

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Årsrapport för 2012

Your safety is our mission.



Förord från styrelsens ordförande

Denna årsrapport för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) publiceras vid en tidpunkt som utgör en milstolpe i organisationens utveckling. I september 2013 har byrån varit verksam i tio år och strax innan dess är det dags att ta farväl av Patrick Goudou som har varit byråns verkställande direktör under hela denna tid.

Patrick kan vara stolt över det som han och byrån har åstadkommit under denna tioårsperiod. Easa – som började som ett reglerings-, certifierings- och övervakningsorgan inom luftvärdighetsområdet – har gradvis utvidgat sin verksamhet till att omfatta samtliga aspekter av luftfartssäkerheten. Byrån utgör nu tveklöst grundbulten i det europeiska systemet för luftfartssäkerhet och fungerar som ledare och samarbetspartner för många andra aktörer i det kontinuerliga arbetet för att höja Europas säkerhetsnormer.

Sedan 2003 har Easa byggt upp ett regelsystem som omfattar mer än trettio länder och har befestat trovärdigheten och rykte som ett av världens ledande säkerhetsregleringsorgan. En stor del av detta hade inte kunnat uppnås utan Patrick Goudous personliga engagemang och omfattande arbetsinsatser. När han utnämndes för tio år sedan kan han knappast ha haft någon föräning om alla de olika utmaningar han skulle komma att ställas inför. Att ha lyckats styra det hela så framgångsrikt under tio års tid är en stor bedrift. Den välmående och vitala organisation som han nu lämnar efter sig är ett tydligt bevis på det engagemang och den kapacitet han har visat prov på under sin tid på denna post. På hela styrelsens vägnar vill jag därför uttrycka vår djupa tacksamhet och önska Patrick allt gott inför framtiden, oavsett vad han väljer att göra efter Easa.

I mars 2013 utsåg styrelsen Patrick Ky, då verkställande direktör för SESAR JU, till efterträdare för Patrick Goudou från och med den 1 september. När nu vår nya Patrick tar över går Easa in i en ny utvecklingsfas. Den stora mängden inledande regleringsstruktur är nu klar och byrån fungerar som ett fullständigt regleringsorgan. Verksamheten vägleds i allt större omfattning av en övergripande europeisk flygtrafiksäkerhetsplan som identifierar de största riskerna utifrån ett stort antal uppgifter och andra upplysningar som byrån har tillgång till. Samtidigt kommer det starka påtryckningar från politikerna och industrin att de tillgängliga resurserna ska användas så effektivt som möjligt med tanke på det svåra ekonomiska klimatet samt att "överreglering" ska undvikas så att detta inte inverkar negativt på konkurrenskraften i EU:s industri – och självklart utan att äventyra säkerheten.

Denna årsrapport visar tydligt på bredden och djupet i byråns verksamhet. Organisationens personal i Köln är en stor tillgång: deras expertkunskap och engagemang gör att Easa kan gripa sig an utmaningarna i samband med den nya fasen med stor tillförsikt. Styrelsen kommer för sin del att fortsätta att ge stöd och vägledning till Patrick Ky när han nu bygger vidare på det imponerande arv som hans föregångare lämnar efter sig.

Michael Smethers
Styrelseordförande

Förord från verkställande direktören

Den här perioden utgör en viktig milstolpe för Easa – det är tionde året som byrån tillhandahåller spetskompetens inom luftfartssäkerhet i hela Europa. Easa inrättades den 15 juli 2002 genom en förordning från rådet och parlamentet och startade sin verksamhet 2003. Nu, cirka tio år senare, har byrån fått den ledande rollen för luftfartssäkerheten inom Europa, inom allt från flytvärdighet till flygledningstjänst.

Detta jubileum infaller samtidigt som det råder svåra tider för flygindustrin på grund av problemen i den globala ekonomin. Men samtidigt är det tydligt att förväntningarna på Easa är högre än någonsin. Det är en industri som är stadd i snabb förändring och den teknik som utvecklas och certifieras kommer sannolikt att utgöra hörnstenar i flygsystemet under de kommande decennierna.

Under 2012 har Easa gått vidare och fortsatt att bygga upp en stabil och långvarig ram för en säker luftfart i och utanför Europa. Ett nytt koncept för att utföra standardisering har införts. Genom att använda en strategi för kontinuerlig övervakning har byrån nu bättre förutsättningar att fastställa frekvens, innehåll och omfattning för de standardiseringsinspektioner som krävs.

Easa har även konsoliderat verksamheten inom nytilkomna behörighetsområden, framför allt i fråga om standardiseringsinspektioner inom flyglednings- och flygtrafiktjänster. Easa har lagt stor vikt vid att stödja aktörer när de nya europeiska luftfartsföreskrifterna trädde i kraft i oktober 2012.

Samtidigt togs byråns interna system för händelserapportering (IORS) helt i drift under 2012 och får nu 80–100 rapporter per vecka. IORS-databasen, som centraliserar rapporterade händelser och enskilda uppföljningsbeslut och åtgärder, är ett centralt verktyg för datadrivet beslutsfattande på säkerhetsområdet.

En annan viktig händelse under 2012 var godkännandet av den tredje utgåvan av den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp). Planen som har utarbetats av Easa, markerar slutet på säkerhetsstyrningscykeln genom att Europaomfattande säkerhetsfrågor på hög nivå kopplas samman med åtgärder och initiativ för att minska de underliggande riskerna. Genomförandet av säkerhetsstyrningen är ett effektivt verktyg för alla berörda parter. Det leder till att organisationerna bättre kan förstå de potentiella risker de står inför och blir mer välinformerade om hur dessa risker kan påverka deras dagliga verksamhet. Ett mer fokuserat tillsynsarbete samt en ökad effektivitet och produktivitet gynnar även myndigheterna.

Den positiva säkerhetsutveckling som vi har sett under de senaste åren – och som även inbegriper 2012 – får inte leda till att man ifrågasätter de resurser som reglerings- och tillsynsmyndigheterna behöver för att genomföra sitt uppdrag. Det är enligt min mening alltså en stor risk att personalen skärs ned inom tillsynsorganisationerna till följd av de ekonomiska påfrestningarna och här ser jag en viktig utmaning.

Detta föranleder nya överväganden från byråns sida. På grundval av det vi har uppnått under 2012 arbetar vi för att förenkla och i större utsträckning harmonisera föreskrifterna med särskild tyngdpunkt på segment som allmänflyget, undvika dubbelarbete genom att förbättra våra strukturer, genomföra bilaterala avtal med andra regioner – vilket leder till betydande besparingar – och fortsätta vårt arbete för att genomföra den riskbaserade säkerhetsstyrningen med hjälp av verktyg som IORS.

Patrick Goudou
Verkställande direktör

Innehåll

FÖRORD FRÅN STYRELSENS ORDFÖRANDE	2
FÖRORD FRÅN VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN	3
INNEHÅLL.....	4
INLEDNING	6
BYRÅN	7
ORGANISATIONSSTRUKTUR.....	8
STÖRRE EVENEMANG 2012.....	9
INTERNKONTROLL OCH MINSKNING AV RISKER	10
BYRÅNS VERKSAMHET.....	12
1. SÄKERHET	12
A. SÄKERHETSSTRATEGI OCH EUROPEISKA FLYGTRAFIKSÄKERHETSPROGRAMMET (EASP). 12	
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>12</i>
<i>Viktigaste resultat 2012.....</i>	<i>12</i>
B. SÄKERHETSANALYS OCH FORSKNING..... 13	
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>13</i>
<i>Viktigaste resultat 2012.....</i>	<i>13</i>
2. REGLERINGSARBETE	17
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>17</i>
<i>Viktigaste resultat 2012.....</i>	<i>17</i>
3. TILLSYN	18
A. PRODUKTSÄKERHETSTILLSYN..... 18	
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>18</i>
<i>Viktigaste resultat 2012.....</i>	<i>18</i>
B. ORGANISATIONSGODKÄNNANDEN	20
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>20</i>
<i>Viktigaste resultat 2012.....</i>	<i>20</i>
C. INSPEKTIONER I MEDLEMSSTATERNA	22
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>22</i>
<i>Viktigaste resultat 2012.....</i>	<i>23</i>
D. OPERATÖRER	24
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>24</i>
<i>Viktigaste resultat 2012.....</i>	<i>25</i>
4. INTERNATIONELL UTVECKLING	26
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>26</i>
<i>Viktigaste resultat 2012.....</i>	<i>26</i>
5. STÖDVERKSAMHETER.....	27
<i>Syfte och omfattning.....</i>	<i>27</i>
<i>Viktigaste resultat 2012.....</i>	<i>27</i>
<i>Handläggning av ansökningar och upphandlingstjänster</i>	<i>27</i>
<i>Finansiella tjänster.....</i>	<i>27</i>
<i>Juridiska tjänster</i>	<i>28</i>

<i>Kommunikation</i>	<i>28</i>
<i>Personal</i>	<i>28</i>
<i>Allmän och teknisk utbildning.....</i>	<i>31</i>
BILAGOR	33
BILAGA 1: REVISIONSFÖRKLARING FRÅN UTANORDNAREN	34
BILAGA 2: 2012 ÅRS STUDIER OCH FORSKNINGSPROJEKT	35
BILAGA 3: 2012 ÅRS BESLUT, YTTRANDE OCH ÄNDRINGSFÖRSLAG (NPA)	36
BILAGA 4: BYRÅNS EKONOMISKA RESULTAT 2012 (EASAS BUDGETGENOMFÖRANDE)	38
BILAGA 5: UPPHANDLINGSFÖRFARANDEN SOM INLETTS OCH/ELLER SLUTFÖRTS UNDER 2012	44
BILAGA 6: BEMANNINGSTAL OCH PERSONALSAMMANSÄTTNING.....	49
BILAGA 7: NYCKELUTFÖRANDEINDIKATORER	51
BILAGA 8: EASAS STYRELSE	58
BILAGA 9: FÖRTECKNING ÖVER FÖRKORTNINGAR	61

Inledning¹

Under 2012 fortsatte byrån att konsolidera verksamheten inom sina nya behörighets- och ansvarsområden, framför allt i fråga om standardiseringsinspektioner inom flyglednings- och flygtrafiktjänster (ATM/ANS), vilket inbegriper en översyn av nätverksledningens efterlevnad. En parallell aktivitet startades för att förbereda övertagandet av tillsynen över leverantören av Egnos-tjänster, ESSP.

Byrån har även stärkt och utvecklat sin roll som grundbulten i EU:s strategi för luftfartssäkerhet, framför allt i länderna i västra Balkan, Medelhavsländerna och Centralasien. Easa stödde också gemenskapsprogram i Asien–Stillahavsområdet och Afrika.

Byrån har även vidareutvecklat sin kommunikationsstrategi genom att fortsätta organisera forum och workshoppar som skapar möjligheter till interaktion med branschaktörer och myndigheter. Temat för byråns årliga säkerhetskonferens var resultatbaserad tillsyn och resursfördelning mellan högprioriterade områden när det råder ekonomiska begränsningar.

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

- Som ett led i uppnåendet av ISO9001:2008-certifieringen 2010 inledde Easa arbetet för ständig förbättring av sitt IMS-system i syfte att bibehålla certifieringen varje år.
- I februari 2012 var IORS i full drift och tog emot 80–100 rapporter i veckan.
- Den 1 augusti antog byrån riktlinjerna "Uppförandekod för Easas personal" som bland annat innehåller föreskrifter som ska "förebygga och minska intressekonflikter".
- Det nya konceptet för att utföra standardisering bygger på en strategi för kontinuerlig övervakning genom identifiering, insamling och analys av säkerhets- och verksamhetsrelaterad information.
- När det gäller upphandling av certifieringstjänster slutfördes den andra fasen av upphandlingsförfarandet för nationella luftfartsmyndigheter och behöriga organ framgångsrikt. Nya ramavtal avseende tjänster har undertecknats med femton nationella luftfartsmyndigheter och tio behöriga organ.
- En etisk kommitté har inrättats till stöd för ett förfarande som säkerställer att byråpersonalens beslut eller bedömningar inte påverkas av deras privata intressen.
- På byråns kontor i Bryssel har faciliteterna utökats ytterligare för att underlätta samordningen med andra EU-institutioner där samt Eurocontrol.

¹ Byråns årsrapport för 2012 har utarbetats i enlighet med artikel 57 i förordning (EG) nr 216/2008 (grundförordningen). Rapporten är strukturerad efter byråns kärnverksamheter och beskriver hur byrån har genomfört arbetsprogrammet för 2012. Som framgår av de olika tabellerna för varje verksamhet har nästan samtliga mål som uppställdes i arbetsprogrammet för 2012 uppfyllts i slutet av 2012.

Byrån

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

Din säkerhet är vårt uppdrag

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

En gemensam strategi

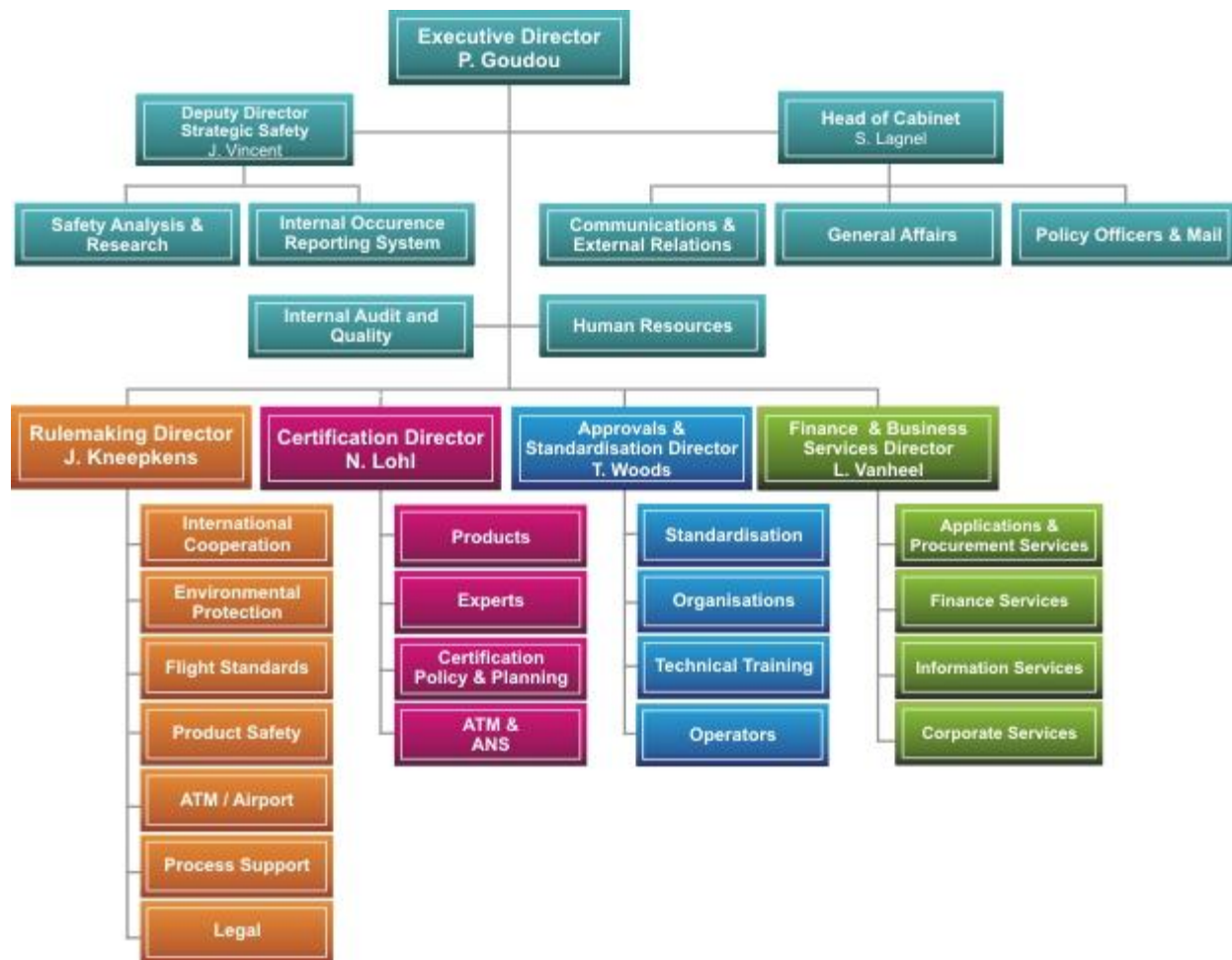
Flygning är ett av de säkraste färdssätten. Eftersom flygtrafiken hela tiden ökar behövs det en gemensam europeisk insats för att hålla luftfarten på en säker och miljövänlig nivå. Byrån utarbetar gemensamma säkerhets- och miljöregler. Den övervakar genomförandet av standarder genom kontroller i medlemsstaterna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

Våra uppgifter

Byråns nuvarande huvuduppgifter är bland annat följande:

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

Organisationsstruktur



Status: December 2012

Större evenemang 2012

Evenemang	Datum
Organiserat/samorganiserat av Easa	
Easa-konferens om säkerhetstillsyn: Säkerhetsförvaltning inom en resultatbaserad rättslig ram	10–11 oktober
Genomförande av den första europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp) samt översynsmöte	29 maj
Genomförande av den andra europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp) samt översynsmöte	16 november
Konferens om säkerhetsstyrningsprogram (SMS) i Del-M och Del-145	13 december
Easa-konferens om kommande flygplatsföreskrifter	21–22 maj
Sjätte symposiet om rotorluftfartyg	5–6 december
Första seminariet om allmänflyg	29–30 oktober
Konferens om europeiska operatörers flygdataövervakning (EOFDM)	12 januari
Easas sjunde standardiseringsmöte om förordningen om flygbesättningar	31 maj
Organiserat på internationell nivå eller EU-nivå	
Tredje transatlantiska konferensen om luftfartsfrågor	26–28 juni
ICAO:s tolfte konferens om luftfart	19–30 november

