



Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

Algemeen jaarverslag 2011

Voorwoord van de voorzitter van de raad van bestuur

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart is opgericht bij een verordening van het Europees Parlement en de Raad die dateert van 15 juli 2002 – we naderen dus onze tiende verjaardag. Destijds was er nog geen organisatie, geen personeel en geen gebouw, en zelfs toen het Agentschap eind september 2003 operationeel werd, waren personeelsbezetting en organisatorische structuur minimaal.

Op dit moment telt het Agentschap bijna 600 medewerkers. Het takenpakket, dat aanvankelijk alleen op luchtwaardigheid gericht was, omvat inmiddels alle terreinen van luchtvaartveiligheid, waaronder vluchtuitvoeringen, verlening van bevoegdheidsbewijzen aan boordpersoneel, luchtvaartterreinen en luchtverkeersbeheer. Het Agentschap vormt de spil in wat er op het gebied van gegevensverzameling, veiligheidsanalyse en veiligheidsonderzoek in Europa gebeurt; het kent een uitgebreid programma voor internationale samenwerking met derde landen, zowel buurlanden als landen buiten Europa; en het heeft zich met zijn inspanningen om de veiligheidsnormen wereldwijd te verbeteren geschaard onder 's werelds belangrijkste regelgevers op luchtvaartgebied.

Zoals iedere andere organisatie in Europa ziet het Agentschap zich de komende jaren vanwege de huidige economische situatie voor grote uitdagingen gesteld. De rechten ten laste van de sector – de voornaamste bron van inkomsten – zullen moeten worden aangepast aan het moeilijke economische klimaat waarin de sector opereert. Tegelijkertijd staat de financiële bijdrage van de Gemeenschap, het resterend deel van de begroting van het EASA, zwaar onder druk.

De raad van bestuur heeft zich dit jaar op drie kerndoelstellingen geconcentreerd:

- a) de overgang naar een meer proactieve, *evidence-based* regelgeving. Die is nodig om de Europese veiligheidsnormen op een hoger plan te brengen, maar ook om ervoor te zorgen dat de middelen daar worden ingezet waar de potentiële voordelen het grootst zijn. In 2011 heeft de Europese Commissie een mededeling over luchtvaartveiligheid uitgebracht die het politieke kader voor de toekomstige ontwikkeling van het Agentschap vastlegt. Er wordt in benadrukt dat het belangrijk is in heel Europa informatie te verzamelen voor het inventariseren van de belangrijkste risico's, maatregelen te nemen om die risico's via tal van uiteenlopende mechanismen tot een aanvaardbaar niveau te beperken, de effectiviteit van de risicobeperkende maatregelen te monitoren en die maatregelen zo nodig te herzien;
- b) de noodzaak in nauwe samenwerking met de Commissie en de lidstaten te opereren en zo het Europees luchtvaartveiligheidssysteem als geheel vorm te geven. Reden is dat de taken van de verschillende spelers overlappen en met elkaar verweven zijn en dat de – schaarse – capaciteit daar waar ze aanwezig is optimaal moet worden benut; en
- c) de noodzaak maximale doelmatigheid en doeltreffendheid in het intern beheer te realiseren.

Dit jaarverslag 2011 laat duidelijk zien hoever het Agentschap in deze relatief korte tijd gekomen is. Laten we niet vergeten dat op sommige gebieden nog uitgebreide regels moeten worden vastgesteld en geïmplementeerd, en dat het Agentschap dus nog volop in ontwikkeling is. Het is een opmerkelijke prestatie dat zulk een krachtige, veelzijdige organisatie tot stand is gebracht nog voordat van de stabiliteit van een voltooid opbouwproces kan worden geprofitteerd. Hulde daarom voor alle – huidige én eerdere – medewerkers in Keulen die zich met hart en ziel hebben ingezet om datgene wat de oorspronkelijke wetgevers enkel in contouren konden zien tot een tastbaar succes te maken.

Michael Smethers
voorzitter van de raad van bestuur

Voorwoord van de uitvoerend directeur

In 2011 is de positie van het EASA als spil in de aanpak van de luchtvaartveiligheid in de Europese Unie verder versterkt. Het Agentschap is met belanghebbenden en partnerorganisaties op basis van wetenschappelijke, op gegevens gebaseerde methoden blijven samenwerken om de belangrijkste factoren die een rol spelen bij de veiligheid van de luchtvaart aan te pakken.

Hoewel de statistieken voor 2011 over het geheel genomen een lichte verbetering van de wereldwijde veiligheidsniveaus laten zien, komen in de ongevallencijfers grote regionale verschillen naar voren. Verder droegen bepaalde ongevalsfactoren zoals verlies van controle nog steeds in onevenredige mate bij aan ongevallen met luchtvaartuigen.

Na eerdere EASA-veiligheidsconferenties over de opleiding van piloten en de effecten van de klimaatverandering op de vliegveiligheid stond de editie van 2011 in het teken van preventie van en herstel na verlies van controle. De conferentie bood een solide basis voor verdere werkzaamheden van het Agentschap ter bevordering van de integratie van nieuwe technologieën, waaronder cockpitautomatisering.

De verantwoordelijkheid van het EASA voor het uitzetten van een koers voor veiligheidswerkzaamheden op alle gebieden van de luchtvaart werd duidelijk verwoord in de mededeling van de Commissie uit oktober 2011, 'Het opzetten van een systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid in Europa', waarin de strategie voor de luchtvaartveiligheid in Europa uiteengezet wordt.

De twee pijlers van deze strategie, het Europees programma en het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart, bieden het kader voor een beheersysteem voor de luchtvaartveiligheid dat heel Europa omvat.

Het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart voorziet in een beoordeling van veiligheidskwesties en een bijbehorende lijst met acties. Dit door het EASA ontwikkelde plan koppelt op hoog niveau geïdentificeerde veiligheidskwesties aan acties die door nationale autoriteiten, partnerorganisaties, de luchtvaartsector en het EASA zelf ten uitvoer moeten worden gelegd. De inmiddels tweede editie van het plan bouwt voort op het gegeven dat hedendaagse veiligheidskwesties alleen opgelost kunnen worden als alle actoren in het systeem hetzelfde doel nastreven.

Het Agentschap heeft ook aanpassingen doorgevoerd om beter te kunnen functioneren in het op risico's gebaseerd kader van dit moment. Er is een intern rapportagesysteem voor voorvallen (Internal Occurrence Reporting System - IORS) opgezet om gerapporteerde voorvallen en afzonderlijke follow-upbesluiten en -maatregelen centraal te beheren. De IORS-database is inmiddels een cruciaal instrument voor gegevensgestuurde besluitvorming omtrent veiligheid op alle gebieden waarop het EASA actief is.

Tot slot trad in mei 2011 een bilaterale overeenkomst inzake de veiligheid van de luchtvaart tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie in werking. Deze overeenkomst, waar lang naar is uitgezien, levert regelgevers en de luchtvaartsector aan beide zijden van de Atlantische Oceaan het voordeel van een efficiëntere inzet van middelen op.

Nu ook de eerste Europese verordeningen op het gebied van luchtverkeersbeheer zijn vastgesteld, bestrijken de activiteiten van het Agentschap het gehele spectrum van luchtvaartveiligheid en kan worden toegewerkt naar een totale systeembenadering van de veiligheid in de luchtvaart, van luchtvaartuigen tot luchthavens en van luchtvaartmaatschappijen tot luchtverkeersbeheer. En met de verantwoordelijkheid voor het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart vervult het Agentschap nu meer dan ooit een centrale rol binnen de EU-strategie voor luchtvaartveiligheid.

Een van de grootste risico's voor de toekomst van de luchtvaart is mijns inziens het samengaan van een moeilijke economische situatie in de luchtvaartindustrie met personeelsinkrimpingen bij organisaties die verantwoordelijk zijn voor het toezicht, ontwikkelingen die beide het gevolg zijn van de mondiale economische crisis. We zullen alles in het werk moeten stellen om te voorkomen dat aan de middelen voor regelgevers en toezichthoudende autoriteiten getornd wordt, zodat we onze missie om een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau in de luchtvaart te bevorderen kunnen blijven vervullen. Dat is mijn boodschap aan onze politieke leiders.

Patrick Goudou
uitvoerend directeur

Inhoud

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER VAN DE RAAD VAN BESTUUR.....	2
VOORWOORD VAN DE UITVOEREND DIRECTEUR.....	3
INHOUD.....	5
INLEIDING	7
HET AGENTSCHAP.....	8
ORGANIGRAM.....	9
BELANGRIJKE EVENEMENTEN 2011	10
INTERNE CONTROLE EN RISICOBEPERKING.....	11
ACTIVITEITEN VAN HET AGENTSCHAP	14
1. VEILIGHEID.....	14
A. VEILIGHEIDSSTRATEGIE EN EASP.....	14
<i>Doelstellingen en toepassingsgebied</i>	<i>14</i>
<i>Belangrijkste prestaties in 2011</i>	<i>14</i>
B. VEILIGHEIDSANALYSE EN ONDERZOEK.....	15
<i>Doelstellingen en toepassingsgebied</i>	<i>15</i>
<i>Belangrijkste resultaten in 2011</i>	<i>16</i>
2. REGELGEVING.....	21
<i>Doelstellingen en toepassingsgebied</i>	<i>21</i>
<i>Belangrijkste prestaties in 2011</i>	<i>21</i>
3. TOEZICHT	23
A. TOEZICHT OP PRODUCTVEILIGHEID.....	23
<i>Doelstellingen en toepassingsgebied</i>	<i>23</i>
<i>Belangrijkste prestaties in 2011</i>	<i>23</i>
B. ERKENNING VAN ORGANISATIES	25
<i>Doelstellingen en toepassingsgebied</i>	<i>25</i>
<i>Belangrijkste prestaties in 2011</i>	<i>26</i>
C. INSPECTIES VAN LIDSTATEN	28
<i>Doelstellingen en toepassingsgebied</i>	<i>28</i>
<i>Belangrijkste prestaties in 2011</i>	<i>29</i>
D. EXPLOITANTEN	30
<i>Doelstellingen en toepassingsgebied</i>	<i>30</i>
<i>Belangrijkste prestaties in 2011</i>	<i>31</i>
4. INTERNATIONALE SAMENWERKING	33
<i>Doelstellingen en toepassingsgebied</i>	<i>33</i>
<i>Belangrijkste prestaties in 2011</i>	<i>33</i>
5. ONDERSTEUNENDE ACTIVITEITEN	34
<i>Doelstellingen en toepassingsgebied</i>	<i>34</i>
<i>Belangrijkste prestaties in 2011</i>	<i>34</i>
<i>Algemeen beheer</i>	<i>34</i>
<i>Aanvraagbeheer en inkoop</i>	<i>34</i>
<i>Financiën.....</i>	<i>35</i>

<i>Juridische diensten</i>	35
<i>Communicatie</i>	36
<i>Personeelszaken</i>	36
<i>Algemene en technische opleiding</i>	37
<i>Informatiediensten</i>	39
<i>Bedrijfsdiensten</i>	39
BIJLAGEN	40
BIJLAGE 1: BETROUWBAARHEIDSVERKLARING VAN DE ORDONNATEUR	41
BIJLAGE 2: STUDIES EN ONDERZOEKSPROJECTEN IN 2011	42
BIJLAGE 3: BESLUITEN, ADVIEZEN EN NPA'S IN 2011	43
BIJLAGE 4: FINANCIËLE RESULTATEN VAN HET AGENTSCHAP IN 2011 (BEGROTINGSUITVOERING VAN HET EASA)	45
BIJLAGE 5: IN 2011 GESTARTE EN/OF AFGERONDE AANBESTEDINGSPROCEDURES	51
BIJLAGE 6: PERSONEELSBEZETTING EN DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN	56
BIJLAGE 7: PRESTATIEKERNINDICATOREN	58
BIJLAGE 8: RAAD VAN BESTUUR VAN HET EASA	64
BIJLAGE 9: AFKORTINGENLIJST	65

Inleiding¹

In 2011 heeft het Agentschap zijn werkzaamheden voor de invulling van zijn nieuwe bevoegdheden en verantwoordelijkheden voortgezet, met onder meer de opstelling van wetgeving plus bijbehorende "zachte" regelgeving voor de eerste en tweede bevoegdheidsuitbreiding. De uitwerking van de uitvoeringsvoorschriften voor de veiligheid van luchtvaartterreinen leidde tot het uitbrengen van de desbetreffende NPA in december 2011. De uitgifte van diverse uitvoeringsvoorschriften inzake luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS) tussen augustus en december 2011 maakte de weg vrij voor het starten van EASA-normaliseringsinspecties op dit vlak.

Het Agentschap is zich tegelijkertijd blijven inspannen om zijn rol als hoeksteen van de EU-strategie voor luchtvaartveiligheid te versterken en te bevorderen. In dat kader heeft het EASA de Europese Commissie steun verleend bij het vaststellen van Europese bijstandsprojecten en het beheren van communautaire programma's, met name voor de westelijke Balkan, de Middellandse-Zeelanden en Centraal-Azië. Na de inwerkingtreding van de bilaterale overeenkomsten inzake de veiligheid van de luchtvaart (BASA's) tussen de EU en de Verenigde Staten en tussen de EU en Canada op 1 mei 2011 respectievelijk 26 juli 2011 werden diverse tenuitvoerleggingsactiviteiten door het Agentschap georganiseerd.

Het Agentschap heeft ook zijn communicatiestrategie versterkt met de organisatie van het First SAFA Regulators & Industry Forum en, voor het eerst, een certificeringsworkshop voor de luchtvaartsector. Verder is vanwege de bijzondere media-aandacht voor luchtwaardigheidsrichtlijnen aangaande grote luchtvaartuigen speciale aandacht besteed aan de formulering en het beheer van de uitgifte daarvan.

Ook wat permanente verbetering betreft heeft het Agentschap zich actief getoond:

- In aansluiting op het behalen van certificering volgens de ISO 9001:2008-normen in 2010 startte het Agentschap de cyclus voor permanente verbetering van zijn geïntegreerde beheersysteem (IMS) met als doel de certificering ieder jaar te behalen;
- In oktober ging de pilotfase voor het IORS van start; het systeem zal naar verwachting begin 2012 volledig worden uitgerold;
- In september werden de nieuwe SAFA-applicatie en -database uitgerold bij nationale luchtvaartautoriteiten en exploitanten die toestemming hebben voor rechtstreekse online-toegang tot SAFA-rapporten;
- Wat uitbesteding van certificeringstaken betreft werd een inkoopprocedure gestart om de met de nieuwe bevoegdheden verband houdende activiteiten begin 2012 aan zowel nationale luchtvaartautoriteiten als gekwalificeerde entiteiten te kunnen uitbesteden.

Tot slot, wat de interne organisatie betreft, werden de afdeling Deskundigen en de afdeling Vliegnormen binnen het directoraat Certificering samengevoegd om de samenwerking tussen deskundigen op luchtwaardigheidsgebied en operationele deskundigen te verbeteren. Dat moet leiden tot een beter geïntegreerd proces voor zowel de ontwerpgerelateerde als de met de operationele geschiktheid verband houdende aspecten onder toezicht van één centraal projectmanagement.

Het Agentschap heeft een lokaal kantoor in Brussel opgezet, waarvoor in de tweede helft van het jaar een tijdelijke ruimte is betrokken. Het voor Brussel aangewezen personeel is inmiddels operationeel, en de inrichting van de permanente ruimten is bijna voltooid.

¹ Het algemene jaarverslag van het Agentschap over 2011 is opgesteld in overeenstemming met artikel 57 van Verordening (EG) nr. 216/2008 (basisverordening). Dit verslag is een afspiegeling van de kernactiviteiten van het Agentschap en beschrijft hoe het Agentschap het werkprogramma 2011 heeft uitgevoerd. Zoals blijkt uit de tabellen per activiteit, werden bijna alle doelstellingen uit het werkprogramma 2011 tegen het einde van 2010 gehaald.

Het Agentschap

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) is de hoeksteen van het EU-systeem voor de luchtvaartveiligheid, bestaande uit het Agentschap, de Europese Commissie en de nationale luchtvaartautoriteiten (NAA's).

Uw veiligheid is onze missie

Onze missie is het bevorderen van optimale gemeenschappelijke normen om de veiligheid van de burgerluchtvaart en de daarmee verband houdende milieubescherming te waarborgen in Europa en de wereld.

Een gemeenschappelijke strategie

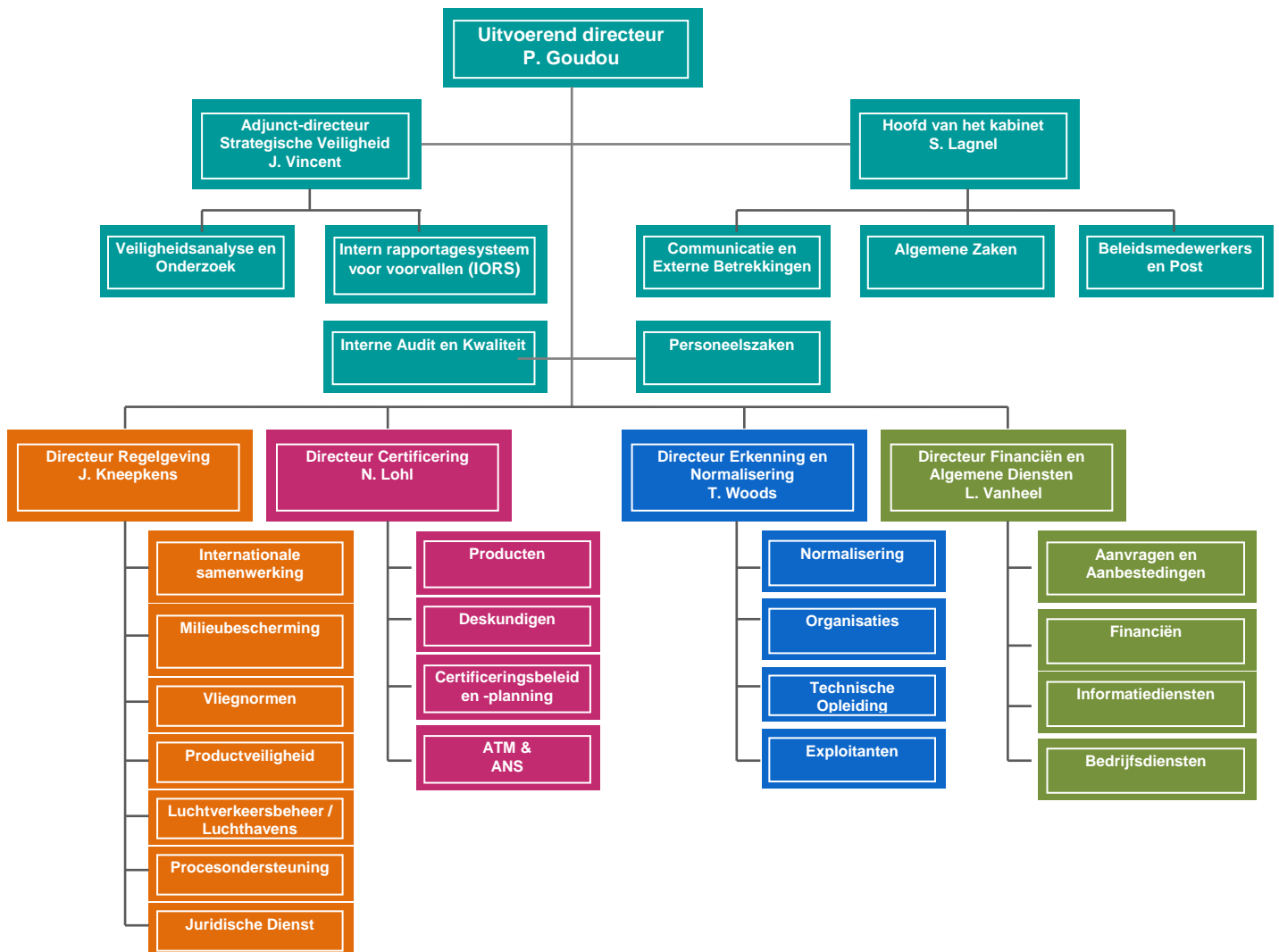
Vliegen is een van de veiligste vormen van reizen. Aangezien het luchtverkeer blijft groeien, is er behoefte aan een gemeenschappelijk Europees initiatief om de veiligheid en duurzaamheid van het vliegverkeer te waarborgen. Het Agentschap werkt gemeenschappelijke veiligheids- en milieuvoorschriften uit. Het volgt door middel van inspecties in de lidstaten nauwlettend de tenuitvoerlegging van de diverse normen en verstrekt de noodzakelijke technische deskundigheid en training/opleiding. Het Agentschap werkt nauw samen met de nationale luchtvaartautoriteiten, waarvoor een eigen rol in het EU-systeem is weggelegd.

Onze taken

Momenteel omvatten de belangrijkste taken van het Agentschap:

- regelgeving: opstellen van wetgeving inzake luchtvaartveiligheid en verstrekken van technisch advies aan de Europese Commissie en de lidstaten;
- inspecties en opleiding om een uniforme toepassing van de Europese wetgeving inzake luchtvaartveiligheid in alle lidstaten te waarborgen;
- luchtwaardigheid- en milieucertificering van luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken;
- erkenning van organisaties van vliegtuigontwerpen in de hele wereld en van productie- en onderhoudsorganisaties buiten de EU;
- coördinatie van het programma voor veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen (SAFA) van de Europese Gemeenschap;
- coördinatie van veiligheidsprogramma's en verzamelen, analyseren en onderzoeken van gegevens om de luchtvaartveiligheid te verbeteren.

