



Europäische Agentur für Flugsicherheit

## **Tätigkeitsbericht 2011**

## **Vorwort des Vorsitzenden des Verwaltungsrats**

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit wurde am 15. Juli 2002 durch eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichtet, sodass sie in Kürze ihr 10-jähriges Bestehen begehen wird. Damals gab es keine Organisation, keine Mitarbeiter und keine Räumlichkeiten. Sie verfügte auch erst über wenige Mitarbeiter und hatte kaum eine Organisationsstruktur, als sie Ende September 2003 ihre Tätigkeit aufnahm.

Heute beschäftigt die Agentur fast 600 Mitarbeiter. Ihr Aufgabenschwerpunkt lag anfänglich auf der Lufttüchtigkeit und umfasst heute sämtliche Bereiche der Flugsicherheit einschließlich Betrieb, Lizenzierung von Personal, Flugplätze und Flugverkehrsmanagement. Sie ist das Zentrum der Datenerfassung, Sicherheitsanalyse und Forschung in Europa; sie arbeitet auf internationaler Ebene umfassend mit Drittländern zusammen, sowohl mit Nachbarstaaten als auch mit Ländern außerhalb Europas, und sie gehört weltweit zu den führenden Luftfahrt-Aufsichtsbehörden, die sich die Verbesserung der Sicherheitsstandards zur Aufgabe gemacht haben.

Wie ganz Europa sieht sich die Agentur durch die derzeitige Wirtschaftssituation in den nächsten Jahren Herausforderungen gegenüber. Die Gebühren, die sie von der Industrie erhebt und die den Großteil ihrer Einnahmen ausmachen, müssen dem schwierigen Wirtschaftsklima angemessen sein, in dem die Industrie arbeitet. Gleichzeitig gibt es erhebliche Einschränkungen bei der Gemeinschaftsfinanzierung, die den Rest des EASA-Haushalts abdeckt.

Der Verwaltungsrat befasste sich in diesem Jahr mit drei Kernzielen:

- a) dem Übergang der Agentur zu einer vorausschauenderen, stärker evidenzbasierten Regulierung. Dies ist notwendig, um die europäischen Sicherheitsstandards auf die nächste Stufe zu heben und sicherzustellen, dass Mittel dort eingesetzt werden, wo der potenzielle Nutzen am größten ist. 2011 veröffentlichte die Europäische Kommission eine „Mitteilung über die Flugsicherheit“, die zum politischen Kompass für die zukünftige Entwicklung der Agentur wurde. In der Mitteilung wird betont, wie wichtig es ist, europaweit Informationen zu bündeln, um wesentliche Risiken zu ermitteln, diese durch verschiedene Mechanismen auf ein akzeptables Maß zu reduzieren, die Wirksamkeit der Eindämmungsmaßnahmen zu überwachen und diese bei Bedarf zu überarbeiten;
- b) der Notwendigkeit, in enger Partnerschaft mit der Kommission und den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten und das europäische Flugsicherheitssystem als Ganzes zu strukturieren. Dies ist notwendig aufgrund der Überschneidungen und der gegenseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Akteure und um sicherzustellen, dass jegliche Kapazitäten überall umfassend genutzt werden, und
- c) der Notwendigkeit, im Bereich des internen Managements der Agentur so effizient und effektiv wie möglich zu arbeiten.

Dieser Jahresbericht 2011 belegt anschaulich, wie viel die Agentur diesbezüglich in relativ kurzer Zeit doch erreicht hat. Man sollte auch nicht vergessen, dass in einigen Bereichen detaillierte Vorschriften erst noch verabschiedet und vollständig umgesetzt werden müssen und dass sich die Agentur immer noch in der Entwicklungsphase befindet. Es ist eine bemerkenswerte Leistung, dass eine so starke und vielfältige Organisation aufgebaut werden konnte, die noch nicht jene Stabilität erreicht hat, die sich erst nach abgeschlossenem Aufbau einstellen kann. Ich möchte allen in Köln herzlich danken, die in Vergangenheit und Gegenwart so viel und so effektiv gearbeitet und zur erfolgreichen Verwirklichung dessen beigetragen haben, was dem Gesetzgeber ursprünglich nur grob vorschweben konnte.