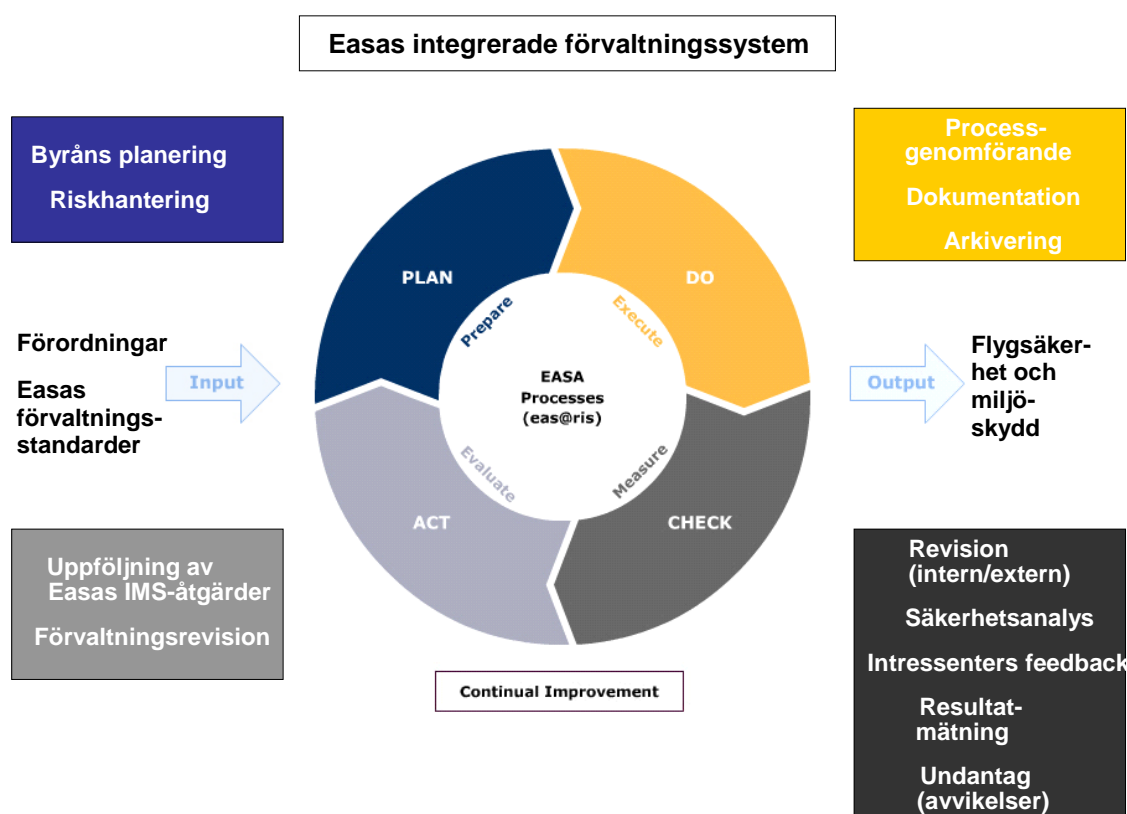
Internkontroll och minskning av risker

➤ Intern kontroll

Sedan Easas integrerade förvaltningssystem (IMS) år 2010 certifierades enligt ISO 9001:2008 har byrån under 2012 initierat cykeln för ständig förbättring av sitt förvaltningssystem i syfte att varje år behålla ISO 9001-certifikatet.

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

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



PLAN Prepare	PLANERA Förbereda
DO Execute	GÖRA Genomföra
CHECK Measure	KONTROLLERA Mäta
ACT Evaluate	AGERA Utvärdera
EASA Processes (eas@ris)	Easas processer (eas@ris)
Continual improvement	Ständig förbättring

➤ Minskning av risker

Byrån har även infört en årlig riskbedömningsprocess som syftar till att identifiera högnivårisker för varje makroprocess. Riskerna bedöms utifrån sannolikheten för att de ska inträffa och deras potentiella påverkan. Följande tabell visar de risker som identifierats för 2012 samt utförda och/eller initierade åtgärder för att minska effekterna.

Risker	Viktiga åtgärder för att minska effekterna som utförts eller initierats under 2012
Förvaltningsprocesser	
Otillräckliga resurser i förhållande till byråns befintliga och nya uppgifter (utvidgning av behörighetsområdet).	Korrekt planering samt ett korrekt prognos- och informationssystem för att identifiera och rättfärdiga de resurser som krävs. En klar koppling mellan uppgifter och ekonomiska/personella resurser.
Säkerhetstillsynsprocesser för produkter och organisationer	
Säkerhetsaspekter som inte tagits upp vid tidpunkten för certifiering, validering eller godkännande av flygförhållanden och som resulterar i ett luftfartygshaveri.	Tillräckliga resurser (antalet anställda, personalens kompetens, budget för upphandling av tjänster, resor och annat) för att certifieringsteamerna ska kunna utföra certifieringstillsynen på den nivå som anges i resursplaneringsdokumentet för certifiering. Effektiva arbetsförfaranden för certifieringsverksamhet, inklusive lämpliga kontroller. Kapacitet att styrka utfört arbete genom att behålla dokumentation. Tillhandahålla återkommande utbildning för den tekniska personalen för att upprätthålla deras kompetens. Effektiv kontroll av de tjänster som tillhandahålls av de nationella luftfartsmyndigheterna.
Säkerhetsaspekter som inte tagits upp får katastrofala följder till följd av att luftvärdighetsdirektiv inte har utfärdats, de korrigerande åtgärderna varit otillräckliga eller bristande uppfyllelse har fastställts i ett luftvärdighetsdirektiv.	Tillräckliga resurser (antalet anställda, personalens kompetens, budget för upphandling av tjänster, resor och annat) för att certifieringsteamerna ska kunna utföra certifieringstillsynen på den nivå som anges i resursplaneringsdokumentet för certifiering. Kapacitet att styrka utfört arbete genom att behålla dokumentation. Tillhandahålla återkommande utbildning för den tekniska personalen för att upprätthålla deras kompetens. Effektivt system för händelserapportering. Effektiv kontroll av de tjänster som tillhandahålls av de nationella luftfartsmyndigheterna.
Ett bristfälligt system för händelserapportering och en ineffektiv behandling av händelserapporter inverkar negativt på produkternas fortsatta luftvärdighet och leder till haverier eller allvarliga tillbud som går att förhindra.	Främjande av ett system för händelserapportering och en rättvisekultur. Ett effektivt rapporteringssystem som gör det möjligt att spåra alla händelser och relevanta åtgärder. Effektiva arbetsförfaranden för att analysera händelserapporter och specificera nödvändiga åtgärder, inklusive lämpliga kontroller. Kapacitet att styrka utfört arbete genom att behålla dokumentation. Tillhandahålla återkommande utbildning för den tekniska personalen för att upprätthålla deras kompetens. Effektiv kontroll av de tjänster som tillhandahålls av de nationella luftfartsmyndigheterna.

Byråns verksamhet

1.Säkerhet

a. Säkerhetsstrategi och Europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP)

Syfte och omfattning

Byrån fortsätter att leda arbetet med att samordna och komplettera de insatser som gjorts av EU:s medlemsstater för att genomföra ICAO:s krav i fråga om säkerhetsstyrningssystem (SMS) för industrin samt statliga säkerhetsprogram (SSP) för ICAO:s fördragsslutande stater.

Den rollfördelning mellan EU-institutionerna och medlemsstaterna som beskrivs i grundförordningen innebär att det är nödvändigt med samarbete för att se till att säkerhetsstyrningen genomförs. En regional (Europaomfattande) strategi när det gäller principerna för säkerhetsstyrningen kompletterar det arbete som utförs på statlig nivå.

En europeisk rådgivande kommitté för luftfartssäkerhet (European Aviation Safety Advisory Committee – EASAC) med företrädare för Easa, samtliga industrisektorer, Eurocontrol, GD Transport och rörlighet, organet för prestationsgranskning (PRB) och medlemsstaterna vägleder genomförandet av den regionala strategin.

Viktigaste resultat 2012

Strategin för den europeiska luftfartssäkerheten bygger på tre olika delar:

- En samling riktlinjer och mål (strategin) som är utformade som ett meddelande till Europaparlamentet och rådet.
 - En integrerad samling bestämmelser och aktiviteter som syftar till att höja säkerheten (programmet) och som bilagts meddelandet som angetts ovan.
 - En högnivåbedömning av säkerhetsfrågor och den tillhörande handlingsplanen (säkerhetsplanerna).
- Den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp)

Genom EASp dokumenteras den evidensbaserade och proaktiva strategin för säkerhetsrisker som ska bidra till att hantera säkerhetsfrågor i Europa. Planen kompletterar befintliga säkerhetsföreskrifter och utredningar.

Året avslutades med att styrelsen godkände den tredje utgåvan av den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen som omfattar perioden mellan 2013 och 2016. Den har tagits fram enligt samma metod som användes för de tidigare utgåvorna. De viktigaste riskområdena har därför inte ändrats.

Precis som de tidigare utgåvorna omfattar denna tredje utgåva av säkerhetsplanen tre breda områden: systemfrågor, driftsfrågor och nya frågor. De risker som identifierats inom dessa områden minskas genom säkerhetsåtgärder som vidtas av samtliga intressenter. Samtliga partner samarbetar, integrerar sina aktiviteter och bidrar med sina insatser för att minska haverifrekvensen ytterligare.

Dessutom innehåller denna tredje utgåva två parallella aktiviteter:

- a. En statusrapport om de 103 stående åtgärder som har utvecklats 2011.
- b. Den inledande förteckning över åtgärder som föreslogs i den tidigare utgåvan utökas med 15 nya åtgärder. Dessa nya åtgärder har granskats av EASAC och staterna och placerats in i de befintliga ramarna.

Hittills har 35 medlemsstater formaliserat sitt åtagande att frivilligt tillämpa säkerhetsplanen genom att inrätta en kontaktpunkt. Detta omfattar även icke-EU-stater som är medlemmar av ECAC. Under året har en rapport skickats ut till kontaktpunkterna för att beskriva läget i fråga om genomförandet av åtgärderna i säkerhetsplanen. Tjugotvå (22) rapporter har mottagits under 2012.

b. Säkerhetsanalys och forskning

Syfte och omfattning

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

- Säkerhetsanalys: genomföra översyner och studier samt tillhandahålla rapporter.
- Utredningar: sprida och följa upp säkerhetsrekommendationer samt utveckla samarbetsmetoder.
- Ständig förbättring: förenkla för och främja initiativ för luftfartssäkerhet.
- Framtagande, användning och spridning av information som härrör från tekniska funktioner (rapportering av servicebrister, statistik, policy för mänskliga faktorn, analys av operativa flygdata, säkerhetsstyrningssystem, främjande av förutseende och säkerhet).
- Interna systemet för händelserapportering: tillhandahålla en enda kontaktpunkt och ett enda gränssnitt och behandla säkerhetsrelaterade händelser som har rapporterats till byrån.

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

Under 2012 fokuserades arbetet på att utveckla ett informationssystem för säkerhetsrekommendationer samt fullständigt införa ett internt system för händelserapportering och integrering av säkerhetsinformationssektionen i IORS-avdelningen.

Viktigaste resultat 2012

Den utökade användningen av säkerhetsdata har inneburit fördelar eftersom arbetat inriktas på att upptäcka trender och varningssignaler för att förhindra framtida haverier. För att förbättra samarbetet har internationella avtal om att utbyta uppgifter diskuterats. Nya verktyg har införts för att göra säkerhetsdata mera lättillgängliga inom byrån och höja deras kvalitet. Övergången till ECCAIRS5-systemet för insamling och lagring av händelsedata har slutförts.

Byråns årliga säkerhetsöversyn (ASR) utvidgades genom att ett nytt kapitel om säkerheten på flygplatser lades till. När det gäller arbetsavtalet mellan byrån och Eurocontrol omfattade den årliga säkerhetsöversynen (ASR) för andra gången en komponent för flygledningstjänsten (ATM). Analytikernätverket, som har till huvuduppgift att stödja EASp och dess nationella motsvarigheter, har börjat visa sitt mervärde. Viktig information om flygsäkerhetsrisker sprids och arbete har inletts i fråga om utveckling av riskklassificeringssystem, säkerhetsindikatorer och flera driftsfrågor.

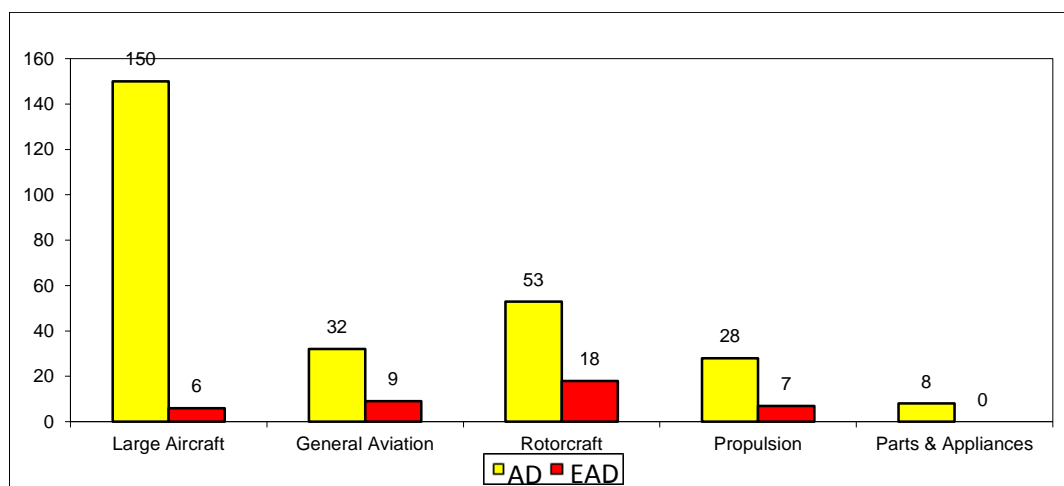
Efter ett stegvis införande är nu IORS i full drift sedan februari 2012. I slutet av 2012 såg det ut som att utvecklingen hade stabiliserats och cirka 80–100 rapporter mottas nu varje vecka. På internet finns en delwebbplats för IORS där intressenterna kan få detaljerad information om IORS. Vidare har arbete inletts för att bidra till en bättre rapportering och förtydligade rapporteringslinjer.

Under det senaste året har huvudfördelarna med IORS också blivit tydligare: systemet synliggör det slutna kretsloppet och ger spårbarhet åt de åtgärder som byrån har vidtagit. Process och verktyg kommer att justeras och förbättras ytterligare i samband med den dagliga driften av systemet. Informationen har utgjort underlag för flera säkerhetsstudier, vilket visar att det är användbara uppgifter.

Säkerhetsinformation används till den fortsatta luftvärdighetstillsynen av produkter, delar och anordningar som antingen konstruerats eller också används i EU:s medlemsstater och associerade länder.

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

Under 2012 utfärdades totalt 319 AD och 33 EAD som avsåg säkerhetsinformation. Mer information redovisas i diagrammet nedan:



Även 27 SIB offentliggjordes: majoriteten av dem gällde visserligen luftvärdighetsfrågor, men tio (10) avsåg också driftsfrågor (t.ex. vulkanaska, funktionskontrollflygningar, tillgängligheten för EGNOS etc.) och åtta (8) avsåg misstänkta icke godkända delar.

Ett viktigt resultat under 2012 var att det utarbetades en programvara för informationssystemet för säkerhetsrekommendationer som syftar till att samla alla rekommendationer. Under året riktades 94 nya slutliga säkerhetsrekommendationer till Easa och svar på 210 enskilda rekommendationer sändes ut. Av dessa var 116 avslutande svar.

Byrån medverkade också vid större utredningar om exempelvis de nödlandningar på vatten som utfördes på Nordsjön av två Eurocopter EC225 den 10 maj 2012 respektive den 22 oktober 2012, sedan de hade fått ett likartat fel på den vertikala axeln till den koniska växeln i huvudväxellådan. Denna nödlandning utreddes av Air Accident Investigation Branch i Storbritannien. Byrån deltog även i den samlade aktivitet som genomfördes efter MD-11-haveriet till följd av en stötig landning den 27 juli 2010 i Riyadh, som utreds av Saudiarabiens allmänna civilflygsmyndighet och bistod med rådgivning när det gäller rotorhaveriet med A380 Rolls Royce Trent 900 den 4 november 2010 på sträcka över Indonesien, som utreds av Australian Transportation Safety Board.

Under 2012 mottog Easa 112 förslag till rapporter för att lämna kommentarer och lämnade faktiska kommentarer till den ansvariga utredningsmyndigheten i 51 fall.

Byrån har även bistått kommissionen, Europeiska nätverket för säkerhetsutredande myndigheter och ECAC:s haverigrupp med regelbunden rapportering och input, framför allt när det gäller den policy för att skydda säkerhetsinformation som har utarbetats av ICAO samt vid upprättandet och utvecklingen av det centrala EU-registret för säkerhetsrekommendationer.

➤ Lärdomar i samband med säkerhetsinitiativen

Europeiska strategiska säkerhetsinitiativet (ESSI) utgörs av frivilliga partnerskap mellan Easa, andra myndigheter och näringsliv. ESSI består av Europeiska teamet för kommersiell luftfartssäkerhet (ECAST), Europeiska teamet för helikoptersäkerhet (EHEST) och Europeiska teamet för allmän flygsäkerhet (EGAST). Sedan 2010 är ESSI:s arbete kopplat till den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen (EASp). Ett urval av 2012 års resultat presenteras här nedan.

ECAST finansierade den andra utgåvan av den europeiska handlingsplanen för att förhindra inträngning på bana (EAPPRI) och bidrog till den första utgåvan av den europeiska handlingsplanen för att förhindra avåkning från bana (EAPPRE) som publicerades av Eurocontrol. ECAST utarbetade även en kursplan för markpersonal om resurshantering av ramper och deltog i arbetet med den första utgåvan av IATA:s handbok för markbunden verksamhet (IGOM).

