66.009 66.011 66.022	Advanced vision systems HUD/EVS/SVS/CVS
Afgørelse 2012/005/R	OPS.001	AMC and GM for Cabin Crew in Commercial Air Transport Operations
Afgørelse 2012/006/R Afgørelse 2012/007/R	RMT.0187 (FCL.001 b) RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM to Part-ARA and PART-ORA
Afgørelse 2012/008/R	RMT.0052 (25.039)	Type and number of Passenger Emergency Exits
	RMT.0057 (25.055)	Fuel System Low Level Indication / Fuel Exhaustion
	RMT.0273 (MDM.071)	Halon — Update of CSs to comply with EC regulations
Afgørelse 2012/009/R	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO standards for parts and appliances into EASA ETSO
Afgørelse 2012/010/R Afgørelse 2012/011/R	RMT.0187 (FCL.001 b)	Implementing rules for pilot licensing – CS-FSTD(A) and CS-FSTD(H)
Afgørelse 2012/012/R	RMT.0273	Halon — Update of CSs in order to comply with EC regulations
Afgørelse 2012/013/R	Ikke relevant	Rulemaking programme 2013-2017
Afgørelse 2012/014/R	RMT.0444 (20.006 c)	General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products, Parts and Appliances (AMC-20) APV/LPV RNAV
Afgørelse 2012/015/R Afgørelse 2012/016/R Afgørelse 2012/017/R Afgørelse 2012/018/R Afgørelse 2012/019/R	RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM to Part-21 Issue 2, to Part-ARO, to Part-SPA, to Part-CAT, to Part-ORO
Afgørelse 2012/020/R	RMT.0101 (21.024 c) RMT.0102 (21.027 b)	AMC and GM TO PART 21 21A.431(d) Changes and repair to ETSO article Subpart J DOA - AMC/GM
Afgørelse 2012/021/R	27&29.002 a	CS for Small Rotorcraft ('CS-27') Damage Tolerance & Fatigue Evaluation of Metallic Rotorcraft Structures
Afgørelse 2012/022/R	27&29.002 a + b RMT.0124 (27&29.019) RMT.0273 (MDM.071)	CS for Large Rotorcraft ('CS-29') Damage Tolerance & Fatigue Evaluation of Metallic Rotorcraft Structures Damage Tolerance and Fatigue Evaluation of Composite Rotorcraft Structures Vibration Health Monitoring Halon — Update of CSs in order to comply with EC regulations

### Udtalelser

Udtalelse	Opgave nr.	Emne
Udtalelse nr. 01/2012	RMT.0428 (OPS.001 a)	Implementing rules for air operations
Udtalelse nr. 03/2012		
Udtalelse nr. 02/2012		
Udtalelse nr. 04/2012	RMT.0440 (OPS.055 a)	FTL requirements for CAT aeroplane

Udtalelse nr. 05/2012	RMT.0290 (OPS.004 a)	Implementing rules for the oversight of third country aircraft
Udtalelse nr. 06/2012	RMT.0244 (MDM.047)	Alignment of Regulation No (EC) 2042/2003 with Regulation (EC) No 216/2008 and with ICAO Annex 6 requirement for human factor principles to be observed in the design and application of the aircraft maintenance programme

## NPA'er

NPA	Opgave nr.	Emne
A-NPA 2012-01	RMT.0378 (ATM.021 a)	Harmonised Transition Altitude
NPA 2012-02	RMT.0001 (20.002)	Airworthiness and operational criteria for the approval for Electronic Flight Bags (EFBs)
NPA 2012-03	RMT.0093 (145.017)	Control of suppliers of components, parts and appliances used in maintenance
NPA 2012-04	RMT.0222 (MDM.020)	Definition of "critical systems"
NPA 2012-05	RMT.0105 (21.039(d))	Certification Specifications for Flight Crew
NPA 2012-06	RMT.0416 / RMT.0417 (OPS.009 a + b)	Sterile flight deck procedures
NPA 2012-07	RMT.0460	Guidance material for development of a safety risk assessment for flight operations with known or forecast volcanic cloud contamination
NPA 2012-08	RMT.0393 (OPS.097 a)	Airworthiness and operational aspects for maintenance check flights
NPA 2012-09	RMT.0109 (21.039 j)	Elaboration and adoption in the Community framework, of additional airworthiness specifications for a given type of aircraft and type of operation. (CS-MMEL other-than-complex motor-powered aircraft)
NPA 2012-10	RMT.0148 (ATM.001 a)	Transposition of Amendment 43 to Annex 2 to the Chicago Convention on remotely piloted aircraft systems (RPASs) into common rules of the air
NPA 2012-11	RMT.0462	Transposition of ED-12C/DO-178C in EASA AMC 20-115 (software considerations for airborne systems and equipment)
NPA 2012-12	RMT.0327 / RMT.0328 (OPS.058 a + b)	Transfer of JAA cabin safety tasks
NPA 2012-13	RMT.0110 / RMT.0487 (21.039 k)	Additional airworthiness specifications for operations – Transposition of JAR-26 into CS-26
NPA 2012-14	RMT.0149 (ATM.001 b)	Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-SERA
NPA 2012-15	RMT.0135 / RMT.0165 (66.027 a + b)	Maintenance licences for: Avionics for light aircraft, ELA1 aeroplanes, aircraft other than aeroplanes and helicopters. Creation of a license for avionics engineers
NPA 2012-16	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO for parts and appliances into EASA ETSO
NPA 2012-17	RMT.0463 RMT.0547	General aviation task force rulemaking
NPA 2012-18	RMT.0153 / RMT.0154 (ATM.003 a + b)	Requirements on Air Traffic Controller licensing
NPA 2012-19	RMT.0559 (20.016)	Approval requirements for Air-Ground Data Link and ADS-B in support of Interoperability requirements
NPA 2012-20	RMT.0584	Amendment of the AMC/GM for pilot medical certification
A-NPA 2012-21	RMT.0364 (MDM.089)	'Volcanic ash ingestion in turbine engines'
NPA 2012-22	25,058	Large Aeroplane CS in Supercooled Large Drop, Mixed phase, and Ice Crystal Icing Conditions – Advisory Material
NPA 2012-23	RMT.0179 (E.009)	Ice Protection - Turbine Engine CSs in Icing Conditions - Advisory Material
NPA 2012-24	RMT.0081 (31.004)	Tethered Gas Balloons

## **Bilag 4: Agenturets økonomiske resultater i 2012 (EASA's budgetgennemførelse) <sup>9</sup>**

### **4.1. Foreløbigt regnskab over resultatet af budgetgennemførelsen for 2012** (alle tal er angivet i 1 000 EUR).

Bevillingsregnskabet giver et detaljeret billede af budgetgennemførelsen. Det er baseret på det ændrede kasseregnskabsprincip.

<b>INDTÆGTER</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Tilskud fra Kommissionen (til agenturets driftsbudget – afsnit 1, 2 og 3)	35 728	35 192
Phare-midler fra Kommissionen	2 924	946
Andre bidrag og anden støtte modtaget via Kommissionen	1 514	1 525
Gebyrindtægter	74 241	71 978
Andre indtægter	727	1,308
<b>INDTÆGTER I ALT (a)</b>	<b>115 132</b>	<b>110 949</b>
<b>UDGIFTER</b>		
Afsnit I: Personale	64 276	57 911
Afsnit II: Administrationsudgifter	13 563	13 871
Afsnit III: Driftsudgifter ekskl. formålsbestemte indtægter fra gebyrer og afgifter	56 812	51 442
Formålsbestemte indtægter, der er fremført fra F&C/gebyrer og afgifter	24 197	25 226
<b>UDGIFTER I ALT (b)</b>	<b>158 848</b>	<b>148 450</b>
<b>RESULTAT FOR REGNSKABSÅRET (a-b)</b>	<b>- 43 716</b>	<b>- 37 501</b>
Annullering af uudnyttede betalingsbevillinger fremført fra det foregående år	1 612	2 526
Justering for fremførsel fra det foregående år af bevillinger til rådighed den 31.12 på baggrund af formålsbestemte indtægter	42 177	36 349
Valutakursforskelle i regnskabsåret (gevinst +/- tab -)	- 12	- 13
<b>SALDO I REGNSKABET OVER BUDGETGENNEMFØRELSEN FOR REGNSKABSÅRET</b>	<b>62</b>	<b>1 361</b>
Saldo, år N-1	<b>1 361</b>	<b>1 565</b>
Positiv saldo fra år N-1 tilbagebetalt til Kommissionen i år N	- 1 361	- 1 565
<b>Resultat, der bruges til at fastsætte beløb i almindelig regnskabsføring</b>	<b>62</b>	<b>1 361</b>
<b>Tilskud fra Kommissionen – agenturet registrerer periodiserede indtægter og Kommissionens periodiserede udgifter</b>	<b>35 666</b>	<b>33 830</b>
<b>Forfinansiering, der muligvis skal tilbagebetales af agenturet til Kommissionen i år N+1</b>	<b>62</b>	<b>1 361</b>
Ikke medregnet i resultatet af budgetgennemførelsen:		
Påløbne renter pr. 31/12/N af tilskud fra Kommissionen, som skal tilbagebetales til Kommissionen (passiv)	<b>0,055</b>	<b>0,059</b>

<sup>9</sup> Den endelige beretning fra Revisionsretten om EASA's regnskab for 2012 forventes modtaget i juni 2013.