Michael Smethers  
Vorsitzender des Verwaltungsrats

## Vorwort des Exekutivdirektors

Im Jahre 2011 wurde die Position der EASA als Schaltstelle der Bestrebungen der Europäischen Union in Bezug auf die Flugsicherheit weiter gefestigt. Die Agentur arbeitet auch in diesem Jahr mit Beteiligten und Partnerorganisationen in einer wissenschaftlichen und auf Daten gestützten Weise zusammen, um die wichtigsten Faktoren anzugehen, die Einfluss auf die Flugsicherheit haben.

Die Statistiken für das Jahr 2011 weisen insgesamt eine leichte Verbesserung des weltweiten Sicherheitsniveaus aus, jedoch gab es erhebliche regionale Unterschiede hinsichtlich der Unfallhäufigkeit. Darüber hinaus trugen bestimmte Unfallfaktoren wie Kontrollverlust weiter überproportional zu Flugunfällen bei.

In inhaltlicher Fortführung früherer Konferenzen über die Pilotenausbildung und die Auswirkungen des Klimawandels auf die Flugsicherheit konzentrierte sich die EASA-Sicherheitskonferenz 2011 auf die Vorbeugung gegen Kontrollverlust und die Wiederherstellung der Kontrolle. Die Konferenz lieferte eine solide Grundlage für die weitere Arbeit der Agentur zur Förderung der Integration neuer Technologien einschließlich der Cockpit-Automatisierung.

Die Zuständigkeit der EASA für die Ebnung des Weges zu einer alle Luftfahrtbereiche umfassenden Sicherheitsarbeit wurde in der Mitteilung der Europäischen Kommission über die „Einrichtung eines Flugsicherheitsmanagementsystems für Europa“ klar umrissen. Das im Oktober 2011 veröffentlichte Dokument beschreibt die Flugsicherheitsstrategie in Europa.

Die beiden Säulen dieser Strategie, das Europäische Programm für Flugsicherheit und der Europäische Plan für Flugsicherheit, bilden den Rahmen für ein europaweites Flugsicherheitsmanagementsystem.

Der Europäische Plan für Flugsicherheit enthält eine Bewertung von Sicherheitsproblemen und eine entsprechende Maßnahmenliste. Der von der EASA ausgearbeitete Plan stellt bedeutsamen Sicherheitsproblemen Maßnahmen gegenüber, die von den nationalen Behörden, den Partnerorganisationen, der Industrie und der EASA selbst umgesetzt werden müssen. Diesem Plan, der jetzt in zweiter Fassung vorliegt, liegt die Einsicht zugrunde, dass die heutigen Sicherheitsprobleme nur bewältigt werden können, wenn alle Akteure im System am selben Strang ziehen.

Innerhalb der Agentur selbst wurden ebenfalls Anpassungen vorgenommen, sodass sie im heutigen risikobasierten Rahmen besser arbeiten kann. Es wurde ein internes Ereignismeldesystem (Internal Occurrence Reporting System, IORS) eingerichtet, um gemeldete Ereignisse und individuelle Folgeentscheidungen und -maßnahmen zu bündeln. Die IORS-Datenbank ist jetzt ein wichtiges Instrument für eine datengesteuerte Entscheidungsfindung bei Sicherheitsfragen in allen Bereichen der EASA-Aktivitäten.

Im Mai 2011 trat das bilaterale Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union auf dem Gebiet der Flugsicherheit in Kraft. Das Inkrafttreten dieses lange erwarteten Abkommens lässt die Aufsichtsbehörden und die Luftfahrtindustrie auf beiden Seiten des Atlantiks von einer effizienteren Nutzung der Ressourcen profitieren.