EHEST kom med en verktygslåda för säkerhetsstyrning som byggde på den nya EU-förordningen om flygdrift, Del-ORO, som offentliggjordes i oktober, och publicerade säkerhetsbroschyrer och videor om förlorad kontroll under försämrade siktförhållanden, genomsjunk och effektbortfall på stjärtrotor.

EGAST utarbetade videor om förlorad kontroll, den mänskliga faktorn och användning av fallskärmar samt säkerhetsbroschyrer om undvikande av kollisioner, piloters beslutsprocess och väderprognoser, och publicerade nationella publikationer på europeisk nivå.

Forskning

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

Byrån har haft ett nära samarbete med kommissionen när det gäller gemenskapens forskningsverksamhet som påverkar Easa-systemet (sjunde ramprogrammet (FP7), deltema 7.1: Flygteknik och lufttransport samt det nya ramprogrammet Horizon 2020). Byrån bidrog i detta sammanhang också till att utveckla en strategisk forsknings- och innovationsagenda (SRIA) genom att ta på sig uppgiften som medordförande för arbetsgruppen för säkerhet och bidra med synpunkter till SRIA:s arbetsgrupper. Denna agenda publicerades och överlämnades till kommissionen vid ett särskilt ACARE-evenemang under ILA, den internationella mässan för flyg- och rymdindustrin, i Berlin i september 2012. I samband med detta presenterade byrån tillsammans med Eurocontrol ett förslag till 2013 års arbetsprogram för sjunde ramprogrammet om en samordnad stödåtgärd för att utveckla en plattform för teknisk och institutionell konsolidering av säkerhetsforskning – OPTICS. Easa-

personal har aktivt deltagit i utvärderingskommittéer och rådgivande projektkommittéer för kommissionens ramprogram.

Vidare har Easa samverkat med de storskaliga teknikinitiativen Sesar och Clean Sky. Under 2012 har byrån också deltagit i den verksamhet som har bedrivits av den rådgivande nämnden för flygforskning och innovation i Europa (ACARE).

En förteckning över 2012 års studier och forskningsprojekt finns i **bilaga 2**.

2. Regleringsarbete

Syfte och omfattning

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

Under 2012 fortsatte byrån sitt arbete med att utarbeta lagstiftning och tillhörande icke bindande regler för att slutföra regelverket. Att säkra en leverans av luftvärdighetsregler i rätt tid (säkerhet och miljöskydd) kvarstod som en viktig utmaning under 2012.

Under 2012 publicerade byrån tjugotvå beslut och sex yttranden. En fullständig förteckning över beslut, yttranden och meddelanden om ändringsförslag (NPA) finns i **bilaga 3**.

Viktigaste resultat 2012

Byrån offentliggjorde yttrande nr 06/2012 den 27 november 2012. Detta yttrande innehåller ändringar av tillämpningsföreskrifterna för fortsatt luftvärdighetsförvaltning av luftfartyg som är registrerade i en EU-medlemsstat (Del-M) och en ny uppsättning krav för fortsatt luftvärdighetsförvaltning av luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland och används av EU-operatörer (Del-T). Yttrandet innehåller även ändringar av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift.

Under 2012 har arbetet med att utveckla den kommande "tekniska standarden" för allmänflyget gått framåt.

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

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

Efter offentliggörandet av de fyra första bilagorna till förordningen om flygbesättningar 2011 offentliggjordes de tre återstående bilagorna med krav för kvalificering av kabinbesättningar (Del-CC), myndighetskrav för flygbesättning (Del-ARA) och organisationskrav för flygbesättning (Del-ORA) i EUT i mars 2012 (kommissionens förordning (EU) nr 290/2012).

Liksom när det gäller flygdrift offentliggjordes bilagorna med myndighetskrav för flygdrift, organisationskrav för flygdrift, kommersiell lufttransport och verksamhet som kräver särskilda godkännanden (Del-ARO, Del-ORO, Del-CAT och Del-SPA) i EUT i oktober 2012 (kommissionens förordning (EU) nr 965/2012).

Under 2012 offentliggjorde byrån även yttranden om Del-NCC (icke-kommersiell drift av komplexa motordrivna luftfartyg), Del-NCO (icke-kommersiell drift av icke-komplexa motordrivna luftfartyg), Del-SPO (specialiserad verksamhet), Del-FTL (flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och krav på vila för kommersiell flygtransport med flygplan) och Del-TCO (tredjelandsoperatörer).

När det gäller flygledningstjänst (ATM)/flygtrafiktjänster (ANS) inleddes det offentliga samrådet om förhandsmeddelandet om ändringsförslag (A-NPA) gällande den harmoniserade europeiska genomgångshöjden (HETA) i februari 2012. Syftet var att samla in ytterligare uppgifter för en

genomgripande konsekvensutredning (RIA) samt att presentera resultatet för kommittén för det gemensamma luftrummet när samrådet var slut.

Sedan yttrandet om krav på tjänster inom flygtrafiktjänsten (Del-B) i SERA (Standardised European Rules of the Air) offentliggjorts (oktober 2011) har byrån aktivt gått in för att fortsätta hjälpa kommissionen att utarbeta den integrerade strukturen för SERA Del-A och Del-B.

NPA 2012-18 om certifiering av och utfärdande av medicinska intyg för flygledare utfärdades i november 2012. Här behandlas frågan om certifiering och utfärdande av medicinska intyg för flygledare och det läggs fram förslag till detaljerade krav, vid behov åtföljt av AMC/GM, för alla aspekter som rör tillträde till detta säkerhetsrelaterade flygyrke samt för utövandet av de befogenheter som ett flygledarcertifikat innebär.

I november 2012 offentliggjorde byrån också sitt meddelande om ändringsförslag, NPA 2012-19, om certifieringsspecifikationer för luftburen kommunikation, navigering och övervakning (CS ACNS) för samråd. Syftet är att införa nya certifieringsspecifikationer för samtliga luftfartyg som i slutändan ska omfatta samtliga luftvärdighets- och driftskompatibilitetsstandarder för kommunikation, navigering och övervakning som rör applikationer för luftrummet.

När det gäller flygplatser har merparten av arbetet under 2012 inriktats på att utarbeta yttrande nr 01/2013 om utkastet till kommissionens förordning om krav avseende myndigheter, organisation och drift för flygplatser, som publicerades i februari 2013. Yttrandet har fått ett positivt mottagande av kommissionen och diskuterades av Easa-kommittén i början av året. Syftet med detta yttrande är att bistå kommissionen i arbetet med att fastställa tillämpningsföreskrifter (IR) för flygplatser genom att redovisa byråns slutgiltiga synpunkter på det aktuella området. Meningen är att tillämpningsföreskrifterna ska antas av kommissionen och träda i kraft före utgången av 2013, i enlighet med vad som har fastslagits i grundförordningen.

3. Tillsyn

a. Produktsäkerhetstillsyn

Syfte och omfattning

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

På begäran av industri, luftfartsmyndigheter eller andra offentliga institutioner tillhandahåller byrån även tjänster till externa intressenter, t.ex. godkännande av MRB- och OEB-rapporter, certifieringsstöd för validering (CSV) utanför EU samt teknisk rådgivning och tekniskt stöd.

Viktigaste resultat 2012

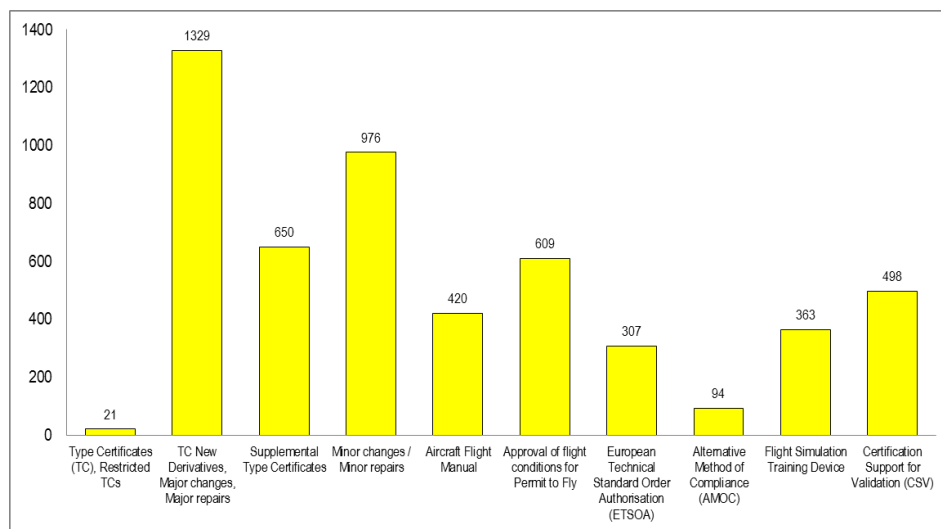
Inom området initial luftvärdighet blev byrån ansvarig för att kvalificera utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer (FSTD). Jämfört med tidigare år ändrades verksamheten från att vara en tjänst som utförs på begäran av medlemsstaterna till att bli ett obligatoriskt inslag. I detta sammanhang upprättade byrån ett team som sköter kontakterna med externa parter och

administrerar de utlagda projekten, framför allt utanför Europa. Den nya certifieringsspecifikationen för lätta sportflygplan (CS-LSA) publicerades 2011, och 2012 blev därför det första året då luftfartyg certifierades inom ramen för denna nya specifikation. Vad gäller initial luftvärdighet har byrån, i nära samarbete med industrin, arbetat med att ta fram bättre kriterier för graden av byråns engagemang genom en riskbaserad strategi i samband med certifieringsverksamhet.

Byrån fortsatte att aktivt främja sitt samarbete och sina kontakter med intressenterna. Ett av huvudevenemangen var den andra certifieringsworkshopen med industrin i januari. Det har också anordnats särskilda evenemang, som den återkommande ETSO-workshopen, det första seminariet om allmänflyg och det återkommande symposiet om rotorluftfartyg. På begäran av styrelsen presenterade också industrin med inriktning på certifieringsstrategi/Easas arbetsgrupp sina rekommendationer för verkställande direktören i syfte att diskutera behovet att ytterligare förbättra och komplettera certifieringsstrategin.

- Luftvärdighets- och miljöcertifiering av flygtekniska produkter, delar och anordningar
 - Trend för mottagna ansökningar

Antalet nya ansökningar om luftvärdighets- och miljöcertifiering som ingetts till byrån under 2012 (5 267) har legat på en stabil nivå. Jämfört med föregående år omfattar emellertid denna siffra även kvalificering av FSTD. Ansökningar om certifiering av nya typkonstruktioner har inkommit för olika typer av flygtekniska produkter, inklusive affärsjetplanet GVII-2 från Gulfstream Aerospace Corporation, det medelstora rotorluftfartyget SKYE SH09 från Marenco Swiss Helicopter och turbinmotorn Turbomeca TM800. Det har också kommit ett antal ansökningar från allmänflyget. Diagrammet visar fördelningen mellan olika typer av ansökningar:



- Större pågående fleråriga typcertifieringsprogram

Arbetet på en rad olika fleråriga typcertifieringsprojekt fortsatte under 2012, t.ex. Airbus A350, Airbus A320neo (som syftar till att minska bränsleförbrukningen och därmed öka luftfartygets prestanda och miljöeffektivitet), Falcon SMS från Dassault Aviation, affärsflygplanen Embraer EMB-545/550, Mitsubishi Regional Jet, MRJ-200 och de stora helikoptrarna AW169 och AW189 från Agusta Westland.

- Antal utfärdade certifikat

Under 2012 utfärdades 3 952 certifikat. Jämfört med föregående år omfattar denna siffra även kvalificering av FSTD. Typcertifikat utfärdades för bland annat affärsjetplanet Gulfstream GVI som är avsett för långdistansflygning, Sukhoi Superjet 100 (det första ryska passagerarluftfartyg som certifieras av Easa), Airbus A400M (begränsat typcertifikat) och propellern Ratier-Figeac FH385/FH386 (som ska installeras tillsammans med Europrop TP400-motorn på Airbus A400M-flygplanet).

➤ Fortsatt luftvärdighet

Under 2012 ägnade Easa mer tid åt tillsyn av den fortsatta luftvärdigheten, vilket var helt i linje med byråns säkerhetsmål, samt utökade flottan av luftfartyg som omfattades av systemet för fortsatt luftvärdighet. Totalt mer än 1 400 nya luftfartyg som omfattas direkt av byråns luftvärdighetssystem har nu lagts till den globala flottan av luftfartyg. För vissa av dessa typer av luftfartyg krävde tillsynen mer resurser, beroende på driftserfarenhet och obehandlade säkerhetsfrågor.

➤ Certifieringsuppgifter med anknytning till driften

Som ett led i förberedelserna för det framtida införandet av OSD-element i certifieringsprocessen har man, i nära samarbete med de sökande, valt ut två projekt (Falcon SMS och Airbus A350) till pilotprojekt där OSD-element ska integreras i certifieringsprocessen.

b. Organisationsgodkännanden

Syfte och omfattning

Easa ansvarar för godkännandet av konstruktionsorganisationer oavsett var dessa finns samt för godkännandet av de organisationer som ansvarar för tillverkning, underhåll, underhållsutbildning och ledningsverksamhet för fortsatt luftvärdighet utanför medlemsstaternas territorium. I detta ingår även att godkänna tillverkningsorganisationer inom en eller flera medlemsstaters territorium om detta begärs av en eller flera av dessa medlemsstater. Under 2012 har verksamheten för organisationsgodkännanden nått en mogen nivå, både vad gäller verksamhet och metoder.

Viktigaste resultat 2012

Verksamheten för organisationsgodkännanden har stadigt ökat under 2012, vilket innefattar godkännanden av konstruktionsorganisation (DOA)/alternativt förfarande (AP) till DOA, godkännanden av tillverkningsorganisation (POA) samt godkännanden av underhållsorganisation/organisationer för fortsatt luftvärdighet (MOA/COA). Arbetsbelastningen för att övervaka det europeiska gemensamma godkännandet av tillverkningsorganisation (SPOA) för Airbus har ökat något, även utanför Europa. De siffror som gäller organisationsgodkännanden kan sammanfattas enligt följande:

Godkända organisationer den 31 december 2012

■ DOA
■ AP till DOA
■ MOA Utländsk
■ MOA USA
■ MOA Kanada
■ MTOA
■ POA
■ SPOA
■ LOA

➤ **Godkännande av konstruktionsorganisationer**

Den 31 december 2012 hade totalt 294 DOA utfärdats, varav 227 hade överförts till byråns interna verksamhet. De nationella luftfartsmyndigheterna behandlar fortfarande 67 organisationer. De organisationer som befann sig under initial bedömning var 80 för DOA och 39 för alternativa förfaranden till DOA. Överföringen till den interna verksamheten har nått det förväntade målet. Ytterligare 5 organisationer överfördes till Easas teamledare under 2012, varav 2 DOA och 3 alternativa förfaranden till DOA. Ytterligare överföringar kommer att ske om de nationella luftfartsmyndigheterna beslutar att upphöra med sin verksamhet eller om utvidgningen av tillämpningsområdet för DOA kräver detta.

➤ **Godkännande av tillverkningsorganisationer**

I slutet av 2012 hade totalt 19 godkännanden av tillverkningsorganisationer utfärdats för utländska tillverkningsorganisationer och ett enda godkännande av tillverkningsorganisation för Airbus. Easa fortsatte dessutom att utfärda Easas luftvärdighetsbevis för export (ECofA) av luftfartyg tillverkade av tillverkningsorganisationer som godkänts av Easa i Kina och av Airbus enligt SPOA i Europa. Easa bidrog också till genomförandet av de bilaterala avtalen mellan EU och USA och mellan EU och Kanada på tillverkningsområdet.

Godkännanden av underhållsorganisationer/organisationer för fortsatt luftvärdighet

På området godkännanden av underhållsorganisationer/organisationer för fortsatt luftvärdighet har Easa lagt ut de flesta tekniska utredningarna liksom den fortsatta övervakningen av organisationerna externt på de nationella luftfartsmyndigheterna i majoriteten av fallen. Byråns egna experter behandlar ett begränsat antal av godkännandena direkt för att upprätthålla och utveckla den sakkunskap som krävs för att effektivt leda den verksamhet som utförs av de nationella luftfartsmyndigheterna. Easa har deltagit i förberedelserna för en smidig övergång från det befintliga bilaterala underhållsavtalet till det nya bilaterala avtalet mellan EU och USA. Under 2012 utfärdade Easa det första godkännandet av utländsk organisation med ansvar för fortsatt luftvärdighet.

Godkännanden av organisationer för licensiering av flygbesättningar

Under 2012 började organisationerna för licensiering av flygbesättningar (FCL OA) samarbeta med de största nationella luftfartsmyndigheterna och bidra till att lösa olika frågor i samband med den kommande förordningen. Genomförandeprocesser för godkännanden av organisationer för licensiering av flygbesättningar har inrättats. Arbetsinstruktioner och vägledande material har tagits fram för pilotutbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum. Rekrytering av chefer till de team som ska godkänna organisationerna för licensiering av flygbesättningar har slutförts. Tekniska specifikationer och beräkningar av arbetsbelastning för utkontraktering har genomförts. I december 2012 hade de behöriga organen för tillsyn av pilotutbildningsorganisationer och tre nationella luftfartsmyndigheter för tillsyn av flygmedicinska centrum valts ut. I slutet av december övertog FCL OA tillsynen över femton pilotutbildningsorganisationer som tidigare godkänts av medlemsstaterna. För dessa organisationer utfärdades sju godkännandebekräftelser. Överföringen till den interna verksamheten påskyndades eftersom tjänsteleverantörerna oväntat fick minskad kapacitet att utföra de allokerade uppgifterna. Under 2012 överfördes fem organisationer till Easas teamledare tidigare än planerat. Ytterligare överföringar kommer att ske efterhand som nya FCL OA ATO-teamledare börjar på sektionen eller om tjänsteleverantörer inte klarar av arbetsbelastningen.