I 2012 har agenturet kun brugt ikke-opdelte bevillinger.

Den samlede udnyttelse af forpligtelsesbevillinger nåede op på 158 848 tusind EUR (148 450 tusind EUR i 2011), hvoraf 132 280 tusind EUR (121 966 tusind EUR i 2011) er afsat, og 26 568 tusind EUR (26 484 tusind EUR i 2011) i form af bevillinger baseret på formålsbestemte indtægter automatisk blev fremført i henhold til artikel 10 i EASA-finansforordningen.

Den samlede udnyttelse af betalingsbevillinger nåede op på 158 848 tusind EUR (148 450 tusind EUR i 2011), hvoraf 106 118 tusind EUR (93 917 tusind EUR i 2011) er udbetalt, og 52 731 tusind EUR (54 533 tusind EUR i 2011) automatisk blev fremført (26 163 tusind EUR til forpligtelser og 26 568 tusind EUR til bevillinger baseret på formålsbestemte indtægter).

Bevillingerne baseret på formålsbestemte indtægter på 26 568 tusind EUR, som automatisk blev fremført, består af 24 197 tusind EUR i eksterne formålsbestemte indtægter fra gebyrer og afgifter og 2 371 tusind EUR fra andre formålsbestemte indtægter.

Bevillingerne svarende til øremærkede indtægter på 4 437 tusind EUR til fortsat teknisk bistand til og samarbejdsprojekter med tredjelande blev anslået og godkendt i det endelige budget for 2012. Det faktisk modtagne beløb, der blev fremført fra 2011, udgjorde i alt 3 960 tusind EUR, hvoraf 1 853 tusind EUR blev afsat, og bevillinger på 2 107 tusind EUR automatisk er fremført til 2013.

Driftsudgifterne steg i 2012 med 4 341 tusind EUR til 81 009 tusind EUR (76 668 tusind EUR i 2011) som følge af øget aktivitet, hovedsageligt på området for certificeringsaktiviteter. Målt i procent af agenturets samlede budget forblev driftsudgifterne stabile i 2011 og 2012, idet de lå på henholdsvis 51,6 % og 50,0 %. Nogle af aktionsbevillingerne blev dog brugt på it-projekter. For mere præcist at afspejle, at der sker en vis udvikling i disse udgifter på budgettet, er det blevet besluttet i fremtiden at klassificere disse bevillinger som administrative.

Den samlede budgetgennemførelsesprocent for 2012 nåede op på 97,06 %.

#### 4.2. Foreløbig budgetgennemførelse for 2012 (alle tal er angivet i 1 000 EUR).

AFSNIT I – Personaleudgifter	2012		2011	
	Betaling	Forpligtelse	Betaling	Forpligtelse
Budgetbevilling - C1+R0+C4+C5(1)	66 743	66 743	58 658	58 658
Afsat	–	64 265	0	57 911
Udbetalt	63 520	–	57 212	0
Automatisk fremført	756	–	699	0
<b>Udgifter/forpligtelser i alt (2)</b>	<b>64 276</b>	<b>64 265</b>	<b>57 911</b>	<b>57 911</b>
Bevillinger, der er fremført fra formålsbestemte indtægter (3)	–	11	0	0
Annulleret	2 467	2 467	747	747
% brugt på budgetbevillinger (2+3) /(1)	96,30 %	96,30 %	98,73 %	98,73 %

<b>AFSNIT II – Administrative udgifter</b>				
Budgetbevilling - C1+R0+C4+C5(1)	14 193	14 193	14 359	14 359
Afsat	–	13 559	0	13 871
Udbetalt	10 198	–	9 931	0
Automatisk fremført	3 365	–	3 940	0
Fremført, men ikke automatisk	–	–	0	0
<b>Udgifter/forpligtelser i alt (2)</b>	<b>13 563</b>	<b>13 559</b>	<b>13 871</b>	<b>13 871</b>
Bevillinger, der er fremført fra formålsbestemte indtægter (3)	–	3 567 660	0	0
Annulleret	630	630	488	488
% brugt på budgetbevillinger (2+3)/(1)	95,56 %	95,56 %	96,60 %	96,60 %
<b>AFSNIT III – Driftsudgifter</b>				
Budgetbevilling - C1+R0+C4+C5(1)	82 726	82 726	77 245	77 245
Afsat	–	54 456	0	50 184
Udbetalt	32 399	–	26 774	0
Automatisk fremført	48 610	–	49 894	0
Fremført, men ikke automatisk	–	–	0	0
<b>Udgifter/forpligtelser i alt (2)</b>	<b>81 009</b>	<b>54 456</b>	<b>76 668</b>	<b>50 184</b>
Bevillinger, der er fremført fra formålsbestemte indtægter (3)	–	26 553	0	26 484
Annulleret	1 716	1 716	577	577
% brugt på budgetbevillinger (2+3)/(1)	97,93 %	97,93 %	99,25 %	99,25 %
<b>I ALT</b>				
Budgetbevilling - C1+R0+C4+C5(1)	163 661	163 661	150 262	150 262
Afsat	–	132 280	0	121 966
Udbetalt	106 118	–	93 917	0
Automatisk fremført	52 731	–	54 533	0
Fremført, men ikke automatisk	–	–	0	0
<b>Udgifter/forpligtelser i alt (2)</b>	<b>158 848</b>	<b>132 280</b>	<b>148 450</b>	<b>121 966</b>
Bevillinger, der er fremført fra formålsbestemte indtægter (3)	–	26 568	0	26 484
Annulleret	4 813	4 813	1 812	1 812
% brugt på budgetbevillinger (2+3)/(1)	97,06 %	97,06 %	98,79 %	98,79 %

**4.3. Foreløbig resultatopgørelse for 2012** (alle tal er angivet i 1 000 EUR).

Årsregnskabet viser alle regnskabsårets udgifter og indtægter baseret på regler for regnskabsføring efter periodiseringsprincippet, som er i overensstemmelse med Fællesskabets regnskabsregler.

**4.3.1. Gebyrer og afgifter samt tilskud samlet**

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>DRIFTSINDTÆGTER</b>		
Gebyrer og afgifter	76 600	68 799
Bidrag fra enheder under Europa-Kommissionen (inkl. Int.Tech.Coop./internationalt teknisk samarbejde)	36 549	34 552
Godtgørelse af udgifter	751	573
Andre	-	-
Bidrag fra EFTA-lande/tredjelande	994	980
<b>DRIFTSINDTÆGTER I ALT</b>	<b>114 895</b>	<b>104 884</b>
<b>DRIFTSUDGIFTER</b>		
Personaleudgifter	- 63 925	- 55 747
Bygninger og dertil knyttede udgifter	- 8 325	- 8 859
Andre udgifter	- 6 511	- 5 769
Afskrivninger og værdinedsættelser	- 3 293	- 3 152
Outsourcing og udliciterede aktiviteter	- 36 942	- 31 476
<b>DRIFTSUDGIFTER I ALT</b>	<b>- 118 996</b>	<b>- 105 003</b>
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) PÅ DRIFTEN</b>	<b>- 4 101</b>	<b>- 119</b>
<b>ANDRE INDTÆGTER/UDGIFTER END DRIFTSINDTÆGTER/-UDGIFTER</b>		
Indtægter fra finansielle transaktioner	-	-
Renter modtaget fra tredjeparter	519	598
Udgifter til finansielle transaktioner	- 29	-
Renter betalt til tredjeparter	- 4	- 70
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) PÅ ANDET END DRIFTEN</b>	<b>486</b>	<b>528</b>
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) VED ALMINDELIGE AKTIVITETER</b>	<b>3 615</b>	<b>409</b>
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) FRA EKSTRAORDINÆRE POSTER</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>NETTOOVERSKUD FOR PERIODEN</b>	<b>3 615</b>	<b>409</b>