Mit der Verabschiedung der ersten europäischen Vorschriften auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements ist die Agentur jetzt in das gesamte Spektrum der Flugsicherheit eingebunden und arbeitet an einem Gesamtsystemkonzept: vom Luftfahrzeug bis zum Flughafen, von der Fluggesellschaft bis zum Flugverkehrsmanagement. Und mit der Federführung für den Europäischen Plan für Flugsicherheit steht die Agentur mehr als je zuvor im Mittelpunkt der EU-Strategie für Flugsicherheit.

Eines der größten Risiken, die ich für die Zukunft der Luftfahrt sehe, ist das Zusammentreffen einer schwierigen wirtschaftlichen Lage in der Luftfahrtindustrie mit dem Abbau von Personal in für die Aufsicht zuständigen Organisationen, beides eine Folge der weltweiten Wirtschaftskrise. Es müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um zu vermeiden, dass die für die Aufsichtsbehörden und andere Behörden vorgesehenen Mittel zur weiteren Erfüllung unserer Mission und zur Förderung höchstmöglicher Sicherheit in der Luftfahrt aufs Spiel gesetzt werden. Das ist meine Botschaft an unsere politischen Entscheidungsträger.

Patrick Goudou  
Exekutivdirektor

# Inhalt

<b>VORWORT DES VORSITZENDEN DES VERWALTUNGSRATS .....</b>	<b>2</b>
<b>VORWORT DES EXEKUTIVDIREKTORS .....</b>	<b>3</b>
<b>INHALT .....</b>	<b>5</b>
<b>EINLEITUNG .....</b>	<b>7</b>
<b>DIE AGENTUR .....</b>	<b>8</b>
<b>ORGANISATIONSSTRUKTUR .....</b>	<b>9</b>
<b>WICHTIGE EREIGNISSE 2011 .....</b>	<b>10</b>
<b>INTERNE KONTROLLE UND EINDÄMMUNG VON RISIKEN.....</b>	<b>11</b>
<b>TÄTIGKEITEN DER AGENTUR .....</b>	<b>14</b>
<b>1. SICHERHEIT .....</b>	<b>14</b>
<b>A. SICHERHEITSSTRATEGIE UND EASP .....</b>	<b>14</b>
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich .....</i>	<i>14</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2011.....</i>	<i>14</i>
<b>B. SICHERHEITSANALYSE UND FORSCHUNG.....</b>	<b>15</b>
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich .....</i>	<i>15</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2011.....</i>	<i>16</i>
<b>2. REGELSETZUNG .....</b>	<b>21</b>
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich .....</i>	<i>21</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2011.....</i>	<i>21</i>
<b>3. AUFSICHT .....</b>	<b>23</b>
<b>A. PRODUKTSICHERHEITSAUFSICHT .....</b>	<b>23</b>
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich .....</i>	<i>23</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2011.....</i>	<i>23</i>
<b>B. GENEHMIGUNG VON BETRIEBEN.....</b>	<b>25</b>
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich .....</i>	<i>25</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2011.....</i>	<i>26</i>
<b>C. INSPEKTIONEN VON MITGLIEDSTAATEN.....</b>	<b>28</b>
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich .....</i>	<i>28</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2011.....</i>	<i>29</i>
<b>D. BETREIBER .....</b>	<b>30</b>
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich .....</i>	<i>30</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2011.....</i>	<i>31</i>
<b>4. INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT .....</b>	<b>33</b>
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich .....</i>	<i>33</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2011.....</i>	<i>33</i>
<b>5. UNTERSTÜTZUNGSTÄTIGKEITEN .....</b>	<b>34</b>
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich .....</i>	<i>34</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2011.....</i>	<i>34</i>
<i>Allgemeines Management .....</i>	<i>34</i>
<i>Antragsmanagement und Vergabefunktionen.....</i>	<i>34</i>
<i>Finanzdienstleistungen .....</i>	<i>35</i>