Organigram



Situatie in april 2012

Belangrijke evenementen 2011

Evenement	Datum
(Mede) georganiseerd door het EASA	
Workshop over vluchttuitvoering bij vulkaan	20 januari
Workshop over certificering	21 januari
JARUS/FAA/EASA-bijeenkomst	25 maart-3 april
Officiële aftrap EASA/SESAR JU/ECTL-project	15 april
Amerikaans-Europese conferentie "Enhancing Global Aviation Safety: Future Challenges" (de luchtvaartveiligheid wereldwijd verbeteren: uitdagingen voor de toekomst)	14-16 juni
Jaarlijkse veiligheidsconferentie "Controle houden – Preventie van en herstel na verlies van controle"	4-5 oktober
SAFA Regulators & Industry Forum	19 oktober
Europese conferentie over cabineveiligheid	1-3 november
Workshop voor NAA's/NSA's over vulkaan	2 november
EASA-FAA-bijeenkomst over vliegnormen	15-17 november
Derde internationaal samenwerkingsforum	15 - 17 november
Vijfde forum over hefschroefvliegtuigen	7-8 december
Georganiseerd op ICAO-/EU-niveau	
Conferentie over het beheer van de luchtvaartveiligheid in de EU tegen 2020	26 januari
Conferentie op hoog niveau over de implementatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim	3-4 maart
Zesde Europese luchtvaartdag 2011 (Madrid)	30 maart-1 april
ICAO-symposium voor de mondiale luchtvaartnavigatiesector (GANIS)	20-23 september
ICAO-workshop over luchtvaart en duurzame alternatieve brandstoffen	18-20 oktober

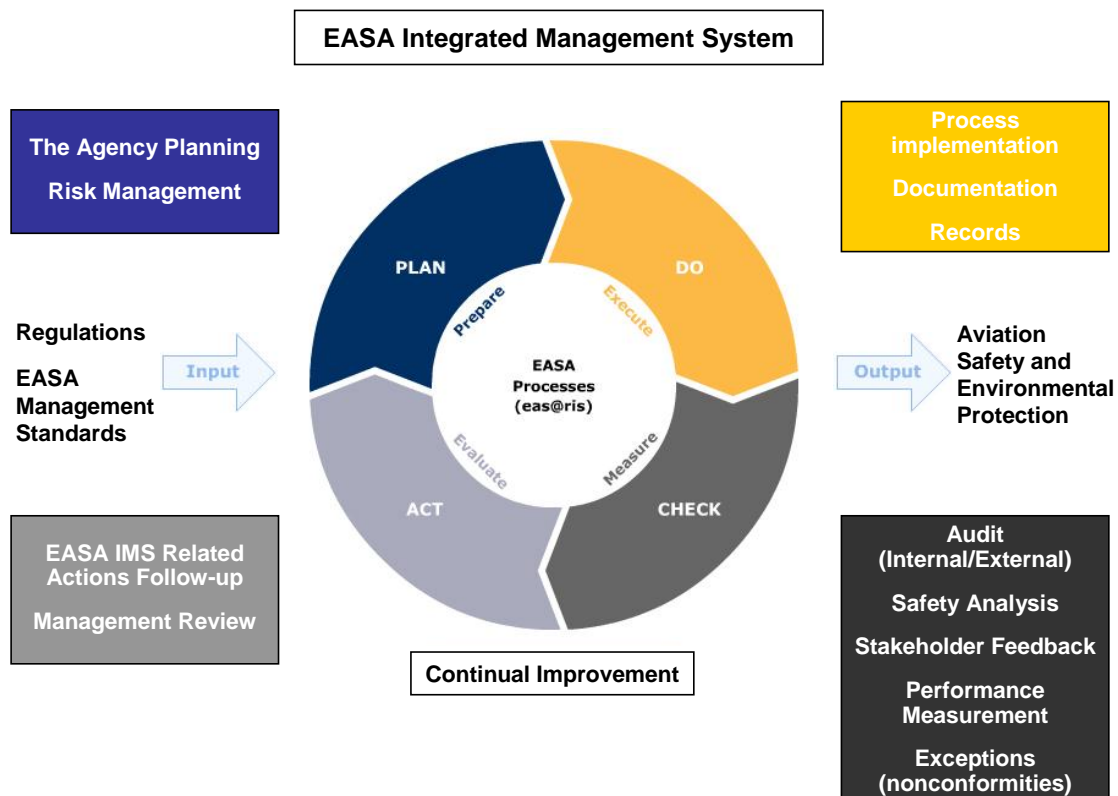
Interne controle en risicobeperking

➤ Interne controle

In aansluiting op de succesvolle certificering van het intern geïntegreerd beheersysteem (IMS) volgens de ISO 9001:2008-normen in 2010 heeft het EASA in 2011 de cyclus voor permanente verbetering van het IMS in gang gezet om de ISO 9001-certificering ieder jaar te behalen.

Het IMS van het EASA is gebaseerd op beheernormen die in 2008 werden aangenomen door de raad van bestuur van het Agentschap, zoals bepaald in artikel 38 van het financieel reglement. Die normen berusten op de door de Europese Commissie ontwikkelde normen voor interne controle en de internationale normen ISO 9001:2008. Een dergelijk systeem vormt de basis voor zowel interne controle als permanente verbetering.

Het IMS van het EASA biedt een volledige integratie van het concept "interne controle" om ervoor te zorgen dat de risico's op gepaste wijze worden aangepakt, zodat het Agentschap niet alleen de operationele en financiële doelstellingen, maar ook de nalevings- en kwaliteitsdoelstellingen kan halen. Het systeem werd opgezet aan de hand van een vierdelig kader dat berust op de beste praktijken van een aantal organisaties uit de particuliere en openbare sector.



EN	Translation (target language)
EASA Integrated Management System	Geïntegreerd beheersysteem van het EASA
The Agency Planning Risk Management	Planning van het Agentschap Risicobeheer
Process implementation	Procesuitvoering

Documentation Records	Documentatie Registers
Regulations EASA Management Standards	Regelgeving Beheernormen EASA
Input	Input
EASA IMS Related Actions Follow-up Management Review	Follow-up IMS-gerelateerde acties van het EASA Beoordeling van het beheer
PLAN Prepare	PLANNEN Vorbereiden
DO Execute	DOEN Uitvoeren
CHECK Measure	CONTROLLEREN Meten
ACT Evaluate	HANDELEN Evalueren
EASA Processes (eas@ris)	EASA-processen (eas@ris)
Continual improvement	Permanente verbetering
Output	Output
Aviation Safety and Environmental Protection	Luchtvaartveiligheid en milieubescherming
Audit (Internal/External) Safety Analysis Stakeholder Feedback Performance Measurement Exceptions (nonconformities)	Audit (intern/extern) Veiligheidsanalyse Feedback belanghebbenden Prestatiemeting Uitzonderingen (non-conformiteiten)

➤ **Risicobeperking**

Het Agentschap heeft ook dit jaar een risicobeoordeling uitgevoerd om voor elk macroproces de belangrijkste risico's in kaart te brengen. Deze worden beoordeeld op waarschijnlijkheid van optreden en mogelijke gevolgen. In de volgende tabel staat een overzicht van de risico's die voor 2011 in kaart werden gebracht, samen met de bijbehorende beperkende maatregelen die werden genomen en/of ingeleid.

Risico's	Belangrijkste in 2011 genomen/ingeleide risicobeperkende maatregelen
Beheerprocessen	
Het Agentschap of zijn personeel wordt schuldig bevonden en/of in een civiele/strafrechtelijke procedure aansprakelijk gesteld.	Procedure- en actieplan dat gecoördineerd optreden vergemakkelijkt wanneer het Agentschap wordt vervolgd; administratieve procedures voor het behandelen van zaken wanneer het EASA door de eisende partijen wordt gevraagd afstand te doen van zijn immuniteit; degelijk communicatiebeleid ("met één stem spreken"); een enkel aanspreekpunt definiëren en bekendmaken binnen het Agentschap, bij klanten en bij derden.
Het imago van het Agentschap bij de Europese Commissie of het Europees Parlement loopt schade op door een inadequate reactie op een crisissituatie, kritiek/klachten van belanghebbenden, geruchtmakende aantijgingen van ongepastheid of een negatieve perceptie van het Agentschap	Crisiscommunicatieplan; degelijk communicatiebeleid ("met één stem spreken"); een enkel aanspreekpunt definiëren en bekendmaken binnen het Agentschap, bij klanten en bij derden.
Ontoereikendheid van middelen met betrekking tot bestaande en nieuwe taken (bevoegdheidsuitbreiding) van het Agentschap	Degelijk planning-, prognose- en informatiesysteem om de nodige middelen te identificeren en te rechtvaardigen; duidelijk verband tussen taken en financiële / personele middelen.
Processen inzake veiligheidstoezicht voor producten en organisaties	
Onaangepakte veiligheidsproblemen op het ogenblik van certificering, validering of erkenning van vluchtcondities resulterend in een crash van een luchtvaartuig	Efficiënte werkprocedures voor certificeringsactiviteiten, met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren; voorzien in herhalingsopleiding voor technisch personeel om de vaardigheden op peil te houden; effectieve controle op de door NAA's geleverde diensten.
Onaangepakte veiligheidsproblemen	Effectieve werkprocedures inzake aanvaarding van alternatieve

Risico's	Belangrijkste in 2011 genomen/ingeleide risicobeperkende maatregelen
<p>resultierend in een crash van een luchtvaartuig door niet-afgifte van een luchtwaardigheidsrichtlijn of ontoereikende corrigerende maatregelen, of onaangepaste uitvoeringstijd voorgeschreven in een luchtwaardigheidsrichtlijn.</p>	<p>wijzen van naleving met betrekking tot luchtwaardigheidsrichtlijnen, met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren; voorzien in herhalingsopleiding voor technisch personeel om de vaardigheden op peil te houden; efficiënt intern rapportagesysteem voor voorvallen; effectieve controle op de door NAA's geleverde diensten.</p>
<p>Onaangepakte veiligheidskwesties resultierend in een crash van een luchtvaartuig door onterechte aanvaarding van alternatieve wijzen van naleving met betrekking tot luchtwaardigheidsrichtlijnen.</p>	<p>Effectieve werkprocedures inzake aanvaarding van alternatieve wijzen van naleving met betrekking tot luchtwaardigheidsrichtlijnen, met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren; voorzien in herhalingsopleiding voor technisch personeel om de vaardigheden op peil te houden; effectieve controle op de door NAA's geleverde diensten.</p>
<p>Tekortkoming in rapportagesysteem voor voorvallen en ondoeltreffende verwerking van voorvalmeldingen waardoor de permanente luchtwaardigheid van producten in het gedrang komt en met afwendbare ongevallen of ernstige voorvallen tot gevolg.</p>	<p>Bevorderen van rapportagesysteem voor voorvallen en cultuur van billijkheid; efficiënt rapportagesysteem voor voorvallen dat traceerbaarheid van alle voorvallen en ter zake dienende maatregelen garandeert; efficiënte werkprocedures voor de analyse van voorvalmeldingen en nadere omschrijving van de te nemen maatregelen, met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren; voorzien in herhalingsopleiding voor technisch personeel om de vaardigheden op peil te houden; effectieve controle op de door NAA's geleverde diensten.</p>
Ondersteuningsprocessen	
<p>Voorval dat negatieve gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de faciliteiten, de mogelijkheid van het personeel om te werken of de beschikbaarheid van gegevens/documentatie (bijvoorbeeld brand, terroristische aanslag, ernstige epidemie, diefstal).</p>	<p>Efficiënt beveiligingssysteem; passende verzekeringen afsluiten; back-ups maken van IT-faciliteiten en gegevensopslag op afstand om de continuïteit van de activiteiten zeker te stellen; bedrijfscontinuïteitsplan (rampenplan); actieplan voor een ernstige epidemie.</p>

Activiteiten van het Agentschap

1. Veiligheid

a. *Veiligheidsstrategie en EASP*

Doelstellingen en toepassingsgebied

Het Agentschap heeft het voortouw genomen bij het coördineren en aanvullen van de inspanningen door de EU-lidstaten met het oog op de tenuitvoerlegging van de door de ICAO opgelegde eisen inzake veiligheidsbeheersystemen (SMS) voor de luchtvaartsector en staatsveiligheidsprogramma's (SSP's) voor de bij de ICAO aangesloten staten.

De in de basisverordening beschreven taakverdeling tussen de Europese instellingen en de lidstaten houdt in dat het van essentieel belang is samen te werken om te waarborgen dat het veiligheidsbeheer ten uitvoer wordt gelegd. Er moet een regionale (Europese) aanpak worden ingevoerd met betrekking tot de beginselen van veiligheidsbeheer.

Gezien deze noodzaak en om verdere vooruitgang te kunnen boeken, werd in oktober 2009 een Europees Adviescomité voor de veiligheid van de luchtvaart (EASAC) ingesteld met vertegenwoordigers van de Europese Commissie, het Prestatiebeoordelingscomité (PRB), de luchtvaartsector, Eurocontrol, de lidstaten en het EASA.

De samenwerking in dit comité werd in 2011 aanzienlijk versterkt door de aanneming van de mededeling van de Europese Commissie aan de Raad en het Europees Parlement inzake de opzet van een Europees beheersysteem voor de veiligheid van de luchtvaart ("de Mededeling"), waaraan het EASP (Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart) als bijlage was gehecht. Verder werd in december de tweede editie van het EASp, het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart, door de raad van bestuur bekrachtigd. Daarmee is de beoogde driedelige aanpak - strategie, programma en plan - een feit.

Belangrijkste prestaties in 2011

➤ **Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP)**

Na de werkzaamheden van EASAC voor de uitwerking van een handboek voor het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP-handboek) werd met de Mededeling, waaraan het programma - in een aan het ICAO-format aangepaste vorm - als bijlage was gehecht, de strategische en politieke basis gelegd voor verdere werkzaamheden en werden ook de doelstellingen voor de komende jaren aangegeven. Aldus kon voor de tweede versie van het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart worden voortgebouwd op de eerste.

De aanpak voor de veiligheid van de Europese luchtvaart berust op drie pijlers:

- een reeks beleidslijnen en doelstellingen (de strategie), nu neergelegd in de Mededeling;
- een samenhangend pakket voorschriften en activiteiten die tot doel hebben de veiligheid te verbeteren (het programma), dat als bijlage aan de Mededeling is gehecht;
- een beoordeling op hoog niveau van de veiligheidsproblemen en een daarmee samenhangend actieplan (het veiligheidsplan).

- Het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EASp)

Het jaar werd afgesloten met de bekrachtiging door de raad van bestuur van de tweede versie van het EASp. Dit plan beslaat de periode 2012-2015 en is uitgewerkt aan de hand van dezelfde methodologie als die welke voor de eerste versie is toegepast. De belangrijkste risicogebieden zijn dan ook ongewijzigd gebleven.

Net zoals de eerste versie bestrijkt het vernieuwde plan drie brede gebieden: systemische, operationele en opkomende vraagstukken. De risico's die op deze gebieden worden geïdentificeerd, worden door veiligheidsmaatregelen van lidstaten, Eurocontrol, de Europese Commissie, de luchtvaartsector en het Agentschap beperkt. De samenwerking die hieruit voortvloeit is erop gericht de activiteiten en inspanningen te stroomlijnen om het aantal ongevallen verder omlaag te brengen.

Verder omvat de tweede versie nog:

- a. een voortgangsverslag betreffende de 91 lopende acties uit 2010, en, parallel hieraan,
- b. 24 nieuwe acties in aanvulling op de oorspronkelijke actielijst uit de eerste versie. Deze nieuwe acties zijn door EASAC beoordeeld en in het bestaande kader geïntegreerd.

Tot dusverre hebben 23 lidstaten formeel invulling gegeven aan hun toezegging om het veiligheidsplan op vrijwillige basis te implementeren door een focal point aan te wijzen. In de loop van het jaar is een bericht uitgegaan naar de focal points met een verzoek om een voortgangsrapportage omtrent de implementatie van de acties in het veiligheidsplan. Tot de datum van publicatie van dit jaarverslag zijn vijftien (15) rapportages ontvangen.

Tot vrijwillige implementatie is inmiddels ook besloten door diverse niet-EU-landen die bij de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) aangesloten zijn. Tot de publicatiedatum van dit document hebben vijf (5) landen een focal point aangewezen. Deze landen zal in 2012 om inbreng worden verzocht om de aanpak te implementeren en te verbeteren.

Kortom, het actienetwerk dat via de Mededeling is opgebouwd biedt een politieke basis voor het opzetten van een veiligheidsbeheersysteem voor Europa. Het EASP zet de interne lijn uit, het EASp maakt periodieke bijwerking van de acties mogelijk. Voor het systeem als geheel zijn permanente coördinatie en samenwerking tussen de betrokken spelers cruciaal om de inspanningen up-to-date te houden.

b. Veiligheidsanalyse en onderzoek

Doelstellingen en toepassingsgebied

Het EASA verzamelt en analyseert gegevens om de veiligheidsprestaties van het luchtvaartstelsel te helpen verbeteren. Het Agentschap voert studies uit, stelt rapporten op, geeft follow-up aan onderzoek naar luchtvaartongevallen, bevordert veiligheidsinitiatieven en produceert, gebruikt en verspreidt veiligheidsgerelateerde informatie.

De werkzaamheden met betrekking tot veiligheidsanalyse zijn tweeledig: intern is de veiligheidsanalyse het uitgangspunt voor het vastleggen van de maatregelen en beleidslijnen die het interne veiligheidscomité (ISC) van het Agentschap in aanmerking moet nemen; extern is de veiligheidsanalyse een hulpmiddel voor assistentie, samenwerking en voorlichting met betrekking tot veiligheidsrisico's. De werkzaamheden worden ondersteund door de volgende functies:

- veiligheidsanalyse - toetsingen, uitvoering van studies en rapportage;

- onderzoek - verspreiden van en follow-up geven aan veiligheidsaanbevelingen alsook het ontwikkelen van middelen voor samenwerking;
- permanente verbetering - faciliteren en stimuleren van initiatieven op het gebied van de luchtvaartveiligheid;
- aanmaken, gebruiken en verspreiden van informatie uit technische functies (melding van storingen en defecten, statistieken, beleid inzake menselijke factoren, analyse van operationele vluchtgegevens, veiligheidsbeheersysteem, prognose en veiligheidsbevordering).

De veiligheidsanalyse geeft de aanzet tot een breed scala aan veiligheidsaanbevelingen en analytische gegevens, zowel voor interne als voor externe betrokkenen. Verder geeft ze onderbouwing aan de communicatieactiviteiten van het EASA met belanghebbenden.

In 2011 lag de nadruk op de uitwerking van een informatiesysteem voor veiligheidsaanbevelingen, de opzet en gefaseerde uitrol van een intern rapportagesysteem voor voorvallen en de integratie van de dienst Veiligheidsinformatie in de afdeling IORS.

Belangrijkste resultaten in 2011

Veiligheidsanalyse

- Productieve aanwending van veiligheidsgegevens

De intensievere aanwending van veiligheidsgegevens heeft concrete voordelen opgeleverd doordat de werkzaamheden worden geconcentreerd op het opsporen van trends en voorboden en signalen om in de toekomst ongevallen te voorkomen. Er werden internationale regelingen voor het uitwisselen van gegevens besproken om beter samen te werken. Nieuwe instrumenten werden geïntroduceerd om veiligheidsgegevens binnen het Agentschap kwalitatief te verbeteren en gemakkelijker beschikbaar te maken.

Gelet op de werkafpraak tussen het Agentschap en Eurocontrol was een van de eerste taken de uitbreiding van het jaarlijks veiligheidsoverzicht van het EASA met een onderdeel over luchtverkeersbeheer (ATM). Verder werd een coördinator voor het "analysenetwerk" aangeworven. Daardoor kon het project in 2011 worden geoperationaliseerd.

Er is ook gewerkt aan de versterking van het beleid van het Agentschap inzake de bescherming van veiligheidsinformatie en de invoering van een "cultuur van billijkheid".

- Intern rapportagesysteem voor voorvallen (IORS)

In 2011 is veel werk verzet om het intern rapportagesysteem voor voorvallen te voltooien. In oktober ging de pilotfase voor het IORS van start; het systeem zal naar verwachting begin 2012 volledig worden uitgerold.

Het IORS omvat ook het centrale beheer van alle veiligheidsvoorvallen en de verwerking van Formulier 44-meldingen, voorheen een taak van de afdeling Veiligheidsanalyse. Daarmee is een database voor voorvallen tot stand gebracht die een geharmoniseerde benadering van voorvallen mogelijk maakt, conform de vastgestelde werkinstructie en beleidslijn.

Een en ander heeft geleid tot de ontwikkeling van een nieuw gesloten-lussysteem, de zogeheten IORS Work Flow Tool, waarin eind 2011 de eerste meldingen van vier belangrijke meldende organisaties zijn ontvangen.

In verband met de gefaseerde invoering van de IORS Work Flow Tool werd een uitgebreid communicatieprogramma uitgevoerd met drie workshops, een speciale externe mini-site en

versterkte deelname aan andere bijeenkomsten, workshops en conferenties. Er werden IORS-trainingmodules ontwikkeld, en aan het einde van het jaar hadden ruim 250 medewerkers een training doorlopen.

Wat middelen betreft werden in het eerste kwartaal van 2011 voor de in 2010 opgerichte afdeling IORS twee Occurrence Reporting Officers aangeworven voor het beheer van de technische aspecten. In het laatste kwartaal werd een technisch assistent aangesteld ter versterking van de communicatie- en ondersteunende activiteiten.

- Veiligheidsinformatie

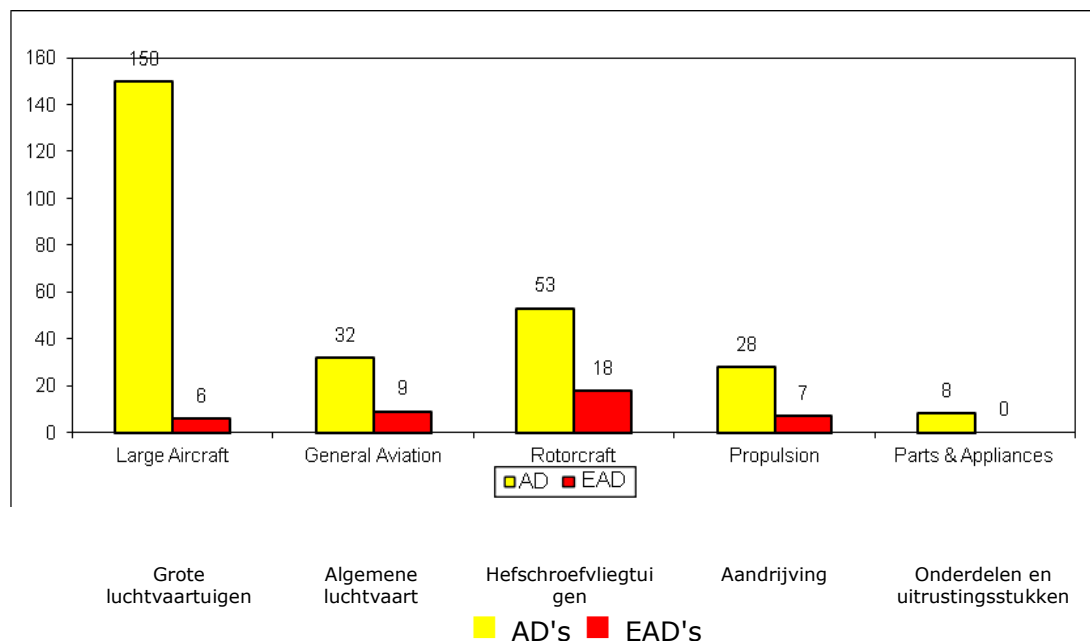
De overheveling van de dienst Veiligheidsinformatie naar directoraat E (E6-IORS) werd medio 2011 gerealiseerd.

De dienst Veiligheidsinformatie draagt bij tot het toezicht op de permanente luchtwaardigheid van producten, onderdelen en uitrustingsstukken die in de EU-lidstaten en geassocieerde landen zijn ontworpen of worden gebruikt.