**4.3.2. Kun gebyrer og afgifter**

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>DRIFTSINDTÆGTER</b>		
Gebyrer og afgifter	76 600	68 779
Bidrag fra enheder under Europa-Kommissionen (inkl. Int.Tech.Coop.)	–	–
Godtgørelse af udgifter	470	242
Andre	–	–
Bidrag fra EFTA-lande/tredjelande	–	–
<b>DRIFTSINDTÆGTER I ALT</b>	<b>77 071</b>	<b>69 020</b>
<b>DRIFTSUDGIFTER</b>		
Personaleudgifter	- 39 371	- 33 950
Bygninger og dertil knyttede udgifter	- 5 238	- 5 469
Andre udgifter	- 4 048	- 3 511
Afskrivninger og værdinedsættelser	- 2 166	- 2 051
Outsourcing og udliciterede aktiviteter	- 27 689	- 24 103
<b>DRIFTSUDGIFTER I ALT</b>	<b>- 78 511</b>	<b>- 69 084</b>
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) PÅ DRIFTEN</b>	<b>- 1 440</b>	<b>- 62</b>
<b>ANDRE INDTÆGTER/UDGIFTER END DRIFTSINDTÆGTER/-UDGIFTER</b>		
Indtægter fra finansielle transaktioner	–	–
Renter modtaget fra tredjeparter	519	598
Udgifter til finansielle transaktioner	- 19	–
Renter og afgifter betalt til tredjeparter	- 3	- 42
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) PÅ ANDET END DRIFTEN</b>	<b>498</b>	<b>556</b>
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) VED ALMINDELIGE AKTIVITETER</b>	<b>- 943</b>	<b>493</b>
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) FRA EKSTRAORDINÆRE POSTER</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>NETTOOVERSKUD FOR PERIODEN</b>	<b>- 943</b>	<b>493</b>

## 4.3.3 Kun tilskud

	2012	2011
<b>DRIFTSINDTÆGTER</b>		
Gebyrer og afgifter	-	-
Bidrag fra enheder under Europa-Kommissionen (inkl. Int.Tech.Coop.)	36 549	34 552
Godtgørelse af udgifter	280	331
Andre	-	-
Bidrag fra EFTA-lande/tredjelande	994	980
<b>DRIFTSINDTÆGTER I ALT</b>	<b>37 824</b>	<b>35 863</b>
<b>DRIFTSUDGIFTER</b>		
Personaleudgifter	- 24 554	- 21 797
Bygninger og dertil knyttede udgifter	- 3 087	- 3 391
Andre udgifter	- 2 463	- 2 258
Afskrivninger og værdinedsættelser	- 1 127	- 1 101
Outsourcing og udliciterede aktiviteter	- 9 253	- 7 373
<b>DRIFTSUDGIFTER I ALT</b>	<b>- 40 485</b>	<b>- 35 920</b>
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) PÅ DRIFTEN</b>	<b>- 2 661</b>	<b>- 57</b>
<b>ANDRE INDTÆGTER/UDGIFTER END DRIFTSINDTÆGTER/-UDGIFTER</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Indtægter fra finansielle transaktioner	-	-
Renter modtaget fra tredjeparter	-	-
Udgifter til finansielle transaktioner	- 10	-
Renter og afgifter betalt til tredjeparter	- 1	- 28
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) PÅ ANDET END DRIFTEN</b>	<b>- 11</b>	<b>- 28</b>
		-
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) VED ALMINDELIGE AKTIVITETER</b>	<b>- 2 672</b>	<b>- 84</b>
<b>OVERSKUD/(UNDERSKUD) FRA EKSTRAORDINÆRE POSTER</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>NETTOOVERSKUD FOR PERIODEN</b>	<b>- 2 672</b>	<b>- 84</b>

# **Bilag 5: Iværksatte og/eller tilendebragte udbudsprocedurer i 2012**

D	Proce dure	Ref.	Parti nr.	Kontraktens titel	Kontraktens art	Kontraktens ref.	Valgt tilbudsgiver	Samlet (maks.) værdi	Underskrivelse af kontrakt	STATUS
S	NP	EASA.2011.NP.21		Technical Training - Lot 15 Composite Advanced Repairs	Ramme	EASA.2012.FC01	Lufthansa Technical Training	150 000,00 EUR	5.4.2012	TILENDEBRAGT
E	NP	E.5.2012.NP.01		Medical Support to EASA Staff Members	Ramme	E.5.2012.FC01	Dr Med. Walter Heimbach	60 000,00 EUR	18.4.2012	TILENDEBRAGT
E	NP	E.2.2012.NP.01		Flight Data Analysis & Animation System Software Annual Support	Ramme	E.2.2012.FC01	CAE Flight scape Inc.	22 044,00 EUR	19.7.2012	TILENDEBRAGT
E	OP	EASA.2012.OP.01		Assessment Centres and Development Centres	Ramme	EASA.2012.FC16	Hudson Belgium NV i)	1 500 000,00 EUR	6.12.2012	TILENDEBRAGT
						EASA.2012.FC17	Profil M - Beratung fuer Human Resources Management GmbH & Co. KG ii)			
						EASA.2012.FC18	ifp – Institut für Managementdiagnostik Will und Partner GmbH & Co. KG iii)			
						EASA.2012.FC19	Cubiks Netherlands BV iv)			
						EASA.2012.FC20	SHL Deutschland GmbH v)			
E	OP	EASA.2012.OP.02	Parti 1 i)	Off-set digital printing and copying services	Ramme	EASA.2012.FC07	Imprimerie Centrale S.A.	300 000,00 EUR	4.12.2012	TILENDEBRAGT
			Parti 1 ii)			EASA.2012.FC08	Grafische Werkstatt Druckerei und Verlag Gebr. Kopp GmbH & Co. KG		18.1.2013	

D	Proce dure	Ref.	Parti nr.	Kontraktens titel	Kontraktens art	Kontraktens ref.	Valgt tilbudsgiver	Samlet (maks.) værdi	Underskrivelse af kontrakt	STATUS
E	OP	EASA.2012.OP.02	Parti 2 i)	Layout and production services	Ramme	EASA.2012.FC09	Imprimerie Centrale S.A.	600 000,00 EUR	30.10.2012	TILENDEBRAGT
			Parti 2 ii)			EASA.2012.FC10	Phoenix Design Aid		29.10.2012	
			Parti 2 iii)			EASA.2012.FC11	Thomas Zimmer		5.2.2013	
E	OP	EASA.2012.OP.02	Parti 3 i)	Design and production services	Ramme	EASA.2012.FC12	Imprimerie Centrale S.A.	400 000,00 EUR	14.11.2012	TILENDEBRAGT
			Parti 3 ii)			EASA.2012.FC13	Saatchi & Saatchi Brussels		6.12.2012	
			Parti 3 iii)			EASA.2012.FC14	Thomas Zimmer		5.2.2013	
R	OP	EASA.2012.OP.03		Consultancy services in support of EASA International Technical Co-operation activities	Ramme	EASA.2012.FC22	consortium CAA International Ltd, Egis Avia, SENASA	6 000 000,00 EUR	22.11.2012	TILENDEBRAGT
F	OP	EASA.2012.OP.04		Besetzung der Poststelle und der Warenannahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit	Ramme	EASA.2012.FC24	Deutsche Post InHaus Services GmbH	1 500 000,00 EUR	18.12.2012	TILENDEBRAGT
R	OP	EASA.2012.OP.06	Parti 1 i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Ramme	EASA.2012.FC45	CMS Hasche Sigle	600 000,00 EUR	1.3.2013	TILENDEBRAGT
			Parti 1 ii)			EASA.2012.FC46	Bird & Bird LLP		6.3.2013	
R	OP	EASA.2012.OP.06	Parti 2 i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Ramme	EASA.2012.FC48	Bird & Bird LLP	100 000,00 EUR	6.3.2013	TILENDEBRAGT
			Parti 2 ii)			EASA.2012.FC49	DLA Piper UK LLP		8.3.2013	
			Parti 2 iii)			EASA.2012.FC50	CMS Hasche Sigle		7.3.2013	