<i>Rechtliche Dienste</i> .....	35
<i>Kommunikation</i> .....	36
<i>Personalwesen</i> .....	36
<i>Allgemeine und fachliche Schulungsmaßnahmen</i> .....	37
<i>Informationsdienste</i> .....	38
<i>Personal und Verwaltung</i> .....	39
<b>ANHÄNGE</b> .....	<b>40</b>
<b>ANHANG 1: ZUVERLÄSSIGKEITSERKLÄRUNG DES ANWEISUNGSBEFUGTEN</b> .....	<b>41</b>
<b>ANHANG 2: STUDIEN- UND FORSCHUNGSPROJEKTE 2011</b> .....	<b>42</b>
<b>ANHANG 3: ENTSCHEIDUNGEN, STELLUNGNAHMEN UND ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE (NPAs) IM JAHRE 2011</b> .....	<b>43</b>
<b>ANHANG 4: GESCHÄFTSERGEBNIS DER AGENTUR IM JAHR 2011 (EASA- HAUSHALTSVOLLZUG)</b> .....	<b>45</b>
<b>ANHANG 5: 2011 EINGELEITETE UND/ODER ABGESCHLOSSENE VERGABEVERFAHREN</b> .....	<b>51</b>
<b>ANHANG 6: PERSONALBESTAND UND ENTWICKLUNG DES PERSONALBESTANDS</b> .....	<b>56</b>
<b>ANHANG 7: WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN (KEY PERFORMANCE INDICATORS, KPI)</b> .....	<b>59</b>
<b>ANHANG 8: EASA-VERWALTUNGSRAT</b> .....	<b>66</b>
<b>ANHANG 9: VERZEICHNIS DER VERWENDETEN ABKÜRZUNGEN</b> .....	<b>67</b>

# Einleitung<sup>1</sup>

2011 konsolidierte die Agentur ihre Aktivitäten und konnte die Vorbereitung ihrer neuen Aufgaben und Zuständigkeiten wie z. B. den Entwurf der Rechtsvorschriften und zugehörigen sanfteren Regeln für die ersten und zweiten Erweiterungen abschließen. Die Erarbeitung von Durchführungsbestimmungen für die Flugplatzsicherheit führte im Dezember 2011 zur Verabschiedung des entsprechenden Änderungsvorschlags. Die Verabschiedung mehrerer Durchführungsbestimmungen zwischen August und Dezember 2011 im Bereich Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (ATM/ANS) ebnete den Weg für den Beginn der Inspektionen der EASA zur Kontrolle der Normung auf diesem Gebiet.

Die Agentur konzentrierte sich zugleich darauf, ihre Rolle als Schaltstelle der Flugsicherheitsstrategie der Europäischen Union zu stärken und auszubauen. In diesem Zusammenhang unterstützte die EASA die Europäische Kommission bei der Ausarbeitung europäischer Unterstützungsprojekte und der Verwaltung von Gemeinschaftsprogrammen insbesondere für die westlichen Balkanländer, die Mittelmeerländer und Zentralasien. Nach dem Inkrafttreten des bilateralen Flugsicherheitsabkommens (Bilateral Aviation Safety Agreement, BASA) für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zwischen der EU und den USA sowie demjenigen zwischen der EU und Kanada am 1. Mai 2011 bzw. 26. Juli 2011 hat die Agentur mehrere Umsetzungsmaßnahmen eingeleitet.

Die Agentur baute ebenfalls ihre Kommunikationsstrategie weiter aus und organisierte das erste SAFA Regulators & Industry Forum und erstmals einen Zertifizierungsworkshop mit der Industrie. Zudem finden Lufttüchtigkeitsanweisungen für Großflugzeuge erhebliches Medienecho, und die Agentur legte bei deren Ausstellung besonderes Gewicht auf Rahmenplanung und Gestaltung.