Deze dienst is verantwoordelijk voor de uitgifte en verspreiding van luchtwaardigheidsrichtlijnen (AD's), luchtwaardigheidsrichtlijnen voor noodsituaties (EAD's) en veiligheidsinformatiebulletins (SIB's), alsook voor de publicatie van AD's, EAD's en SIB's van buitenlandse autoriteiten van het land van ontwerp die in Europa zijn overgenomen. De portal met AD's is te vinden op <http://ad.easa.europa.eu/>.

AD's in verband met A380-vliegtuigen krijgen veel aandacht in de media; daarom heeft het Agentschap bijzondere aandacht besteed aan de formulering en het beheer van de uitgifte daarvan.

In 2011 heeft de dienst 271 AD's en 40 EAD's uitgegeven. Nadere bijzonderheden daarover zijn samengevat in onderstaand schema:



Ook werden er 41 SIB's uitgebracht. De meeste daarvan betroffen kwesties omtrent luchtwaardigheid, maar er werden ook tien SIB's over operationele zaken (vulkaan-as, vluchten voor functionele controle, EGNOS-beschikbaarheid, enz.) en acht over verdachte niet-goedgekeurde onderdelen uitgebracht.

- Samenwerking bij ongevallenonderzoek

Een belangrijke prestatie in 2011 was de ontwikkeling van de software voor het informatiesysteem voor veiligheidsaanbevelingen, dat de centrale opslagplaats van de EU voor alle aanbevelingen moet worden. Daarnaast verwerkte het EASA 118 binnenkomende veiligheidsaanbevelingen en werden 75 openstaande aanbevelingen afgesloten. Ook werd voor 132 aanbevelingen in behandeling een update verstrekt. Er werden 80 ontwerp-onderzoeksverslagen verwerkt voor het verstrekken van opmerkingen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 996/2010. De follow-upactiviteiten inzake ernstige ongevallen of incidenten in de burgerluchtvaart in 2011 omvatten:

- MD-82, EC-HFP, Spanair, ongeval op luchthaven Barajas, Madrid, 20 augustus 2008;
- MD-11, D-ALCQ, stuiterlanding in Riad, 27 juli 2010;
- Airbus A380, VH-OQA Rolls Royce Trent 900, ongecontroleerde motorstoring, 4 november 2010;
- Airbus A330, F-GZCP, crash boven de Atlantische Oceaan, 1 juni 2009;
- ATR 42 N902FX, overtrokken geraakt tijdens nadering, Lubbock Preston, 27 januari 2009;
- B-747-400F, N571UP, ongeval na ladingbrand, Dubai (VAE), 3 september 2010;
- Aerospatiale (Eurocopter) AS332 L2 Super Puma, G-REDL, ongeval op 11 zeemijlen ten noordoosten van Peterhead, Schotland (UK), 1 april 2009.

- Vulkaan

In 2011 hebben zich meerdere keren gevaarlijke situaties in verband met vulkaan voorgegaan die de luchtvaartveiligheid in het gedrang hebben gebracht. Met name de uitbarstingen in IJsland en Chili moeten hier worden vermeld. Uit de manier waarop is gereageerd op de situatie omtrent de IJslandse vulkaan Grimsvötn en de daarmee samenhangende problemen voor de luchtvaartveiligheid in Europa is gebleken dat het Agentschap met zijn expertise een bijdrage kan leveren aan een gecoördineerde Europese reactie.

Mede dankzij de lessen uit een ernstiger uitbarsting in 2010 en de werkzaamheden van de Volcanic Ash Task Force (IVATF) van de ICAO en het Europees crisiscoördinatiecentrum voor de luchtvaart (EACCC) kon de gebeurtenis van 2011 beter worden aangepakt.

Het EASA is verder gegaan met het ontwikkelen van passende richtsnoeren voor risicobeoordeling door relevante veiligheidsgegevens te analyseren. Daartoe heeft het in 2011 twee workshops over vulkaan georganiseerd. De eerste, in januari, over vluchtuitvoering bij vulkaan, stond in het teken van risicobeoordelingsmethodologieën voor natuurlijke gevaren in het algemeen en vulkaanuitbarstingen in het bijzonder. De tweede workshop, in november, was bedoeld voor nationale luchtvaart- en toezichthoudende autoriteiten (NAA's/NSA's); betrokken diensten, instanties en autoriteiten konden van gedachten wisselen over beleid, planning en risicobeoordeling met betrekking tot vulkaanuitbarstingen met als doel te komen tot verdere harmonisatie en normalisering van de reactie van de diverse luchtvaartsystemen in geval van vulkaanuitbarstingen in Europa.

- Veiligheidsinitiatieven met tastbare resultaten

De drie pijlers van het Europees strategisch veiligheidsinitiatief (ESSI), Ecast, Egast en Ehest, die in 2010 werden gerelateerd aan het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP), hebben hun werkzaamheden voor de implementatie van hun respectieve werkprogramma's in het kader van het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EASp) voortgezet. Deze teams, waarin de regelgevers en de luchtvaartsector op vrijwillige basis met elkaar samenwerken, ontwikkelen gezamenlijk producten die de veiligheid moeten verbeteren. Daarbij richten ze zich op de meest significante veiligheidsrisico's die in kaart zijn gebracht.

Het Europees Veiligheidsteam commerciële luchtvaart (Ecast), het Europees Veiligheidsteam helikopters (Ehest) en het Europees Veiligheidsteam algemene luchtvaart (Egast) hebben nieuwe acties aan het EASp toegevoegd en nieuw materiaal over veiligheidsbevordering ontwikkeld. Al het materiaal is direct bruikbaar en voor belanghebbenden beschikbaar op de ESSI-website, <http://easa.europa.eu/essi/index.html>.

Voorts werd besloten de aandacht vooral te richten op kleine exploitanten en algemene luchtvaart, het domein van zowel Egast als Ehest. Op internationaal vlak werd de samenwerking met het Commercial Aviation Safety Team (CAST) van de VS, het International Helicopter Safety Team (IHST) en het General Aviation – Joint Steering Committee (GA-JSC) van de FAA versterkt.

- Beheer van veiligheidsprestaties

Voor het functioneren van het Prestatiebeoordelingscomité (PRB) is samenwerking met het Agentschap voorzien, aangezien de prestatieregeling ook veiligheid betreft. De belangrijkste gebieden van samenwerking zijn: uitwerking van prestatiekernindicatoren (PKI's), beoordeling van nationale prestatieplannen en de jaarverslagen van het PRB. Aan deze samenwerking werd formeel invulling gegeven door een gemeenschappelijke intentieverklaring die het Agentschap in februari 2011 heeft ondertekend met het PRB. Het EASA heeft in 2011 bijgedragen tot het volgende: beoordeling van de prestatieplannen op nationaal en FAB-niveau; vaststelling door de uitvoerend directeur van de aanvaardbare wijzen van naleving voor de veiligheids-KPI voor VP1 (verslagperiode 1); en uitwerking samen met de Performance Review Unit van Eurocontrol van een regelgevingsbenadering voor VP2, met name wat betreft de veiligheidsaspecten.

Voor deze strategische, cruciale samenwerking zijn passende middelen nodig.

- Internationale veiligheidsbevordering

Op 4 en 5 oktober 2011 vond de jaarlijkse veiligheidsconferentie van het EASA plaats met als thema 'Controle houden – Preventie van en herstel na verlies van controle'. Het gaat hier om een van de belangrijkste risicogebieden die in het EASp worden genoemd. Een groot aantal risicofactoren in verband met verlies van controle passeerde de revue, zoals menselijke factoren, veiligheidsanalyse, ongevallenonderzoek, opleiding, onderzoek, vluchttestproblemen, enzovoort. Ook werd een aantal follow-upacties in kaart gebracht, die in het EASp zijn opgenomen.

In september 2011 heeft het EASA samen met zijn partnerorganisaties de Europese Commissie, Eurocontrol en de gemeenschappelijke onderneming Sesar in het kader van de wereldwijde interoperabiliteit de Europese aanpak van wereldwijd luchtverkeersbeheer gepresenteerd tijdens het ICAO-symposium voor de mondiale luchtvaartnavigatiesector (Global Air Navigation Symposium - GANIS) in Montreal.

Onderzoek

➤ Onderzoeksplanning voor de toekomst

Rekening houdend met de topprioriteiten in het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EASp) en het thematisch programma van de Europese partnerschapsgroep voor luchtvaartonderzoek (EARPG) heeft het Agentschap in 2011 de balans opgemaakt van zijn behoeften en aanvragen voor nieuwe onderzoeksprojecten alsook van de achterstand die in vorige jaren was opgelopen bij de uitvoering van het ambitieuze EASA-onderzoeksplan 2012-2014. Het plan bevat projectvoorstellen en aanvragen voortvloeiend uit het regelgevingsprogramma, projecten die hun oorsprong vinden in veiligheidsaanbevelingen en voorstellen die werden ingediend door de ESSI-teams, het directoraat Certificering en het directoraat Regelgeving en de Europese Adviesgroep menselijke factoren (EHFAG).

Het Agentschap heeft nauw samengewerkt met de Europese Commissie voor de communautaire onderzoeksactiviteiten die gevolgen hebben voor het EASA-systeem (zevende kaderprogramma (FP7), subthema 7.1 Luchtvaart en luchtvervoer). In dat verband heeft het Agentschap basisprincipes uitgewerkt voor de vertegenwoordiging van het EASA in evaluatiecommissies van de Commissie voor het kaderprogramma en in adviesraden voor projecten.

Voorts was het EASA betrokken bij de grootschalige technologie-initiatieven Sesar en Clean Sky. Het heeft in 2011 ook deelgenomen aan de oprichting van de nieuwe Adviesraad voor luchtvaartonderzoek in Europa (Acare). Het Agentschap heeft bijgedragen tot de opstelling van een strategische agenda voor onderzoek en innovatie (SRIA) door op te treden als mede voorzitter van de Werkgroep veiligheid en beveiliging en input te leveren voor andere SRIA-werkgroepen.

Bijlage 2 bevat een overzicht van studies en onderzoeksprojecten die plaatsvonden in 2011.

2. Regelgeving

Doelstellingen en toepassingsgebied

Het Agentschap beheert en coördineert de voorbereiding van EU-wetgeving die verband houdt met de burgerluchtvaartveiligheid en milieucompatibiliteit. In dat verband stelt het EASA adviezen op die het indient bij de Europese Commissie en stelt het flankerende certificeringsspecificaties, aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren vast.

Belangrijkste prestaties in 2011

➤ Regelgevingsprogramma

Het Agentschap heeft in 2011 zijn activiteiten voor de opstelling van wetgeving en bijbehorende "zachte" regelgeving voor de zogeheten eerste en tweede bevoegdheidsuitbreiding voortgezet. Ook in 2011 was tijdige totstandbrenging van regelgeving inzake luchtwaardigheid (veiligheid en milieubescherming) een belangrijk doel.

Er werden twintig regelgevingstaken afgerond. **Bijlage 3** bevat een lijst van besluiten, adviezen en bekendmakingen van wijzigingsvoorstel (NPA's) die in 2011 zijn gepubliceerd.

➤ Luchtwaardigheid en milieubescherming

Het Agentschap heeft diverse belangrijke NPA's uitgebracht inzake de uitbesteding van technische diensten, de aanpassing van Verordening (EG) nr. 2042/2003², de bescherming van grote vliegtuigen tegen een laag brandstofniveau en brandstoftekort, het beschermen van grote vliegtuigen en turbinemotoren tegen ijsvorming en het bijwerken van de certificeringsspecificaties voor luchtwaardigheid in verband met het in de EU-regelgeving opgenomen verbod op halonen. Verder heeft het Agentschap verbeteringen uitgegeven betreffende de richtsnoeren voor het gewijzigd productvoorschrift in Deel-21 met het oog op volledige harmonisatie met de VS en Canada.

Wat milieubescherming betreft, heeft het Agentschap input geleverd voor het CAEP9-werkprogramma, in het kader waarvan nieuwe normen voor CO₂ en vaste deeltjes worden uitgewerkt om met het klimaat en de menselijke gezondheid verband houdende aspecten van de luchtvaart te verbeteren en waarbij ook de geluidsvoorschriften worden bijgewerkt om de capaciteit op luchthavens waarvoor geluidsbepalingen gelden in stand te helpen houden.

➤ Bevoegdheidsuitbreiding

- Vluchtuitvoering en bevoegdheidsbewijzen van piloten

Het Agentschap heeft zijn werkzaamheden voortgezet overeenkomstig de acht prioritaire werkpakketten die in september 2009 waren aangenomen. De werkpakketten werden afgestemd op de NPA's en de voorgestelde nieuwe regelgevingsstructuur. Daarbij werd in het bijzonder rekening gehouden met de geboekte vooruitgang, de beschikbare interne en externe middelen en de ter zake dienende deskundigheid daarvan alsook met de herstructurering van de technische vereisten inzake vluchtuitvoeringen (OPS).

In dit verband heeft het Agentschap zich geconcentreerd op het afronden van de commentaardocumenten (CRD's) en de komende adviezen voor de eerste uitbreiding. De

² Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen. PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1.

eerste vier bijlagen bij de verordening inzake boordpersoneel (Deel-FCL, Deel-MED, voorwaarden voor de omzetting van nationale bevoegdheidsbewijzen en voor de aanvaarding van bevoegdheidsbewijzen uit derde landen) werden in november 2011 in het Publicatieblad van de Europese Unie gepubliceerd. De bijbehorende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren werden in december 2011 als EASA-besluiten op de website van het Agentschap gepubliceerd. Alle CRD's inzake OPS werden in 2011 gepubliceerd, evenals het advies inzake vereisten voor autoriteiten en organisaties en het advies inzake commerciële luchtvervoersactiviteiten.

Na vijf jaar regelgevingswerk bracht het Agentschap het advies uit voor invoering van het concept "operationele geschiktheidsgegevens" in Deel-21 en andere uitvoeringsvoorschriften. Voor de tenuitvoerlegging werden ook twee NPA's gepubliceerd met voorstellen voor certificeringsspecificaties inzake typetraining voor cabinepersoneel en de BMUL.

- Veiligheid van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten

Wat luchtverkeersbeheer (ATM) betreft, heeft het Agentschap de Commissie actief ondersteund bij de vaststelling van vier voorschriften: afgifte van ATCO-vergunningen, veiligheidstoezicht bij ATM/ANS, gemeenschappelijke eisen en gebruiksvoorschriften van het gemeenschappelijk luchtruim met het eerste subdeel inzake ACAS II, versie 7.1. Na het uitbrengen van het advies inzake gestandaardiseerde Europese luchtverkeersregels (SERA) deel B (oktober 2011) is het Agentschap de Commissie ondersteuning blijven bieden, in het bijzonder bij de uitwerking van de geïntegreerde structuur voor deel A en B van SERA. Verder heeft het Agentschap ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de SES-prestatieregeling aanvaardbare wijzen van naleving/richtsnoeren voor prestatiekernindicatoren inzake veiligheid (uitvoeringsvoorschriften ATM-prestaties) uitgegeven.

De uitwerking van uitvoeringsvoorschriften voor de veiligheid van luchtvaartterreinen resulteerde in de afgifte van de desbetreffende NPA in december 2011, geheel volgens de planning zoals bepaald in de basisverordening, waarin vaststelling van de uitvoeringsvoorschriften is voorzien voor 2013.

- Tenuitvoerlegging van het regelgevingsprogramma 2011: samenwerking met organisaties

Bij de tenuitvoerlegging van zijn werkprogramma 2011 heeft het directoraat Regelgeving de samenwerking met Eurocontrol, de gemeenschappelijke onderneming Sesar en de ICAO verder ontwikkeld.

De taken die het Agentschap in het kader van het Sesar-programma mogelijk te vervullen krijgt werden substantieel geacht. Derhalve werd met de gemeenschappelijke onderneming Sesar een overeenkomst over de financiering van de mogelijke werkzaamheden gesloten.

De Europese Commissie verzocht het Agentschap een nieuwe taak op zich te nemen die erin bestaat in nauwe samenwerking met Eurocontrol een beoordeling voor de geharmoniseerde overgangshoogte in het Europees luchtruim (HETA) uit te werken.

Het Agentschap heeft zich actief ingezet om samen met de Commissie en Eurocontrol de prestatiekernindicatoren inzake veiligheid voor de tenuitvoerlegging van de regeling te ontwikkelen en heeft voor de Commissie een voorstel uitgewerkt om Verordening (EU) nr. 691/2010 dienovereenkomstig te wijzigen.

3. Toezicht

a. Toezicht op productveiligheid

Doelstellingen en toepassingsgebied

Het Agentschap is verantwoordelijk voor de luchtwaardigheids- en milieucertificering van luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken. Deze verantwoordelijkheid omvat de eerste certificering van nieuwe typeontwerpen en een breed scala aan daarmee samenhangende activiteiten, zoals aanvullende typecertificeringen en goedkeuring van wijzigingen van typecertificaten en van reparatieontwerp. Verder behelst deze verantwoordelijkheid activiteiten om te waarborgen dat de gecertificeerde luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken permanent luchtwaardig blijven tijdens hun volledige operationele levensduur. Een en ander heeft mede betrekking op het zonderodeloze vertraging reageren op veiligheidsproblemen en het verstrekken en verspreiden van de toepasselijke verplichte informatie.

De meeste aandacht ging uit naar het treffen van voorbereidingen om de nieuwe bevoegdheden ten uitvoer te leggen, met name wat betreft het concept "operationele geschiktheidsgegevens" (OSD), en naar verdere versterking van de taken van het Agentschap op het gebied van de permanente luchtwaardigheid.

Belangrijkste prestaties in 2011

In 2011 heeft het Agentschap zijn organisatie verder vormgegeven om beter voorbereid te zijn op de uitdagingen die zich aandienen in verband met de tenuitvoerlegging van de nieuwe bevoegdheden en het IORS. Zo werd de binnen het directoraat Certificering nieuw opgerichte afdeling ATM/ANS operationeel met de komst van twee senior deskundigen op het gebied van ATM/ANS. Deze afdeling is belast met het onderzoek naar en het toezicht op de systemen die worden gebruikt voor pan-Europese luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatiediensten (zoals EGNOS, Galileo, IRIS, door de ATM-netwerkbeheerders gebruikte systemen en systemen die in het kader van Sesar ontwikkeld zullen worden). Tot slot werden de afdeling Deskundigen en de afdeling Vluchtnormen samengevoegd in verband met het OSD-concept en de daarmee samenhangende integratie van de evaluatie van de operationele elementen in de eerste certificering van luchtvaartproducten.

Het Agentschap is zich blijven inspannen om via een aantal specifieke evenementen de samenwerking met partners te stimuleren en de communicatie met belanghebbenden te verbeteren. Verder werd in januari 2011 voor het eerst een workshop over certificering voor de sector georganiseerd.

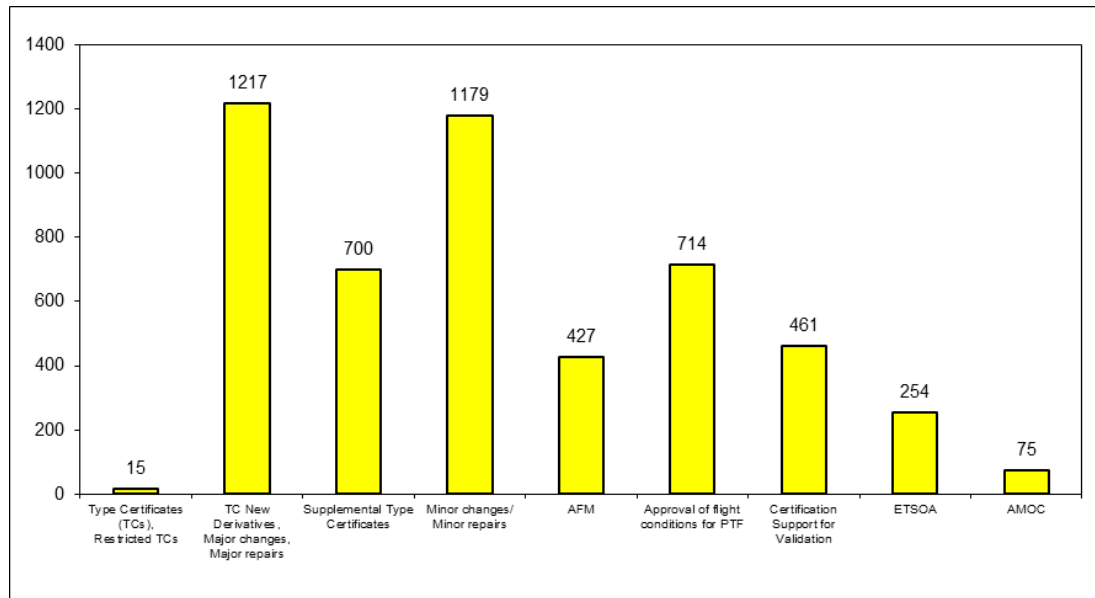
Wat internationale samenwerking betreft, werden in 2011 meerdere mijlpalen bereikt. Na de inwerkingtreding op 1 mei van de overeenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Unie betreffende samenwerking op het gebied van de regulering van de burgerluchtvaartveiligheid werden op 5 mei de technische uitvoeringsprocedures inzake luchtwaardigheids- en milieucertificering (TIP's) vastgesteld door de Raad van Toezicht op Certificering. Verder werden in september de TIP's voor de bilaterale overeenkomst betreffende de veiligheid van de burgerluchtvaart tussen de EU en Canada vastgesteld door het gemengd sectoraal comité inzake certificering.

Tot slot werd in oktober 2011, na de vastlegging in het voorgaande jaar van het algemene kader voor stages bij het EASA, het eerste EASA-stageprogramma gelanceerd, bedoeld om hooggekwalificeerde afgestudeerde en nog studerende jongeren aan te trekken.

➤ **Luchtwaardigheids- en milieucertificering van luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken**

• Trends in de ontvangen aanvragen

Het aantal nieuwe aanvragen voor luchtwaardigheids- en milieucertificering dat in 2011 bij het Agentschap werd ingediend bleef met 5 042 stabiel. De aanvragen voor certificering van nieuwe typeontwerpen bestreken een waaier van luchtvaartproducten, met onder meer de super-midsize (SMS) zakenjet voor de lange afstand Falcon SMS van Dassault Aviation, de grote helikopters AW169 en AW189 van AgustaWestland, de Silvercrest-turbofan van SNECMA, de GB-reeks luchtballonnen van Cameron Balloons Ltd en een aantal aanvragen voor ultralichte vliegtuigen uit de sector van de algemene luchtvaart. Onderstaand schema laat de verdeling van ontvangen aanvragen naar aard zien:



EN	Translation (target language)
Type Certificates (TCs)	Typecertificaat (TC)
Restricted TCs	Beperkt TC
TC New Derivates, Major changes, Major repairs	Nieuw TC-afgeleide, Grote wijzigingen, Grote reparaties
Supplemental Type Certificates	Aanvullend TC
Minor changes / Minor repairs	Kleine wijzigingen / Kleine reparaties
AFM	Vlieghandboek
Approval of flight conditions for PTF	Goedkeuring van vliegomstandigheden voor vliegvergunning
Certification Support for Validation	Certificeringsondersteuning voor validering
ETSOA	ETSOA
AMOC	AMOC

Vermeld zij nog dat voor 2012 nieuwe projecten vanuit opkomende landen (China, India) worden voorzien.