D	Proce- dure	Ref.	Parti nr.	Kontraktens titel	Kontraktens art	Kontraktens ref.	Valgt tilbudsgiver	Samlet (maks.) værdi	Underskrivelse af kontrakt	STATUS
F	OP	EASA.2012.OP.07		Security & Reception Services (both incl. related services) at the European Aviation Safety Agency in Cologne	Ramme	EASA.2012.FC06	Gegenbauer Sicherheitsdienste GmbH	4 000 000,00 EUR	22.11.2012	TILENDEBRAGT
R	OP	EASA.2012.OP.09		Study on single-engined helicopter operations over a hostile environment	Ramme	EASA.2012.C04	Advanced Logistics Group S.A.U. (Ieder)	166 000,00 EUR	8.10.2012	TILENDEBRAGT
E	NP	EASA.2012.NP.10		Verification of the methodology and results of the determination of new fee tariffs for the EASA Fees and Charges Regulation	Direkte	EASA.2012.C05	Cranfield University	100 000,00 EUR	29.8.2012	TILENDEBRAGT
R	NP	EASA.2012.NP.11		Provision of Assistance for the use of Technical Standards and Technology	Ramme	EASA.2012.FC02	EUROCAE - The European Organisation for Civil Aviation Equipment	300 000,00 EUR	1.8.2012	TILENDEBRAGT
		EASA.2012.OP.12		Umzugs- und Hausmeisterdienste für die Europäische Agentur für Flugsicherheit	Ramme	EASA.2012.FC23	Gepe Gebäudedienste Peterhoff GmbH	1 000 000,00 EUR	7.12.2012	TILENDEBRAGT
E	OP	EASA.2012.OP.13		VHM - Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters	Direkte	EASA.2012.C05	Cranfield University	150 000,00 EUR	30.10.2012	TILENDEBRAGT
E	OP	EASA.2012.OP.14		ICAR — Ice accretion and release in fuel systems	Direkte	EASA.2012.C25	Airbus Operations Limited	200 000,00 EUR	18.12.2012	TILENDEBRAGT
E	OP	EASA.2012.OP.17		Development and maintenance of a data warehouse for aviation production data	Ramme	EASA.2012.FC26	Ingenieria De Sistemas Para La Defensa de Espana S.A. (ISDEFE)	184 329,74 EUR	7.12.2012	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 1	Technical Training – Lot 1: Safety Management System for Evaluators	Ramme	EASA.2012.FC31	CAA International Ltd	150 000,00 EUR	21.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 3	Technical Training - Lot 3: Auditing Techniques for Regulators	Ramme	EASA.2012.FC32	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	20.2.2013	TILENDEBRAGT

D	Proce dure	Ref.	Parti nr.	Kontraktens titel	Kontraktens art	Kontraktens ref.	Valgt tilbudsgiver	Samlet (maks.) værdi	Underskrivelse af kontrakt	STATUS
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 4	Technical Training - Lot 4: Advanced Human Factors	Ramme	EASA.2012.FC33	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	20.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 5	Technical Training - Lot 5: Human Factors in Aircraft Maintenance	Ramme	EASA.2012.FC34	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	20.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 6	Technical Training - Lot 6: Just Culture in Aviation Safety	Ramme	EASA.2012.FC35	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	20.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 7	Technical Training - Lot 7: Airport Safety Management System	Ramme	EASA.2012.FC36	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 EUR	25.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 8	Technical Training - Lot 8: Aircraft Accident Investigation	Ramme	EASA.2012.FC37	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 EUR	25.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 9	Technical Training - Lot 9: Safety Assessment for Aircraft Systems	Ramme	EASA.2012.FC38	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 EUR	19.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 10	Technical Training - Lot 10: Practical Application of Safety Assessment for Aircraft Systems	Ramme	EASA.2012.FC39	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 EUR	19.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 13	Technical Training - Lot 13: Engineering and Maintenance in Air Transport Operations	Ramme	EASA.2012.FC40	Baines Simmons Ltd	150 000,00 EUR	20.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 14	Technical Training - Lot 14: Non Destructive Testing Auditing	Ramme	EASA.2012.FC41	CAA International Ltd	150 000,00 EUR	21.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 15	Technical Training - Lot 15: Special Operating Rules	Ramme	EASA.2012.FC42	ML Consulting Schulung, Service & Support GmbH	150 000,00 EUR	25.2.2013	TILENDEBRAGT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Parti 17	Technical Training - Lot 17: Oversight Techniques for Regulators	Ramme	EASA.2012.FC44	Continuous Security GmbH	150 000,00 EUR	20.2.2013	TILENDEBRAGT

D	Proce dure	Ref.	Parti nr.	Kontraktens titel	Kontraktens art	Kontraktens ref.	Valgt tilbudsgiver	Samlet (maks.) værdi	Underskrivelse af kontrakt	STATUS
E	OP	EASA.2012.OP.19		EROMDAT - Engine Rotor Material Damage Tolerance	Direkte	EASA.2012.C29	Consortium Ecole Nationale Superieure de Mecanique et d'Aerotechnique (ENSMA), University of Oxford, SNECMA S.A., TURBOMECA S.A. Rolls Royce plc., Rolls Royce Deutschland Ltd & Co KG, MTU Aero Engines GmbH	250 000,00 EUR	21.12.2012	TILENDEBRAGT
E	OP	EASA.2012.OP.20		APAG - Aircraft Parachutes for General Aviation	Direkte	EASA.2012.C27	NLR	65 000,00 EUR	17.12.2012	TILENDEBRAGT
E	OP	EASA.2012.OP.22		COCAM - Comparison and harmonisation of ACAS event monitoring performed by NAAs and ANSPs	Direkte	EASA.2012.C28	Egis Avia	55 600,00 EUR	20.12.2012	TILENDEBRAGT
E	OP	EASA.2012.OP.26		COTS-AEH — Use of complex COTS (Commercial-Off-The- Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation	Direkte	EASA.2012.C15	Thales Avionics S.A.S	98 000,00 EUR	14.11.2012	TILENDEBRAGT
E	OP	EASA.2012.OP.28		Job Evaluation – Continued Consultancy and Maintenance/Update of the EASA Job Matrix	Ramme	EASA.2012.FC21	Hay Group sa/nv	200 000,00 EUR	13.12.2012	TILENDEBRAGT
E	OP	EASA.2012.OP.32		Development of EASA Competency Framework	Ramme	EASA.2012.FC51	PwC EU Services EESV	600 000,00 EUR	25.2.2013	TILENDEBRAGT
E	NP	EASA.2012.NP.35		HELMGOP II	Direkte	EASA.2012.C30	Cranfield University	45 000,00 EUR	9.1.2013	TILENDEBRAGT

PROCEDURENS ART	
NP	Udbud med forhandling
RP	Begrænset udbud
OP	Åben procedure

## Bilag 6: Medarbejderantal og -demografi

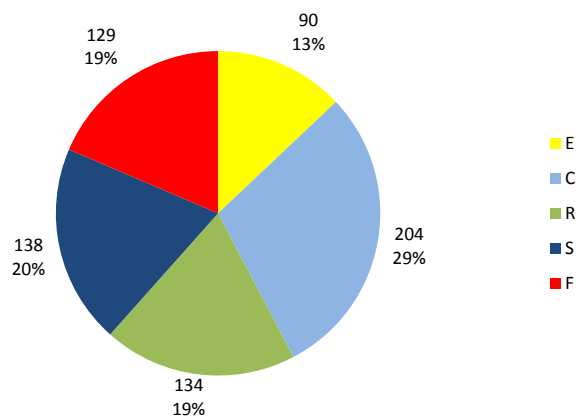
Denne del rummer analyser og statistikker med hensyn til det personale, der var ansat ved udgangen af rapporteringsperioden, baseret på forskellige parametre såsom nationalitet, køn og alder. I alle tabeller i denne del afspejler tallene situationen den 31.12.2012.

**Figur 1: Stillingsfortegnelse**

Category/ Grade	Filled Posts on 31.12.2011	Establishment plan 2012	Filled Posts on 31.12.2012	Occupation rate on 31.12.2012
<b>AD</b>	<b>443 *</b>	<b>499</b>	<b>480 *</b>	<b>96%</b>
16		1		
15	2	1	2	
14	5	11	5	
13	8	19	9	
12	21	35	21	
11	14 *	53	15 *	
10	55	72	70	
9	78	102	73	
8	73	91	85	
7	98	65	105	
6	73	45	78	
5	16	4	17	
<b>AST</b>	<b>130</b>	<b>135</b>	<b>133</b>	<b>99%</b>
8		1		
7		6		
6	2	15	2	
5	7	31	10	
4	24	32	23	
3	52	27	52	
2	29	18	32	
1	16	5	14	
<b>Total</b>	<b>573 *</b>	<b>634</b>	<b>613 *</b>	<b>97%</b>

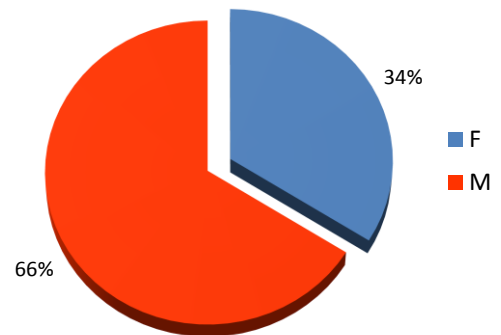
- Kun stillinger som midlertidigt ansat tages i betragtning i tabellen. Den viser de besatte stillinger ved udgangen af rapporteringsperioden og ikke antallet af ansatte medarbejdere. Det bemærkes, at to deltidspiloter deler én stilling. Således beskæftiger EASA 614 midlertidigt ansatte, men besætter kun 613 stillinger. Herudover er 70 kontraktansatte (KA) og 11 udstationerede nationale eksperter (UNE) blevet ansat hos EASA ved udgangen af 2012.
- Alle stillinger, der er godkendt i EASA's stillingsfortegnelse, defineres som "midlertidige".
- Det skal bemærkes, at det i EU-institutioner 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 ved brug af en kaskadebaseret mekanisme.