Godkännanden av flygtrafik- och flygledningstjänster

Den viktigaste aktiviteten för denna nya sektion var att tillsammans med kommissionen inrätta förfaranden för att utöva tillsyn över nätverksledningen. Förfarandena inrättades under 2012 och ingår nu i det integrerade förvaltningssystemet (IMS). En fullständig översyn av nätverksledningens efterlevnad av tillämpliga krav har genomförts.

En parallell aktivitet startades för att förbereda övertagandet av tillsynen över leverantören av Egnos-tjänster, ESSP. Aktiviteten bestod av tillsynsmöten med de franska och belgiska myndigheterna, deltagande i revisioner samt den slutliga överföringen av tillsynsansvaret till Easa i november 2012.

I februari 2012 övertog sektionen för godkännanden av flyglednings- och flygtrafiktjänster tillsynsansvaret för en amerikansk ATCO-utbildningsorganisation från norska NSA. En första revision genomfördes i juni 2012.

Eftersom sektionen och dess mål är nya fortgår utvecklingen av processer, formulär och förfaranden samt rekryteringen av ny personal.

c. Inspektioner i medlemsstaterna

Syfte och omfattning

Byrån använder sig av standardiseringsinspektioner för att övervaka att de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna genomför EU-lagstiftningen på ett enhetligt och effektivt sätt. Sådana inspektioner kan även omfatta undersökningar av organisationer som står under direkt tillsyn av de behöriga myndigheterna för en stickprovskontroll.

Den 2 februari 2012 antogs förordning (EU) nr 90/2012² om ändring av förordning (EG) nr 736/2006³ så att arbetsmetoderna för att genomföra standardiseringsinspektioner skulle kunna utvidgas till att omfatta inte bara initial och fortsatt luftvärdighet utan även följande områden:

- Flygdrift
- Rampinspektioner (SAFA-inspektioner)
- Flygbesättningar
- Flygledare
- Flyglednings- och flygtrafiktjänster.

Detta innebär att standardiseringsinspektioner inom alla områden nu utförs enligt samma rättsliga grund och enligt samma arbetsmetoder.

Geografiskt sett omfattar standardiseringen 46 länder: de 31 "Easa-länderna" (dvs. de 27 EU-medlemsstaterna och fyra länder där EU-lagstiftningen om luftfartssäkerhet tillämpas till följd av bilaterala eller multilaterala avtal med EU) samt 15 länder som har undertecknat ett arbetsavtal med Easa ("WA-länder"). Under 2012 har inspektioner gällande ett eller flera tekniska områden utförts i 36 av dessa länder: 24 "Easa-länder" och 12 "WA-länder".

För rampinspektioner deltar totalt 44⁴ länder i SAFA-programmet. Under 2012 besöktes 16 av dessa: 13 "Easa-länder" och 3 "WA-länder".

Viktigaste resultat 2012

➤ Inspektörspoolen

Easa har åtagit sig att integrera inspektörer som utstationerats från de nationella luftfartsmyndigheterna i sina inspektionsteam för att dra nytta av deras kompetens och praktiska erfarenhet och för att skapa och sprida en gemensam förståelse hos de nationella luftfartsmyndigheterna för de tillämpliga kraven (förebyggande standardisering). Under 2012 utgjordes 134 teammedlemmar av inspektörer som utstationerats från de nationella luftfartsmyndigheterna (50 procent). Fem grundutbildningar för standardiseringsinspektörer genomfördes och sammanlagt 85 inspektörer deltog.

➤ Nyckelresultat – standardisering

Under 2012 har 121 standardiseringsinspektioner genomförts, enligt följande tabell:

Inspektionstyp	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD
Regelbunden insp.	23	16	8	7	9 ⁵
Ad-hoc	1	–	–	–	–
Uppföljning	1	9	11	7	–
ECAA-bedömning	1	2	–	–	–

Detta resulterade i att sammanlagt 868 avvikelser konstaterades, varav 838 klassificerades som bristande efterlevnad, vilket innebär att den inspekterade nationella luftfartsmyndigheten måste föreslå och genomföra en åtgärdsplan med korrigerande åtgärder. Runt 26 procent av alla avvikelser

² Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 90/2012 av den 2 februari 2012 om ändring av förordning (EG) nr 736/2006 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner, EUT L 31, s. 1.

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

⁴ Geografiskt sett omfattar SAFA-standardiseringen samma område som standardiseringen, exklusive Kosovo, San Marino och Liechtenstein och inklusive Marocko.

⁵ Inom FSTD-området besöktes fyra medlemsstater för första gången.

klassificerades som allvarliga avvikelser som kan innebära säkerhetsrisker om de inte åtgärdas i vederbörlig ordning.

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

De svårigheter som har uppstått inom de flesta standardiseringsområden gäller i första hand förfarandet för att bevilja godkännanden, certifikat eller behörighetsbevis samt den fortsatta övervakningen över godkända organisationer. Bristen på lämplig inspektionspersonal, både sett till kompetens och antal, är en av de främsta orsakerna till de konstaterade avvikelserna. Detta gäller i synnerhet för flygdriftsområdet.

- Under 2012 har byrån anordnat sammanlagt tretton möten för flyglednings-/flygtrafiktjänster. Standardiseringsmötena har visat sig vara ett framgångsrikt redskap för att uppnå en högre grad av gemensam förståelse och tolkning av de tillämpliga kraven. Ständig förbättring av standardiseringsprocessen

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

Automatisk dataextraktion och bättre rapporteringskapacitet har gjort det möjligt att förbättra och snabbare kontrollera resultatens status, vilket sammantaget har lett till bättre kontroll av standardiseringsprocessens uppföljningsfas. Byrån har varit med och utarbetat den nya standardiseringsförordningen, som bygger på mer än fem års erfarenhet av att genomföra den nuvarande förordningen.

Det nya standardiseringskonceptet bygger på en strategi för kontinuerlig övervakning genom identifiering, insamling och analys av säkerhets- och verksamhetsrelaterad information som gör att Easas standardiseringsavdelning kontinuerligt kan övervaka de behöriga myndigheternas kapacitet för säkerhetstillsyn och ländernas säkerhetsresultat, både på aggregerad och på områdesspecifik nivå. Dessa uppgifter kommer därefter att behandlas med hjälp av en modell och utgöra en viktig indikator för att fastställa standardiseringsinspektionernas frekvens, innehåll och omfattning.

d. Operatörer

Syfte och omfattning

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

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

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

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

Under året har byrån inriktat sitt arbete på att ytterligare förbättra SAFA-programmet (vilket bland annat omfattar uppgradering av SAFA-databasen och utfärdande av reviderat vägledande material för SAFA), genomföra SAFA-standardiseringskontroller för nationella luftfartsmyndigheter samt

tillhandahålla professionellt tekniskt stöd till kommissionen för flygsäkerhetskommittén (ASC) på EU:s säkerhetslista.

Viktigaste resultat 2012

SAFA

Efter införandet av en ny SAFA-applikation och SAFA-databas genomfördes under 2012 en omfattande uppgradering. Fokus låg på att förbättra analytiska funktioner och underlätta uppföljning. SAFA-analysen utfördes i linje med den fastställda tidsplanen. Analysresultaten samt resultaten från prioriteringsprocessen för SAFA-inspektioner presenterades under flygsäkerhetskommitténs möten (säkerhetslistan). På begäran av kommissionen har även flera ad hoc-analyser utförts till stöd för olika ärenden som är under utredning.

I enlighet med SAFA-direktivet och den ändrade standardiseringsförordningen har Easa gått vidare med SAFA-standardiseringsprocessen, och en andra standardiseringscykel inleddes 2012. Sammanlagt 16 standardiseringsinspektioner planerades och genomfördes i EU samt i de stater utanför EU som deltar i SAFA.

Dialogen med industrin har fortsatt: Easa organiserade det andra forumet för SAFA-regleringsmyndigheter och industrin som samlade företrädare från länderna som deltar i SAFA, IATA, AEA, ELFAA, IACA och större luftfartygstillverkare för att öppet diskutera SAFA-relaterade frågor. SAFA-förfarandena har setts över på grundval av input från möten med de deltagande länderna och industrin samt feedback från standardiseringsbesök. En ny version av Easas vägledande material för SAFA – förfaranden för rampinspektioner antogs 2012. Easa utfärdade därefter ett utbildningsmeddelande för Safa och organiserade en workshop för Safa-instruktörer.

Marknadsföringen av EU:s SAFA-program till internationella målgrupper fortsatte, och allt fler regioner och länder världen över tar efter dess principer och förfaranden.

Montenegro ingick ett arbetsavtal med Easa och blev därigenom det 44:e landet som deltar i SAFA.

Tredjelandsoperatörer

I enlighet med utvidgningen av byråns behörighetsområden har byrån organiserat det förberedande arbetet (tydligt fastställande av tillämpningsområde och arbetsbörda samt förfaranden) i samband med godkännanden av operatörer från tredjeländer (TCO). Byrån har fokuserat på utkastet till genomförandeförordning (framtida Del-TCO), arbetsförfaranden och TCO:s bedömningsmodell samt bidragit till IKT-affärsanalysdokumentet för den planerade TCO-programapplikationen. Eftersom regelarbetet och antagandet av Del-TCO har försenats, har den planerade rekryteringen av tjänstemän och teamledare till TCO lagts på is.

Kommissionen har fått regelbundet stöd i fråga om EU:s säkerhetslista. Easa har deltagit i förberedande utfrågningar med utländska myndigheter och operatörer samt bistått med tekniska expertkunskaper under flera fallanalyser i samband med EU:s säkerhetslista. TCO-enheten fortsatte att samordna ICAO USOAP-arbetsgruppen för rapportanalys som förser EU:s luftfartssäkerhetskommitté med ett antal länderrapporter. TCO-personalen har också kvalificerats som ICAO USOAP-revisorer och Easa har utstationerat personal som ska delta i flera komplexa ICAO-revisioner.

4. Internationell utveckling

Syfte och omfattning

Byrån ingår arbetsavtal med utländska nationella luftfartsmyndigheter och har deltagit i förhandlingar och genomförande i fråga om bilaterala avtal om flygsäkerhet (BASA) och andra luftfartsavtal på ad hoc-basis.

Byrån förstärker också sina förbindelser med ICAO i nära samarbete med generaldirektoratet för transport och rörlighet och medlemsstaterna och i samband med Eurocontrol.

Utöver detta hjälper byrån utvecklingsländerna med att förbättra sin lagstiftningskapacitet.

Viktigaste resultat 2012

➤ Bilaterala avtal och arbetsavtal

. En intensiv samordning har skett inom ramen för de bilaterala avtalen om säkerhet inom den civila luftfarten (BASA) mellan EU och USA. Vid sitt möte i maj 2012 beslöt bilaterala tillsynsstyrelsen (BOB) inom ramen för det bilaterala säkerhetsavtalet mellan EU och USA (EU-US BASA) att inrätta tre arbetsgrupper och gav dem i uppdrag att utarbeta nya bilagor till avtalet, nämligen om pilotcertifiering, utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) och pilotutbildningsorganisationer. När det gäller avtalet mellan EU och USA genomfördes sex inspektionsresor till USA under 2012. Dessutom anordnades två möten i gemensamma tillsynsstyrelsen för underhåll (JMCB), och vägledningen till underhållsbilagan (MAG) granskades och godkändes.

Vad gäller avtalet mellan EU och Kanada anordnades det första mötet i den gemensamma underkommittén för underhåll (JSCM), MAG utvecklades och godkändes liksom ett dokument med de överenskomna övergångsförfarandena som ska följas av Transport Canada, Easa och medlemsstaternas behöriga myndigheter.

Sedan avtalet mellan USA och EU om samarbete i frågor som gäller civilflygets säkerhet trätt i kraft inledde tillsynsstyrelsen för certifiering en genomgripande översyn av de tekniska genomförandeförfarandena (TIP). En kontinuerlig förbättringsprocess genomförs för att ytterligare effektivisera det ömsesidiga erkännandet av tekniska slutsatser och godkännanden mellan Europa och USA.

➤ Samarbete med ICAO

Under 2012 förhandlade Easa med ICAO om ett arbetsavtal mellan de båda organisationerna inom ramen för samförståndsavtalet mellan EU och ICAO. Dessa förhandlingar bör slutföras under 2013.

Easa har också fortsatt att arbeta med kommissionen, EU:s medlemsstater och ICAO för att utveckla en enklare metod för att anmäla skillnader för de områden där EU har fått behörighet. I december 2012 anordnades ett möte för Europas nationella samordnare för kontinuerlig övervakning (NCCMC) i Köln. Syftet var att diskutera utmaningar som de europeiska länderna nu står inför samt att nå fram till gemensamma lösningar, framför allt i fråga om ICAO:s strategi för kontinuerlig övervakning (CMA) och den elektroniska registreringen av skillnader (EFOD). Under 2012 bidrog Easa även till arbetet i ECAC:s och kommissionens grupp för säkerhetssamordning inför ICAO:s församling. Denna grupp förbereder det europeiska bidraget till det 38:e mötet i ICAO:s församling (som kommer att hållas i september/oktober 2013). Easa har också fortsatt att arbeta med ICAO:s regionala kontor i Paris för att hjälpa till att utforma den nya regionala europeiska luftfartssäkerhetsgruppen (RASG).

5. Stödverksamheter

Syfte och omfattning

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

Under 2012 har de främsta utmaningarna när det gäller stödverksamheter bland annat varit lanseringen av två stora IT-applikationer (SAFA och IORS) och slutförandet av arbetet med att inrätta Easas Brysselkontor.

Viktigaste resultat 2012

Handläggning av ansökningar och upphandlingstjänster

Det första steget i den planerade översynen av avgiftsföreskrifter slutfördes framgångsrikt genom ändringen av förordning nr 494/2012, som innebär att byrån kan ta ut avgifter för nya behörighetsaktiviteter från och med april 2012.

Under 2012 genomfördes 34 upphandlingsförfaranden för större värden, som täcker de olika Easa-direktoratens upphandlingsbehov (se bilaga 5 för detaljer).

När det gäller upphandling av certifiering slutfördes fas II av upphandlingsförfarandet för nationella luftfartsmyndigheter och behöriga organ framgångsrikt. Nya ramavtal avseende tjänster har undertecknats med femton nationella luftfartsmyndigheter och tio behöriga organ.

Finansiella tjänster

Byrån har utfärdat alla planerings- och rapporteringsdokument i tid, i överensstämmelse med budgetförordningen. Byråns årsredovisning för 2011 godkändes av Europeiska revisionsrätten och Europaparlamentet beviljade byrån ansvarsfrihet för år 2010.

En ekonomisk handbok utarbetades för att ge en överblick över samtliga koncept för byråns verksamhet samt beskriva hur byrån genomför budgeten och olika bokföringsprinciper och bokföringsverktyg.

Rapportkapaciteten utvecklades ytterligare i syfte att stödja byråns förvaltning av beslutsprocessen för att på ett effektivt sätt kunna fullgöra byråns uppdrag. En resultattavla som varje månad anger nyckelutförandeindikatorer (bland annat de som avser det årliga arbetsprogrammet) presenterades och diskuterades varje månad med samtliga direktörer i den verkställande kommittén. Kvartalsvisa kontoavslut och ytterligare förbättring av databaser, särskilda rapporter och analyser gjorde det möjligt att nära övervaka såväl bidrags- som avgiftsfinansierad verksamhet.

Det interna kontrollsystemet stärktes genom att efterhandskontroller infördes. Särskilda insatser gjordes (t.ex. finansdagar, månadsmöten med de operativa direktoraten) för att ytterligare stärka byråpersonalens ekonomiska medvetenhet och kunskaper. Merparten av de administrativa förenklingsåtgärder som fastställdes 2011 har genomförts.

Juridiska tjänster

Den rättsliga avdelningen har också arbetat intensivt med att stödja byråns standardiserings- och lagstiftningsfunktioner. Avdelningen har fungerat som stöd för byråns tekniska/operativa funktioner samt för samtliga byråprocesser. Här ska särskilt arbetet för att genomföra förordningen om böter och viten nämnas, liksom översynen av interna förfaranden för att hantera åtgärder enligt artikel 14.

Avdelningen har kontinuerligt samordnat byråns svar på förfrågningar från haveriutredningsmyndigheter och rättsliga myndigheter, i nära samarbete med de operativa direktoraten och extern juridisk expertis. Avdelningen har samordnat flera förfrågningar om offentlig tillgång till Easas handlingar, svarat på klagomål från Europeiska ombudsmannen och spelat en viktig roll när det gäller att införa regler för hur intressekonflikter ska hanteras på ett strukturerat sätt. Avdelningen har också tillsammans med Europeiska datatillsynsmannen enats om en färdplan för efterlevnad av dataskyddsåtagandet. Vid årets slut hade 72 procent av de överenskomna målen uppnåtts.

Avdelningen har även lagt upp byråns försvar i det första fullständiga överklagandeförfarandet vid överklagandenämnden samt pläderat för byrån vid de muntliga förhandlingarna.

Som del av och ledare för EU:s delegation stod avdelningen också som värd vid ett av de sista mötena i Bryssel i ICAO:s arbetsgrupp om skydd av säkerhetsinformation, som nu snart är klar med sitt arbete. Avdelningen var också ordförande i 2012 års juridiska nätverk för byråer.

Kommunikation

En viktig händelse under 2012 var firandet av byråns tioårsjubileum. Här deltog mer än 700 anställda, liksom företrädare för flygindustrin, nationella luftfartsmyndigheter, internationella partnerorganisationer och kommissionen, bland andra EU-kommissionären för transport och rörlighet.