- Omvangrijke lopende meerjarenprogramma's voor typecertificering

De uitvoering van een aantal meerjarenprojecten voor typecertificering is in 2011 voortgezet, onder meer voor de Airbus 350, de Airbus A320neo (gericht op beperking van het brandstofverbruik en dus op verbetering van de prestaties en de ecologische efficiency), de Airbus A400m voor militair transport, de zakenjets EMB-545/550 van Embraer, de Mitsubishi Regional Jet MRJ-200 en de Sukhoi Superjet 100.

- Aantal afgegeven certificaten

In 2011 werden 3 823 certificaten afgegeven. Typecertificaten werden afgegeven voor onder andere de TP400-D6, de eerste grote turbopropellermotor die door het EASA is gecertificeerd, de vracht- en passagiersversie van de B747-8 van Boeing en de Dreamliner B787-8 van dezelfde maatschappij.

➤ **Permanente luchtwaardigheid**

- Ongeval bij luchtvaartmaatschappij Qantas

De vorderingen bij het onderzoek naar de ongecontroleerde motorstoring in november 2010 aan boord van een door Qantas Airlines geëxploiteerde Airbus 380, een nadere beoordeling van de fabrieksgegevens, een aanvullende stressanalyse en verdere veiligheidsmaatregelen hebben geleid tot de intrekking in maart 2011 van luchtwaardigheidsrichtlijn nr. 2010-0242R1 inzake verplichte inspecties van de hogedruk/middendrukconstructie van Trent 900-motoren.

- Affaire van de Japanse stoelenfabrikant Koito

Het EASA en de FAA hebben in verband met de vervalsing van testresultaten voor vliegtuigstoelen door de Japanse fabrikant Koito Industries Ltd begin 2010 op geharmoniseerde wijze dwingendrechtelijke bepalingen uitgewerkt. De betreffende luchtwaardigheidsrichtlijnen van het EASA en de FAA (EASA AD nr. 2011-0098 respectievelijk FAA AD nr. 2011-12-01) werden in juni gepubliceerd en traden op 1 augustus in werking.

➤ **Certificeringstaken op operationeel vlak**

Op dit gebied heeft het Agentschap voorbereidingen getroffen voor de tenuitvoerlegging van de eerste bevoegdheidsuitbreiding door bij te dragen tot de EASA-regelgevingsactiviteiten (uitwerking van NPA's, CRD's en certificeringsspecificaties) en zich sterk te maken voor aanvaarding van het OSD-concept door de nationale luchtvaartautoriteiten in Europa en door zijn internationale tegenhangers zoals de FAA en de TCCA. Voorts werd de laatste hand gelegd aan nieuwe MRB-programma's en vond beoordeling van de operationele geschiktheid van nieuwe technologieën (zichtverbeteringssysteem - EVS) en procedures plaats. Verdere verbetering van het Europees rapportagesysteem voor voorvallen wat betreft de operationele aspecten wordt in 2012 verwacht.

b. Erkenning van organisaties

Doelstellingen en toepassingsgebied

Het EASA is verantwoordelijk voor de erkenning van ontwerporganisaties, waar die zich ook bevinden, alsook van productie- en onderhoudsorganisaties, organisaties die onderhoudsopleidingen verzorgen en organisaties die instaan voor het management van de permanente luchtwaardigheid buiten het grondgebied van de lidstaten. Op verzoek van de lidsta(a)t(en) erkent het Agentschap ook productorganisaties buiten het grondgebied van een

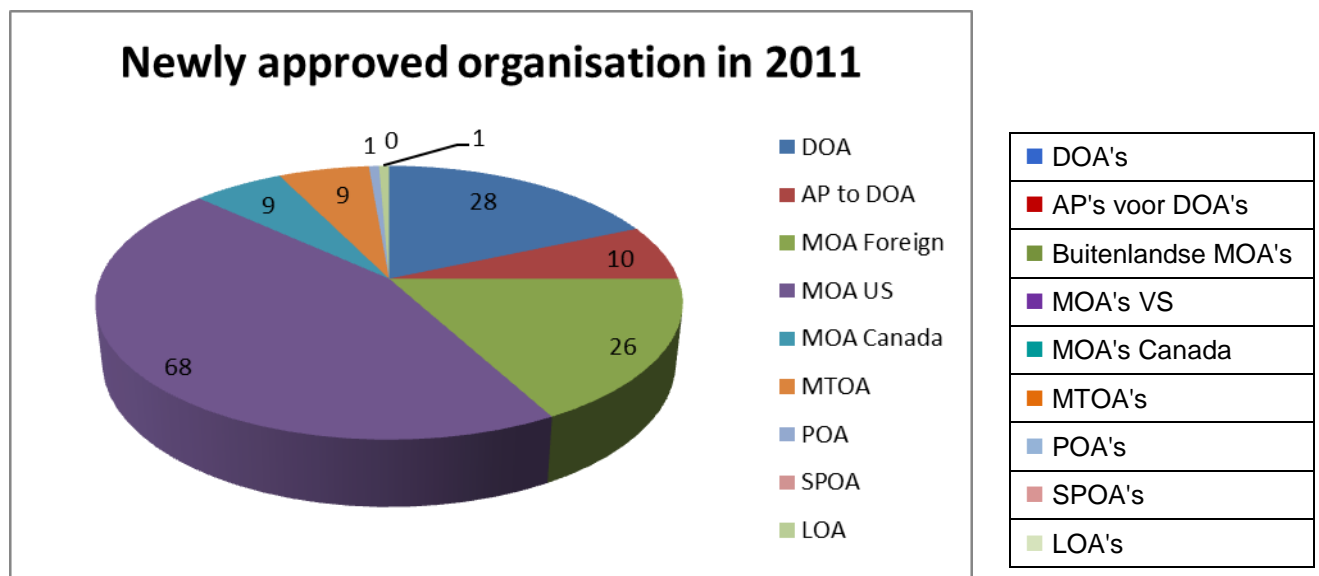
of meer lidstaten. De binnen het oorspronkelijke bevoegdheidsgebied van het Agentschap vallende werkzaamheden inzake erkenning van organisaties zijn in 2010 tot volle wasdom gekomen wat betreft activiteiten en methoden.

De afdeling heeft er in aanvulling op het oorspronkelijke werkterrein een aantal specifieke taken en bevoegdheden bij gekregen. De afdeling ATM/ANS heeft tot taak de Commissie bij te staan bij het toezicht op de netwerkbeheersfunctie bij Eurocontrol en moet de voorbereidingen treffen voor de overname van het toezicht op EGNOS en de erkenning van ATCO-opleidingsinstituten buiten Europa. De dienst FCLOA heeft alle nodige maatregelen genomen om vanaf 2012 erkenning van en toezicht op erkende opleidingsorganisaties voor vliegopleiding en luchtvaartgeneeskundige centra buiten het grondgebied van de bij het EASA aangesloten landen mogelijk te maken.

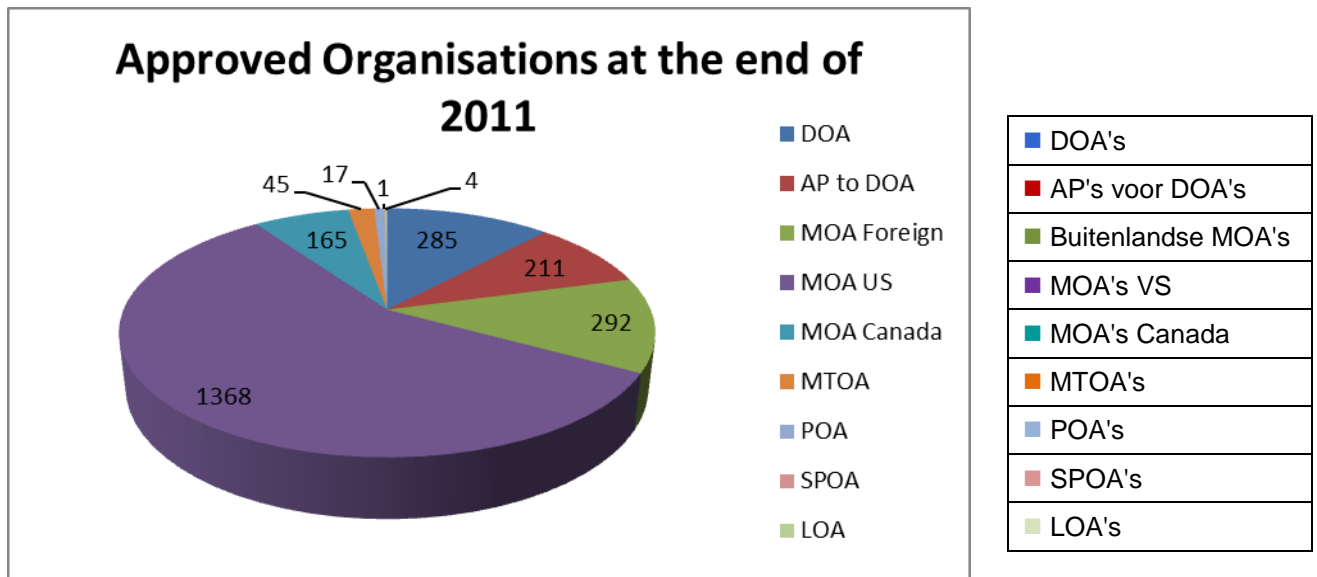
Belangrijkste prestaties in 2011

De werkzaamheden inzake erkenning van organisaties zijn gestaag gegroeid in 2011, onder meer wat betreft erkenningen van ontwerporganisaties (DOA's) / alternatieve procedures (AP's) voor DOA's, erkenningen van productieorganisaties (POA's) en erkenningen van onderhoudsorganisaties/organisaties voor permanente luchtwaardigheid (MOA's/COA's). De toezichtsactiviteiten inzake het eenvormige Europese certificaat van erkenning als productieorganisatie (SPOA) voor Airbus hebben geleid tot een lichte toename van de werklust, ook buiten Europa. De cijfers met betrekking tot erkenningen van organisaties kunnen als volgt worden samengevat:

Nieuwe erkende organisaties in 2011



Erkende organisaties per 31 december 2011



➤ **Erkenningen van ontwerporganisaties**

Tegen 31 december 2011 waren in totaal 285 DOA's afgegeven, waarvan er 218 werden geïnternaliseerd door het Agentschap. De nationale luchtvaartautoriteiten (NAA's) hielden er 67 in handen. In de fase van de eerste beoordeling voor DOA bevonden zich 76 organisaties, en voor AP voor DOA 42. Het streefcijfer inzake de internalisering van activiteiten werd bereikt. Nog eens 21 organisaties werden in 2011 overgedragen aan EASA-teamleiders, waaronder zeven DOA's en 14 AP's voor DOA's. Verdere overdrachten zullen plaatsvinden wanneer de nationale luchtvaartautoriteiten beslissen hun werkzaamheden stop te zetten of wanneer dat nodig blijkt door de uitbreiding van het gebied waarop de DOA betrekking heeft.

➤ **Erkenning van productieorganisaties**

In 2011 werden door het EASA 17 POA's voor buitenlandse productieorganisaties en één SPOA voor Airbus afgegeven. Daarnaast werden nieuwe EASA-exportcertificaten van luchtwaardigheid afgegeven voor luchtvaartuigen geproduceerd door houders van EASA-POA's in China en door Airbus krachtens de SPOA in Europa. Ook droeg het EASA bij aan de tenuitvoerlegging op productiegebied van de bilaterale overeenkomst tussen de EU en de VS en die tussen de EU en Canada.

➤ **Erkenning van onderhoudsorganisaties en organisaties voor permanente luchtwaardigheid**

Wat erkenningen van onderhoudsorganisaties/organisaties voor permanente luchtwaardigheid betreft, is het Agentschap begonnen de technische onderzoeken naar en het permanente toezicht op de organisaties in de meeste gevallen uit te besteden aan de nationale luchtvaartautoriteiten. Een beperkt aantal erkenningen wordt toevertrouwd aan eigen deskundigen (in-house) met als doel de expertise op peil te houden en uit te breiden alsook om de activiteiten van de nationale luchtvaartautoriteiten efficiënter te beheren. Het EASA heeft een bijdrage geleverd aan de voorbereiding van de vlotte overgang van de bestaande bilaterale onderhoudsovereenkomst naar de nieuwe bilaterale overeenkomst tussen de EU en de VS. In 2011 heeft het EASA ook zijn eerste erkenning van een buitenlandse managementorganisatie voor de permanente luchtwaardigheid (CAMO) afgegeven.

➤ **Erkenning van organisaties die bevoegdheidsbewijzen voor cockpitpersoneel afgeven**

Wat betreft de erkenning van organisaties die bevoegdheidsbewijzen voor cockpitpersoneel afgeven (FCL OA) heeft het Agentschap in 2011 samenwerking met belangrijke nationale luchtvaartautoriteiten geïnitieerd en ondersteuning geboden bij de diverse kwesties die met de komende regelgeving verband houden. Er zijn implementatieprocessen voor FCL OA opgezet en werkinstructies en richtsnoeren voor organisaties voor de opleiding van piloten en luchtvaartgeneeskundige centra ontwikkeld. Ook zijn er teamleiders voor FCL OA aangeworven. Verder werden technische specificaties en ramingen van de werklast voor uitbesteding opgesteld. In december 2011 werden de gekwalificeerde entiteiten voor organisaties voor de opleiding van piloten en drie nationale luchtvaartautoriteiten voor toezicht op luchtvaartgeneeskundige centra geselecteerd.

➤ **Erkenning van ATM/ANS-organisaties**

In mei 2011 is de dienst Erkenning van ATM/ANS-organisaties opgericht. Belangrijkste activiteit van deze nieuwe dienst was het maken van afspraken met de Commissie en Eurocontrol voor het toezicht op de netwerkbeheerder. De afspraken werden tijdens een workshop aan het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim gepresenteerd.

Parallel hieraan werd een begin gemaakt met het treffen van voorbereidingen voor de overname van het toezicht van de verlener van EGNOS-diensten, ESSP. In dit verband vonden bijeenkomsten over toezicht met de Franse en Belgische autoriteiten plaats en werd deelgenomen aan audits.

Voor de nieuwe dienst en de nieuwe taken werden de eerste processen, procedures en formulieren uitgewerkt en werden nieuwe medewerkers aangeworven.

c. Inspecties van lidstaten

Doelstellingen en toepassingsgebied

Via normaliseringsinspecties verleent het Agentschap assistentie aan de Europese Commissie bij het toezicht op de uniforme en effectieve uitvoering van het recht van de Europese Unie door de nationale luchtvaartautoriteiten van de lidstaten. Die normaliseringsinspecties kunnen ook inspecties omvatten van ondernemingen of ondernemingsverenigingen die onder toezicht staan van de geïnspecteerde nationale luchtvaartautoriteiten.

Wat de initiële en permanente luchtwaardigheid betreft, ziet het Agentschap toe op naleving door de nationale luchtvaartautoriteiten van de vereisten in de basisverordening en daarmee samenhangende uitvoeringsvoorschriften in overeenstemming met het bij Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie vastgestelde kader.³ Op het gebied van vluchtuitvoeringen (OPS), verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel (FCL) en vluchtnabootsers (FSTD) voert het Agentschap normaliseringsinspecties uit om voor een soepele overgang te zorgen en elke leemte op veiligheidsgebied te voorkomen in afwachting van de goedkeuring van de komende EU-uitvoeringsvoorschriften. De vroegere gezamenlijke luchtvaartvoorschriften (JAR's) en, wat de commerciële verkeersluchtvaart betreft, de

³ Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie van 16 mei 2006 inzake de werkmethodes van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart bij het uitvoeren van normalisatie-inspecties, PB L 129 van 17.5.2006, blz. 10.

vereisten van Verordening (EEG) nr. 3922/91⁴ van de Raad ("EU-OPS") blijven van overeenkomstige toepassing.

Wat luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS) betreft, heeft de uitgifte van diverse uitvoeringsvoorschriften tussen augustus en december 2011 de weg vrijgemaakt voor de eerste normaliseringsinspecties van het EASA op dit vlak.

Belangrijkste prestaties in 2011

➤ Het werkkterrein

In 2011 bestreken de normaliseringsactiviteiten 46 landen: de 31 "EASA-landen" plus 15 landen die een werkafspraken (WA) met het EASA hebben ondertekend. In de loop van het jaar werden inspecties uitgevoerd in 27 "EASA-landen" en 6 "WA-landen". Zoals gebruikelijk werden bij de normaliseringsactiviteiten alle voor een en hetzelfde land geplande sectorale inspecties gebundeld om de Europese Commissie een samenhangend totaalbeeld te geven van alle technische gebieden. Als gevolg daarvan werden de meeste periodieke inspecties in 2011 gepland en uitgevoerd in de vorm van "gebundelde inspecties".

➤ Pool van inspecteurs

Het EASA streeft ernaar gedetacheerde inspecteurs van de nationale luchtvaartautoriteiten op te nemen in zijn inspectieteams, niet alleen om voordeel te halen uit hun deskundigheid en praktijkervaring, maar ook om te komen tot een uniforme interpretatie van de toepasselijke vereisten bij alle nationale luchtvaartautoriteiten (proactieve normalisering). In 2011 werden 96 teamleden bijgestaan door gedetacheerde inspecteurs van de nationale luchtvaartautoriteiten (58%). Er werden vijf basisopleidingscursussen voor normaliseringsinspecteurs gegeven, waarvan twee specifiek over ATM/ANS in verband met de komende uitbreiding van de normaliseringsactiviteiten. Zo werden ruim 80 nieuwe inspecteurs getraind, hoofdzakelijk op het gebied van ATM/ANS, verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel, vluchttuitvoeringen en vluchtnabootsers.

➤ Belangrijkste normaliseringsresultaten

In 2011 werden 107 normaliseringsinspecties uitgevoerd⁵:

Soort inspectie	AIR	OPS	LIST	MEST	FSTD
Periodiek	20	17	18	18	8
Follow-up	4	4	3	2	0
Ad hoc	4	7	1	1	0
Totaal	28	28	22	21	8

NB.: vanaf 2011 zijn de activiteiten voor eerste luchtwaardigheid (IAW) en permanente luchtwaardigheid (CAW) gebundeld onder luchtwaardigheid (AIR).

Bij deze inspecties werden 781 bevindingen vastgesteld; 738 bevindingen werden als niet-naleving aangemerkt waarvoor de geïnspecteerde nationale luchtvaartautoriteit een actieplan voor corrigerende maatregelen moest voorstellen en uitvoeren. Circa 26% van alle

⁴ Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ten aanzien van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures van toepassing op commercieel vervoer per vliegtuig, PB L 254 van 20.9.2008, blz. 1.

⁵ Verder was de afdeling Normalisering betrokken bij zeven internationale normaliseringsbezoeken (VS, Canada, Brazilië) en negen accreditatiebezoeken.

bevindingen werd aangemerkt als ernstige tekortkomingen die de veiligheid in gevaar kunnen brengen als ze niet op passende wijze worden verholpen.

Alle door de nationale luchtvaartautoriteiten voorgestelde plannen werden beoordeeld door de bevoegde diensten Normalisering. In enkele specifieke gevallen werd geen overeenstemming bereikt, zodat aanvullende rapporten werden uitgebracht. Het Agentschap ziet toe op de uitvoering van de overeengekomen maatregelen.

➤ **Normaliseringsvergaderingen**

In 2011 heeft de afdeling Normalisering negen vergaderingen georganiseerd waaraan werd deelgenomen door 442 vertegenwoordigers van de nationale luchtvaartautoriteiten. Normaliseringsvergaderingen zijn bijzonder efficiënt gebleken om een uniform begrip en gelijke interpretatie van de toepasselijke vereisten te bevorderen. De conclusies van elke vergadering worden kenbaar gemaakt aan het directoraat Regelgeving met het oog op verdere uitwerking van thema's die voor nadere regelgeving in aanmerking komen. Gelet op de positieve reacties van de nationale luchtvaartautoriteiten heeft het Agentschap besloten vaker normaliseringsvergaderingen te organiseren.

➤ **Voortdurende verbetering van het normaliseringsproces**

Het normaliseringsproces is tot volle wasdom gekomen en komt ruimschoots tegemoet aan de nagestreefde doelen.

Toch blijft het Agentschap streven naar verdere verbetering van de kwaliteit, efficiëntie en effectiviteit van het proces. Daartoe zijn in 2011 enkele maatregelen genomen. Ook voor 2012, wanneer het normaliseringsproces naar verwachting een ingrijpende gedaanteverwisseling zal ondergaan, zijn verdere verbeteracties gepland. In dit verband is inmiddels een systeem voor rapportage per land opgezet, zal een op een vertrouwensmodel gebaseerde aanpak van voortdurende controle (CMA) worden uitgewerkt en zullen de werkmethoden voor het uitvoeren van inspecties (Verordening 736/2006) worden herzien.

Tegelijkertijd komt Normalisering met de nieuwe normaliseringsinspecties op ATM/ANS-gebied en de inwerkingtreding van de uitvoeringsvoorschriften voor vluchtuitvoeringen, verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel en vluchtnabootsers voor een forse uitdaging te staan.

d. Exploitanten

Doelstellingen en toepassingsgebied

De afdeling Exploitanten is bevoegd voor de werkzaamheden van het Agentschap die verband houden met het programma betreffende de veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen (SAFA) van de Europese Gemeenschap en de vergunningverlening aan exploitanten van derde landen (TCO's).

De door het EASA uitgeoefende SAFA-activiteit behelst een coördinatiefunctie:

- onderhouden en actualiseren van de database met SAFA-verslagen van platforminspecties;
- analyseren van en verslag uitbrengen over de ingezamelde gegevens;
- bevorderen van de organisatie en uitvoering van opleidingscursussen;
- formuleren van voorstellen voor handboeken en procedures;
- bevorderen van de normalisering van de SAFA-activiteit.

Daarnaast is het Agentschap in de zin van artikel 23 van de EASA-basisverordening verantwoordelijk voor de afgifte van vergunningen aan exploitanten van derde landen die in

het luchtruim van de EASA-landen vluchten willen uitvoeren en in een van de EASA-landen willen landen.

Het Agentschap heeft zich in 2011 ingezet voor verdere verbetering van het SAFA-programma (met onder meer de ontwikkeling en uitrol van een herziene SAFA-applicatie en actualisering van SAFA-procedures). Daartoe heeft het Agentschap SAFA-normaliseringsaudits uitgevoerd voor nationale luchtvaartautoriteiten en doorlopende steun verleend aan de Europese Commissie voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart (ASC) betreffende de EU-veiligheidslijst.