**Figur 2: Personalefordeling efter direktorat**



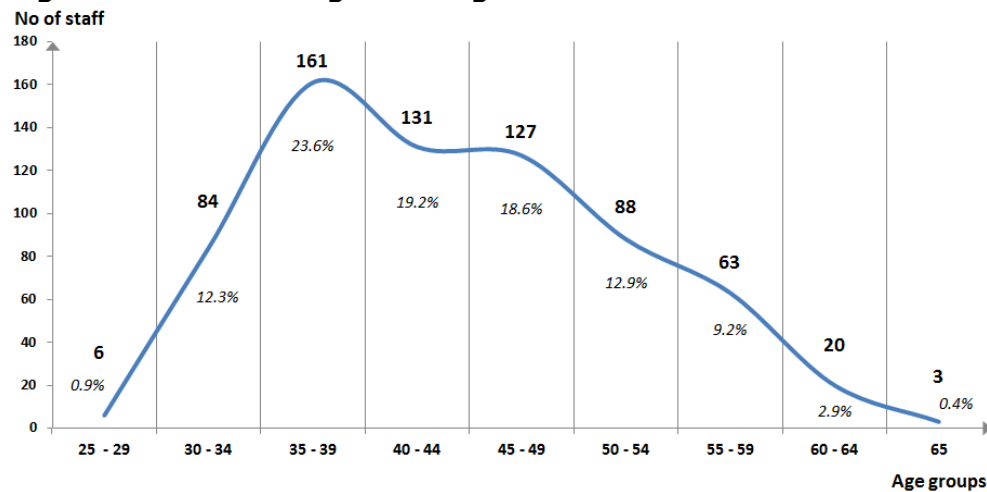
Medregnet personale: A, KA, UNE.

**Figur 3: Kønsbaseret fordeling**



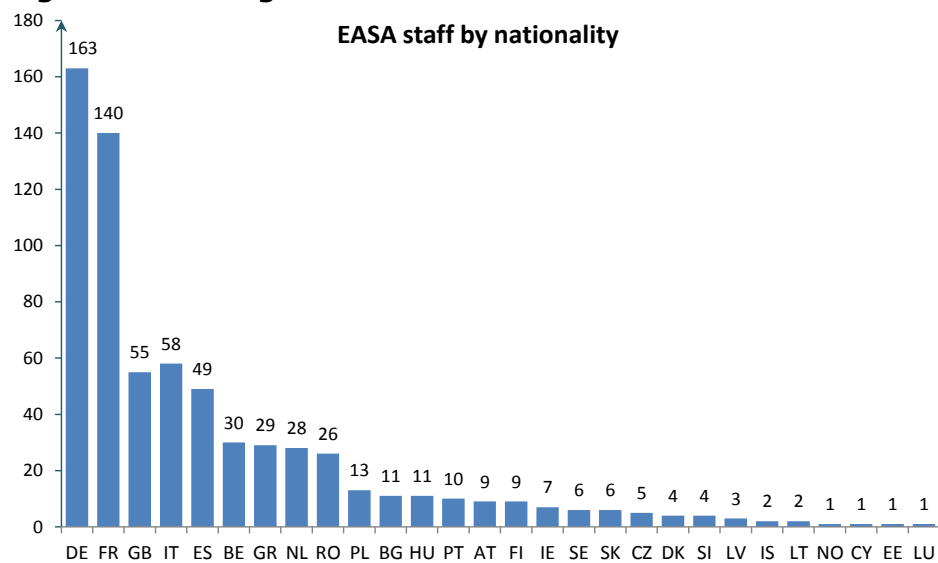
Medregnet personale: A, KA, UNE.

**Figur 4: Aldersbaseret fordeling**



Medregnet personale: MA, KA.

**Figur 5: Fordeling efter nationalitet**



Medregnet personale: MA, KA.

## Bilag 7: Nøgleresultatindikatorer

### SIKKERHEDSSTRATEGI OG EASP SAMT SIKKERHEDSANALYSE OG FORSKNING

Målsætning	Nøgleresultatindikator	Mål for 2011	Mål for 2012	Resultat i 2012
At fremrykke offentliggørelsen og forbedre indholdet af den årlige sikkerhedsoversigt	Offentliggørelsesdatoen fremrykkes, indikatorerne forbedres, og omfang og detaljeringsgrad øges	Indholdet udarbejdet og godkendt inden 25. april	Indholdet udarbejdet og godkendt inden 25. april	Opfyldt, og nyt kapitel om flyvepladser tilføjet
At fastlægge og vedligeholde et internt hændelsesindberetningssystem (IORS)	Effektiv levering af sikkerhedsoplysninger til interesserede parter/beslutningstagerne gennem specifikke rapporter og orienteringer	IORS fungerer hos de fem vigtigste indberetningsorganisationer	IORS fuldt ud operationelt	IORS fuldt ud operationelt i februar 2012
At forbedre agenturets opfølgning på formelle sikkerhedsanbefalinger	Opfølgning på nye sikkerhedsanbefalinger inden for 90 dage (i procent)	97 %	97 %	100 %
At reagere koordineret, hensigtsmæssigt og rettidigt på større fatale civile ulykker med luftfartøjer	Detaljeret opfølgning på og aktiv støtte til undersøgelser for at fastlægge den bedste handlingsplan for afhjælpende foranstaltninger	Evne til at reagere på ti større civile ulykker med luftfartøjer	Evne til at reagere på ti større civile ulykker med luftfartøjer	Opfølgning på seks større fatale ulykker
At forbedre planlægningen og øge gennemførelsesgraden for planlagte foranstaltninger	EASP. Opfølgning på gennemførelsen af handlingsplaner, der viser, at foranstaltningerne er blevet iværksat i det relevante år	ECAST-arbejdsgrupper leverer produkter. EHEST gennemfører handlingsplaner. EGAST offentliggør materialer om forbedring af sikkerheden	ECAST-arbejdsgrupper leverer produkter. EHEST gennemfører handlingsplaner. EGAST offentliggør materialer om forbedring af sikkerheden	Følger tidsplanen. Effektiviteten revideres som en del af agenturets integrerede forvaltningssystem

### REGULERING

Bemærk: Tallene vedrørende fuldtidsækvivalenter er hentet fra løn- og timeseddelsystemet. Vi forventer at have mere præcise data (med hensyn til det faktiske antal fuldtidsækvivalenter) i nær fremtid. Skønnene vil blive revideret i overensstemmelse med resultaterne og de følgende års drift.