Die Agentur stellte auch ihre Bemühungen um eine kontinuierliche Verbesserung unter Beweis:

- Nach Erlangung der Zertifizierung nach ISO 9001:2008 im Jahre 2010 leitete sie den kontinuierlichen Verbesserungszyklus ihres IMS ein, um die jährliche Verlängerung der Zertifizierung sicherzustellen.
- Die IORS-Pilotphase wurde im Oktober gestartet, und die volle Einsetzbarkeit des Systems wird für Anfang 2012 erwartet.
- Im September 2011 wurde die neue SAFA-Anwendung und -Datenbank in Betrieb genommen, die nationalen Luftfahrtbehörden und Betreibern einen direkten online-Zugang zu SAFA-Berichten erlaubt.
- Im Bereich der Auslagerung von Zertifizierungsaufgaben wurde eine Ausschreibung gestartet, um die Auslagerung der Aktivitäten in den neuen Tätigkeitsbereichen an nationale Luftfahrtbehörden (NAAs) und an qualifizierte Stellen Anfang 2012 zu ermöglichen.

Schließlich wurden im organisatorischen Bereich innerhalb der Direktion Zertifizierung die Abteilung Sachverständige und die Abteilung Flugstandards zusammengelegt, um die Zusammenarbeit zwischen Lufttüchtigkeits- und Betriebsfachleuten zu verbessern. Damit wird eine integriertere Verfahrensweise im Hinblick auf Entwurfs- wie auch Betriebseignungsaspekte unter einem zentralen Projektmanagement erreicht.

Die Agentur hat auch eine Außenstelle in Brüssel eingerichtet, und in der zweiten Jahreshälfte wurden Übergangsbüroräume eröffnet. Das nach Brüssel abgestellte Personal hat die Arbeit aufgenommen, und die Ausstattungsarbeiten in den ständigen Räumlichkeiten sind fast abgeschlossen.

---

<sup>1</sup> Der Tätigkeitsbericht der Agentur für das Jahr 2011 wurde gemäß Artikel 57 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (Grundverordnung) erstellt. Er ist nach den Kernaktivitäten der Agentur strukturiert und beschreibt, in welcher Weise die Agentur das Arbeitsprogramm 2011 umgesetzt hat. Wie die einzelnen Tabellen für die jeweiligen Tätigkeiten zeigen, waren Ende 2010 nahezu alle im Arbeitsprogramm 2011 vorgegebenen Ziele erreicht.

## Die Agentur

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency, EASA) ist die Schaltstelle im Flugsicherheitssystem der europäischen Union, das sich aus der Agentur, der Europäischen Kommission und den nationalen Luftfahrtbehörden zusammensetzt.

### Ihre Sicherheit ist unser Anliegen

Unsere Aufgabe ist die Förderung höchstmöglicher gemeinsamer Sicherheits- und Umweltstandards in der Zivilluftfahrt.

### Eine gemeinsame Strategie

Fliegen ist eine der sichersten Formen des Reisens. Da der Flugverkehr weiter zunimmt, sind gemeinsame Anstrengungen auf europäischer Ebene erforderlich, damit der Luftverkehr sicher und nachhaltig bleibt. Die Agentur entwickelt gemeinsame Sicherheits- und Umweltstandards. Sie überwacht die Umsetzung der Standards durch Inspektionen bei den Mitgliedstaaten, stellt das erforderliche technische Know-how bereit und erbringt Ausbildungsleistungen für das System. Die Agentur arbeitet Hand in Hand mit den nationalen Luftfahrtbehörden, die jeweils ihre eigene Rolle im EU-System spielen.