Personal

I slutet av 2012 hade Easa 614 tillfälligt anställda, 40 fler än året innan. Dessutom hade byrån 70 kontraktsanställda (CA) och 11 utstationerade nationella experter (SNE). Totalt sett slöt Easa 82 nya anställningsavtal, samtidigt som 29 anställda lämnade byrån av olika skäl. Detta resulterade i en nettoökning på 53 anställda. 23 anställda var framgångsrika i externa eller interna urvalsförfaranden.

Byrån har offentliggjort 47 lediga tjänster, med 38 tjänster för tillfälligt anställda och 12 tjänster för kontraktsanställda. 49 urvalsförfaranden har slutförts, motsvarande 41 tjänster för tillfälligt anställda och 10 tjänster för kontraktsanställda. Runt 4 197 ansökningar har inkommit och mer än 433 intervjuer har genomförts.

Nya anställningsavtal som ingicks 2012 (TA/CA/SNE)	82
Anställda som lämnade byrån 2012 (TA/CA/SNE)	29
Personalökning netto 2012 (TA/CA/SNE)	53
Publicerade lediga tjänster 2012 (TA/CA/SNE)	47
Framgångsrika interna kandidater (TA)	23

Utöver den personal som redan rekryterats accepterade ytterligare 16 kandidater ett erbjudande om tillfällig anställning under 2012 och kommer att börja på sin tjänst under de första månaderna 2013. Närmare uppgifter om byråns bemanningstal och personalsammansättning för 2012 finns i **bilaga 5**.

Med tanke på hur det ser ut på arbetsmarknaden och att det är svårt att få tag på luftfartsexperter gäller det inte bara att vara en attraktiv arbetsgivare för erfarna experter, utan också att se till att

yngre utexaminerade kvalificerar sig internt. Mot denna bakgrund gick det under hösten 2011 ut en första inbjudan till en betald traineeutbildning, med intagning under våren 2012.

Intagningarna kommer normalt att ske under våren och hösten. Examinerade studenter får en traineepå period på upp till sex månader och studenter med minst två års universitetsstudier en traineepå period på mellan tre och sex månader. Under 2012 valdes sammanlagt 13 traineer ut för att gå en sex månader lång traineeutbildning med arbetsuppgifter som låg i linje med deras akademiska bakgrund.

För att trygga återväxten av personal med rätt teknisk kompetens och åtgärda bristen på luftfartsexperter (se ovan) var Easa också representerat som arbetsgivare vid flera relevanta branschmässor (AERO Friederichshafen, jobbdagar vid ILA och jobbdagar vid Farnborough Airshow) under 2012.

Under perioden maj-oktober 2012 deltog ca 40 Easa-anställda i en mindre pilotundersökning om flextid och in- och utklockningssystem. Den här undersökningen inleddes för att man ville testa hur flextiden och in- och utklockningssystemet ska genomföras för Easas personal längre fram, men också för att projektgruppen för flextid (HR-, IS- och CS-avdelningarna) skulle få feedback så att den kan förbättra IT-verktygens funktioner eller förslaget till flextidspolicy. Den mindre pilotundersökningen avslutades i oktober 2012 för att projektgruppen för flextid skulle få tid på sig att finjustera både IT-verktygen som stöder införandet av flextid och in- och utklockningssystem och det befintliga förslagen till riktlinjer för dessa områden. Detta ledde till att den verkställande direktörens beslut 2012/162/E om införande av flexibla arbetstidsarrangemang ("flextid") antogs den 17 december 2012 och ska genomföras inom Easa den 1 februari 2013.

Efter Europeiska revisionsrättens slutrapport 2011 fick fyra EU-organ, däribland Easa, en anmärkning för att de saknade eller hade bristfälliga riktlinjer för intressekonflikter. Revisionsrättens rapporter ligger, tillsammans med årsredovisningar och finansieringsöversikter, till grund för Europaparlamentets bedömning i samband med det årliga förfarandet för beviljande av ansvarsfrihet. Mot denna bakgrund var det av yttersta vikt att byrån hade infört riktlinjer för hur intressekonflikter ska förebyggas och reduceras före 2012 års utgång, så att Easa säkert skulle kunna beviljas ansvarsfrihet för nästa budgetår. Till följd av detta antog byrån den 1 augusti 2012 riktlinjerna "Uppförandekod för Easas personal", som även innehåller regler om "förebyggande och minskning av intressekonflikter" samt "gåvor och gästfrihet". Genom att anta och genomföra dessa riktlinjer ska det säkerställas att Easas personal agerar opartiskt, oberoende och med integritet när de utför sina arbetsuppgifter, vilket är en av de grundläggande principerna för hur samtliga EU-institutioner och EU-organ ska förvaltas. Under andra halvåret 2012 vidtog Easa följande huvudåtgärder för att genomföra dessa riktlinjer:

- Krav på att alla chefer ska lämna en intresseförklaring⁶ varje år.
- Krav på att Easas verkställande kommitté, inbegripet direktörerna, ska lämna en intresseförklaring varje år. Direktörernas årliga intresseförklaring har publicerats på Easas webbplats.
- En etisk kommitté har inrättats för att bistå verkställande direktören med synpunkter och stöd när de intresseförklaringar som lämnats ska bedömas.
- Regler om gåvor, gästfrihet och inbjudningar har införts för alla anställda.
- Det har införts en utbildning om uppförandekoden, med fokus på bilagorna, som är obligatorisk för all EASA-personal.

⁶ Observera att alla anställda med en befattning som bedömts vara av känslig karaktär kommer att behöva lämna en årlig intresseförklaring. Detta kommer att börja tillämpas under 2013.

Under 2012 föreslogs 85 medarbetare (81 tillfälligt anställda och 4 kontraktsanställda) få ändrad kategoritilldelning. De kontraktsanställda fick ändrad kategoritilldelning direkt, medan 80 procent av de tillfälligt anställda uppfyllde kravet på ett tredje språk.

Den s.k. pulscheken för 2012 (2–24 februari) genomfördes i syfte att följa upp huvudområdena från den fullständiga undersökningen från 2011 (svarsfrekvens 69 procent). Resultaten har sedan använts till att utveckla chefsutbildning och teambyggande aktiviteter samt till att förbereda möten för all personal, kommunikationsinitiativ till Easas jubileum samt till att upprätta återkommande möten för avdelningscheferna, verkställande direktörens blogg osv. Det har också inrättats arbetsgrupper för avdelningscheferna i syfte att utarbeta handlingsplaner för de huvudområden där man har konstaterat att det finns ett behov av förbättring. Arbetsgruppen för kultur och kommunikation har kommit med input till projektet om byråns kultur, som bedrivs gemensamt av HR-avdelningen, kommunikationsavdelningen och arbetsgruppen. Denna input kommer att användas vid en workshop om organisationsutveckling i början av 2013 samt vid ett antal samrådsinitiativ för personalen som inleds under nästa år.

Gruppen med konfidentiella rådgivare har utökats med tre nya rådgivare och omfattar nu sammanlagt sex aktiva rådgivare.

Följande anbudsförfaranden för personalutvecklingsprojekt genomfördes under 2012:

- 1) Upphandlingen om arbetsutvärdering syftar till att få en uppdaterad jobbmatrix för Easas olika befattningar och att införa en struktur för en arbetsfamiljemodell. Det här kommer att fungera som stöd vid organisationsbeslut om omstrukturering, personalmobilitet, karriärvägar och efterträdarplanering. Detta kommer att börja genomföras under första kvartalet 2013.
- 2) Anbudet om kompetensramen syftar till att arbeta en kompetensmodell som är särskilt anpassad till byråns särskilda expertkunskaper och ska stödja våra HR- och ledningsprocesser. Detta kommer att börja genomföras under andra kvartalet 2013.
- 3) Anbudet om bedömnings- och utvecklingscentrer avslutades under fjärde kvartalet 2012. Detta kommer att hjälpa Easa att stärka rekryterings- och utvecklingsförfarandena för chefstjänster.
- 4) Ett annat öppet anbudsförfarande för tillhandahållande av tillfällig personal förbereddes under 2012 och kommer att offentliggöras under första kvartalet 2013. Tillfällig personal behövs för att komplettera Easas tjänstemän vid kortare/medellång frånvaro eller arbetstoppar då det krävs ytterligare personal.

I december 2012 beslöt den verkställande direktören att HR-funktionen skulle omorganiseras i två avdelningar:

- Personaladministration som ska se till att alla bestämmelser om anställningsvillkor genomförs på ett effektivt sätt.
- Professionell och organisatorisk utveckling som syftar till att skapa en nära koppling mellan insatserna för att attrahera och välja talanger, resultatorienterad förvaltning, utbildning, rörlighet och fastställande av potential för att säkra tillväxt. Kompetens ska fastställas och eventuella avvikelser åtgärdas. I samband med detta kommer särskild vikt att läggas vid de expertkunskaper som behövs framöver.

Denna omorganisation (inklusive undertecknandet av nödvändiga beslut från verkställande direktören) kommer att genomföras under 2013.

Allmän och teknisk utbildning

Allmän utbildning

Under 2012 anordnades sammanlagt 336 allmänna utbildningskurser (varav 80 språkutbildningar och språktester) med totalt 2 692 deltagare (varav 499 i språkkurser eller språktester).

Medvetenheten om chefsutbildningar och teamutveckling har ökat. Sammanlagt har sex teambyggande evenemang anordnats. Närvarograden för den årliga chefsutbildningen var 85 procent, vilket var i linje med nyckelutförandeindikatorn. Utbildningen i utvärdering för nya rapporterande tjänstemän följdes också obligatoriskt.

Utbildningen i interkulturell medvetenhet fortsatte och omfattade bland annat standardkurser om effektiv interkulturell kommunikation och förhandling samt skräddarsydda teman för särskilda områden (Afrika, Kina).

Obligatorisk utbildning för att genomföra riktlinjerna i Easas uppförandekod infördes för alla som arbetar i Easas lokaler. Chefer (84 procents närvaro) och personal på känsliga befattningar (94 procents närvaro) utbildades först. Totalt sett utbildades mer än 77 procent i den totala målgruppen under 2012. Utbildningen kommer att fortsätta under 2013.

Under 2012 genomfördes följande allmänna utbildningar:

		TOTALT
Allmänna utbildningskurser	256	336
Språkutbildningar och språktester	80	
Deltagare i allmän utbildning	2 193	2 692
Deltagare i språkutbildning	499	

Teknisk utbildning

För att möta den ökade efterfrågan på utbildning som är aktuell och anpassad till ändamålet har följande åtgärder genomförts under 2012:

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

De viktigaste resultaten för 2012 omfattade följande:

- Antalet e-examinationsleverantörer ökade till 43, inklusive 13 av medlemsstaternas nationella luftfartsmyndigheter.
- Ny fyraårig upphandling som omfattar 17 delar.

- Easas ELG-system för utbildningsförvaltning och plattformen för e-examination genomfördes med migrering av hela databasen till Easas egna servrar.
- Ny utbildningsteknik infördes för att ge bättre förutsättningar för en utökad kundbas.
- Specialkurser utvecklades och tillhandahölls för CS-23, CS-27/29, FSTD-utvärderare, säkerhetsavtalet mellan EU och USA, ARIS, ELG-systemet, SAFA-databasen och IORS.
- Easas utbildningsakademi presenterade diskussionsunderlag för verkställande direktören.
- En samling e-examinationer för flygbesättningar publicerades (10).
- 2012 års utbildningsplan publicerades (december 2012).

Under 2012 genomfördes följande utbildningar:

Utbildningstillfällen	96
Kurser	166
Deltagare från Easa	515
Deltagare från de nationella luftfartsmyndigheterna	295

Bilagor

- **Bilaga 1:** Revisionsförklaring från utanordnaren
- **Bilaga 2:** 2012 års studier och forskningsprojekt
- **Bilaga 3:** 2012 års beslut, yttranden och ändringsförslag (NPA)
- **Bilaga 4:** Byråns ekonomiska resultat 2012 (Easas budgetgenomförande)
- **Bilaga 5:** Upphandlingsförfaranden som inletts och/eller slutförts under 2012
- **Bilaga 6:** Bemanningstal och personalsammansättning
- **Bilaga 7:** Nyckelutförandeindikatorer
- **Bilaga 8:** Easas styrelse
- **Bilaga 9:** Förteckning över förkortningar

Bilaga 1: Revisionsförklaring från utanordnaren

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

- Jag försäkrar att informationen i denna rapport ger en rättvisande bild⁷.
- Jag intygar att jag har rimliga garantier för att de medel som anslagits för den verksamhet som beskrivs i denna rapport har använts i det syfte de var avsedda för och i överensstämmelse med principen om sund ekonomisk förvaltning, samt att de kontrollförfaranden som inrättats ger de nödvändiga garantierna för att de underliggande transaktionerna är lagliga och korrekta.

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

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

Patrick Goudou,
verkställande direktör för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

⁷ En rättvisande bild betyder i detta sammanhang en tillförlitlig, fullständig och riktig bild av förhållandena.

Bilaga 2: 2012 års studier och forskningsprojekt

Under 2012 finansierades följande nio projekt, som vart och ett pågick i mellan sex och elva månader, av byrån efter ett framgångsrikt anbudsförfarande. Budgeten för detta uppgick till totalt 9 miljoner euro (943 600 euro för BL3903 + 0 euro för 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

Under 2012 har byrån mottagit och godkänt slutrapporter från följande projekt:

• 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

* Utförs av en trainee under hans traineeperiod

Rapporterna kan läsas och laddas ned från byråns webbsida om forskning⁸

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

Bilaga 3: 2012 års beslut, yttranden och ändringsförslag (NPA)

Beslut

Beslut	Uppgiftsnummer	Ämne
Beslut 2012/001/R	25.035	Cabin environment – Air Quality
Beslut 2012/002/R	RMT.152 (ATM.002 b)	Introduction of ACAS II software version 7.1 Update of AMC-20
Beslut 2012/004/R	66.004 66.006 66.009 66.011 66.022	Advanced vision systems HUD/EVS/SVS/CVS
Beslut 2012/005/R	OPS.001	AMC and GM for Cabin Crew in Commercial Air Transport Operations
Beslut 2012/006/R Beslut 2012/007/R	RMT.0187 (FCL.001 b) RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM to Part-ARA and PART-ORA
Beslut 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
Beslut 2012/009/R	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO standards for parts and appliances into EASA ETSO
Beslut 2012/010/R Beslut 2012/011/R	RMT.0187 (FCL.001 b)	Implementing rules for pilot licensing – CS-FSTD(A) and CS-FSTD(H)
Beslut 2012/012/R	RMT.0273	Halon — Update of CSs in order to comply with EC regulations
Beslut 2012/013/R	i.u.	Rulemaking programme 2013-2017
Beslut 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
Beslut 2012/015/R Beslut 2012/016/R Beslut 2012/017/R Beslut 2012/018/R Beslut 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
Beslut 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
Beslut 2012/021/R	27&29.002 a	CS for Small Rotorcraft ('CS-27') Damage Tolerance & Fatigue Evaluation of Metallic Rotorcraft Structures
Beslut 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

Yttranden

Yttranden	Uppgiftsnummer	Ämne
Yttrande 01/2012	RMT.0428 (OPS.001 a)	Implementing rules for air operations
Yttrande 03/2012		
Yttrande 02/2012		
Yttrande 04/2012	RMT.0440	FTL requirements for CAT aeroplane

	(OPS.055 a)	
Yttrande 05/2012	RMT.0290 (OPS.004 a)	Implementing rules for the oversight of third country aircraft
Yttrande 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

Ändringsförslag

NPA	Uppgiftsnummer	Ämne
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

Bilaga 4: Byråns ekonomiska resultat 2012 (Easas budgetgenomförande)⁹

4.1. Preliminärt budgetresultat för 2012 (alla siffror i tusental euro).

INKOMSTER	2012	2011
Bidrag från kommissionen (till byråns driftsbudget – avdelning 1, 2 och 3)	35 728	35 192
Phare-medel från kommissionen	2 924	946
Övriga bidrag och finansiering som mottagits via kommissionen	1 514	1 525
Inkomster från avgifter	74 241	71 978
Övriga inkomster	727	1 308
INKOMSTER TOTALT (a)	115 132	110 949
UTGIFTER		
Avdelning I: Personal	64 276	57 911
Avdelning II: Administrativa utgifter	13 563	13 871
Avdelning III: Driftsutgifter exklusive avsatta avgiftsinkomster	56 812	51 442
Inkomster avsatta för särskilda ändamål som överförts från avgifter	24 197	25 226
UTGIFTER TOTALT (b)	158 848	148 450
RESULTAT FÖR BUDGETÅRET (a-b)	- 43 716	- 37 501
Annullering av outnyttjade betalningsbemyndiganden som överförts från föregående år	1 612	2 526
Justering för överföringar från föregående år av anslag tillgängliga den 31 december som härrör från inkomster avsatta för särskilda ändamål	42 177	36 349
Kursdifferenser för året (vinst +/förlust -)	- 12	- 13
SALDO SOM FÖLJER AV RESULTATRÄKNINGEN FÖR BUDGETÅRET	62	1 361
Saldo år N-1	1 361	1 565
Positivt saldo från år N-1 som återbetalas år N till kommissionen	- 1 361	- 1 565
Resultat som används för att fastställa beloppen i allmänna räkenskaper	62	1 361
Kommissionens bidrag – byrån redovisar upplupna inkomster och kommissionen ökade upplupna utgifter	35 666	33 830
Förhandsfinansieringen hålls öppen för att återbetalas av byrån till kommissionen år N+1	62	1 361
Budgetresultatet omfattar inte:		
Ränta på kommissionens bidragsmedel per den 31/12/N som ska återbetalas till kommissionen (skuld)	0,055	0,059

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

⁹ Slutrapporten från Europeiska revisionsrätten om Easas räkenskaper för 2012 beräknas inkomma i juni 2013.

Under 2012 har byrån endast använt icke-differentierade anslag.