Belangrijkste prestaties in 2011

SAFA

➤ Verbetering van het SAFA-programma

In september 2011 werden de nieuwe SAFA-applicatie en -database uitgerold en werden alle bestaande gegevens met succes naar de database gemigreerd. Deze nieuwe applicatie biedt uitgebreide ondersteuning voor het gehele proces (voorbereiding, rapportage, follow-up en afsluiting van bevindingen) en beschikt over uitgebreide zoek- en analytische functionaliteiten. Bovendien hebben nationale luchtvaartautoriteiten (van landen die niet aan SAFA deelnemen) en exploitanten online rechtstreeks toegang tot de SAFA-rapporten.

De SAFA-analyse werd uitgevoerd volgens het vastgelegde tijdschema. De analyseresultaten en de resultaten van het proces waarbij aan SAFA-inspecties een prioriteit wordt toegekend, werden gepresenteerd tijdens de bijeenkomsten van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart (veiligheidslijst). Op verzoek van de Europese Commissie werden ook talloze ad-hocanalyses uitgevoerd ter ondersteuning van het onderzoek in diverse gevallen.

Zoals voorgeschreven in de SAFA-richtlijn en overeenkomstig de bevoegdheden inzake SAFA-normalisering die werden afgesproken met de aan SAFA deelnemende landen, heeft het EASA het in 2009 ingezette SAFA-normaliseringsproces voortgezet. In 2011 werden 12 normaliseringsinspecties gepland en uitgevoerd in aan SAFA deelnemende landen in de Europese Unie en daarbuiten. Daarmee werd de eerste normaliseringscyclus voor alle aan SAFA deelnemende landen (uitgezonderd Monaco) voltooid.

In 2011 werd ook een stap naar meer transparantie jegens de luchtvaartindustrie gezet. Het EASA tekende voor de organisatie van het eerste SAFA Regulators & Industry Forum, waar vertegenwoordigers van de aan SAFA deelnemende landen en van de ICAO, IATA, AEA, ELFAA, IACA, AACO en AAPA openlijk discussieerden over met SAFA verband houdende zaken.

➤ Internationale promotie van het SAFA-programma van de EU

Het SAFA-programma van de EU werd verder onder de aandacht van internationale doelgroepen gebracht, en als vervolg op het tweede internationale samenwerkingsforum van het EASA werd een internationale platforminspectie georganiseerd. Het SAFA-programma werd ook op diverse seminars, workshops en bilaterale bijeenkomsten gepresenteerd aan bepaalde landen en regionale organisaties, te weten Canada, Montenegro, Japan, Singapore, CASSOA (East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency) en ICAO Latijns-Amerika.

De eerder gestarte onderhandelingen met enkele strategische partners over toetreding tot het SAFA-programma van de EU mondden in 2011 uit in de ondertekening van de eerste werkafspraken van het Agentschap met een niet-Europees land, Marokko, dat daarmee het

43^{ste} aan SAFA deelnemende land werd. De onderhandelingen met Canada en Brazilië werden voortgezet, en met Montenegro zijn onderhandelingen aangeknoopt.

Exploitanten van derde landen

In het kader van zijn bevoegdheidsuitbreiding heeft het Agentschap voorbereidende werkzaamheden aangevat (afbakening van toepassingsgebied, werklast en procedures) met het oog op de vergunningverlening voor exploitanten van derde landen (TCO's).

Er werd op gezette tijden steun verleend aan de Europese Commissie in verband met de EU-veiligheidslijst. Het EASA heeft deelgenomen aan voorbereidende hoorzittingen met buitenlandse overheden en exploitanten, en heeft zijn technische deskundigheid ingezet in een groot aantal gevalsanalyses in het kader van de communautaire veiligheidslijst. De dienst TCO heeft de coördinerende werkzaamheden binnen de analysewerkgroep voor USAOP-auditverslagen van de ICAO voortgezet. Daardoor kon het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van de EU over een aantal landenverslagen beschikken.

4. Internationale samenwerking

Doelstellingen en toepassingsgebied

Het Agentschap ondertekent werkafspraken met nationale luchtvaartautoriteiten in het buitenland en verleent bijstand aan de Europese Commissie bij onderhandelingen over en de tenuitvoerlegging van bilaterale overeenkomsten inzake de veiligheid van de luchtvaart (BASA's).

Verder zet het Agentschap zich in nauwe samenwerking met de Europese Commissie en de lidstaten en in overleg met Eurocontrol in om de relatie met de ICAO te versterken.

Bovendien helpt het Agentschap ontwikkelingslanden hun bekwaamheden op regelgevingsgebied te verbeteren.

Belangrijkste prestaties in 2011

➤ Bilaterale overeenkomsten en werkafspraken

Op 1 mei 2011 werd de bilaterale overeenkomst inzake de veiligheid van de luchtvaart (BASA) tussen de EU en de VS van kracht, en op 26 juli 2011 de BASA tussen de EU en Canada. Het Agentschap heeft op verschillende vlakken de tenuitvoerlegging bevorderd; zo werden bijeenkomsten van subcomité's (over certificering en onderhoud) georganiseerd, werden tier 3-documenten erkend en werd voorzien in (de ontwikkeling van) technische training.

Door het EASA werden de volgende (wijzigingen van) werkafspraken (WA's) ondertekend: vijf WA's met de Chinese burgerluchtvaartadministratie CAAC; elf WA's, over de uitbreiding van de ATM/ANS-bevoegdheid, met de PANEP⁶-landen; één WA, inclusief uitvoeringsprocedures, met het Japans agentschap voor de burgerluchtvaart; één WA met de burgerluchtvaartdienst van Hongkong (HK CAD); en een wijziging van aanhangsel I bij de uitvoeringsprocedures van de WA met de algemene burgerluchtvaartadministratie van de Verenigde Arabische Emiraten (GCAA-UAE).⁷

➤ Samenwerking met de ICAO

Het EASA heeft een aantal wezenlijke stappen gezet om zijn betrokkenheid bij ICAO-aangelegenheden te versterken. Sinds juli 2011 is een vertegenwoordiger van het EASA gestationeerd in Montreal, in het kantoor van de EU-vertegenwoordiging bij de ICAO. Daardoor krijgt het EASA beter zicht op de werkzaamheden van de Luchtvaartnavigatiecommissie van de ICAO en kan het de banden met het ICAO-secretariaat verstevigen. Ook is een deskundige gedetacheerd om het secretariaat te helpen bij het ontwikkelen van de nieuwe bijlage inzake veiligheidsbeheer en het opzetten van het desbetreffende panel. Dit panel kwam in november 2011 voor het eerst bijeen. Samen met de Europese Commissie, de EU-lidstaten en de ICAO werkt het EASA aan een eenvoudiger methode voor het melden van verschillen voor gebieden waarvoor de EU bevoegd is geworden. Tot slot heeft het EASA het regionaal ICAO-kantoor in Parijs medewerking verleend bij het opzetten van de nieuwe European Regional Aviation Safety Group (RASG-EUR).

⁶ "Pan-Europese partners" (PANEP).

⁷ Een overzicht van alle werkafspraken van het EASA is beschikbaar op de EASA-website via de volgende link: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>

➤ **Technische samenwerking**

Het EASA heeft steun verleend aan de Europese Commissie bij het vaststellen van Europese bijstandsprojecten en het beheren van communautaire programma's, met name voor de westelijke Balkan, de Middellandse-Zeelanden en Centraal-Azië. Ook heeft het Agentschap lokale programma's in de regio Azië/Stille Oceaan en Afrika ondersteund. De activiteiten van het EASA op het gebied van technische samenwerking hielden onder meer verband met het direct beheer van specifieke bijstandsprogramma's en de deelname aan opdrachten inzake technische bijstand in Benin, Cambodja, Congo, Gabon, Ghana, Mali, Mauritanië en Zambia.

In november 2011 vond het derde internationale samenwerkingsforum van het EASA (ICF-3) plaats in Singapore.

5. Ondersteunende activiteiten

Doelstellingen en toepassingsgebied

Ondersteunende activiteiten van het EASA omvatten het algemene beheer en de administratie van het Agentschap, dat wil zeggen de algemene organisatie (beheer, planning, algemene coördinatie), communicatie, juridisch advies, audit en kwaliteit. Voorts gaat het om administratieve ondersteuning en informatiediensten (financiën, personeelszaken, inkoop, bedrijfs- en informatiediensten) en operationele ondersteuning (aanvraagbeheer, veiligheidsonderzoek, accreditatie, technische opleiding, contracten met nationale luchtvaartautoriteiten).

In 2011 waren de belangrijkste uitdagingen op dit terrein de lancering van twee belangrijke IT-applicaties (SAFA en IORS) en het treffen van de laatste regelingen voor het opzetten van het EASA-kantoor in Brussel.

Belangrijkste prestaties in 2011

Algemeen beheer

De Amerikaans-Europese internationale conferentie over luchtvaartveiligheid van 2011, "Enhancing Global Aviation Safety: Future Challenges" (verbeteren van de luchtvaartveiligheid wereldwijd: uitdagingen voor de toekomst), vond plaats van 14 tot 16 juni in Wenen, Oostenrijk. Deze conferentie werd bijgewoond door ruim 300 deelnemers van nationale luchtvaartautoriteiten, vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en luchtvaartorganisaties.

Aanvraagbeheer en inkoop

Er werden ruim 10 000 facturen voor vergoedingen en rechten afgegeven.

Over heel 2011 werden 34 aanbestedingsprocedures/-contracten met een hoge waarde beheerd c.q. ondertekend om te voorzien in de inkoopbehoeften van de diverse directoraten (zie bijlage 5 voor de details).

Wat de uitbesteding op certificeringsgebied betreft, is veel werk verzet voor de aanbestedingsprocedure die moet leiden tot uitbesteding van de activiteiten in het kader van de nieuwe bevoegdheden vanaf april 2012 aan zowel nationale luchtvaartautoriteiten als gekwalificeerde entiteiten. Fase I van de aanbesteding is met succes afgerond; de afronding van fase II staat voor begin 2012 gepland.

Dankzij het solide beheer van bij nationale luchtvaartautoriteiten geplaatste inkooporders was in 2011 geen begrotingsaanpassing nodig.

Financiën

Er werd een begrotingsuitvoeringspercentage van 98% gerealiseerd en het aantal Days of Billing Outstanding (DBO) werd teruggebracht tot 98 dankzij een verbeterd incassoproces. Uitgebreide details omtrent de financiële resultaten van het Agentschap in 2011 zijn te vinden in bijlage 4. De jaarrekening 2010 werd goedgekeurd door de Europese Rekenkamer en het Europees Parlement verleende het Agentschap kwijting voor het jaar 2009.

De rapportagecapaciteit werd verder uitgebreid om het Agentschap te ondersteunen bij het beheer van de besluitvorming en planning omtrent de middelen die het Agentschap nodig heeft om zijn taken efficiënt uit te voeren. Maandelijks werd een scoreboard met prestatiekernindicatoren (waaronder die van het jaarlijks werkprogramma) gepresenteerd waarover werd gediscussieerd met alle directeuren in het Uitvoerend Comité. Er werd voorzien in specifieke rapporten en analyses en er werden kwartaalafsluitingen opgesteld, met inbegrip van proactieve prognosen van de ultimo-output, zodat de activiteiten met betrekking tot rechten en vergoedingen nauwgezet gecontroleerd konden worden.

Wat planning betreft, werd het vijfjaarlijks bedrijfsplan uitgewerkt en door de raad van bestuur goedgekeurd. Op basis van dit document worden binnen de jaarlijkse planningcyclus van het Agentschap de jaarbegroting, het werkprogramma en het meerjarenplan voor personeelsbeleid (SPP) opgesteld. Er werd specifiek geprobeerd de documenten eenvoudiger te maken, vooral door de omvang te beperken en beknopter te formuleren. Ook werd speciale aandacht geschonken aan het verder verbeteren van alle berekeningen van middelen op basis van ramingen van de operationele werklust, aan het verbeteren van prestatiekernindicatoren en aan het vastleggen van SMART-doelen.

Op verschillende gebieden werden verbeteringen gerealiseerd: de interne communicatie (organisatie van "financiële dagen" bij de operationele directoraten), het boekhoudsysteem (met name wat betreft de kostenadministratie: begroting en kosten kunnen nu per activiteit en per project worden beheerd), het kader van het financieel reglement (het Agentschap heeft voorstellen voorgelegd voor het herzien en vereenvoudigen van de financiële en waarderingsregels; deze zullen verder worden besproken met de Europese Commissie) en administratieve vereenvoudiging.

Juridische diensten

De Juridische Dienst heeft actief bijgedragen aan de regelgevingsresultaten.

Ook heeft zij steun verleend aan de technische/operationele functies van het Agentschap, onder meer met betrekking tot de tenuitvoerlegging van artikel 1, lid 2, van de basisverordening en de toepassing van de bepalingen in artikel 83 bis van het Verdrag van Chicago op het EU-systeem, en met betrekking tot de uitwerking van het noodzakelijke contractuele kader dat ervoor moet zorgen dat door het EASA afgegeven vergunningen voor testpiloten periodiek opnieuw moeten worden aangevraagd.

In nauwe samenwerking met de operationele directoraten en externe juridisch adviseurs stond de dienst in voor de coördinatie van het antwoord van het Agentschap op aanvragen van instanties voor ongevalenonderzoek en van gerechtelijke instanties. Verder heeft de dienst op de vijfde Europese dag van de gegevensbescherming haar interne Data Protection Officer (DPO)-website gelanceerd en gewerkt aan diverse kwesties inzake

gegevensbescherming, zoals gegevensbescherming bij elektronische communicatie en disciplinaire procedures, beleid inzake cameratoezicht en –bewaking en het registreren van aanvragers in SAP.

Tot slot heeft de dienst als voorzitter van de EU-delegatie deelgenomen aan de Safety Information Protection Task Force van de ICAO en heeft zij in 2011 gefungeerd als voorzitter van het Inter Agency Legal Network.

Communicatie

In 2011 zijn enkele belangrijke interne communicatiemiddelen gerealiseerd. Het intranet van het Agentschap heeft een facelift ondergaan en biedt nu verbeterde navigatie- en zoekfuncties om de uitwisseling van informatie te bevorderen. Alle personeelsleden hebben nu ook toegang tot een wekelijkse nieuwsbrief over EASA-activiteiten en een dagelijks persoverzicht.

Het EASA heeft persberichten gepubliceerd over diverse onderwerpen, zoals geharmoniseerde voorschriften voor vliegtijdbeperkingen, inclusief een speciale editie van EASA News, de certificering van de TP 400, de motor van de Airbus A400M, en de certificering van de Boeing 787. Het EASA was ook betrokken bij de afhandeling van het verzoek van het Amerikaanse Government Accountability Office (GAO) inzake certificering van composietmaterialen.

Er werd een groot aantal televisie-, radio- en persgesprekken georganiseerd met EASA-personeel over onderwerpen als het ongeval met vlucht 447 van Air France en de regelgevingsactiviteit inzake vliegtijdbeperkingen.

Er werd een nieuwe functionaliteit gelanceerd, een portaal voor de uitwisseling van informatie tussen de nationale luchtvaartautoriteiten en het EASA dat toegankelijk is voor de communicatiemedewerkers van het EASA en de Europese NAA's.

Externe publicaties van het Agentschap in 2011 waren onder meer: algemene brochure "Why is aviation safe" (waarom vliegen veilig is), jaarlijks veiligheidsoverzicht 2010, algemeen jaarverslag 2010, Fact Book 2005-2010, een aantal publicaties voor het Europees Veiligheidsteam helikopters (Ehest) en het Europees Veiligheidsteam algemene luchtvaart (Egast), en EASA News nrs. 6, 7, 8 en 9.

Personeelszaken

Eind 2011 waren er bij het EASA 574 tijdelijke functionarissen (TA's) in dienst, 50 meer dan het jaar daarvoor. Daarnaast waren 57 arbeidscontractanten (CA's) en 11 gedetacheerde nationale deskundigen (SNE's) werkzaam bij het EASA. Het EASA heeft in 2011 85 nieuwe arbeidscontracten gesloten, terwijl 28 medewerkers het Agentschap om uiteenlopende redenen hebben verlaten (vrijwillig of gedwongen ontslag, beëindiging arbeidscontract of pensionering). Hierdoor is het aantal personeelsleden netto met 57 gestegen. Verder solliciteerden 27 personeelsleden met succes naar een externe of interne functie.

Het Agentschap heeft 63 vacatures gepubliceerd voor 69 te vervullen posten en 60 selectieprocedures afgewerkt voor 70 te vervullen posten. Er zijn circa 4 145 sollicitaties binnengekomen en meer dan 525 sollicitatiegesprekken gevoerd.

Nieuwe arbeidscontracten in 2011 (TA/CA/SNE)	85
Personeelsleden die het Agentschap verlieten in 2011 (TA/CA/SNE)	28
Nettotoename van het aantal personeelsleden in 2011 (TA/CA/SNE)	57
In 2011 gepubliceerde vacatures (TA/CA/SNE)	63
Succesvolle interne sollicitaties (TA)	27

Naast de personeelsleden die al waren aangeworven, aanvaardden nog 16 TA-kandidaten een aanbod tot tewerkstelling van het Agentschap. Zij zullen in de eerste maanden van 2012 in dienst treden. In **bijlage 5** staan nadere bijzonderheden over de personeelsbezetting en demografische ontwikkelingen binnen het Agentschap in 2011 vermeld.

Na de beoordelings- en herinschalingsprocedure kwamen 109 personeelsleden in aanmerking voor herinschaling; 83 personeelsleden die voldeden aan artikel 45, lid 2 (B2 kennis van een derde taal van de EU) werden anders ingeschaald. In 2011 werden voor het tweede achtereenvolgende jaar ook arbeidscontractanten anders ingeschaald.

De eerste enquête naar de motivatie van het personeel werd afgerond en het verslag van de contractant, Ipsos Loyalty GmbH, werd in het eerste kwartaal van 2011 aan het voltallige personeel bekendgemaakt. Er volgden presentaties voor alle directoraten, en er staat een workshop met alle directeuren en afdelingshoofden gepland voor het eerste kwartaal van 2012 om de resultaten te bespreken en een actieplan uit te werken. In datzelfde kwartaal zal ook een tweede personeelsenquête (in de vorm van een *pulse check*) worden opgestart.

In het eerste kwartaal van 2011 werd een enquête uitgevoerd om de luchtvaartexpertise waarover het EASA-personeel beschikt te inventariseren. De bedoeling is een en ander voortdurend up-to-date te houden. Alle nieuwkomers wordt bij aanvang van hun werkzaamheden bij het EASA verzocht de enquêtelijst in te vullen.

In het vierde kwartaal van 2011 lanceerde het Agentschap de eerste op een intern proces toegepaste enquête onder belanghebbenden om de verwachtingen van interne belanghebbenden van Personeelszaken in kaart te brengen en de mate van tevredenheid te beoordelen. De resultaten (beschikbaar gekomen in het eerste kwartaal van 2012) lieten een ruime respons onder de personeelsleden en een algeheel tevredenheidspercentage voor HR-processen van 72% zien. Dat is een bemoedigend resultaat. Ook het initiatief als zodanig werd blijkens de commentaren op prijs gesteld.

Algemene en technische opleiding

Algemene opleiding

Wat personeelsbeheer en -ontwikkeling betreft, heeft het Agentschap 322 algemene opleidingscursussen georganiseerd en gefaciliteerd (waarvan 103 voor taallessen en -toetsen) voor 1 709 deelnemers (594 voor taallessen en -toetsen). In aanvulling op de klassikale taaltrainingen is in juni 2011 een e-learningplatform voor alle personeelsleden beschikbaar gekomen. Verder is de tool voor opleidingsbeheer (EASA Learning Gateway - ELG) na afronding van de configuratie geïmplementeerd en sinds september 2011 voor alle personeelsleden beschikbaar.

Na de ondertekening van contracten met nieuwe opleidingsorganisaties eind 2010 werden diverse team building-activiteiten georganiseerd, evenals algemene en specifieke cursussen omtrent de omgang met verschillende culturen. Doel is de basis te leggen voor een cultuur

van teamontwikkelingsinitiatieven binnen het EASA en de rol van multiculturele aspecten in de dagelijkse contacten op het werk onder de aandacht te brengen.

De nieuwe opleidingsinstelling, Cognos International, heeft managementtraining verzorgd en met succes aangeboden aan in totaal 83 EASA-managers. Het gemiddeld aanwezigheidspercentage bedroeg ruim 90%. Aan de nieuwe beoordelaars werd zoals gebruikelijk een training in beoordelingsvaardigheden aangeboden. Op een en ander werd positief gereageerd, en er bleek duidelijk belangstelling voor dergelijke managementinitiatieven te bestaan.

Om de veiligheids- en beveiligingsnormen in en rond het gebouw op peil te houden werd tot slot een gezondheids- en veiligheidsbeleid uitgegeven, werd een EHBO-programma in de algemene opleidingscatalogus opgenomen en werd een volledige veiligheidscontrole van alle draagbare apparatuur uitgevoerd.

Technische opleiding

Om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar tijdige en specifieke opleidingen werden in 2011 de volgende acties ondernomen:

- publicatie op de EASA-website van catalogi van technische opleidingen voor nationale luchtvaartautoriteiten, de luchtvaartsector, nationale luchtvaartautoriteiten in het buitenland en academische instellingen om deze opleidingen onder de aandacht te brengen en centrale inschrijving te bevorderen;
- publicatie van een toenemend aantal e-learningcursussen, onder meer inzake de EU-VS-veiligheidsovereenkomst, ARIS en het IORS;
- uitwisseling van best practices met nationale luchtvaartautoriteiten via vergaderingen van het gezamenlijke opleidingsteam (CTIG), en deelname aan workshops over normalisering en regelgeving;
- afronding van de inventarisatie van technische bibliotheekcollecties en verlenging van abonnementen op belangrijke standaard publicaties en van elektronische abonnementen;
- training in het gebruik van het nieuwe ELG-platform voor e-examens voor organisaties en nationale luchtvaartautoriteiten.

De belangrijkste prestaties in 2011 omvatten:

- verhoging van het aantal aanbieders van e-examens tot 43, waaronder 13 nationale luchtvaartautoriteiten van lidstaten;
- nieuwe aanbesteding voor vier jaar voor 17 percelen;
- implementatie van het ELG-systeem van het EASA voor opleidingsbeheer en voor het e-examenplatform, met migratie van de volledige database naar de eigen EASA-servers;
- invoering van nieuwe opleidingstechnologieën om te voldoen aan de behoeften van het groeiende klantenbestand;
- ontwikkeling en verzorging van gespecialiseerde cursussen voor: CS-23, CS-27/29, beoordelaars van vluchtnabootsers, EU-VS-veiligheidsovereenkomst, ARIS, ELG-systeem, SAFA-database en IORS;
- publicatie van het opleidingsprogramma 2012 (december 2011).

In 2011 vonden de volgende opleidingsactiviteiten plaats:

Opleidingssessies	78
Cursussen	40
Deelnemers van het EASA	495
Deelnemers van nationale luchtvaartautoriteiten	235

Informatiediensten

Er werden twee strategische projecten voor bedrijfsapplicaties opgeleverd: SAFA (veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen) en IORS (intern rapportagesysteem voor voorvallen), met daarnaast een opleidingsinstrument voor zowel interne als externe opleidingen.