Målsætning	Nøgleresultatindikator	Mål for 2011	Mål for 2012	Resultat i 2012
At styrke kommunikationen og samarbejdet med interessenterne	– Antal tilrettelagte arrangementer	25 arrangementer	26 arrangementer	24 arrangementer
	– Positiv feedback fra interessenter om tilrettelæggelsen af arrangementerne og deres indhold, i procent	65 %	65 %	61 %
	– Fuldtidsækvivalenter brugt på at understøtte industrien, i procent af det planlagte antal fuldtidsækvivalenter	20 fuldtidsækvivalenter	11 fuldtidsækvivalenter	3 fuldtidsækvivalenter
	– Mængde af korrespondance fra industrien, medlemsstaterne og Kommissionen, der er fremsendt i tide, i procent	60 %	60 %	95,8 %

At indtage en mere proaktiv holdning over for ICAO, medlemsstaterne og EU-institutionerne for at påtage sig en ledende rolle i udarbejdelsen af regler og fastsættelsen af sikkerhedsmål	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deltagelse i relevante sikkerheds- og miljøpaneler i ICAO-regi, i procent</li> <li>- Anmodninger om undtagelser besvaret i tide, i procent</li> <li>- Fuldtidsækvivalenter (i procent af det planlagte antal fuldtidsækvivalenter) brugt på at understøtte: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Kommissionen</li> <li>o Medlemsstater</li> <li>o Tredjelande</li> </ul> </li> </ul>	98 %   60 %  15 fuldtidsækvivalenter  o Kommissionen: 4 o Medlemsstater: 5 o Tredjelande: 6	90 %   60 %  7,38 fuldtidsækvivalenter  o Kommissionen: 2,46 o Medlemsstater: 2,46 o Tredjelande: 2,46	100 %   60,2 %  14,3 fuldtidsækvivalenter  o Kommissionen: 0,8 o Medlemsstater: 2,45 o Tredjelande: 11
At gennemføre det vedtagne regelfastsættelsesprogram (år N til N+3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gennemførelse af regelfastsættelsesprogrammet, i procent</li> <li>- Fuldtidsækvivalenter brugt på udarbejdelse af regler, i procent af det planlagte antal fuldtidsækvivalenter</li> </ul>	95 %   35 fuldtidsækvivalenter	95 %   35,67 fuldtidsækvivalenter	112,5 %   31,3 fuldtidsækvivalenter
At forbedre/strømline regelfastsættelsesprocesserne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fuldtidsækvivalenter brugt på at forbedre regelfastsættelsesprocesserne, i procent af det planlagte antal fuldtidsækvivalenter</li> </ul>	30 % fuldtidsækvivalenter	6,15 fuldtidsækvivalenter	1,2 fuldtidsækvivalenter

#### PRODUKTSIKKERHEDSTILSYN

Målsætning	Nøgleresultatindikator	Mål for 2011	Mål for 2012	Resultat i 2012
At sikre et minimumsniveau for tilsyn med vedvarende luftdygtighed	Antal tekniske arbejdstimer pr. år i procent af det planlagte antal arbejdstimer	90 %	90 %	84,82 %
At internalisere certificeringsprojektet og CAW-opgaverne i overensstemmelse med internaliseringspolitikken	Interne arbejdstimer i procent af det samlede antal arbejdstimer	72 %	74 %	76,02 %
At forbedre det tekniske personales effektivitet	Andel af tekniske arbejdstimer (projektarbejde), i procent af det samlede antal arbejdstimer	77 %	78 %	83,52 %
At opfylde industriens behov	Positiv feedback fra interessenterne i spørgeskemaer, i procent	75 %	75 %	Ikke relevant

#### ORGANISATIONSGODKENDELSE

Målsætning	Nøgleresultatindikator	Mål for 2011	Mål for 2012	Resultat i 2012
At etablere metoder til kontrol af NAA'ers udførelse af tilsyn for at sikre en harmoniseret udførelse af organisationens tilsyn, uanset om tilsynet udføres af EASA eller af en NAA på agenturets vegne	Antal NAA-besøg med deltagelse af gruppeledere fra EASA eller ledelsespersonele fra EASA	5 %	5 %	Månedlig planlægning fra januar til december 2012 er gennemført 100 %. Målet på 5 % er nået.

At gennemføre nye kompetenceområder rettidigt under hensyntagen til de ændrede gennemførelsesdatoer	Udarbejdelse af gennemførelsesplan	Gennemførelse af de nye kompetenceområder i overensstemmelse med gennemførelsesplanen	Gennemførelse af nye kompetenceområder	Nye kompetenceområder er blevet gennemført.
At udarbejde passende procedurer for udlicitering af nye kompetenceområder til NAA	Procentdel af udliciterede opgaver i forhold til opgaver udført af EASA-personale	Fastlægge procedurer for udlicitering (mål: 80 %)	Fastlagte udliciteringsprocedurer (mål: 80 %)	Der er fastlagt udliciteringsprocedurer, og opgaver er allerede blevet udliciteret til kvalificerede organer og nationale luftfartsmyndigheder.
At udvikle et risikobaseret overvågningssystem med definerede test- og gennemførelsesfaser	Gennemførelse af faserne i det risikobaserede overvågningssystem i forhold til gennemførelsesplanen	Afslutning af testfasen	50 % gennemførelse	Skræddersyede procedurer på området for CAO, POA og DOA er blevet tilpasset.
At tilvejebringe de ressourcer, der anmodes om til inspektionsaktiviteter hos standardiseringsafdelingen	Imødekomme af anmodninger i procent	90 % af anmodningerne imødekommet	90 % af anmodningerne imødekommet	Alle anmodninger fra S .1 er imødekommet frem til december 2012.

## INSPEKTION I MEDLEMSSTATERNE

Målsætning	Nøgleresultatindikator	Mål for 2011	Mål for 2012	Resultat i 2012
At aflægge det aftalte antal besøg i henhold til den godkendte årlige plan (første strategiske søjle)	Aflagte planlagte besøg, i procent	100 % af de planlagte besøg + ad hoc-besøg og andre uventede besøg	100 % af de planlagte besøg + yderligere 10 % (ad hoc-besøg, FUP osv.)	100 % opfyldt på alle områder (plus et betydeligt antal supplerende ad hoc- og opfølgingsbesøg)
At fremme proaktive standardiseringsforanstaltninger (anden strategiske søjle)	Gennemføre standardiseringsmøder	Ét pr. aktivitetsområde	Ét møde for FSTD og IAW To møder for CAW, OPS, FCL	Målet nået (der blev afholdt standardiseringsmøder på alle eksisterende områder)
At foretage en konsekvensanalyse af grundforordningen og gennemførelsesbestemmelserne (artikel 24, stk. 3) (tredje strategiske søjle)	Antal analyserede bestemmelser i forhold til antallet af udpegede problemstillinger, i procent	Ikke relevant	70 %	100 %

## OPERATØRER

Målsætning	Nøgleresultatindikator	Mål for 2011	Mål for 2012	Resultat i 2012
At udvikle de nødvendige processer og procedurer, herunder en komplet database til indsamling, analyse og administration af godkendelser, og indføre de nødvendige ændringer i agenturets ERP-værktøj	Procedurer og processer, forretningsmæssige databasekrav, ansøgningsblanketter og finansieringsordning	Udkast til procedurer og processer udarbejdet og forretningsmæssige databasekrav fastlagt	Udkast til procedurer og processer udarbejdet og database etableret	Der er udarbejdet et udkast til procedure i ARIS; der er udarbejdet et dokument om virksomhedsanalyse til brug for TCO-software-applikationen; der blev holdt regelmæssige møder med direktorat F med henblik på at integrere TCO-administrationsproceduren i SAP

At gennemføre gennemførelsesbestemmelserne om TCO-godkendelser	Uproblematisk gennemførelse af gennemførelsesbestemmelserne	Ikke relevant	Indledende risikovurdering foretaget	Regelfastsættelsesproceduren for planlagt Del-TCO blev forsinket (udtalelse offentliggjort i dec. 2012)
At støtte Kommissionen inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005	Støtte til Kommissionen efter anmodning	10 tjenesterejser (planlagt af Kommissionen)	10 tjenesterejser	To tjenesterejser i forbindelse med CION (EU's sikkerhedsliste); 14 ASC-høringer/møder i Bruxelles; Syv tjenesterejser med ICAO USOAP
At deltage i seminarer, konferencer og besøgsrunder	Deltagelse i initiativer ud over de sædvanlige	Mindst 3	3	3
At præsentere EC-SAFASystemet på relevante internationale konferencer og efter anmodning fra de enkelte lande for at tilpasse rampeinspektionsmetoderne i samarbejde med andre centrale luftfartsmyndigheder	Antal eksterne præsentationer og drøftelser med tredjelande-myndigheder	5	5	6
Udvikling af SAFA-databasen	Brugervenlighed og outputkvalitet	Ny udgave i brug	Forbedringer efter et år; indlede og gennemføre CR på basis af feedback fra brugerne	Større opgradering iværksat i oktober 2012