De totala åtagandebemyndigandena som utnyttjats uppgick till 158 848 000 euro (148 450 000 euro under 2011), varav åtaganden gjorts för 132 280 000 euro (121 966 000 euro under 2011) och anslag för inkomster för särskilda ändamål på 26 568 000 euro (26 484 000 euro under 2011) automatiskt förts över enligt artikel 10 i Easas budgetförordning.

Den totala förbrukningen av betalningsbemyndiganden uppgick till 158 848 000 euro (148 450 000 euro under 2011), varav 106 118 000 euro (93 917 000 euro under 2011) har betalats ut och 52 731 000 euro (54 533 000 euro under 2011) automatiskt överförts (26 163 000 euro för åtaganden och 26 568 000 euro för kreditavsättningar från avsatta inkomster).

Kreditavsättningarna från avsatta inkomster på 26 568 000 euro, som fördes över automatiskt, utgörs av 24 197 000 euro externt avsatta från avgifter och 2 371 000 euro från övriga avsatta inkomster.

Anslag från inkomster avsatta för särskilda ändamål på 4 437 000 euro för att fortsätta med tekniskt stöd och samarbetsprojekt med tredje länder godkändes i den slutgiltiga budgeten för 2012. De belopp som utgjorde faktiska intäkter och fördes över från 2011 uppgick till totalt 3 960 000 euro, varav 1 853 000 euro avsattes och 2 107 000 euro i kreditavsättningar har överförts automatiskt till 2013.

Driftsutgifterna ökade under 2012 med 4 341 000 euro till 81 009 000 euro (76 668 000 euro under 2011) i linje med den ökade verksamhetsnivån, framför allt inom certifieringsområdet. Sett till andelen av byråns totala budget låg driftsutgifterna på en stabil nivå under 2011 och 2012: 51,6 respektive 50,0 procent. En del av driftsanslagen har emellertid använts till IT-projekt. För att ge en bättre bild av hur den här typen av utgifter förändras i budgeten har det beslutats att den här typen av anslag ska klassificeras som administrativa anslag framöver.

Den totala budgetgenomförandegraden för 2012 uppgick till 97,06 procent.

4.2. Preliminärt budgetgenomförande 2012 (alla siffror i tusental euro).

	2012		2011	
AVDELNING I – Personalutgifter				
	Betalningar	Åtaganden	Betalningar	Åtaganden
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	66 743	66 743	58 658	58 658
Gjorda åtaganden	–	64 265	0	57 911
Betalningar	63 520	–	57 212	0
Automatiska överföringar	756	–	699	0
Totala utgifter/åtagande (2)	64 276	64 265	57 911	57 911
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	–	11	0	0
Förfallna	2 467	2 467	747	747
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	96,30 %	96,30 %	98,73 %	98,73 %

AVDELNING II – Administrativa utgifter				
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	14 193	14 193	14 359	14 359
Gjorda åtaganden	–	13 559	0	13 871
Betalningar	10 198	–	9 931	0
Automatiska överföringar	3 365	–	3 940	0
Icke-automatiska överföringar	–	–	0	0
Totala utgifter/åtagande (2)	13 563	13 559	13 871	13 871
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	–	3 567 660	0	0
Förfallna	630	630	488	488
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	95,56 %	95,56 %	96,60 %	96,60 %
AVDELNING III – Driftskostnader				
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	82 726	82 726	77 245	77 245
Gjorda åtaganden	–	54 456	0	50 184
Betalningar	32 399	–	26 774	0
Automatiska överföringar	48 610	–	49 894	0
Icke-automatiska överföringar	–	–	0	0
Totala utgifter/åtagande (2)	81 009	54 456	76 668	50 184
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	–	26 553	0	26 484
Förfallna	1 716	1 716	577	577
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	97,93 %	97,93 %	99,25 %	99,25 %
TOTALT				
Budgetanslag – C1+R0+C4+C5(1)	163 661	163 661	150 262	150 262
Gjorda åtaganden	–	132 280	0	121 966
Betalningar	106 118	–	93 917	0
Automatiska överföringar	52 731	–	54 533	0
Icke-automatiska överföringar	–	–	0	0
Totala utgifter/åtagande (2)	158 848	132 280	148 450	121 966
Anslag som överförts från inkomster som avsatts för särskilda ändamål (3)	–	26 568	0	26 484
Förfallna	4 813	4 813	1 812	1 812
% som använts på budgetanslag (2+3)/(1)	97,06 %	97,06 %	98,79 %	98,79 %

4.3. Preliminärt ekonomiskt resultat 2012 *(alla siffror i tusental euro).*

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

4.3.1. Totala avgifter och bidrag

	2012	2011
RÖRELSEINTÄKTER		
Avgifter	76 600	68 799
Bidrag från kommissionens enheter (inkl. internationellt tekniskt samarbete)	36 549	34 552
Ersättning för kostnader	751	573
Övrigt	–	–
Bidrag från Eftaländer/tredjeländer	994	980
RÖRELSEINTÄKTER TOTALT	114 895	104 884
DRIFTSKOSTNADER		
Personalkostnader	–63 925	–55 747
Fastigheter och därtill hörande kostnader	–8 325	–8 859
Övriga kostnader	–6 511	–5 769
Avskrivningar och bortskrivningar	–3 293	–3 152
Utkontraktering och ingående av avtal	–36 942	–31 476
DRIFTSKOSTNADER TOTALT	–118 996	–105 003
ÖVERSKOTT (UNDERSKOTT) FRÅN DRIFTEN	–4 101	–119
ICKE-RÖRELSEINTÄKTER (UTGIFTER)		
Finansiella transaktioner intäkter	–	–
Räntor från tredje part	519	598
Finansiella transaktioner kostnader	–29	–
Räntor som betalats till tredje part	–4	–70
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN RÖRELSEFRÄMMANDE VERKSAMHET	486	528
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN ORDINARIE VERKSAMHET	3 615	409
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN EXTRAORDINARIE VERKSAMHET	–	–
NETTOÖVERSKOTT FÖR PERIODEN	3 615	409

4.3.2. Enbart avgifter

	2012	2011
RÖRELSEINTÄKTER		
Avgifter	76 600	68 779
Bidrag från kommissionens enheter (inkl. internationellt tekniskt samarbete)	–	–
Ersättning för kostnader	470	242
Övrigt	–	–
Bidrag från Eftaländer/tredjeländer	–	–
RÖRELSEINTÄKTER TOTALT	77 071	69 020
DRIFTSKOSTNADER		
Personalkostnader	–39 371	–33 950
Fastigheter och därtill hörande kostnader	–5 238	–5 469
Övriga kostnader	–4 048	–3 511
Avskrivningar och bortskrivningar	–2 166	–2 051
Utkontraktering och ingående av avtal	–27 689	–24 103
DRIFTSKOSTNADER TOTALT	–78 511	–69 084
ÖVERSKOTT (UNDERSKOTT) FRÅN DRIFTEN	–1 440	–62
ICKE-RÖRELSEINTÄKTER (UTGIFTER)		
Finansiella transaktioner intäkter	–	–
Räntor från tredje part	519	598
Finansiella transaktioner kostnader	–19	–
Räntor och avgifter som betalats till tredje part	–3	–42
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN RÖRELSEFRÄMMANDE VERKSAMHET	498	556
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN ORDINARIE VERKSAMHET	–943	493
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN EXTRAORDINARIE VERKSAMHET	–	–
NETTOÖVERSKOTT FÖR PERIODEN	–943	493

4.3.3 Enbart bidrag

	2012	2011
RÖRELSEINTÄKTER		
Avgifter	–	–
Bidrag från kommissionens enheter (inkl. internationellt tekniskt samarbete)	36 549	34 552
Ersättning för kostnader	280	331
Övrigt	–	–
Bidrag från Eftaländer/tredjeländer	994	980
RÖRELSEINTÄKTER TOTALT	37 824	35 863
DRIFTSKOSTNADER		
Personalkostnader	–24 554	–21 797
Fastigheter och därtill hörande kostnader	–3 087	–3 391
Övriga kostnader	–2 463	–2 258
Avskrivningar och bortskrivningar	–1 127	–1 101
Utkontraktering och ingående av avtal	–9 253	–7 373
DRIFTSKOSTNADER TOTALT	–40 485	–35 920
ÖVERSKOTT (UNDERSKOTT) FRÅN DRIFTEN	–2 661	–57
ICKE-RÖRELSEINTÄKTER (UTGIFTER)	–	–
Finansiella transaktioner intäkter	–	–
Räntor från tredje part	–	–
Finansiella transaktioner kostnader	–10	–
Räntor och avgifter som betalats till tredje part	–1	–28
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN RÖRELSEFRÄMMANDE VERKSAMHET	–11	–28
		–
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN ORDINARIE VERKSAMHET	–2 672	–84
ÖVERSKOTT/(UNDERSKOTT) FRÅN EXTRAORDINARIE VERKSAMHET	–	–
NETTOÖVERSKOTT FÖR PERIODEN	–2 672	–84

Bilaga 5: Upphandlingsförfaranden som inletts och/eller slutförts under 2012

D	Typ av förf.	Ref.	Lot nr	Kontraktets titel	Typ av kontrakt	Kontraktref.	Framgångsrik anbudsgivare	Totalt (max) värde	Kontrakt-datum	STATUS
S	NP	EASA.2011.NP.21		Teknisk utbildning – Lot 15: Avancerade kompositreparationer	Ramkontrakt	EASA.2012.FC01	Lufthansa Technical Training	150 000,00 €	5/4 2012	GENOMFÖRT
E	NP	E.5.2012.NP.01		Medicinskt stöd till Easa-personal	Ramkontrakt	E.5.2012.FC01	Dr med. Walter Heimbach	60 000,00 €	18/4 2012	GENOMFÖRT
E	NP	E.2.2012.NP.01		Årlig support till program för analys av flygdata och animeringssystem	Ramkontrakt	E.2.2012.FC01	CAE Flightescape Inc.	22 044,00 €	19/7 2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2012.OP.01		Bedömnings- och utvecklingscentrer	Ramkontrakt	EASA.2012.FC16	Hudson Belgium NV i)	1 500 000,00 €	6/12 2012	GENOMFÖRT
						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	Lot 1 i	Offset, digitaltryck och kopieringstjänster	Ramkontrakt	EASA.2012.FC07	Imprimerie Centrale S.A.	300 000,00 €	4/12 2012	GENOMFÖRT
			Lot 1 ii			EASA.2012.FC08	Grafische Werkstatt Druckerei und Verlag Gebr. Kopp GmbH & Co. KG		18/1 2013	

D	Typ av förf.	Ref.	Lot nr	Kontraktets titel	Typ av kontrakt	Kontraktref.	Framgångsrik anbudsgivare	Totalt (max) värde	Kontrakt-datum	STATUS
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 2 i	Layout- och produktionstjänster	Ramkontrakt	EASA.2012.FC09	Imprimerie Centrale S.A.	600 000,00 €	30/10 2012	GENOMFÖRT
			Lot 2 ii			EASA.2012.FC10	Phoenix Design Aid		29/10 2012	
			Lot 2 iii			EASA.2012.FC11	Thomas Zimmer		5/2 2013	
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 3 i	Design- och produktionstjänster	Ramkontrakt	EASA.2012.FC12	Imprimerie Centrale S.A.	400 000,00 €	14/11 2012	GENOMFÖRT
			Lot 3 ii			EASA.2012.FC13	Saatchi & Saatchi Brussels		6/12 2012	
			Lot 3 iii			EASA.2012.FC14	Thomas Zimmer		5/2 2013	
R	OP	EASA.2012.OP.03		Konsulttjänster som stöder Easas internationella tekniska samarbetsaktiviteter	Ramkontrakt	EASA.2012.FC22	consortuim CAA International Ltd, Egis Avia, SENASA	6 000 000,00 €	22/11 2012	GENOMFÖRT
F	OP	EASA.2012.OP.04		Bemannning på postavdelningen och varumottagningen vid Europeiska byrån för luftfartssäkerhet	Ramkontrakt	EASA.2012.FC24	Deutsche Post InHaus Services GmbH	1 500 000,00 €	18/12 2012	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lot 1 i	Juridisk rådgivning vid uthyrning och byggnadsrelaterade tjänster	Ramkontrakt	EASA.2012.FC45	CMS Hasche Sigle	600 000,00 €	1/3 2013	GENOMFÖRT
			Lot 1 ii			EASA.2012.FC46	Bird & Bird LLP		6/3 2013	
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lot 2 i	Juridisk rådgivning vid uthyrning och byggnadsrelaterade tjänster	Ramkontrakt	EASA.2012.FC48	Bird & Bird LLP	100 000,00 €	6/3 2013	GENOMFÖRT
			Lot 2 ii			EASA.2012.FC49	DLA Piper UK LLP		8/3 2013	
			Lot 2 iii			EASA.2012.FC50	CMS Hasche Sigle		7/3 2013	

D	Typ av förf.	Ref.	Lot nr	Kontraktets titel	Typ av kontrakt	Kontraktref.	Framgångsrik anbudsgivare	Totalt (max) värde	Kontrakt-datum	STATUS
F	OP	EASA.2012.OP.07		Säkerhets- och receptionstjänster (i båda fallen inklusive relaterade tjänster) vid Europeiska byrån för luftfartssäkerhet i Köln	Ramkontrakt	EASA.2012.FC06	Gegenbauer Sicherheitsdienste GmbH	4 000 000,00 €	22/11 2012	GENOMFÖRT
R	OP	EASA.2012.OP.09		Studie om verksamhet med enmotorig helikopter i ogynnsam miljö	Ramkontrakt	EASA.2012.C04	Advanced Logistics Group S.A.U. (ledare)	166 000,00 €	8/10 2012	GENOMFÖRT
E	NP	EASA.2012.NP.10		Kontroll av metoder och resultat vid fastställande av nya avgifter till Easas avgiftsföreskrifter	Direkt	EASA.2012.C05	Cranfield University	100 000,00 €	29/8 2012	GENOMFÖRT
R	NP	EASA.2012.NP.11		Tillhandahållande av stöd för att använda tekniska standarder och teknik	Ramkontrakt	EASA.2012.FC02	Eurocae – Europeiska organisationen för civil luftfartsutrustning	300 000,00 €	1/8 2012	GENOMFÖRT
		EASA.2012.OP.12		Flytt- och vaktmästartjänster för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet	Ramkontrakt	EASA.2012.FC23	Gepe Gebäudedienste Peterhoff GmbH	1 000 000,00 €	7/12 2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2012.OP.13		VHM – Vibrationsrelaterad eller annan övervakningsteknik för helikoptrar	Direkt	EASA.2012.C05	Cranfield University	150 000,00 €	30/10 2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2012.OP.14		ICAR – Isbeläggning och isutfällning i bränslesystem	Direkt	EASA.2012.C25	Airbus Operations Limited	200 000,00 €	18/12 2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2012.OP.17		Utveckling och underhåll av ett datalager för produktionsuppgifter om luftfart	Ramkontrakt	EASA.2012.FC26	Ingenieria De Sistemas Para La Defensa de Espana S.A. (ISDEFE)	184 329,74 €	7/12 2012	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 1	Teknisk utbildning – Lot 1: Säkerhetsstyrningssystem för bedömare	Ramkontrakt	EASA.2012.FC31	CAA International Ltd	150 000,00 €	21/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 3	Teknisk utbildning – Lot 3: Revisionsmetoder för regleringsmyndigheter	Ramkontrakt	EASA.2012.FC32	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/2 2013	GENOMFÖRT

D	Typ av förf.	Ref.	Lot nr	Kontraktets titel	Typ av kontrakt	Kontraktref.	Framgångsrik anbudsgivare	Totalt (max) värde	Kontrakt-datum	STATUS
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 4	Teknisk utbildning – Lot 4: Avancerade mänskliga faktorer	Ramkontrakt	EASA.2012.FC33	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 5	Teknisk utbildning – Lot 5: Den mänskliga faktorn vid underhåll av luftfartyg	Ramkontrakt	EASA.2012.FC34	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 6	Teknisk utbildning – Lot 6: Rättvissekultur inom luftfartssäkerhet	Ramkontrakt	EASA.2012.FC35	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 7	Teknisk utbildning – Lot 7: Säkerhetsstyrningssystem vid flygplatser	Ramkontrakt	EASA.2012.FC36	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 €	25/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 8	Teknisk utbildning – Lot 8: Flyghaveriutredningar	Ramkontrakt	EASA.2012.FC37	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 €	25/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 9	Teknisk utbildning – Lot 9: Säkerhetskontroll av luftfartygssystem	Ramkontrakt	EASA.2012.FC38	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 €	19/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 10	Teknisk utbildning – Lot 10: Praktisk tillämpning av säkerhetskontroll för luftfartygssystem	Ramkontrakt	EASA.2012.FC39	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 €	19/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 13	Teknisk utbildning – Lot 13: Tekniska arbeten och underhåll i samband med flygtransport	Ramkontrakt	EASA.2012.FC40	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 14	Teknisk utbildning – Lot 14: Icke-destruktiv testning: revision	Ramkontrakt	EASA.2012.FC41	CAA International Ltd	150 000,00 €	21/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 15	Teknisk utbildning – Lot 15: Särskilda operativa bestämmelser	Ramkontrakt	EASA.2012.FC42	ML Consulting Schulung, Service & Support GmbH	150 000,00 €	25/2 2013	GENOMFÖRT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 17	Teknisk utbildning – Lot 17: Tillsynsmetoder för regleringsmyndigheter	Ramkontrakt	EASA.2012.FC44	Continuous Security GmbH	150 000,00 €	20/2 2013	GENOMFÖRT