Verder werd een begin gemaakt met de analyse voor een ander strategisch project, TCO (exploitanten van derde landen), waarvan de uitrol in 2012 gepland staat.

Parallel daaraan is permanente steun verleend voor de instandhouding en verbetering van diverse applicaties die tot de kernactiviteiten behoren, zoals AWD (luchtwaardigheidsrichtlijnen), CRT (Comment Response Tool) en het systeem voor personeelszaken. Er werd een Master Data Management-project gestart om zowel harmonisatie als single sourcing van basisinformatie binnen de intern ontwikkelde bedrijfsapplicaties en in het SAP-systeem mogelijk te maken.

Wat ERP betreft, heeft het Agentschap de SAP-tool verder geoptimaliseerd door extra functies toe te voegen en de geïmplementeerde functionaliteiten te verfijnen. De basisanalyse voor verdere uitbreidingen, met onder meer Flexitime en het webportaal voor aanvragers, werd afgerond; implementatie is voorzien in 2012.

Wat infrastructuur betreft, is een begin gemaakt met de voorbereidingen voor het hosten van de kritische IT-diensten van het EASA in het datacentre van het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding (ECDC) in Stockholm. Een en ander zal volgens de planning in 2012 uitgevoerd worden.

Tot slot vond succesvolle migratie naar MS Office 2010 plaats en werd voor 2012 migratie naar Windows 7 gepland.

Bedrijfsdiensten

Facility management

Er werden tijdelijke kantoren in Brussel betrokken, en voor permanente huisvesting werd Avenue de Cortenbergh 100 aangewezen. Op het moment van opstelling van dit jaarverslag is het personeel met standplaats Brussel al operationeel en is de inrichting van de permanente ruimten nog gaande.

Reisbeheer

Om de reiskosten binnen de perken te houden werd een herzien reisbeleid uitgegeven, gericht op onder meer de best beschikbare prijs. De resultaten worden begin 2012 beoordeeld. De verwerkingstijd voor onkostenclaims bleef stabiel zonder inzet van meer personeel, ondanks een toename met 14% van het aantal reizen.

Bijlagen

- **Bijlage 1: Betrouwbaarheidsverklaring van de ordonnateur**
- **Bijlage 2: Studies en onderzoeksprojecten in 2011**
- **Bijlage 3: Besluiten, adviezen en NPA's in 2011**
- **Bijlage 4: Financiële resultaten van het Agentschap in 2010 (begrotingsuitvoering van het EASA)**
- **Bijlage 5: In 2011 gestarte en/of afgeronde aanbestedingsprocedures**
- **Bijlage 6: Personeelsbezetting en demografische ontwikkelingen**
- **Bijlage 7: Prestatiekernindicatoren**
- **Bijlage 8: Raad van bestuur van het EASA**
- **Bijlage 9: Afkortingenlijst**

Bijlage 1: Betrouwbaarheidsverklaring van de ordonnateur

Ik, ondergetekende, Patrick Goudou, uitvoerend directeur van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, verklaar in mijn hoedanigheid van ordonnateur dat

- de in dit verslag opgenomen informatie een getrouw beeld geeft⁸;
- ik redelijkerwijs kan garanderen dat de middelen die aan de in dit verslag beschreven activiteiten zijn toegewezen, voor het beoogde doel zijn gebruikt in overeenstemming met de beginselen van goed financieel beheer, en dat de gevolgde controleprocedures de nodige garanties bieden voor de wettigheid en regelmatigheid van de onderliggende verrichtingen.

Dit redelijke vertrouwen is gebaseerd op mijn eigen oordeel en op de informatie waarover ik beschik, zoals het jaaroverzicht van de interne controle en de lessen die zijn getrokken uit het laatste verslag van de dienst Interne Audit en de verslagen van de Europese Rekenkamer over de jaren voorafgaand aan het jaar waarop deze verklaring betrekking heeft.

- Ik bevestig dat ik niet op de hoogte ben van eventuele feiten die niet in het verslag zijn vermeld en die de belangen van het Agentschap zouden kunnen schaden.
- Ik bevestig passende maatregelen te hebben genomen na de controle van de dienst Interne Audit teneinde te voldoen aan de voornaamste hierin geformuleerde aanbevelingen.

Patrick Goudou
uitvoerend directeur van het Europees Agentschap voor de veiligheid
van de luchtvaart

⁸ Een getrouw beeld betekent in deze context een betrouwbaar, volledig en correct beeld van de stand van zaken.

Bijlage 2: Studies en onderzoeksprojecten in 2011

In 2011 werden de volgende 15 projecten, elk met een duur van 6 tot 15 maanden, door het Agentschap gefinancierd na een geslaagde aanbestedingsprocedure en voor een totaalbudget van miljoen EUR (1 263 miljoen EUR voor BL3903 + 480 000 EUR voor BL3600):

• CODAMEIN II – Inslag van (hoogenergetische) stompe voorwerpen op composietpanelen - verlenging van het 1ste project
• FUAD – Antivriestoevoegingen aan brandstoffen voor straalvliegtuigen voor passagiersvervoer
• HELMGOP – Optimalisatie van de prestaties bij olieverslies in de hoofdtandwielkast van helikopters
• HFOD – Onderzoek naar de tolerantie van helikopters voor beschadiging door vreemde voorwerpen (staartrotor)
• HDVE – Helikoptervluchten in slechtzichtomstandigheden
• HighIWC – IJswatergehalte in wolken op grote hoogte
• MULCORS – Gebruik van multicore processors in boordsystemen
• NGW – Detectie van windstoten aan de grond
• RECAT – Beoordeling van voorgestelde wijzigingen van de classificatie- en separatieminima die worden gebruikt voor separatie in verband met zogturbulentie
• SHARDELD – Gevolgen voor de veiligheid van het gebruik van tools voor hardwareontwikkeling voor programmeerbare elektronische hardware aan boord van luchtvaartuigen
• SISA – Scoping voor verbetering met betrekking tot het in de algemene luchtvaart gebruikte 'see and avoid'- principe
• WATUS-II - Separatie voor zogturbulentie in nieuwe grote luchtvaartuigen – verlenging van de oorspronkelijke studie
• SEBED-II – Verminderde functionaliteit van stoelriemen – verlenging van het oorspronkelijke project i.v.m. aanvullende tests
• CFME – Uitrusting voor permanente meting van wrijving - gebruik op verontreinigde oppervlakken
• SAMPLE III: Deeltjesemissies bij luchtvaartuigen SC-2

Het Agentschap heeft in 2011 voor de volgende projecten eindverslagen ontvangen en aanvaard :

• CODAMEIN: Schademeting en -inspectie van composietmaterialen (inslagdreiging van hoogenergetische stompe voorwerpen)
• WAFCOLT: Watergedrag in brandstof bij lage temperaturen
• SEBED: Verminderde functionaliteit van stoelriemen
• SOMCA: Gevolgen voor de veiligheid bij de uitvoering van dekkingsanalyses op basis van softwaremodellen
• WATUS: Separatie voor zogturbulentie in grote luchtvaartuigen
• RECAT – Beoordeling van voorgestelde wijzigingen van de classificatie- en separatieminima die worden gebruikt voor separatie in verband met zogturbulentie

Deze verslagen kunnen worden geraadpleegd en gedownload op de onderzoekspagina van de website van het Agentschap.⁹

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

Bijlage 3: Besluiten, adviezen en NPA's in 2011

Besluiten

Besluit	Taaknummer	Onderwerp
Besluit 2011/001/R	ATM.002	Invoering van ACAS II-software, versie 7.1 Bijwerking van AMC-20
Besluit 2011/002/R	M.022	Wijzigingen van het AMC-materiaal voor Deel-M, aanvullende tekst AMC M.A.706 (e)(2): wijziging AMC M.A.706 (e)(2)
Besluit 2011/004/R	25.037 (a)	Vliegtuigelektronica – Harmonisatie van een herziene 25.1322/AMC inz. waarschuwing van cockpitbemanning en AMC 25-11 inz. elektronische weergavesystemen in samenwerking met HF HWG
Besluit 2011/005/R	MDM.032 (e)	Besluit voor een nieuwe CS-LSA
Besluit 2011/006/R	21.059	Milieubescherming – classificatie van wijzigingen aan typeontwerpen
Besluit 2011/008/R	66.026	Bijlage 1 Typebevoegdverklaring van luchtvaartuigen voor bewijs van onderhoudsbevoegdheid krachtens Deel-66
Besluit 2011/010/R	21.018	Verbetering van GM voor 21A.101
Besluit 2011/011/R	145.022	Toezicht op ingehuurd onderhoudspersoneel (prg. 145.A30)
Besluit 2011/012/R Besluit 2011/013/R	31.003	Vrije gasballonnen – Ontwikkeling certificeringsspecificaties voor vrije gasballonnen (CS-31 GB)
Besluit 2011/014/R	OPS.089	A-NPA Beheer van vluchten onder omstandigheden waarbij reeds sprake is van een vulkaanwol of waarbij die is voorspeld
Besluit 2011/015/R	FCL.001	AMC & GM Deel-MED
Besluit 2011/016/R	FCL.001	AMC & GM Deel-FCL
Besluit 2011/017/R	ATM.022	Ontwikkeling van AMC/GM voor prestatieindicatoren inzake veiligheid (uitvoeringsvoorschriften ATM-prestaties)

Adviezen

Advies	Taaknummer	Onderwerp
Advies 01/2011	MDM.032 (e)	ELA-procedure en standaardwijzigingen en -reparaties
Advies 03/2011	FCL.001 / OPS.001	Vereisten voor autoriteiten en vereisten voor organisaties
Advies 02/2011	FCL.001	Kwalificatie van cabinepersoneel en bijbehorend attest
Advies 04/2011	OPS.001 (a)	Uitvoeringsvoorschriften voor luchtvaartactiviteiten
Advies 05/2011	ATM.001 (a)	Eisen met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten
Advies 06/2011	BR.008	Tenuitvoerlegging wijzigingen CAEP 8
Advies 07/2011	21.039 (a)	Operationele geschiktheidsgegevens

NPA's

NPA	Taaknummer	Onderwerp
NPA 2011-01	31.003-004	CS voor 'Vrije gasballonnen (CS-31 GB)' en 'Heliumballonnen (CS-31 HB)'
NPA 2011-02	ATM.001	SERA deel B
NPA 2011-03	25.058	Certificering van grote luchtvaartuigen gebruikt in ijsafzettingsomstandigheden
NPA 2011-04	E.009	Certificering van straalmotoren gebruikt in ijsafzettingsomstandigheden
NPA 2011-05	OPS.004	Exploitanten van derde landen
NPA 2011-06 (A-NPA)	OPS.089	Raadpleging omtrent de paper van de International Volcanic Ash Task Force van de ICAO over het beheer van vluchten onder omstandigheden waarbij reeds sprake is van een vulkaanwol of waarbij die is voorspeld
NPA 2011-07	66.026	Typebevoegdverklaring van luchtvaartuigen voor bewijs van onderhoudsbevoegdheid krachtens Deel-66
NPA 2011-08	BR.008, 34.002 & 36.006	Tenuitvoerlegging wijzigingen CAEP 8
NPA 2011-09	25.070	Opneming van generieke Certification Review Items met Special Conditions en AMC in CS-25
NPA 2011-10	21.039(f))	CS-CC (cabinebemanning)
NPA 2011-11	21.039(c)	CS-MMEL (basis-minimumuitrustingslijst (BMUL))
NPA 2011-12	ETSO.008	Systematische beoordeling en omzetting in EASA ETSO van bestaande TSO-normen van de FAA voor onderdelen en uitrustingsstukken
NPA 2011-13	25.055	Bescherming van grote luchtvaartuigen tegen een laag brandstofniveau en brandstoftekort
NPA 2011-14	MDM.071	Halonen – Bijwerking certificeringsspecificaties i.v.m. EU-regelgeving

NPA 2011-15	MDM.038 - (RMT.0239)	Niet-bindende richtsnoeren voor TBO-limieten
NPA 2011-16	FCL.008 (RMT 0198-0199)	Kwalificaties voor vluchten onder instrumentweersomstandigheden
NPA 2011-17	MDM.089 (RMT.0364)	Vulkaanas
NPA 2011-18	ATM.022	Prestatiekernindicatoren inzake veiligheid
NPA 2011-19	M.027	Toezicht op permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen
NPA 2011-20	ADR.001, 002 & 003	ADR (luchtvaartterreinen)

Bijlage 4: Financiële resultaten van het Agentschap in 2011 (begrotingsuitvoering van het EASA)¹⁰

4.1. Voorlopige resultatenrekening van de begrotingsuitvoering voor 2011 *(alle cijfers in duizend euro / x 1 000 EUR).*

Aan de hand van de begrotingsboekhouding kan de uitvoering van de begroting nauwkeurig worden gevolgd. De begrotingsboekhouding wordt gevoerd volgens het gewijzigde-kasbeginsel.

ONTVANGSTEN	2011	2010
Subsidie van de Commissie (voor de operationele begroting – Titels 1, 2 en 3 – van het Agentschap)	35 192	35 025
Phare-middelen van de Commissie	946	515
Overige bijdragen en middelen ontvangen via de Commissie	1 525	962
Ontvangsten uit vergoedingen	72 000	68 260
Overige ontvangsten	1 308	802
TOTAAL ONTVANGSTEN (a)	110 949	105 564
UITGAVEN		
Titel I: personeel	57 911	56 215
Titel II: administratieve uitgaven	13 871	13 919
Titel III: beleidsuitgaven uitgezonderd bestemmingsontvangsten uit vergoedingen en rechten	51 442	52 654
Uit vergoedingen en rechten overgedragen bestemmingsontvangsten	26 281	21 230
TOTAAL UITGAVEN (b)	149 505	144 018
RESULTAAT VAN HET BEGROTINGSJAAR (a-b)	- 38 556	- 38 454
Annulering van niet-bestede, uit het voorgaande jaar overgedragen betalingskredieten	2 526	1 101
Aanpassingen voor overdrachten uit het voorgaande begrotingsjaar van begrotingskredieten beschikbaar op 31 december uit bestemmingsontvangsten	36 350	38 934
Koersverschillen van het begrotingsjaar (winst +/-verlies -)	- 13	- 16
SALDO VAN DE RESULTATENREKENING VOOR HET BEGROTINGSJAAR	3 062	1 565
Saldo begrotingsjaar N-1	1 565	1 083
Positief saldo van begrotingsjaar N-1, in jaar N terugbetaald aan de Commissie	- 1 565	- 1 083
Resultaat gebruikt om bedragen te bepalen in algemene boekhouding	3 062	1 565
Subsidie van de Commissie – Agentschap boekt toegerekende baten en de Commissie toegerekende uitgaven	34 885	33 460
Uitstaande voorfinanciering door Agentschap terug te betalen aan Commissie in jaar N+1	3 062	1 565

¹⁰ Het eindverslag van de Europese Rekenkamer over de jaarrekening 2010 van het EASA zal naar verwachting in juni 2010 worden ontvangen.

Niet opgenomen in het begrotingsresultaat:		
Opgelopen rente per 31.12.N op de subsidies van de Commissie en terug te betalen aan de Commissie (verplichting)	59 217	49 734

In 2011 heeft het Agentschap enkel niet-gesplitste kredieten besteed.

Het totale verbruik van vastleggingskredieten bereikte een bedrag van 149 506 000 EUR (144 018 000 EUR in 2010), waarvan 121 966 000 EUR (122 271 000 EUR in 2010) werd vastgelegd en 27 539 000 EUR (21 747 000 EUR in 2010) aan kredieten uit bestemmingsontvangsten automatisch werd overgedragen overeenkomstig artikel 10 van het financieel reglement van het EASA.

Het totale verbruik van betalingskredieten bereikte een bedrag van 149 506 000 EUR (144 018 000 EUR in 2010), waarvan 93 917 000 EUR (95 884 000 EUR in 2010) werd betaald en 55 588 000 EUR (48 134 000 EUR in 2010) automatisch werd overgedragen (28 049 000 EUR aan vastleggingen en 27 539 000 EUR aan kredieten uit bestemmingsontvangsten).

De kredieten uit bestemmingsontvangsten ten belope van 27 539 000 EUR, die automatisch werden overgedragen, bestaan voor 26 281 000 EUR uit externe bestemmingsontvangsten uit vergoedingen en rechten en voor 1 258 000 EUR uit overige bestemmingsontvangsten.

De kredieten overeenkomend met de geoormerkte ontvangsten van 1 233 000 EUR voor voortzetting van projecten inzake technische bijstand en samenwerking met derde landen werden in de definitieve begroting voor 2011 goedgekeurd. Samen met de uit 2010 overgedragen bedragen werd in totaal 1 444 000 EUR aan kredieten beschikbaar gesteld, waarvan 422 000 EUR werd vastgelegd en 1 022 000 EUR automatisch naar 2012 werd overgedragen.

Mede dankzij strikt begrotingstoezicht gedurende het begrotingsjaar werd een hoog uitvoeringspercentage (98,80%) gerealiseerd.

4.2. Voorlopige begrotingsuitvoering 2011 (alle cijfers in duizend euro / x 1 000 EUR)

	2011		2010	
TITEL I - Personeelsuitgaven				
	Betaald	Vastgelegd	Betaald	Vastgelegd
Begrotingskredieten – C1+R0+C4+C5(1)	58 658	58 658	56 288	56 288
Vastgelegd	0	57 911	0	56 214
Betaald	57 212	0	55 429	0
Automatisch overgedragen	699	0	786	0
Totaal uitgaven/vastleggingen (2)	57 911	57 911	56 215	56 214
Uit bestemmingsontvangsten overgedragen kredieten (3)	0	0	0	1
Geannuleerd	747	747	73	73
Bestedingspercentage begrotingskredieten (2+3)/(1)	98,73%	98,73%	99,87%	99,87%

TITEL II – Administratieve uitgaven				
Begrotingskredieten - C1+R0+C4+C5(1)	14 359	14 359	14 102	14 102
Vastgelegd	0	13 871	0	13 919
Betaald	9 931	0	10 357	0
Automatisch overgedragen	3 940	0	3 563	0
Niet-automatisch overgedragen	0	0	0	0
Totaal uitgaven/vastleggingen (2)	13 871	13 871	13 919	13 919
Uit bestemmingsontvangsten overgedragen kredieten (3)	0	0	0	0
Geannuleerd	488	488	183	183
Bestedingspercentage begrotingskredieten (2+3)/(1)	96,60%	96,60%	98,70%	98,70%
TITEL III – Beleidsuitgaven				
Begrotingskredieten - C1+R0+C4+C5(1)	78 300	78 300	74 038	74 038
Vastgelegd	0	50 184	0	52 138
Betaald	26 774	0	30 098	0
Automatisch overgedragen	50 949	0	43 786	0
Niet-automatisch overgedragen	0	0	0	0
Totaal uitgaven/vastleggingen (2)	77 723	50 184	73 884	52 138
Uit bestemmingsontvangsten overgedragen kredieten (3)	0	27 539	0	21 746
Geannuleerd	577	577	154	154
Bestedingspercentage begrotingskredieten (2+3)/(1)	99,26%	99,26%	99,79%	99,79%
TOTAAL				
Begrotingskredieten - C1+R0+C4+C5(1)	151 318	151 318	144 428	144 428
Vastgelegd	0	121 966	0	122 271
Betaald	93 917	0	95 884	0
Automatisch overgedragen	55 588	0	48 134	0
Niet-automatisch overgedragen	0	0	0	0
Totaal uitgaven/vastleggingen (2)	149 506	121 966	144 018	122 271
Uit bestemmingsontvangsten overgedragen kredieten (3)	0	27 539	0	21 747
Geannuleerd	1 812	1 812	410	410
Bestedingspercentage begrotingskredieten (2+3)/(1)	98,80%	98,80%	99,72%	99,72%

4.3. Voorlopige economische resultatenrekening over het begrotingsjaar 2011 (alle cijfers in duizend euro / x 1 000 EUR)

De financiële staten verschaffen een overzicht van alle baten en lasten voor het begrotingsjaar die worden geboekt overeenkomstig de beginselen van de periodotoerekening in overeenstemming met de communautaire boekhoudregels.