## INTERNATIONALT SAMARBEJDE

Målsætning	Nøgleresultatindikator	Mål for 2011	Mål for 2012	Resultat i 2012
At fremme EASA-systemet gennem bilaterale aftaler, samarbejdsaftaler og lokale repræsentanter	<p>– Antal gennemførte initiativer i forhold til det samlede antal modtagne anmodninger, i procent</p> <p>– Antal koordineringsmøder som opfølgning på aftalerne, i procent</p>	<p>90 % af anmodningerne imødekommet inden for et rimeligt tidsrum</p> <p>At afholde 90 % af koordineringsmøderne</p>	<p>90 % af anmodningerne imødekommet inden for et rimeligt tidsrum</p> <p>At afholde 90 % af koordineringsmøderne</p>	<p>98 %</p> <p>98 %</p>
At støtte Europa-Kommissionen i udarbejdelsen, gennemførelsen og evalueringen af EU's programmer for samarbejde inden for civil luftfart (ny målsætning)	Antal projekter med direkte EASA-deltagelse (deltagelse i møder i projekternes styrelsesudvalg, bidrag til tekniske aktiviteter osv.)	7 projekter	8 projekter	13 projekter
At udvikle og gennemføre tekniske samarbejdsaktiviteter, såsom træning og tekniske workshops til gavn for de internationale partners myndigheder	Tekniske aktiviteter, der tilrettelægges for at udbrede og forklare EU's regler	15 arrangementer	15 arrangementer	27 arrangementer

At støtte Kommissionens koordinering af ICAO's skrivelser (State Letters) i overensstemmelse med Kommissionens procedure	- Anbefalinger vedrørende skrivelser (State Letters), der er fremsat rettidigt, i procent	90 %	90 %	97 %
--	---	------	------	------

# STØTTEAKTIVITETER<sup>10</sup>

Målsætning	Nøgleresultatindikator	Mål for 2011	Mål for 2012	Resultat i 2012
At behandle ansøgninger rettidigt for at sikre kvalitet og løbende forbedring af servicen over for branchen	Ansøgninger allokeret senest fem arbejdsdage efter modtagelsen, i procent	75 %	75 %	80 %
At behandle afslutningsdokumenter rettidigt for at sikre kvalitet og løbende forbedring af servicen over for branchen	Certifikater udstedt senest to arbejdsdage efter modtagelse af teknisk påtegning, i procent	80 %	90 %	88 %
At opfylde betingelserne i rammeaftalerne med de nationale luftfartsmyndigheder	Fakturaer behandlet (betaling iværksat) senest 45 kalenderdage efter registrering af fakturaen, i procent	98 %	98 %	100 %
At tilbyde virksomheden passende indkøbstjenester	Planlægning af stor værdi (>60 000) i september, der er gennemført ved årets udgang (antal procedurer, antal underskrevne kontrakter, budgetvolumen), i procent	92 %	95 %	95 %
At fastholde en høj budgetgennemførelsesprocent	Gennemførte bevillinger i forhold til årsbudgettet, i procent	98 %	98 %	97,06 %
At gøre fordringsinddrivelsesprocessen mere effektiv	Gennemsnitligt antal dage inden udstedelse af indtægtsordre	100	95	74,24
At udarbejde passende ledelsesrapportering til bestyrelsen	Resultattavle til alle bestyrelsesmøder	4	4	4
At indføre et fælles dokumentationsstyringsprogram i EASA, der opfylder overensstemmelseskravene og ISO 9001-kravene.	Vellykket udrulning af dokumentationsstyringssoftware i alle afdelinger	Gennemførlighedsundersøgelse om informationsstyring	Opstilling af krav og overholdelse af pilotprojekter	Der er udarbejdet udkast til de funktionsmæssige og tekniske krav og udformningen af de generiske dokumentationsstyringsfunktioner. Pilotprojektet C-Dir er udviklet og klar for test. Udformningen af

<sup>10</sup> Nogle af nøgleresultatindikatorerne er blevet revideret for at sikre bedre tilpasning til arbejdsgangene i SAP som allerede afspejlet i arbejdsprogrammet for 2012.

				pilotprojektet R-Dir er iværksat.
At implementere stillingsfortegnelsen	Godkendte midlertidige stillinger besat ved udgangen af 2010, i procent	97 %	97 %	97 %
At udpege et standarduddannelsesprogram (fælles kriterier med hensyn til viden, kvalifikationer og erfaring) for luftfartssikkerhedsinspektørers profiler	Endeligt arbejdsdokument	Enighed om et godkendt endeligt arbejdsdokument	Første tiltag til udvikling og gennemførelse af udpegede fælles uddannelsesmoduler og -programmer	Indførelse af det nye program for kvalifikationsbeviser til inspektører, som kræver iværksættelse af et projekt i fuld målestok for at tage hånd om de særlige aspekter og krav ved denne nye procedure. Første udkast 1/2013.
ISO 9001-certificering	Vurdering ved et eksternt organ	Opnåelse af certificering	Forlængelse af certificering	Forlængelse af certificering
At foretage en årlig risikoanalyse	Opdateret risikoregister	100 % opdateret	100 % opdateret	100 % opdateret  Risikoregister for 2012 udarbejdet og ajourført.
<b>Akkreditering</b> – At sikre løbende og grundigt tilsyn hos de nationale luftfartsmyndigheder og/eller kvalificerede organer, som har fået tildelt certificeringsopgaver  – At skabe vished i certificeringsprocessen om, at de nationale luftfartsmyndigheder og/eller kvalificerede organer formår at udføre de tildelte opgaver, og sikre, at agenturet er i stand til at besvare anmodninger rettidigt.	<b>Indikator for overensstemmelse:</b> <b>Årlig akkrediteringsplan gennemført.</b> Mål: Alle for et givet år N planlagte inspektioner er blevet foretaget  <b>Resultatindikator:</b> <b>Vellykket indarbejdelse af yderligere akkrediteringsrevisioner, der er udpeget i løbet af år N.</b> Mål: Alle yderligere revisioner skal foretages i år N.	100 % opdateret	100 % opdateret  Alle akkrediteringsrevisioner foretaget som planlagt. Planlagt i 2012 (godkendt plan 03.11.11): 1. kvart.: 1 2. kvart.: 3 3. kvart.: 2 4. kvart.: 2	100 % opdateret  Samlet resultat i 2012: 13 aktiviteter planlagt, men hele 30 gennemført (231 % gennemførelse) Årlig gennemførelse i 2012: Otte ud af otte planlagte tilsynskontroller blev foretaget hos nationale luftfartsmyndigheder (100 %); endvidere blev 11 foreløbige akkrediteringer af 11 NAA'er + tre revisioner gennemført (ingen planlagt); syv indledende kontroller af kvalificerede organer blev foretaget (fem planlagt) Samlet resultat i 2012: 13 aktiviteter planlagt, men hele 30 gennemført (231 % gennemførelse)

## Bilag 8: EASA's bestyrelse

EASA's bestyrelse består af repræsentanter fra medlemsstaterne og Europa-Kommissionen. Bestyrelsen har ansvaret for at fastlægge agenturets prioriteter og budget og for at føre tilsyn med agenturets drift.

Bestyrelsen mødtes fire gange i løbet af 2012.

### Sammensætning<sup>11</sup>

<b>Medlemmer med stemmeret</b>	Europa-Kommissionen og EU-medlemsstaterne (27)
<b>Medlemmer uden stemmeret</b>	Norge, Liechtenstein, Island og Schweiz
<b>Observatører</b>	Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, FYROM, Montenegro, Serbien og De Forenede Nationers mission i Kosovo (endnu ikke udnævnt)

Desuden deltager EASA's rådgivende udvalg (EAB) på bestyrelsens møder som observatør.

<b>Bestyrelsens formand</b>	<b>Bestyrelsens næstformand</b>
Mr Michael SMETHERS (Det Forenede Kongerige)	Mr Maxime COFFIN (Frankrig)

De øvrige medlemmer af bestyrelsen er:

Land	Medlem
Østrig	<b>Ms Silvia GEHRER</b> Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Belgien	<b>Mr Frank DURINCKX</b> Directeur Général Service Public Fédéral Mobilité Et Transport Direction Générale Transport Aérien
Bulgarien	<b>Captain Mintcho TZVETKOV</b> Director General Civil Aviation Administration
Cypern	<b>Mr Iakovos DEMETRIOU</b> Director Department of Civil Aviation Ministry of Communications and Works
Tjekkiet	<b>Mr Josef RADA</b> General Director Civil Aviation Authority of the Czech Republic
Danmark	<b>Mr Jesper RASMUSSEN</b> Deputy Director General Danish Transport Authority
Estland	<b>Mr Koit KASKEL</b> Director General Civil Aviation Administration
Finland	<b>Mr Pekka HENTTU</b> Director General Civil Aviation, Finnish Transport Agency (TraFi)
Tyskland	<b>Mr Gerold REICHLE</b> Director General - Aviation and Space Division