D	Typ av förf.	Ref.	Lot nr	Kontraktets titel	Typ av kontrakt	Kontraktref.	Framgångsrik anbudsgivare	Totalt (max) värde	Kontrakt-datum	STATUS
E	OP	EASA.2012.OP.19		EROMDAT – Skadetolerans för motorrotormaterial	Direkt	EASA.2012.C29	Consortium Ecole Nationale Supérieure 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 €	21/12 2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2012.OP.20		APAG – Aircraft Parachutes for General Aviation	Direkt	EASA.2012.C27	NLR	65 000,00 €	17/12 2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2012.OP.22		COCAM – Jämförelse och harmonisering av den händelseövervakning via flygburna kollisionssavvärjande system (ACAS) som utförs av nationella luftfartsmyndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänster	Direkt	EASA.2012.C28	Egis Avia	55 600,00 €	20/12 2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2012.OP.26		COTS-AEH – Användning av komplexa COTS-produkter (Commercial-Off-The-Shelf) i luftburen elektronisk hårdvara – feltillstånd och avhjälpande	Direkt	EASA.2012.C15	Thales Avionics S.A.S	98 000,00 €	14/11 2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2012.OP.28		Arbetsutvärdering – fortsatt konsultrådgivning samt underhåll/uppdatering av Easas jobbmatis	Ramkontrakt	EASA.2012.FC21	Hay Group sa/nv	200 000,00 €	13/12 2012	GENOMFÖRT
E	OP	EASA.2012.OP.32		Utveckling av Easas kompetensram	Ramkontrakt	EASA.2012.FC51	PwC EU Services EESV	600 000,00 €	25/2 2013	GENOMFÖRT
E	NP	EASA.2012.NP.35		HELMGOP II	Direkt	EASA.2012.C30	Cranfield University	45 000,00 €	9/1 2013	GENOMFÖRT

TYP AV FÖRFARANDE

NP	Förhandlat förfarande
RP	Begränsat förfarande
OP	Öppet förfarande

Bilaga 6: Bemanningstal och personalsammansättning

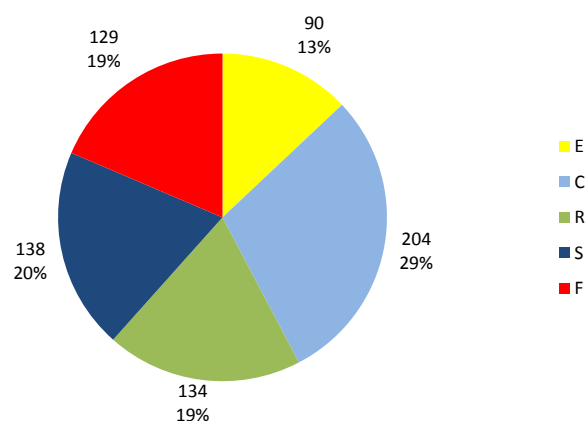
Denna del innehåller en analys samt statistik för den personal som var anställd i slutet av rapporteringsperioden utifrån olika parametrar som nationalitet, kön och ålder. För samtliga tabeller i denna del avspeglar siffrorna situationen per den 31 december 2012.

Figur 1: Tjänsteförteckning

Category/ Grade	Filled Posts on 31.12.2011	Establishment plan 2012	Filled Posts on 31.12.2012	Occupation rate on 31.12.2012
AD	443 *	499	480 *	96%
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	
AST	130	135	133	99%
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	
Total	573 *	634	613 *	97%

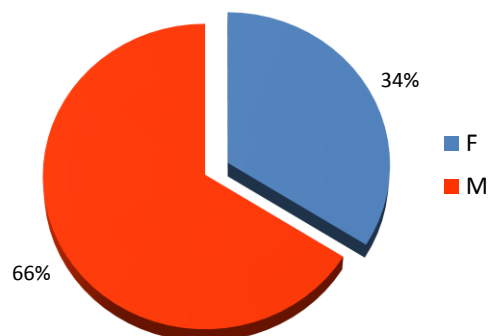
- I denna tabell anges endast tjänster för tillfälligt anställda (TA). Tabellen visar vilka tjänster som tillsatts i slutet av rapporteringsperioden och inte antalet anställda. Observera att två strukturella deltidspiloter upptar en enda tjänst. Easa har därför 614 tillfälligt anställda men endast 613 tjänster. Utöver detta har 70 kontraktsanställda (CA) och 11 utstationerade nationella experter (SNE) anställts i slutet av 2012.
- Samtliga tjänster som godkänts i Easas tjänsteförteckning definieras som "tillfälliga".
- Det bör noteras att det inom EU-institutionerna är möjligt att tillsätta tjänster "i underkant", vilket innebär att en tjänst kan tillsättas med en person med lägre tjänstegrad än den teoretiska grad som tjänsten har. Fördelningen av tjänstegrader i tjänsteförteckningen motsvarar i själva verket den "högsta" tillåtna fördelningen av tjänstegrader, där de tillsatta tjänsterna räknas uppifrån och nedåt enligt en kaskadmekanism.

Figur 2: Fördelning per direktorat



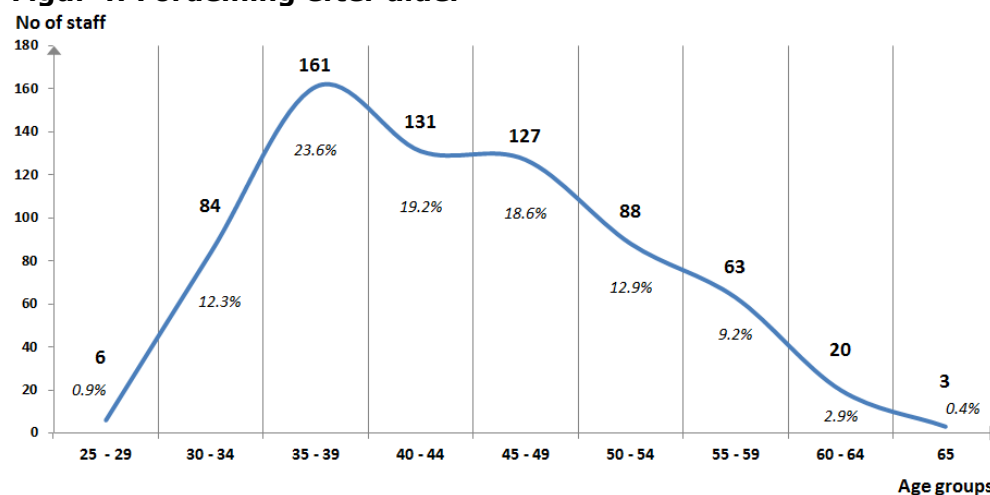
Personal som omfattas: TA, CA, SNE.

Figur 3: Könsfördelning



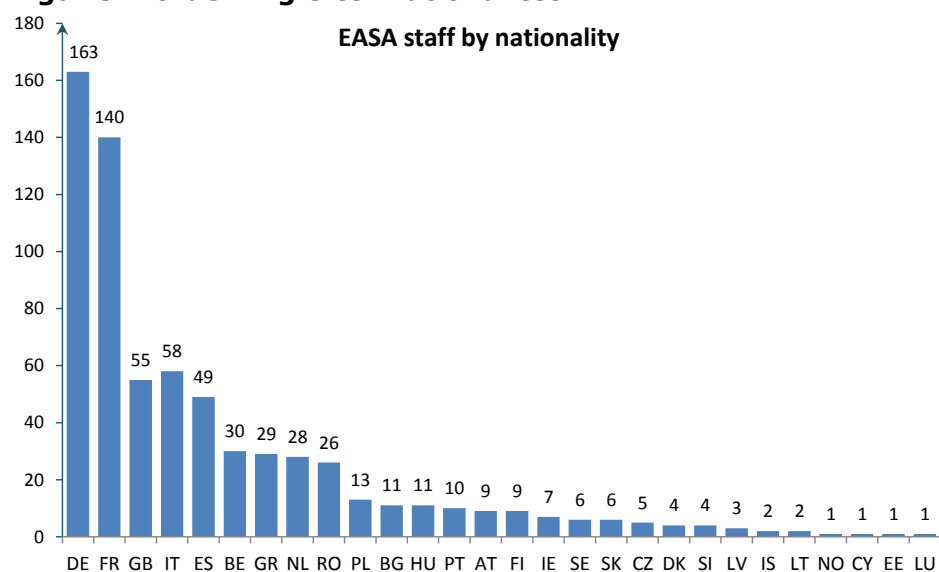
Personal som omfattas: TA, CA, SNE.

Figur 4: Fördelning efter ålder



Personal som omfattas: TA, CA.

Figur 5: Fördelning efter nationalitet



Personal som omfattas: TA, CA.

Bilaga 7: Nyckelutförandeindikatorer

SÄKERHETSSTRATEGI OCH EASP SAMT SÄKERHETSANALYS OCH FORSKNING

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2011	Mål 2012	Resultat 2012
Påskynda tillgängligheten samt förbättra innehållet i den årliga säkerhetsöversynen	Tillgänglighetsdatum tidigareläggs, indikatorerna förbättras, liksom omfattning och detaljnivå	Innehållet komplett och godkänt den 25 april	Innehållet komplett och godkänt den 25 april	Uppnått. Nytt kapitel om flygplatser tillagt.
Inrätta och underhålla ett internt system för händelserapportering	Effektivt tillhandahållande av säkerhetsinformation till berörda parter/beslutsfattare via särskilda rapporter och bulletiner	IORS funktioner med fem största rapportorganisationer	IORS helt i drift	Full drift uppnåddes i februari 2012
Förbättra byråns sätt att hantera formella säkerhetsrekommendationer	Andelen nya säkerhetsrekommendationer som besvaras inom som längst 90 dagar	97 procent	97 procent	100 procent
Samordnade, välvägdade och aktuella åtgärder för att hantera större haverier inom civil luftfart med dödlig utgång	På ingående nivå följa upp och aktivt stödja utredningar för att fastställa den bästa åtgärdsplanen med korrigerande åtgärder	Förmåga att reagera på tio större haverier inom civil luftfart	Förmåga att reagera på tio större haverier inom civil luftfart	Följa upp sex större haverier med dödlig utgång
Förbättra planeringen och genomförandenivån för planerade åtgärder	EASP. En undersökning av genomförandet av handlingsplanen visar att en hög andel av åtgärderna har behandlats det år som de var planerade till	ECAST:s arbetsgrupper levererar en produkt, EHEST godkänner en handlingsplan och EGAST publicerar säkerhetsmaterial	ECAST:s arbetsgrupper levererar produkter, EHEST godkänner en handlingsplan och EGAST publicerar säkerhetsmaterial	Enligt plan. Utförandet är föremål för revision som ett led i byråns integrerade ledningssystem

REGLERINGSARBETE

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

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2011	Mål 2012	Resultat 2012
Förstärkt kommunikation och samarbete med intressenterna	– Antalet organiserade arrangemang – Procentuell andel positiv feedback från intressenter om arrangemangens innehåll och organisation – Heltidsekvivalenter som tillbringas med att stödja industrin som procentuell andel av planerade heltidsekvivalenter – Procentuell andel av antalet meddelanden	25 arrangemang 65 procent 20 FTE 60 procent	26 arrangemang 65 procent 11 FTE 60 procent	24 arrangemang 61 procent 3 FTE 95,8 procent

	till industrin, medlemsstaterna och kommissionen som lämnas i tid			
Vara mer proaktiv gentemot ICAO, medlemsstaterna och EU-institutionerna för att inta en ledande roll när det gäller att förbereda bestämmelser och fastställa säkerhetsmål	<ul style="list-style-type: none"> – Andelen deltagande i ICAO:s relevanta säkerhets- och miljöpaneler – Andelen undantag som besvarats i tid – Heltidsekvivalenter som andel av planerade heltidsekvivalenter för att stödja <ul style="list-style-type: none"> o kommissionen (EC) o medlemsstaterna (MS) o tredjeländer (TC) 	98 procent 60 procent 15 FTE o 4 EC o 5 MS o 6 TC	90 procent 60 procent 7,38 FTE o 2,46 EC o 2,46 MS o 2,46 TC	100 procent 60,2 procent 14,3 FTE o 0,8 EC o 2,45 MS o 11 TC
Genomföra det antagna arbetsprogrammet för regelarbete (år N – N+3)	<ul style="list-style-type: none"> – Procentuell andel av programmet för regelarbete som genomförts – Heltidsekvivalenter för att utarbeta regler som procentuell andel av planerade heltidsekvivalenter 	95 procent 35 FTE	95 procent 35,67 FTE	112,5 procent 31,3 FTE
Förbättra/integrera processen för regelarbete	– Heltidsekvivalenter som tillbringas med att förbättra processerna som leds av avdelningen för regelarbete som procentuell andel av planerade heltidsekvivalenter	30 procent FTE	6,15 FTE	1,2 FTE

PRODUKTSÄKERHETSTILLSYN

Syfte	Nyckelutförandeindikator	Mål 2011	Mål 2012	Resultat 2012
Säkerställa en miniminivå för tillsynen av fortsatt luftvärdighet	Antal utförda tekniska arbetstimmar per år i procent av antalet planerade timmar	90 procent	90 procent	84,82 procent
Överföra certifieringsuppgifter till den interna verksamheten i linje med internaliseringspolicyn	Interna timmar i procent av totala timmar	72 procent	74 procent	76,02 procent
Förbättra den tekniska personalens effektivitet	Andelen tekniska timmar (projektarbete) i procent av totala timmar	77 procent	78 procent	83,52 procent
Tillfredsställelse inom industrin	Andelen positiv feedback som erhållits genom intressenternas feedbackformulär	75 procent	75 procent	i.u.

ORGANISATIONSGODKÄNNANDEN

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2011	Mål 2012	Resultat 2012
Upprätta metoder för att kontrollera de nationella luftfartsmyndigheternas övervakningsresultat för att säkerställa att organisationens övervakning utförs på samma sätt. Detta gäller oavsett om övervakningen utförs av Easa eller av en nationell luftfartsmyndighet för byråns räkning	Antalet besök av de nationella luftfartsmyndigheterna som åtföljs av teamledare eller ledningspersonal från Easa	5 procent	5 procent	Månadsplaneringen från januari till december 2012 har genomförts till 100 procent. 5-procentsmålet har uppnåtts.
Implementera de nya behörighetsområdena, anpassade i tid till de ändrade genomförandedatumen	Tillgång till genomförandeplan	Implementera de nya behörighetsområdena enligt implementeringsplanen	Nya behörighetsområden implementerade	Nya behörighetsområden framgångsrikt implementerade
Utarbeta lämpliga förfaranden för att lägga ut arbete på de nationella luftfartsmyndigheterna med hänsyn till nya behörighetsområden	Andel uppgifter som har lagts ut i förhållande till de uppgifter som utförs av Easas egen personal	Upprätta förfaranden för att lägga ut arbete (målet 80 procent)	Förfaranden för att lägga ut arbete upprättade (målet 80 procent)	Förfaranden för att lägga ut arbete upprättade. Uppgifter har redan lagts ut på behöriga organ och nationella luftfartsmyndigheter.
Utveckla ett riskbaserat övervakningssystem med fastställda test- och genomförandefaser	Genomförande av de riskbaserade övervakningsfaserna i förhållande till genomförandeplanen	Slutförande av fastställandefasen	50 procents genomförande	Specialanpassade förfaranden inom ramen för godkännande av organisationer för fortsatt luftvärdighet (CAO), tillverkningsorganisationer (POA) och konstruktionsorganisationer (DOA) har justerats.
Tillhandahålla de resurser som begärts för standardiseringsavdelningens inspektioner	Procentuell andel av förfrågningar som uppfyllts	90 procent av förfrågningarna uppfyllda	90 procent av förfrågningarna uppfyllda	Samtliga förfrågningar från S .1 har tillgodosetts fram till och med december 2012.