4.3.1. Rechten en vergoedingen en subsidies samengevoegd

	2011	2010
BELEIDSONTVANGSTEN		
Vergoedingen en rechten	69 419	77 374
Bijdragen van EC-entiteiten	35 607	33 725
Terugvordering van kosten	573	417
Overige	-	399
Bijdrage van EVA-landen	980	962
TOTAAL BELEIDSONTVANGSTEN	106 579	112 079
BELEIDSUITGAVEN		
Personeelsuitgaven	- 55 799	- 53 023
Gebouwen en gerelateerde uitgaven	- 7 794	- 8 187
Overige uitgaven	- 5 769	- 7 088
Waardeverminderingen en afschrijvingen	- 3 152	- 3 670
Uitbestedingen en contractactiviteiten	- 30 287	- 36 016
TOTAAL BELEIDSUITGAVEN	- 102 802	- 107 984
OVERSCHOT (TEKORT) UIT BELEIDSACTIVITEITEN	3 778	4 094
ONTVANGSTEN (UITGAVEN) NIET-BELEIDSACTIVITEITEN		
Van derden ontvangen rente	598	413
Aan derden betaalde rente en rechten	- 69	-96
OVERSCHOT (TEKORT) UIT NIET-BELEIDSACTIVITEITEN	528	317
OVERSCHOT (TEKORT) UIT GEWONE ACTIVITEITEN	4 306	4 411
OVERSCHOT (TEKORT) UIT BUITENGEWONE ACTIVITEITEN	-	0
NETTO-OVERSCHOT OVER DE PERIODE	4 306	4 411

4.3.2. Alleen vergoedingen en rechten

	2011	2010
BELEIDSONTVANGSTEN		
Vergoedingen en rechten	69 419	77 374
Bijdragen van EC-entiteiten	-	-
Terugvordering van kosten	242	252
Overige	-	-
Bijdrage van EVA-landen	-	-
TOTAAL BELEIDSONTVANGSTEN	69 661	77 626
BELEIDSUITGAVEN		
Personeelsuitgaven	- 33 190	- 32 264
Gebouwen en gerelateerde uitgaven	- 4 657	- 5 091
Overige uitgaven	- 3 384	- 4 347
Waardeverminderingen en afschrijvingen	- 1 993	- 2 949
Uitbestedingen en contractactiviteiten	- 22 851	- 27 145
TOTAAL BELEIDSUITGAVEN	- 66 076	- 71 796
OVERSCHOT (TEKORT) UIT BELEIDSACTIVITEITEN	3 585	5 830
ONTVANGSTEN (UITGAVEN) NIET-BELEIDSACTIVITEITEN		
Van derden ontvangen rente	598	413
Aan derden betaalde rente en rechten	- 41	- 64
OVERSCHOT (TEKORT) UIT NIET-BELEIDSACTIVITEITEN	557	349
OVERSCHOT (TEKORT) UIT GEWONE ACTIVITEITEN	4 142	6 179
OVERSCHOT (TEKORT) UIT BUITENGEWONE ACTIVITEITEN	-	-
NETTO-OVERSCHOT OVER DE PERIODE	4 142	6 179

4.3.3 Alleen subsidies

	2011	2010
BELEIDSONTVANGSTEN		
Vergoedingen en rechten	-	-
Bijdragen van EC-entiteiten	35 607	33 725
Terugvordering van kosten	331	165
Overige	-	399
Bijdrage van EVA-landen	980	962
TOTAAL BELEIDSONTVANGSTEN	36 919	34 453
BELEIDSUITGAVEN		
Personeelsuitgaven	- 22 609	- 20 759
Gebouwen en gerelateerde uitgaven	- 3 137	- 3 097
Overige uitgaven	- 2 385	- 2 741
Waardeverminderingen en afschrijvingen	- 1 159	- 720
Uitbestedingen en contractactiviteiten	- 7 436	- 8 871
TOTAAL BELEIDSUITGAVEN	- 36 725	- 36 188
OVERSCHOT (TEKORT) UIT BELEIDSACTIVITEITEN	193	- 1 736
ONTVANGSTEN (UITGAVEN) NIET-BELEIDSACTIVITEITEN	-	-
Van derden ontvangen rente	-	-
Aan derden betaalde rente en rechten	29	-32
OVERSCHOT (TEKORT) UIT NIET-BELEIDSACTIVITEITEN	29	-32
	-	
OVERSCHOT (TEKORT) UIT GEWONE ACTIVITEITEN	164	-1 768
OVERSCHOT (TEKORT) UIT BUITENGEWONE ACTIVITEITEN	-	
NETTO-OVERSCHOT OVER DE PERIODE	164	-1 768

Bijlage 5: In 2011 gestarte en/of afgeronde aanbestedingsprocedures

STATUS	
	AFGEROND
	GEANNULEERD (na start procedure)

D	Soort proc.	Ref.	Perceel n r.	Titel contract	Soort contract	Ref. contract	Winnende inschrijver	Totale (max.) waarde	Contract getekend op	STATUS
E	OP	EASA.2010.OP.06		CODAMEIN – Schademeting en – inspectie van composietmaterialen	Rechtstreeks	EASA.2010.C13	Bishop GmbH	175 000,00 €	03/01/2011	AFGEROND
F	OP	EASA.2010.OP.09	Perceel 1	Office Supplies – Kantoorbenodigdheden en toebehoren, papier	Kader	EASA.2011.FC01	Lyreco GmbH Deutschland	600 000,00 €	09/03/2011	AFGEROND
E	OP	EASA.2010.OP.15		E-learning voor vreemde talen	Kader	EASA.2011.FC02	Digital publishing	250 000,00 €	11/04/2011	AFGEROND
E	OP	EASA.2010.OP.15		E-learning voor vreemde talen	Kader	EASA.2011.FC03	Auralog	250 000,00 €	18/04/2011	AFGEROND
E	OP	EASA.2010.OP.22		WATUS – Safety case inz. separatie voor zogturbulentie in grote luchtvaartuigen	Rechtstreeks	EASA.2010.C14	Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	65 000,00 €	03/02/2011	AFGEROND
E	OP	EASA.2010.OP.21		SEBED – Verminderde functionaliteit van stoelriemen	Rechtstreeks	EASA.2010.C21	Consortium van MIRA Ltd. (leider) en HSL (partner)	246 400,00 €	24/02/2011	AFGEROND
E	OP	EASA.2011.OP.01	Perceel 1	Cateringdiensten – Basis cateringdiensten	Kader	EASA.2011.FC32	Rebekka Rücker (L'Orange - CafeBistroRestaurant)	120 000,00 €	09/01/2012	AFGEROND
S	OP	EASA.2011.OP.04	Perceel 4	Technische opleiding – Basistraining inspecteur gevaarlijke stoffen	Kader	EASA.2011.FC08	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	20/10/2011	AFGEROND
S	OP	EASA.2011.OP.04	Perceel 8	Technische opleiding – IOSA-auditor	Kader	EASA.2011.FC09	Aviation Quality Services GmbH	150 000,00 €	05/10/2011	AFGEROND
S	OP	EASA.2011.OP.04	Perceel 16	Technische opleiding - EWIS voor gekwalificeerd onderhoudspersoneel	Kader	EASA.2011.FC10	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	20/10/2011	AFGEROND

D	Soort proc.	Ref.	Perceel n r.	Titel contract	Soort contract	Ref. contract	Winnende inschrijver	Totale (max.) waarde	Contract getekend op	STATUS
S	OP	EASA.2011.OP.04	Perceel 17	Technische opleiding – Veiligheid van complexe systemen	Kader	EASA.2011.FC11	RGW Cherry & Associates Ltd	150 000,00 €	11/10/2011	AFGEROND
S	OP	EASA.2011.OP.04	Perceel 18	Opleiding- Technisch & Int. Samenw.	Kader	EASA.2011.FC04	CAA Intl Ltd	4 000 000,00 €	15/07/2011	AFGEROND
F	NP	EASA.2011.NP.05		Microsoft Services	Interinstitutioneel	DI/05950-00-EASA.SU01	Microsoft	2 000 000,00 €	02/03/2011	AFGEROND
F	RP	EASA.2011.RP.06 - PHASE 1		Uitbesteding van certificeringstaken aan nationale luchtvaartautoriteiten en gekwalificeerde entiteiten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	AFGEROND
F	NP	EASA.2011.NP.07		Office Supplies - Perceel 2 - IT-toebehoren, inkt, toner, USB-sticks	Kader	EASA.2011.FC05	Lyreco GmbH Deutschland	300 000,00 €	10/08/2011	AFGEROND
F	NP	EASA.2011.NP.08		Diensten intern reisbureau	Kader	EASA.2011.FC06	Top Service Reisebüro GmbH	1 000 000,00 €	22/08/2011	AFGEROND
F	NP	EASA.2011.NP.09		Softwarelicenties (Oracle) – Aanvulling contract	Interinstitutioneel kader	DI/06410-00-EASA.SU01	Oracle Belgium bvba	145 000,00 €	10/02/2011	AFGEROND
E	LVP	EASA.2011.E5.NP.01		ICT-opleidingen	Kader	EASA.2011.E.5.NP.01	Prokoda GmbH	60 000,00 €	14/10/2011	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.12		Bijdrage aan de ontwikkeling van een CO2-norm voor luchtvaartuigen van de ICAO	Kader	EASA.2011.FC.07	Envisa SAS	1 000 000,00 €	05/09/2011	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.13		Uitrusting voor permanente meting van wrijving – gebruik op verontreinigde banen	Rechtstreeks	EASA.2011.C22	Consortium van Douglas Equipment (leider; bedrijfsonderdeel van Curtiss Wright Flow Control (UK) Ltd.) en IHS Global Ltd. (ESDU)	76 405,00 €	22/12/2011	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 1	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA-voorschriften (ASSESS I)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC12	Envisa SAS	1 500 000,00 €	03/11/2011	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 1	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA-voorschriften (ASSESS I)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC13	AEA Technology plc	1 500 000,00 €	03/11/2011	AFGEROND

D	Soort proc.	Ref.	Perceel n r.	Titel contract	Soort contract	Ref. contract	Winnende inschrijver	Totale (max.) waarde	Contract getekend op	STATUS
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 1	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA-voorschriften (ASSESS I)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC14	NLR	1 500 000,00 €	03/11/2011	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 1	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA-voorschriften (ASSESS I)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC15	J.W. Pulles	1 500 000,00 €	03/11/2011	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 1	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA-voorschriften (ASSESS I)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC16	CAA International Ltd	1 500 000,00 €	03/11/2011	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 2	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA-voorschriften (ASSESS I)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC24	Consortium van SGI Aviation Services B.V (leider) en R.G.W. Cherry en Associates Limited	2 500 000,00 €	24/01/2012	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 2	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA-voorschriften (ASSESS I)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC25	Consortium van ECORYS Nederland B.V. (leider) en NLR	2 500 000,00 €	24/01/2012	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 2	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA-voorschriften (ASSESS I)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC26	Airsight GmbH	2 500 000,00 €	24/01/2012	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 2	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA-voorschriften (ASSESS I)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC27	Consortium van Dornier Consulting GmbH (leider) en Airport Research Center GmbH	2 500 000,00 €	24/01/2012	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 2	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA (ASSESS i)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC28	Consortium van Egis Avia (leider) en Bureau Veritas	2 500 000,00 €	24/01/2012	AFGEROND
R	OP	EASA.2011.OP.14	Perceel 2	Assistentie bij effectbeoordeling en evaluatie van EASA-voorschriften (ASSESS I)	Meerdere kadercontracten (met hernieuwde inschrijving)	EASA.2011.FC29	CAA International	2 500 000,00 €	24/01/2012	AFGEROND
E	OP	EASA.2011.OP.17		HDVE — Helikoptervluchten in slechtzichtsomstandigheden	Rechtstreeks	EASA.2011.C21	NLR	197 000,00 €	15/12/2011	AFGEROND
E	NP	EASA.E.2.2011.NP.01		RECAT-beoordeling	Rechtstreeks	EASA.E.2.2011.NP.01	NLR	42 500,00 €	01/08/2011	AFGEROND
S	NP	EASA.2011.NP.18		ASCEND – Levering van een database voor luchtvaartveiligheid	Kader	EASA.2011.FC19	ASCEND Worldwide Limited	96 000,00 €	21/11/2011	AFGEROND

D	Soort proc.	Ref.	Perceeln r.	Titel contract	Soort contract	Ref. contract	Winnende inschrijver	Totale (max.) waarde	Contract getekend op	STATUS
F	NP	EASA.2011.NP.23		Kantoor Brussel – Huur bedrijfspand	Kader	n.v.t.	Deka Immobilien GmbH	n.v.t.	06/02/2012	AFGEROND
F	NP	EASA.2011.NP.23		Kantoor Brussel - Inrichting (werkzaamheden)	Rechtstreeks	n.v.t.	DTZ Consulting Brussels	219 101,02 €	07/02/2012	AFGEROND
		EASA.2011.NP.23		Kantoor Brussel - Facility Management	Kader	n.v.t.	Jones Lang Lasalle	n.v.t.	27/02/2012	AFGEROND
E	NP	EASA.2011.NP.24		CODAMEIN II - Schademeting en – inspectie van composietmaterialen	Rechtstreeks	EASA.2011.C20	Bishop GmbH	190 000,00 €	06/01/2012	AFGEROND
F	NP	EASA.2011.NP.26		SAP-licenties	Kader	BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 – EASA.SU01	SAP Belgium S.A.	540 533,08 €	07/10/2011	AFGEROND
E	OP	EASA.2011.OP.28		HighIWC – IJswatergehalte in wolken op grote hoogte	Rechtstreeks	EASA.2011.C30	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Délégation Rhône Auvergne	298 500,00 €	06/01/2012	AFGEROND
E	OP	EASA.2011.OP.29		HELMGOP – Optimalisatie van de prestaties bij olieversies in de hoofdandwielkast van helikopters	Rechtstreeks	EASA.2011.C23	Cranfield University	90 000,00 €	06/01/2012	AFGEROND
E	OP	EASA.2011.OP.30		MULCORS – Gebruik van multi-core processors in boordsystemen	Rechtstreeks	EASA.2011.C31	Thales Avionics S.A.	100 000,00 €	19/12/2011	AFGEROND
E	NP	EASA.2011.NP.33		SHARDELD 2011 - Gevolgen voor de veiligheid van het gebruik van tools voor hardwareontwikkeling voor programmeerbare elektronische hardware aan boord van luchtvaartuigen	Rechtstreeks	EASA.2011.C33	IOxOS Technologies S.A	90.000,00 €	16/12/2011	AFGEROND
R	NP	EASA.2011.NP.32		Onderzoeksapparatuur	Rechtstreeks	EASA.2011.C34	AVL List	85.000,00 €	16/12/2011	AFGEROND
E	OP	EASA.2011.OP.01	Perceel 2	Cateringdiensten – Hoogwaardige cateringdiensten	Kader	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	GEANNULEERD – geen inschrijving op aanbesteding ontvangen
S	OP	EASA.2011.OP.04	Perceel 1-3 Perceel 5-	Diensten voor technische opleiding	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	GEANNULEERD – geen geschikte

D	Soort proc.	Ref.	Perceel n. r.	Titel contract	Soort contract	Ref. contract	Winnende inschrijver	Totale (max.) waarde	Contract getekend op	STATUS
			7 Perceel 9-14							<i>biedingen ontvangen</i>
E	OP	EASA.2011.OP.19		Medisch adviseur	Kader	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	GEANNULEERD - LVP in 2012
F	NP	EASA.F.1.2011.NP.01 and EASA.F.1.2011.NP.02		Onderzoek naar aansprakelijkheidsverzekering voor gekwalificeerde entiteiten	Rechtstreeks	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	GEANNULEERD – <i>biedingen voldeden niet aan onderdrempel voor technische kwaliteit</i>
E	OP	EASA.2011.OP.27		SHARDELD 2011 - Gevolgen voor de veiligheid van het gebruik van tools voor hardwareontwikkeling voor programmeerbare elektronische hardware aan boord van luchtvaartuigen	Kader	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	GEANNULEERD – <i>geen inschrijving op aanbesteding ontvangen</i>
E	OP	EASA.2011.OP.31		HyLiG – Waterstof als draaggas	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	GEANNULEERD – <i>bieding voldeed niet aan onderdrempel voor technische kwaliteit</i>

SOORT PROCEDURE

NP	Procedure van gunning via onderhandelingen
RP	Niet-openbare procedure
OP	Openbare procedure

Bijlage 6: Personeelsbezetting en demografische ontwikkelingen

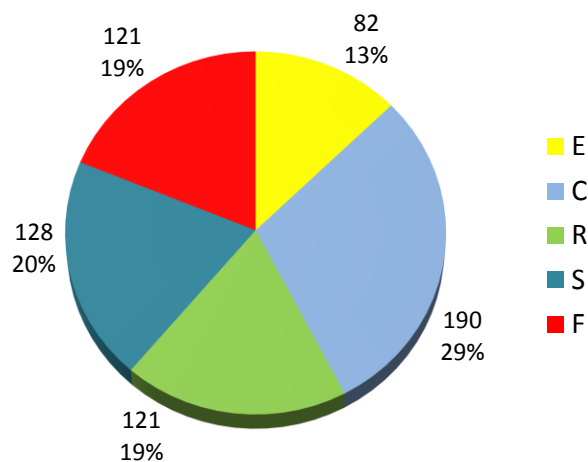
In dit deel zijn analyses en statistieken opgenomen over het personeel dat aan het einde van de verslagperiode in dienst was, op basis van verschillende parameters zoals nationaliteit, geslacht en leeftijd. De cijfers in alle tabellen van dit hoofdstuk geven de situatie per 31 december 2011 weer.

Figuur 1: Lijst van ambten

Categorie/ rang	Vervulde posten op 31 dec. 2010	Personeelsformatie 2011	Vervulde posten op 31 dec. 2011	Bezettingsgraad op 31 dec. 2011
AD	404	448	443	99%
16		1		
15	2	1	2	
14	3	8	5	
13	4	14	8	
12	27	30	21	
11	15	51	14	
10	36	64	55	
9	89	84	78	
8	67	94	73	
7	74	58	98	
6	70	38	73	
5	17	5	16	
AST	119	126	130	103%
7		5		
6		11	2	
5	8	27	7	
4	17	31	24	
3	45	28	52	
2	33	17	29	
1	16	7	16	
Totaal	523	574	573	100%

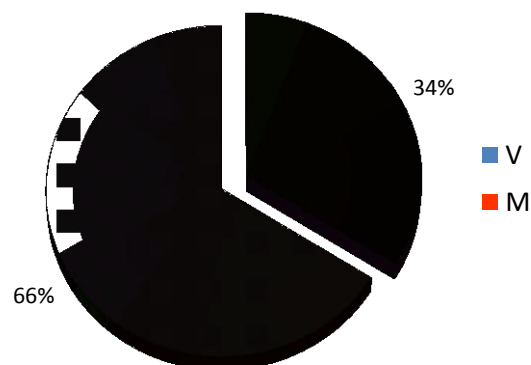
- Alleen tijdelijke functionarissen (TA's) zijn in de tabel opgenomen. Deze tabel geeft een overzicht van de vervulde posten aan het einde van de verslagperiode en niet van het aantal in dienst zijnde personeelsleden. Opgemerkt zij dat twee permanent parttime piloten slechts één post vervullen. Dat betekent dat bij het EASA 524 tijdelijke functionarissen voor 523 posten in dienst zijn. Daarnaast waren eind 2011 57 arbeidscontractanten (CA's) en 11 gedetacheerde nationale deskundigen (SNE's) werkzaam bij het EASA.
- Alle in de lijst van ambten van het EASA opgenomen posten zijn gedefinieerd als "tijdelijk".
- Opgemerkt zij dat EU-instellingen de mogelijkheid hebben om functies in te vullen met een medewerker met een lagere contractgraad dan de in theorie aan de functie toegekende graad. De verdeling van graden in de lijst van ambten komt overeen met de "hoogste" toegestane verdeling van contractgraden, waarbij de bezette posten worden geteld van de hoogste naar de laagste volgens het cascadeprincipe.

Figuur 2: Verdeling van het personeel per directoraat



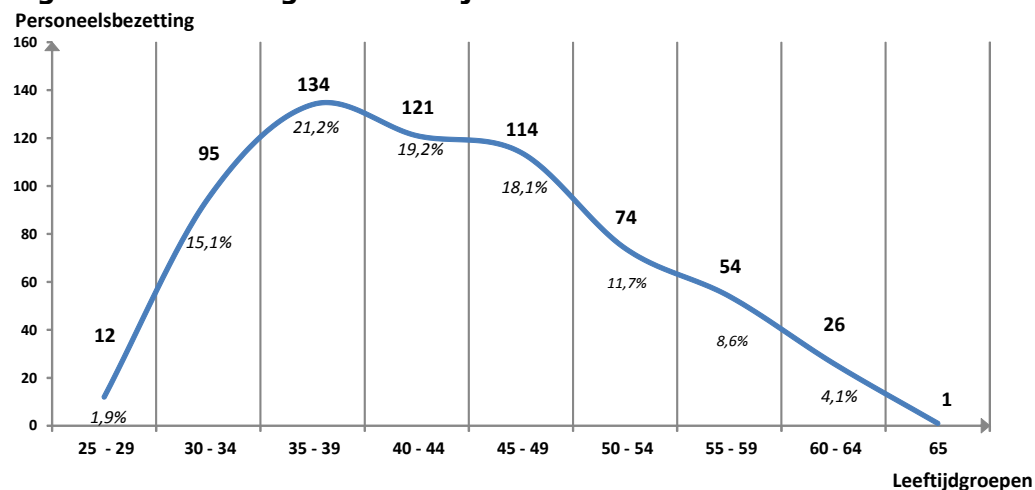
Opgenomen personeel: TA, CA, SNE.

Figuur 3: Verdeling naar geslacht



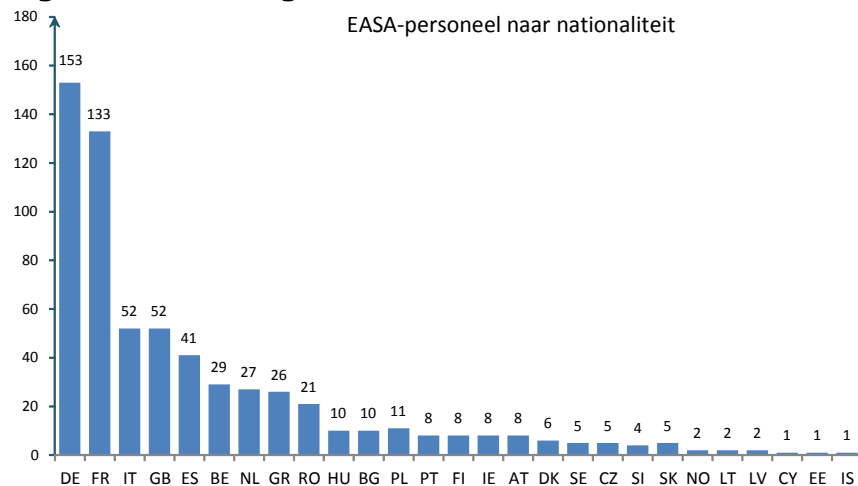
Opgenomen personeel: TA, CA, SNE.

Figuur 4: Verdeling naar leeftijd



Opgenomen personeel: TA, CA.

Figuur 5: Verdeling naar nationaliteit



Opgenomen personeel: TA, CA.

Bijlage 7: Prestatiekernindicatoren

VEILIGHEIDSSTRATEGIE EN EASP EN VEILIGHEIDSANALYSE EN -ONDERZOEK

Doelstelling	PKI	Doel 2010	Doel 2011	Resultaat 2011
Jaarlijks veiligheidsoverzicht tijdiger beschikbaar stellen en inhoudelijk verbeteren	Vroegere vrijgavedatum, betere indicatoren en grotere reikwijdte en gedetailleerdheid	Inhoud voltooid en op 25 mei goedgekeurd	Inhoud voltooid en op 25 april goedgekeurd	Bereikt, nieuw hoofdstuk inzake luchtverkeersbeheer toegevoegd
Een intern rapportagesysteem voor voorvallen vaststellen en onderhouden	Effectieve verstrekking van informatie over veiligheid aan belanghebbende partijen en beleidsmakers middels specifieke verslagen en bulletins	n.v.t.	IORS functioneert met 5 belangrijke meldende organisaties	Geleidelijke invoering van het systeem in 4 ^e kwartaal 2011
Het Agentschap reactiever maken voor formele veiligheidsaanbevelingen	Percentage binnen 90 dagen beantwoorde nieuwe veiligheidsaanbevelingen	95%	97%	91%
Gecoördineerd, doordacht en tijdig reageren op ernstige burgerluchtvaart-ongevallen met dodelijke afloop	Follow-up en actieve ondersteuning bij ongevallenonderzoeken om het beste actieplan voor corrigerende maatregelen vast te leggen	Follow-up van zeven ernstige burgerluchtvaart-ongevallen met dodelijke afloop	Capaciteit om te reageren op tien ernstige burgerluchtvaartongevallen	
Planning en uitvoeringspercentage van geplande acties verbeteren	Aanvaarde actieplannen. Via uitvoeringscontroles van actieplannen aantonen dat een hoog percentage acties wordt afgehandeld	Ecast-werkgroepen leveren product op, Ehest voert actieplan uit; Egast publiceert materialen voor veiligheidsbevordering	Ecast-werkgroepen leveren product op, Ehest voert actieplan uit; Egast publiceert materialen voor veiligheidsbevordering	Op schema. Gestandaardiseerde agendastructuur weerspiegelt nu de werkprogramma's van de drie teams Meer zichtbaarheid van prioritaire acties via het EASp

REGELGEVING

N.B.: de cijfers voor fte's zijn overgenomen uit de roosterapplicatie. In de nabije toekomst hopen we consistentere gegevens (wat betreft feitelijke fte's) te kunnen verstrekken. De ramingen worden herzien naar gelang van de resultaten en de activiteiten van het volgende jaar.