<sup>11</sup> Medlemmer af EASA's bestyrelse i december 2012. En mere detaljeret liste med EASA's bestyrelsesmedlemmer findes på EASA's websted <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Grækenland	<b>Ms Fofi PAPADIMITROPOULOU</b> Governor of Hellenic CAA
Ungarn	<b>Ms Ildikó Szakmáry</b> Director General of Civil Aviation Civil Aviation, Maritime and Inland Navigation Department Ministry of National Development
Island	<b>Mr Pétur K. MAACK</b> Director General Civil Aviation Administration
Irland	<b>Ms Ethna BROGAN</b> Deputy Director General for Civil Aviation Aviation Regulation and International Relations Division Department of Transport
Italien	<b>Dott. Alessio QUARANTA</b> Director General Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Letland	<b>Mr Maris GORODCOVS</b> Director General of Civil Aviation Civil Aviation Agency, Ministry of Transport
Liechtenstein	<b>Mr Henrik CADUFF</b> Office of Economic Affairs Division Civil Aviation
Litauen	<b>Mr Kestutis AURYLA</b> Director of Civil Aviation Administration
Luxembourg	<b>Mr Claude WALTZING</b> Directeur de l'Aviation Civile Ministère des Transports (MoT/CAA) Direction de l'Aviation Civile
Malta	<b>Mr Ian FALZON</b> Director General for Civil Aviation Transport Malta Civil Aviation Directorate
Nederlandene	<b>Mr Sjoerd VAN DIJK</b> (acting member) Head of the aviation safety division Directorate of Civil aviation Ministry of Infrastructure and Environment
Norge	<b>Mr Stein Erik NODELAND</b> Director General Civil Aviation Authority
Polen	<b>Mr Piotr OŁOWSKI</b> President Civil Aviation Authority
Portugal	<b>Mr Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS</b> Chairman of the Board INAC
Rumænien	<b>Mr Tudorel ROMAN</b> Airworthiness Director Romanian Civil Aeronautical Authority (RCAA)
Slovakiet	<b>Mr Ján BREJA</b>

	Director Civil Aviation Authority
Slovenien	<b>Mr Mirko KOMAC M. Sc</b> Acting Director Civil Aviation Agency
Spanien	<b>Ms Isabel MAESTRE</b> Director of AESA Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Sverige	<b>Ms Ingrid CHERFILS</b> Director Civil Aviation Department Swedish Transport Agency
Schweiz	<b>Mr Marcel ZUCKSCHWERDT</b> Director Aviation Policy & Strategy Division Department of the Environment, Transport, Energy and Communications
Europa-Kommissionen	<b>Mr Matthias RUETE</b> Director-General Directorate-General for Mobility and Transport

<b>Bilag 9: Forkortelser</b>
------------------------------

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 for overensstemmelse)
ANS	Air Navigation Services (luftfartstjenester)
AR	Authority Requirements (myndighedskrav)
ATCO	Air Traffic Controller (flyveleder)
ATM	Air Traffic Management (lufttrafikstyring)
BASA	Bilateral Air Safety Agreement (bilateral luftfartssikkerhedsaftale)
CAAC	Civil Aviation Administration of China (civilluftfartsstyrelsen i Kina)
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (ICAO) (ICAO's udvalg for miljøbeskyttelse inden for luftfart)
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation (organisation for civile luftfartstjenester)
CAT	Commercial Air Transport (erhvervsmæssig lufttransport)
CAW	Continuing Airworthiness (vedvarende luftdygtighed)
CC	Cabin Crew (kabinepersonale)
CMA	Continuous Monitoring Approach (strategi for løbende overvågning)
CRD	Comment Response Document (dokument med reaktioner på bemærkninger)
CRT	Comment Response Tool (værktøj for reaktioner på bemærkninger)
CTIG	Common Training Initiative Group (gruppe, der arbejder med fælles uddannelsesinitiativer)
COA	Continuing Airworthiness Organisations (organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed)
DOA	Design Organisation Approval (konstruktionsorganisationsgodkendelse)

EACCC	European Crisis Coordination Cell (Den Europæiske Koordinationscelle vedrørende Luftfartskriser)
EAD	Emergency Airworthiness Directive (nødluftdygtighedsdirektiv)
EARPG	European Aviation Research Partnership Group (den europæiske partnerskabsgruppe for luftfartsforskning)
EASAC	European Safety Advisory Committee (det europæiske luftfartssikkerhedsrådgivningsudvalg)
EASP	European Aviation Safety Programme (det europæiske luftfartssikkerhedsprogram)
EASp	European Aviation Safety Plan (den europæiske 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 (eksportluftdygtighedscertifikat)
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control (Det Europæiske Center for Forebyggelse og Kontrol med Sygdomme)
EGAST	European General Aviation Safety Team (Den Europæiske Sikkerhedsgruppe for Almenflyvning)
Egnos	European Geostationary Navigation Overlay Service (den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste)
EHFAG	European Human Factors Advisory Group (den europæiske rådgivende gruppe for 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 udstyr til civil luftfart)
FAA	Federal Aviation Administration (den amerikanske luftfartsstyrelse)
FABs	Functional Airspace Blocks (funktionelle luftrumsblokke)
FAL	Final Assembly Line (slutmontage)
FCL	Flight Crew Licensing (certificering af flyvebesætninger)
FDM	Flight Data Monitoring (monitorering af flyvedata)
FOIA	Freedom of Information Act (amerikansk lov om informationsfrihed)
FSTD	Flight Synthetic Training Devices (flyvesimulatortræningsanordninger)
FTE	Full Time Equivalent (fuldtidsækvivalent)
GM	Guidance Material (vejledende materiale)
HLSC	(ICAO) High Level Safety Conference (sikkerhedskonference på højt niveau)
HR	Human Resources (menneskelige ressourcer)
IAC	Interstate Aviation Committee (mellestatslig luftfartskomite)
IAS	Internal Audit Service (Europa-Kommissionens interne revisionstjeneste)
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) (tværfaglig gruppe vedrørende pilotuddannelse)
IORS	Internal Occurrence Reporting System (EASA) (internt hændelsesindberetningssystem)
IPPF	International Professional Practices Framework (internationale rammer for faglig praksis)
ISC	Internal Safety Committee (internt sikkerhedsudvalg)
IT	Informationsteknologi

ITQI	International Training Qualification Initiative (IATA) (internationalt initiativ vedrørende uddannelseskvalifikationer)
JAA	Joint Aviation Authorities (de fælles luftfartsmyndigheder)
JAR	Joint Aviation Requirement (fælles luftfartskrav)
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (fælles myndigheder for regelfastsættelse vedrørende ubemandede systemer)
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau (civilluftfartsstyrelsen i Japan)
KA	Kontraktansat
LoA	Letter of Agreement (godkendelsesbrev)
MA	Midlertidigt ansat
MMEL	Master Minimum Equipment List (masterminimumsudstysrliste)
MOA	Maintenance Organisation Approval (vedligeholdelsesorganisationsgodkendelse)
MRB	Maintenance Review Board (vedligeholdelseskomité)
NAA	National Aviation Authority (national luftfartsmyndighed)
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (ICAO) (ny generation af fagfolk på luftfartsområdet)
NPA	Notice of Proposed Amendment (EASA) (meddelelse om foreslået ændring)
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (FAA) (meddelelse om foreslået regelfastsættelse)
Nr.	Nummer
TFOEB	Operational Evaluation Board (operationelt evalueringsforum)
OPS	Air Operations (flyveoperationer)
OR	Organisation Requirements (organisationskrav)
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) (forslag om udstedelse af et luftdygtighedsdirektiv)
POA	Production Organisation Approval (produktionsorganisationsgodkendelse)
PRB	Performance Review Board (præstationsvurderingskomité)

Q	Quarter (kvartal)
QE	Qualified Entity (kvalificeret organ)
RTC	Restricted Type Certificate (begrænset typecertifikat)
SAE	Society of Automotive Engineers (sammenslutning af flyveingeniører)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer)
SAP	Systems, Applications and Products in Data Processing (Systemer, anvendelsesformer og produkter inden for databehandling)
SARPS	Standards and Recommended Practices (ICAO's standarder og anbefalede praksis)
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 (fælleseuropæisk produktionsorganisationsgodkendelse)
SMS	Safety Management Systems (sikkerhedsstyringssystemer)
SSP	State Safety Programme (nationalt sikkerhedsprogram)
STC	Supplemental Type Certificate (supplerende typecertifikat)
STD	Synthetic Training Device (syntetisk træningsanordning)
TC	Type Certificate (typecertifikat)
TCO	Third Country Operators (tredjelandsoperatører)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation (civilluftfartsstyrelsen i Canada)
UAE	De Forenede Arabiske Emirater
UNE	Udstationeret national ekspert
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO) (verdensomspændende evalueringsprogram for kontrol med sikkerheden)
WA	Working Arrangement (samarbejdsaftale)