INSPEKTIONER I MEDLEMSSTATERNA

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2011	Mål 2012	Resultat 2012
Genomföra det överenskomna antalet besök enligt den godkända årliga planen (första strategiska pelaren)	Procent av de planerade besöken som utförts	100 procent av de planerade besöken + ad-hoc-besök och andra oväntade besök	100 procent av de planerade besöken + ytterligare 10 procent (ad-hoc, FUP etc.)	100 procent utfört på samtliga områden (plus ett betydande antal ytterligare ad-hoc- och uppföljningsbesök)
Utveckla proaktiva	Utföra	Ett per område	Ett möte för	Målet uppnått

standardiseringsåtgärder (andra strategiska pelaren)	standardiseringsmöten		FSTD och IAW, två möten för CAW, OPS, FCL	(standardiseringsmöten utförda på alla befintliga områden)
Konsekvensbedömning av grundförordningen och tillämpningsföreskrifterna (artikel 24.3) (tredje strategiska pelaren)	Procent av analyserade mot identifierade frågor	i.u.	70 procent	100 procent

OPERATÖRER

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2011	Mål 2012	Resultat 2012
Inrätta nödvändiga processer och förfaranden, inklusive en fullständig databas för insamling, analys och behandling av godkännandena, tillsammans med de nödvändiga ändringarna som genomförts i byråns ERP-verktyg	Förfaranden och processer, affärskrav för databasen, tillämpningsformer och finansieringssystem	Förslag på förfaranden och processer och databasens affärskrav fastställda	Förslag på förfaranden och processer samt databasen inrättad	Förslag på förfaranden utarbetade i ARIS; affärsanalysdokument har utarbetats för TCO-programvaran; regelbundna möten med F-direktoratet för integrering av administrativa TCO-förfaranden i SAP
Framgångsrik implementering av tillämpningsföreskrifterna för TCO-auktoriseringar	Smidigt införande av tillämpningsföreskriften	i.u.	Inledande riskbedömning utförd	Regleringsförfarandet för planerad Del-TCO försenat (yttrande publicerat i december 2012)
Stöd åt kommissionen i samband med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005	Stöd åt kommissionen på begäran	10 uppdrag (planerade av kommissionen)	10 uppdrag	2 uppdrag för CION (EU:s säkerhetslista), 14 ASC-utfrågningar/möten i Bryssel 7 uppdrag med ICAO USOAP
Delta i seminarier, konferenser och presentationsturnéer	Antal initiativ där man har deltagit utanför de vanliga evenemangen	Minst 3	3	3
Presentera kommissionens SAFA-system under relevanta internationella konferenser samt på enstaka länders begäran i syfte att anpassa metoderna för rampinspektioner i förhållande till andra stora luftfartsmyndigheter	Antal externa presentationer och utbyten med myndigheter i tredjeland	5	5	6
Utveckla SAFA-databasen	Lättanvändbarhet och resultatets kvalitet	Ny version används	Förbättring från år till år. Initiera och genomföra begäranden om ändring (CR) utifrån	Större uppgradering genomfördes i oktober 2012

			användarnas feedback	
--	--	--	----------------------	--

INTERNATIONELLT SAMARBETE

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2011	Mål 2012	Resultat 2012
Främja Easa-systemet genom bilaterala avtal, arbetsavtal och lokala representanter	<p>– Andelen initiativ som är under aktiv behandling av det totala antalet mottagna förfrågningar</p> <p>– Andel av antalet samordningsmöten som uppföljning av avtalen</p>	<p>90 procent av alla förfrågningar besvarade positivt inom rimlig tid</p> <p>90 procent av samordningsmötena organiserade</p>	<p>90 procent av alla förfrågningar besvarade positivt inom rimlig tid</p> <p>90 procent av samordningsmötena organiserade</p>	<p>98 procent</p> <p>98 procent</p>
Ge stöd åt kommissionens arbete med att utarbeta, tillämpa och utvärdera EU:s samarbetsprogram för den civila luftfarten (nytt mål)	Antalet projekt med direkt engagemang från Easa (deltagande i möten med projektens styrkommittéer, bidrag till tekniska aktiviteter etc.)	7 projekt	8 projekt	13 projekt
Utveckla och genomföra tekniska samsamarbetsaktiviteter, såsom utbildning och tekniska workshops åt de internationella partnermyndigheterna	Antalet tekniska aktiviteter som organiserats för att sprida och förklara EU:s förordningar	15 arrangemang	15 arrangemang	27 arrangemang
Stödja kommissionens samordning av ICAO:s statsbrev (SL) i enlighet med kommissionens förfarande	Procentuell andel av rekommendationer i statsbrev (SL) som levererats i tid	90 procent	90 procent	97 procent

STÖDVERKSAMHET¹⁰

Syfte	Nyckelutförande-indikator	Mål 2011	Mål 2012	Resultat 2012
Behandla ansökningar skyndsamt för att uppnå kvalitet och ständig förbättring av tjänsterna till industrin	Procentuell andel av ansökningarna allokerade inom fem arbetsdagar från mottagandet	75 procent	75 procent	80 procent
Behandla sluddokument skyndsamt för att uppnå kvalitet och ständig förbättring av tjänsterna till industrin	Procentuell andel av certifikat som utfärdas inom två arbetsdagar efter mottagande av tekniska visum	80 procent	90 procent	88 procent
Uppfylla villkoren i ramavtalen med de nationella luftfartsmyndigheterna	Procentuell andel av fakturor som behandlats (betalning påbörjad) inom 45 kalenderdagar från registrering av fakturan	98 procent	98 procent	100 procent

¹⁰ Några av nyckelutförandeindikatorerna har reviderats för att bättre anpassas till arbetssättet i SAP, vilket redan påpekades i arbetsprogrammet för 2012.

Erbjuda verksamheten adekvata upphandlingstjänster	Procentuell andel av planeringen under september för stora upphandlingsprojekt (>60 000) genomförd i slutet av året (antalet förfaranden, antalet undertecknade kontrakt, budgetvolym)	92 procent	95 procent	95 procent
Upprätthålla ett högt budgetgenomförande	Procentandel genomförda åtaganden i förhållande till prognosen, sett till hela årsbudgeten	98 procent	98 procent	97,06 procent
Ökad effektivitet när det gäller skuldindrivning	Genomsnittligt antal dagar till beslut om kontantindrivning	100	95	74,24
Förse styrelsen med lämplig ledningsrapportering	Resultattavla tillhandahålls för varje styrelsemöte	4	4	4
Upprätta ett gemensamt arkivhanteringssystem för hela Easa som motsvarar kraven på efterlevnad och uppfyller ISO 9001-kraven.	Framgångsrik utrullning av arkivhanteringsprogrammet på alla avdelningar	Genomförbarhetsstudie av informationshantering	Fastställande av krav och efterlevnad av pilotprojekt	Funktionella och tekniska krav samt utformningen av generiska DM-funktioner har utarbetats. Pilotprojektet C-Dir har utarbetats och är redo för testning. Utformningen av pilotprojektet R-Dir har inletts.
Genomförande av tjänsteförteckningen	Procentandel godkända tjänster för tillfälligt anställda som har tillsatts i slutet av 2010	97 procent	97 procent	97 procent
Identifiera ett standardutbildningsprogram (gemensamma kriterier för kunskaper, färdigheter och erfarenhet) som passar profilen för flygsäkerhetsinspektörer	Slutligt arbetsdokument	Enighet har nåtts kring ett slutligt arbetsdokument som har godkänts	Initial utveckling och leverans av identifierade gemensamma utbildningsmoduler och program	Införandet av det nya certifieringsprogrammet för kvalificering av inspektörer gör att man kommer att behöva inleda ett fullständigt projekt för att behandla särskilda aspekter och krav för detta nya förfarande. Första utkast 1/2013.
ISO 9001-certifiering	Granskning av externt organ	Certifiering har erhållits	Certifieringen bibehållen	Certifieringen bibehållen
Utföra en årlig riskanalys	Uppdaterat riskregister	100 procent uppdaterat	100 procent uppdaterat	100 procent uppdaterat 2012 års riskregister är

				färdigt och uppdaterat.
<p>Ackreditering</p> <ul style="list-style-type: none"> – Garantera en löpande och stabil tillsynsprocess för nationella luftfartsmyndigheter och/eller behöriga organ till vilka certifieringsuppgifterna har allokerats – Tillhandahålla pålitliga garantier för certifieringsprocessen att de nationella luftfartsmyndigheterna och/eller behöriga organen har förmåga att utföra de allokerade uppgifterna samt se till att byrån har förmåga att skyndsamt reagera på förfrågningar. 	<p>Efterlevnads-indikator: Årlig ackrediteringsplan genomförd Mål: Alla inspektioner som planeras för ett visst år N har utförts</p> <p>Utförandeindikator: Framgångsrik anpassning av ytterligare ACCR-revisioner har identifierats under år N Mål: Alla ytterligare revisioner som ska utföras under år N.</p>	100 procent uppdaterat	100 procent uppdaterat	<p>100 procent uppdaterat</p> <p>Resultat totalt 2012: 30 genomförda aktiviteter mot 13 planerade (231 procent genomförande)</p> <p>Genomförande år 2012: 8 övervakningsrevisioner (SA) av nationella luftfartsmyndigheter har utförts utav 8 planerade (100 procent); dessutom har 11 preliminära ACCR för 11 nationella luftfartsmyndigheter + 3 översyner slutförts (0 planerade). 7 inledande revisioner (IA) av behöriga organ har utförts (5 beräknade)</p> <p>Totalt resultat 2012: 30 genomförda aktiviteter mot 13 planerade (231 % genomförande)</p>

Bilaga 8: Easas styrelse

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

Styrelsen sammanträdde fyra gånger under 2012.

Sammansättning¹¹

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

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

Styrelseordförande	Vice styrelseordförande
Michael Smethers (Storbritannien)	Maxime Coffin (Frankrike)

Övriga styrelseledamöter är:

Land	Ledamot
Österrike	Ms Silvia GEHRER Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Belgien	Mr Frank DURINCKX Directeur Général Service Public Fédéral Mobilité Et Transport Direction Générale Transport Aérien
Bulgarien	Captain Mintcho TZVETKOV Director General Civil Aviation Administration
Cypern	Mr Iakovos DEMETRIOU Director Department of Civil Aviation Ministry of Communications and Works
Tjeckien	Mr Josef RADA General Director Civil Aviation Authority of the Czech Republic
Danmark	Mr Jesper RASMUSSEN Deputy Director General Danish Transport Authority
Estland	Mr Koit KASKEL Director General Civil Aviation Administration
Finland	Mr Pekka HENTTU Director General Civil Aviation, Finnish Transport Agency (TraFi)
Tyskland	Mr Gerold REICHLE Director General - Aviation and Space Division Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Grekland	Ms Fofi PAPADIMITROPOULOU Governor of Hellenic CAA
Ungern	Ms Ildikó Szakmáry

¹¹ Ledamöter i Easas styrelse i december 2012. En detaljerad förteckning över ledamöterna i Easas styrelse finns på Easas webbplats <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

	Director General of Civil Aviation Civil Aviation, Maritime and Inland Navigation Department Ministry of National Development
Island	Mr Pétur K. MAACK Director General Civil Aviation Administration
Irland	Ms Ethna BROGAN Deputy Director General for Civil Aviation Aviation Regulation and International Relations Division Department of Transport
Italien	Dott. Alessio QUARANTA Director General Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Lettland	Mr Maris GORODCOVS Director General of Civil Aviation Civil Aviation Agency, Ministry of Transport
Liechtenstein	Mr Henrik CADUFF Office of Economic Affairs Division Civil Aviation
Litauen	Mr Kestutis AURYLA Director of Civil Aviation Administration
Luxemburg	Mr Claude WALTZING Directeur de l'Aviation Civile Ministère des Transports (MoT/CAA) Direction de l'Aviation Civile
Malta	Mr Ian FALZON Director General for Civil Aviation Transport Malta Civil Aviation Directorate
Nederländerna	Mr Sjoerd VAN DIJK (acting member) Head of the aviation safety division Directorate of Civil aviation Ministry of Infrastructure and Environment
Norge	Mr Stein Erik NODELAND Director General Civil Aviation Authority
Polen	Mr Piotr OŁOWSKI President Civil Aviation Authority
Portugal	Mr Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS Chairman of the Board INAC
Rumänien	Mr Tudorel ROMAN Airworthiness Director Romanian Civil Aeronautical Authority (RCAA)
Slovakien	Mr Ján BREJA Director Civil Aviation Authority
Slovenien	Mr Mirko KOMAC M. Sc Acting Director Civil Aviation Agency

Spanien	Ms Isabel MAESTRE Director of AESA Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Sverige	Ms Ingrid CHERFILS Director Civil Aviation Department Swedish Transport Agency
Schweiz	Mr Marcel ZUCKSCHWERDT Director Aviation Policy & Strategy Division Department of the Environment, Transport, Energy and Communications
Europeiska kommissionen	Mr Matthias RUETE Director-General Directorate-General for Mobility and Transport

Bilaga 9: Förteckning över förkortningar

ACARE	Advisory Council of Aeronautical Research in Europe – Rådgivande gruppen för aeronautisk forskning i Europa
ACI	Airport Council International – flygbranschorganisation
AD	Airworthiness Directive – luftvärdighetsdirektiv
AMC	Acceptable Means of Compliance – godtagbara sätt att uppfylla kraven
ANS	Air Navigation Services – flygtrafiktjänst
AR	Authority Requirements – myndighetskrav
ATCO	Air Traffic Controller – flygledare
ATM	Air Traffic Management – flygledningstjänst
BASA	Bilateral Air Safety Agreement – bilateralt avtal om flygsäkerhet
CA	Contract Agent – kontraktsanställd
CAAC	Civil Aviation Administration of China – kinesiska luftfartsmyndigheten
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (ICAO) – Kommittén för miljöskydd inom luftfarten (ICAO)
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation – intresseorganisation för leverantörer av flygtrafiktjänster
CAT	Commercial Air Transport – kommersiell flygtransport
CAW	Continuing Airworthiness – fortsatt luftvärdighet
CC	Cabin Crew – kabinpersonal
CMA	Continuous Monitoring Approach – strategi för kontinuerlig övervakning
CRD	Comment Response Document – förteckning med synpunkter och svar
CRT	Comment Response Tool – elektroniskt verktyg för samråd
CTIG	Common Training Initiative Group – Gruppen för gemensamma utbildningsinitiativ
COA	Continuing Airworthiness Organisations – organisationer som ansvarar för fortsatt luftvärdighet

DOA	Design Organisation Approval – godkännande av konstruktionsorganisation
EACCC	European Crisis Coordination Cell – krissamordningscellen för den europeiska luftfarten
EAD	Emergency Airworthiness Directive – brådskande luftvärdighetsdirektiv
EARPG	European Aviation Research Partnership Group – partnerskapsgrupp för europeisk flygforskning
EASAC	European Safety Advisory Committee – Rådgivande kommittén för europeisk flygsäkerhet
EASP	European Aviation Safety Programme – det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet
EASp	European Aviation Safety Plan – den europeiska flygtrafiksäkerhetsplanen
EC	European Commission – Europeiska kommissionen
ECAC	European Civil Aviation Conference – Europeiska civila luftfartskonferensen
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team – Europeiska teamet för kommersiell luftfartssäkerhet
ECofA	Export Certificate of Airworthiness – luftvärdighetsbevis för export
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control – Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar
EGAST	European General Aviation Safety Team – Europeiska teamet för allmän flygsäkerhet
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service – Europeiska systemet för navigering genom geostationär överlappning
EHFAG	European Human Factors Advisory Group – Europeiska rådgivande gruppen för mänskliga faktorer
EHEST	European Helicopter Safety Team – Europeiska teamet för helikoptersäkerhet
ERP	Enterprise Resource Planning – företagsövergripande resursplanering
ESSI	European Safety Strategy Initiative – Europeiska strategiska säkerhetsinitiativet
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation – ETSO-tillstånd

EU	Europeiska unionen
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment – Europeiska organisationen för civil luftfartsutrustning
FAA	Federal Aviation Administration – amerikanska luftfartsmyndigheten
FAB	Functional Airspace Blocks – funktionella luftrummblock
FAL	Final Assembly Line – slutmontering
FCL	Flight Crew Licensing – certifiering av flygbesättningar
FDM	Flight Data Monitoring – övervakning av flyguppgifter
FOIA	Freedom of Information Act – den amerikanska lagen om informationsfrihet
FSTD	Flight Synthetic Training Devices – utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer
FTE	Full Time Equivalent – heltidsekvivalent
GM	Guidance Material – vägledande material
HLSC	(ICAO) High Level Safety Conference – högnivåkonferens om säkerhet
HR	Human Resources – personal
IAC	Interstate Aviation Committee – Mellanstatliga luftfartskommittén
IAS	Internal Audit Service – Europeiska kommissionens internrevisionstjänst
IAW	Initial Airworthiness – initial luftvärdighet
ICF	International Cooperation Forum – Internationella samarbetsforumet
ICAO	International Civil Aviation Organisation – Internationella civila luftfartsorganisationen
IGPT	Inter Group on Pilot Training (EASA) – Tvärgruppen om pilotutbildning
IORS	(EASA) Internal Occurrence Reporting System – internt system för händelserapportering
IPPF	International Professional Practices Framework – Internationell modell för yrkesmässigt utövande av internrevisionsyrket
ISC	Internal Safety Committee – Interna säkerhetskommittén
IT	Information Technology – informationsteknik

ITQI	International Training Qualification Initiative – Internationellt initiativ för utbildningskvalifikationer (IATA)
JAA	Joint Aviation Authorities – de gemensamma luftfartsmyndigheterna
JAR	Joint Aviation Requirement – gemensamma luftfartsbestämmelser
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems – gemensamma myndigheter för regleringsarbete på obemannade system
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau – japanska luftfartsmyndigheten
LoA	Letter of Agreement – godkännandebrev
MMEL	Master Minimum Equipment List – grundläggande minimiutrustningslista
MOA	Maintenance Organisation Approval – godkännande av underhållsorganisation
MRB	Maintenance Review Board – organet för översyn av underhållet
NAA	National Aviation Authority – nationell luftfartsmyndighet
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (ICAO) – den nya generationen av yrkesverksamma inom luftfarten
No.	Number – nummer
NPA	Notice of Proposed Amendment (EASA) – meddelande om ändringsförslag
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (FAA) – meddelande om förslag till regelarbete
OEB	Operational Evaluation Board – gemensam nämnd för operativ utvärdering
OPS	Air Operations – flygdrift
OR	Organisation Requirements – organisationskrav
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) – förslag att utfärda ett luftvärdighetsdirektiv
POA	Production Organisation Approval – godkännande av tillverkningsorganisation
PRB	Performance Review Board – Organet för prestationsgranskning
Q	Quarter – kvartal

QE	Qualified Entity – behörigt organ
RTC	Restricted Type Certificate – begränsat typcertifikat
SAE	Society of Automotive Engineers – sammanslutning för flygingenjörer
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft – säkerhetskontroll av utländska luftfartyg
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN] – affärssystem
SARPS	(ICAO) Standards and Recommended Practises – normer och rekommenderad praxis
SAN	Storage Area Network – lagringsnät
SAS	Special Airworthiness Specification – särskild luftvärdighetsspecifikation
SESAR	Single European Sky ATM Research – forskningsprogram för flygledningstjänsten inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet
SPOA	Single Productions Organisations - gemensamt godkännande av POA
SNE	Seconded National Expert – utstationerad nationell expert
SMS	Safety Management Systems – säkerhetsstyrningssystem
SSP	State Safety Programme – statligt säkerhetsprogram
STC	Supplemental Type Certificate – kompletterande typcertifikat
STD	Synthetic Training Device – utrustning för syntetisk flygträning
TA	Temporary Agent – tillfälligt anställd
TC	Type Certificate – typcertifikat
TCO	Third Country Operators – tredjelandsoperatörer
TCCA	Transport Canada Civil Aviation – kanadensiska luftfartsmyndigheten
UAE	United Arab Emirates – Förenade arabemiraten
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO) – revisionsprogram för universell säkerhetstillsyn
WA	Working Arrangement – arbetsavtal