Doelstelling	PKI	Doel 2010	Doel 2011	Resultaat 2011
Communicatie en samenwerking met belanghebbenden versterken	- Aantal georganiseerde evenementen	25 evenementen	25 evenementen	22 evenementen
	- Percentage positieve reacties van belanghebbenden over inhoud en organisatie van evenementen	n.v.t.	65%	n.v.t.
	- Fulltime equivalenten van tijd besteed aan ondersteuning van de sector als percentage van geplande fte's	n.v.t.	20% van fte's	5% van fte's
	- Percentage van de correspondentie van de luchtvaartsector,	n.v.t.	60%	87%

	lidstaten en Commissie die op tijd is verstrekt			
Proactief optreden ten aanzien van instanties van de ICAO, de lidstaten en de EU om het voortouw te nemen bij het voorbereiden van regels en het vastleggen van veiligheidsdoelstellingen	<ul style="list-style-type: none"> - Deelnamepercentage voor relevante veiligheids- en milieupanels van de ICAO - Percentage uitzonderingen waarop tijdig is gereageerd - Fulltime equivalenten, van tijd besteed aan ondersteuning van de: <ul style="list-style-type: none"> o Commissie (EC) o lidstaten (LS) o derde landen (DL), als percentage van geplande fte's 	95% n.v.t. n.v.t.	98% 60% 15% van fte's o 4% EC o 5% LS o 6% DL	100% 86% 5,5% van fte's o 1,7% EC o 3,4% LS o 0,5% DL
Het goedgekeurde regelgevingsprogramma ten uitvoer leggen (jaar N – N+3)	<ul style="list-style-type: none"> - Percentage van tenuitvoerlegging van het regelgevingsprogramma - Fulltime equivalenten van tijd besteed aan opstelling van regelgeving als percentage van geplande fte's 	95% n.v.t.	95% 35% van fte's	91% 48% van fte's
Verbeteren/stroomlijnen van de regelgevingsprocedures	<ul style="list-style-type: none"> - Fulltime equivalenten van tijd besteed aan verbetering van door Regelgeving beheerde procedures als percentage van geplande fte's 	n.v.t.	30% van fte's	1,6%

TOEZICHT OP PRODUCTVEILIGHEID

Doelstelling	PKI	Doel 2010	Doel 2011	Resultaat 2011
Minimumniveau waarborgen van toezichtsactiviteiten op het gebied van de permanente luchtwaardigheid	Aantal jaarlijks gepresteerde technische werkuren als percentage van gepland aantal uren	90%	90%	87,87%
Internaliseren van certificeringsproject- en CAW-taken in overeenstemming met internaliseringsbeleid	Interne werkuren als percentage van totaal aantal uren	64%	72%	75,85%
Technisch personeel efficiënter maken	Aandeel van technische uren (projectwerkzaamheden) als percentage van totaal aantal uren	66%	77%	81,66%
Waarborgen dat alle certificeringstaken met betrekking tot vluchtnormen naar behoren worden vervuld	Aantal per project gepresteerde technische werkuren als percentage van gepland aantal uren	90%	90%	114,22%
Tevredenheid van luchtvaartindustrie	Percentage positieve reacties van belanghebbenden via feedbackvragenlijsten	80%	65%	n.v.t.*

ERKENNING VAN ORGANISATIES

Doelstelling	PKI	Doel 2010	Doel 2011	Resultaat 2011
Middelen tot stand brengen om toezichtsactiviteiten door nationale luchtvaartautoriteiten (NAA's) te controleren teneinde te waarborgen dat het toezicht op een organisatie uniform wordt toegepast, ongeacht of dit wordt uitgeoefend door het EASA zelf of door een NAA namens het EASA	Aantal inspectiebezoeken van NAA's in bijzijn van teamleiders of leidinggevend personeel van het EASA	5%	5%	5%
Nieuwe bevoegdheden bijtijds ten uitvoer leggen, rekening houdend met wijzigingen in uitvoeringsdata	Beschikbaarheid van tenuitvoerleggingsplan	Nieuwe bevoegdheden ten uitvoer leggen overeenkomstig het tenuitvoerleggingsplan	Nieuwe bevoegdheden ten uitvoer gelegd	Ten uitvoer gelegd naar de mate waarin het opstellen van procedures en formulieren is afgerond
Vorbereiden van geëigende aanbestedingsprocedures voor NAA's met betrekking tot nieuwe bevoegdheden	Percentage uitbestede taken vergeleken met door EASA-personeel uitgevoerde taken	Uitbestedingsprocedures vastleggen (streefdoel: 80%)	Uitbestedingsprocedures vastgelegd (streefdoel: 80%)	Ondersteuning aanbestedingsprocedure loopt, ondersteuning accreditatie staat gepland (nieuwe bevoegdheden)
Op risico's gebaseerd toezichtstelsel uitwerken met test- en uitvoeringsfasering	Uitvoering van op risico gebaseerde toezichtfasen versus tenuitvoerleggingsplan	Voltooien van testfase	Tenuitvoerlegging 50%	Concept uitgebreid met alle bevoegdheden voor erkenning van organisaties, wordt momenteel afgestemd met S.1 en S.4
Voorzien in de aangevraagde middelen voor inspectieactiviteiten van de afdeling Normalisering	Percentage gehonoreerde aanvragen	90% van aanvragen gehonoreerd	90% van aanvragen gehonoreerd	90% van aanvragen gehonoreerd

INSPECTIE VAN LIDSTATEN

Doelstelling	PKI	Doel 2010	Doel 2011	Resultaat 2011
Afgesproken aantal bezoeken uitvoeren zoals bepaald in het goedgekeurde jaarplan (1 ^{ste} strategische pijler)	Uitvoeringspercentage geplande bezoeken	100% van geplande bezoeken + bezoeken op ad-hocbasis en andere onaangekondigde bezoeken	100% van geplande bezoeken + 10% aanvullend (ad-hoc-/follow-upbezoeken e.d.)	100% uitgevoerd in alle domeinen (plus een significant aantal aanvullende ad-hoc- en follow-upbezoeken)
Bevorderen van proactieve normaliseringsmaatregelen (2 ^e strategische pijler)	Normaliseringsvergaderingen	1 vergadering per bevoegdheidsgebied	1 vergadering voor FSTD en IAW 2 vergaderingen voor CAW, OPS en FCL	Doel bereikt (in alle bestaande domeinen zijn normaliseringsvergaderingen gehouden)
Effectbeoordeling uitvoeren voor basisverordening en uitvoeringsvoorschriften (artikel 24, lid 3) (3 ^e strategische pijler)	Percentage geanalyseerde versus geïdentificeerde kwesties	n.v.t.	70%	100%

EXPLOITANTEN:

Doelstelling	PKI	Doel 2010	Doel 2011	Resultaat 2011
Vaststellen van de noodzakelijke processen en procedures, inclusief een volledige database voor de verzameling, de analyse en het beheer van de vergunningen, tezamen met de nodige wijzigingen die zijn doorgevoerd in het ERP-instrument van het Agentschap	Procedures en processen, bedrijfsvereisten voor database, aanvraagformulieren en financieringsregeling	Ontwerpprocedures en -processen en bedrijfsvereisten voor database vastgesteld	Ontwerpprocedures en -processen vastgesteld en database opgezet	Ontwerpprocedure ontwikkeld in ARIS; document voor bedrijfsanalyse opgesteld voor de TCO-softwareapplicatie; er hebben reguliere bijeenkomsten plaatsgevonden met directoraat F ten behoeve van de integratie van de administratieprocedure voor TCO in SAP
Succesvolle tenuitvoerlegging van het uitvoeringsvoorschrift inzake vergunningen voor exploitanten van derde landen	Soepele tenuitvoerlegging van het uitvoeringsvoorschrift	n.v.t.	Eerste risicobeoordeling voltooid	Regelgevingsprocedure voor beoogd Deel-TCO buiten toedoen van S.4.2 verstraagd (CRD pas in januari 2012 gepubliceerd)
De Commissie ondersteunen in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005	Ondersteuning van de Commissie zoals gevraagd	10 missies (voorzien door de Commissie)	10 missies	Geen missies door CION (EU-veiligheidslijst) aangevraagd; tien hoorzittingen/bijeenkomsten van het ASC in Brussel
Deelnemen aan seminars, conferenties en roadshows	Aantal initiatieven waaraan werd deelgenomen, niet zijnde routine-evenementen	Ten minste 3	5	7
Presenteren van het SAFA-systeem tijdens relevante internationale conferenties en op verzoek van individuele landen om methoden voor platforminspecties in overeenstemming te brengen met die van andere belangrijke luchtvaartautoriteiten	Aantal externe presentaties en uitwisselingen met autoriteiten van derde landen	5	5	9
Kwalificatie van SAFA-inspecteurs	Voltooing van training bij een door het EASA erkende opleidingsorganisatie	Verbetering op jaarbasis	Alle STL & STM	Bereikt
Ontwikkeling van de SAFA-database	Gebruiksvriendelijkheid en kwaliteit van de output	24 inspecties	100%	100%

INTERNATIONALE SAMENWERKING

Doelstelling	PKI	Doel 2010	Doel 2011	Resultaat 2011
Promoten van het EASA-systeem via bilaterale overeenkomsten (BASA's), werkafspraken (WA's) en lokale vertegenwoordigers	- Percentage van het aantal actief ondernomen initiatieven ten opzichte van het totaal aantal aanvragen - Percentage van het aantal coördinatiebijeenkomsten, als follow-up van de overeenkomsten	n.v.t.	90% van aanvragen binnen redelijke termijn positief beantwoord 90% van coördinatiebijeenkomsten georganiseerd	98% 100%
De Commissie ondersteunen bij de vaststelling, tenuitvoerlegging en evaluatie van EU-samenwerkingsprogramma's op het gebied van burgerluchtvaart (nieuwe doelstelling)	Aantal projecten waarbij het EASA rechtstreeks betrokken is (deelname aan vergaderingen van projectstuurgroepen, bijdrage aan technische activiteiten, enz.)	5 projecten	7 projecten	19 projecten
Activiteiten ontwikkelen en uitvoeren inzake technische samenwerking zoals training en technische workshops voor de autoriteiten van internationale partners	Aantal georganiseerde technische activiteiten ter verspreiding van en toelichting op de EU-verordeningen	15 evenementen	15 evenementen	20 evenementen
De Commissie ondersteunen bij de coördinatie van State Letters van de ICAO overeenkomstig Commissieprocedure	Percentage aanbevelingen over State Letters dat op tijd is verstrekt	90%	90%	98%

ONDERSTEUNENDE ACTIVITEITEN¹¹

Doelstelling	PKI	Doel 2010	Doel 2011	Resultaat 2011
Aanvragen tijdig verwerken voor kwaliteit en continue verbetering van dienstverlening aan de sector	Percentage aanvragen dat binnen vijf werkdagen na ontvangst is toegewezen	75%	75%	73%
Sluitingsdocumenten tijdig verwerken voor kwaliteit en continue verbetering van dienstverlening aan de sector	Percentage certificaten dat binnen twee werkdagen na ontvangst van Technical Visa is afgegeven	75% ¹	80% ²	90%
Voldoen aan de bepalingen van de kadercontracten met de nationale luchtvaartautoriteiten	Percentage facturen dat binnen 45 kalenderdagen na registratie van factuur is verwerkt (betaling verricht)	100% ²	98% ³	99%

¹¹ Sommige PKI's zijn herzien om ze beter te laten aansluiten bij het werken in SAP, zoals eerder aangegeven in het werkprogramma 2012.

Adequate inkoopservice bieden aan de organisatie	Percentage jaarlijkse inkoopplanning met hoge waarde (>60k) (beoordeeld in september) die aan het eind van het jaar is bereikt (aantal procedures, aantal ondertekende contracten, begrotingsvolume)	90%	92%	96%
Handhaven van een hoog uitvoeringspercentage van de begroting	Percentage begrotingsvastleggingen vergeleken met de volledige jaarlijkse begrotingsraming	98%	98%	98%
Schulden efficiënter innen	Gemiddeld aantal dagen om invorderingsopdrachten te incasseren	120	100	98
Adequate verslaglegging over het beheer aan de raad van bestuur	Scorebord voor iedere vergadering van de raad van bestuur	3	4	4
Opzetten van gemeenschappelijk administratiesysteem binnen heel het EASA dat voldoet aan nalevings- en ISO 9001-vereisten	Succesvolle uitrol van administratiesoftware in alle afdelingen	2 proefafdelingen	Haalbaarheidsstudie informatiebeheer	Bedrijfsbeoordeling afgerond
Ten uitvoer leggen van de personeelsformatie	Percentage van goedgekeurde posten voor tijdelijke functionarissen die eind 2011 vervuld zullen zijn	98%	97%	100%
Uitwerken van het standaardopleidingsprogramma (gemeenschappelijke criteria inzake kennis, vaardigheden en ervaring) voor profielen van inspecteurs luchtvaartveiligheid	Definitief werkdocument	Overeengekomen en bekrachtigd definitief werkdocument	Initiële ontwikkeling en realisatie van uitgewerkte gemeenschappelijke opleidingsmodules en -programma's	Versie 3 van het document Kwalificatiecriteria voor Inspecteurs voor profielen van IAW- en CAW-inspecteurs goedgekeurd door het CTIG
Zorgen voor ISO 9001-certificering	Beoordeling door een extern orgaan	Certificering behaald	Certificering behouden	Certificering behouden
Uitvoeren van een jaarlijkse risicoanalyseoefening	Register van risico's volledig bijgewerkt	100% bijgewerkt	100% bijgewerkt	100% bijgewerkt
Accreditatie - Waarborgen van permanent, stabiel toezicht op NAA's en/of gekwalificeerde entiteiten waaraan certificeringstaken zijn toegewezen - In het certificeringsproces betrouwbare zekerheid inbouwen dat NAA's en/of gekwalificeerde entiteiten in staat zijn de toegewezen taken uit te voeren; waarborgen dat het Agentschap in staat is tijdig op verzoeken te reageren	Nalevingsindicator: Accrediteringsjaarplan ten uitvoer gelegd <i>Streefdoel: Alle voor jaar N geplande inspecties uitgevoerd</i> Prestatie-indicator: Succesvolle incorporatie van tijdens jaar N nodig geachte aanvullende accreditatie-audits <i>Streefdoel: Alle in jaar N uit te voeren aanvullende audits</i>	100% bijgewerkt	100% bijgewerkt	100% bijgewerkt

Bijlage 8: Raad van bestuur van het EASA

De raad van bestuur van het EASA is samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten en van de Europese Commissie. De raad van bestuur legt de prioriteiten van het Agentschap vast, stelt de begroting vast en oefent toezicht uit op de werking van het Agentschap.

De raad van bestuur is in 2011 viermaal bijeengekomen.

Samenstelling¹²

Leden met stemrecht	Vertegenwoordigers van de Europese Commissie en van de EU-lidstaten (27)
Leden zonder stemrecht	Vertegenwoordigers van Noorwegen, Liechtenstein, IJsland en Zwitserland
Waarnemers	Vertegenwoordigers van Albanië, Bosnië en Herzegovina, Kroatië, voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, Montenegro, Servië en missie van de Verenigde Naties in Kosovo (te benoemen)

Verder neemt de adviesraad van het EASA (EAB) als waarnemer deel aan de vergaderingen van de raad van bestuur.

Voorzitter van de raad van bestuur	Ondervoorzitter van de raad van bestuur
De heer Michael SMETHERS (Verenigd Koninkrijk)	De heer Maxime COFFIN (Frankrijk)

¹² Een gedetailleerde lijst van de leden van de raad van bestuur van het EASA is te vinden op de EASA-webstie
<http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>

Bijlage 9: Afkortingenlijst

ACARE	Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (Adviesraad voor luchtvaartonderzoek in Europa)
ACI	Airport Council International
AD	Airworthiness Directive (luchtwaardigheidsrichtlijn)
AMC	Acceptable Means of Compliance (aanvaardbare wijzen van naleving)
ANS	Air Navigation Services (luchtvaartnavigatiediensten)
AR	Authority Requirements (vereisten voor autoriteiten)
ATCO	Air Traffic Controller (luchtverkeersleider)
ATM	Air Traffic Management (luchtverkeersbeheer)
BASA	Bilateral Air Safety Agreement (bilaterale overeenkomst inzake de veiligheid van de luchtvaart)
BMUL	basis-minimumuitrustingslijst
CA	Contract Agent (arbeidscontractant)
CAAC	General Administration of Civil Aviation of China (algemene burgerluchtvaartadministratie van China)
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (Comité milieubescherming en luchtvaart van de ICAO)
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation (associatie van verstrekkers van navigatiediensten voor de burgerluchtvaart)
CAT	Commercial Air Transport (commercieel luchtvervoer)
CAW	Continuing Airworthiness (permanente luchtwaardigheid)
CC	Cabin Crew (cabinepersoneel)
CMA	Continuous Monitoring Approach (permanent toezicht)
CRD	Comment Response Document (commentaardocument)
CRT	Comment Response Tool (tool voor commentaren en antwoorden)
CTIG	Common Training Initiative Group (gezamenlijk opleidingsteam)
COA	Continuing Airworthiness Organisation (organisatie voor permanente luchtwaardigheid)
DOA	Design Organisation Approval (erkenning als ontwerporganisatie)
EACCC	European Aviation Crisis Coordination Cell (Europees crisiscoördinatiecentrum voor de luchtvaart)
EAD	Emergency Airworthiness Directive (luchtwaardigheidsrichtlijn voor noodsituaties)
EARPG	European Aviation Research Partnership Group (Europese partnerschapsgroep voor luchtvaartonderzoek)
EASAC	European Aviation Safety Advisory Committee (Europees Adviescomité voor de veiligheid van de luchtvaart)
EASP	European Aviation Safety Programme (Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart)
EASp	European Aviation Safety Plan (Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart)
EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference (Europese burgerluchtvaartconferentie)
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team (Europees Veiligheidsteam commerciële luchtvaart)
ECofA	Export Certificate of Airworthiness (exportcertificaat van luchtwaardigheid)
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control (Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding)
EGAST	European General Aviation Safety Team (Europees Veiligheidsteam algemene luchtvaart)
EHFAG	European Human Factors Advisory Group (Europese Adviesgroep menselijke factoren)
EHEST	European Helicopter Safety Team (Europees Veiligheidsteam helikopters)
ERP	Enterprise Resource Planning (bedrijfsmiddelenplanning)
ESSI	European Safety Strategy Initiative (Europees strategisch veiligheidsinitiatief)
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation (autorisatie volgens de Europese technische normen)
EU	Europese Unie
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment (Europese organisatie voor burgerluchtvaartapparatuur)
FAA	Federal Aviation Administration (federale luchtvaartadministratie van de VS)
FABs	Functional Airspace Blocks (functionele luchtruimblokken)
FAL	Final Assembly Line (assemblagehal)
FCL	Flight Crew Licensing (verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel)
FDM	Flight Data Monitoring (vluchtgegevenscontrole)
FOIA	Freedom of Information Act (wet inzake vrijheid van informatie van de VS)
FSTD	Flight Simulation Training Device (vluchtnabootser)
FTE	Fulltime equivalent
GM	Guidance Material (richtsnoeren)
HLSC	High-Level Safety Conference (Veiligheidsconferentie op hoog niveau van de ICAO)
HR	Human Resources
IAC	Interstate Aviation Committee (interstatelijke luchtvaartcommissie)
IAS	Dienst Interne Audit (Europese Commissie)
IAW	Initial Airworthiness (eerste luchtwaardigheid)
ICF	International Cooperation Forum (internationaal samenwerkingsforum)

ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie)
IGPT	Internal Group on Personnel Training (interne groep binnen het EASA voor de opleiding van personeel)
IORS	(EASA) Internal Occurrence Reporting System (intern rapportagesysteem voor incidenten van het EASA)
IPPF	International Professional Practices Framework (internationaal raamwerk voor de beroepsuitoefening)
ISC	Internal Safety Committee (intern veiligheidscomité)
IT	Informatietechnologie
ITQI	International Training Qualification Initiative (internationaal initiatief voor opleidingskwalificatie van de IATA)
JAA	Joint Aviation Authorities (gezamenlijke luchtvaartautoriteiten)
JAR	Joint Aviation Requirements (gezamenlijke luchtvaartvoorschriften)
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (gezamenlijke autoriteiten voor regelgeving omtrent onbemande systemen)
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau (Japans bureau voor burgerluchtvaart)
LoA	Letter of Agreement (akkoordverklaring)
MOA	Maintenance Organisation Approval (erkenning als onderhoudsorganisatie)
MRB	Maintenance Review Board (raad voor onderhoudsbeoordeling)
NAA	National Aviation Authority (nationale luchtvaartautoriteit)
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (nieuwe generatie luchtvaartprofessionals van de ICAO)
Nr.	Nummer
NPA	Notice of Proposed Amendment (bekendmaking van wijzigingsvoorstel van het EASA)
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (aankondiging van voorgenomen regelgeving van de FAA)
OEB	Operational Evaluation Board (raad voor operationele evaluatie)
OPS	Air Operations (vluchtuitvoeringen)
OR	Organisation Requirements (vereisten voor organisaties)
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (voorstel tot afgifte van een luchtwaardigheidsrichtlijn van het EASA)
POA	Production Organisation Approval (erkenning als productieorganisatie)
PRB	Performance Review Board (Prestatiebeoordelingscomité)
Q	Quarter (kwartaal)
RTC	Restricted Type Certificate (beperkt typecertificaat)
SAE	Society of Automotive Engineers
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen)
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN]
SARP	Standards and Recommended Practises (ICAO-normen en aanbevolen praktijken)
SAN	Storage Area Network
SAS	Special Airworthiness Specification (speciale luchtwaardigheidsspecificatie)
Sesar	Single European Sky ATM Research (onderzoeksprogramma voor luchtverkeersbeheer in het kader van het gemeenschappelijke Europese luchtruim)
SPOA	Single Production Organisation Approval (eenvormig certificaat van erkenning als productieorganisatie)
SNE	Seconded National Expert (gedetacheerd nationaal deskundige)
SMS	Safety Management System (veiligheidsbeheersysteem)
SSP	State Safety Programme (staatsveiligheidsprogramma)
STC	Supplemental Type Certificate (aanvullend typecertificaat)
STD	Synthetic Training Device (synthetisch vluchttrainingstoestel)
TA	Temporary Agent (tijdelijke functionaris)
TC	Type Certificate (typecertificaat)
TCO	Third Country Operators (exploitanten van derde landen)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation (Canadees orgaan voor burgerluchtvaart)
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO)
VAE	Verenigde Arabische Emiraten
WA	Working Arrangement (werkafspraken)