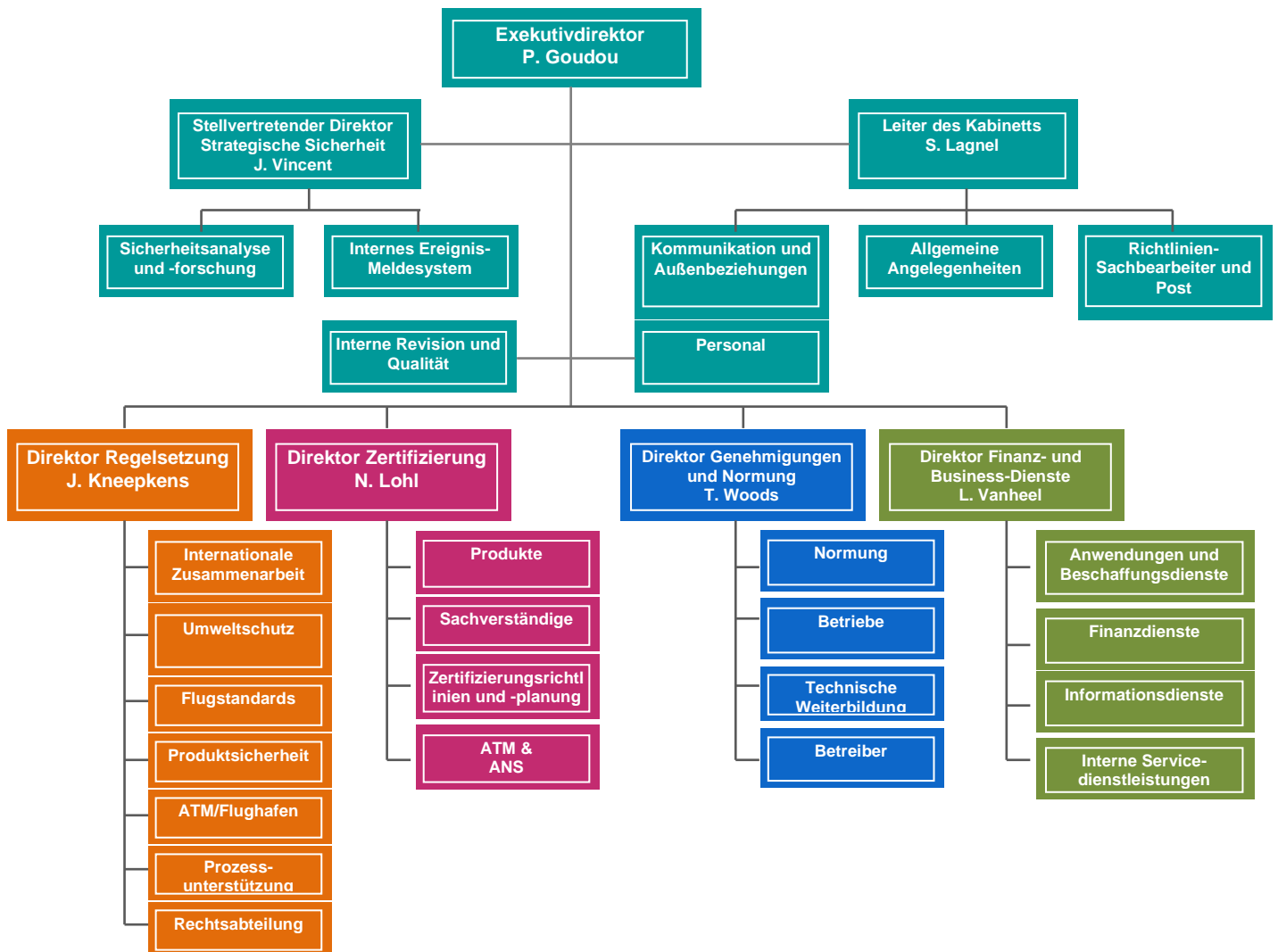
### Unsere Aufgaben

Die Hauptaufgaben der Agentur umfassen derzeit Folgendes:

- Regelsetzung: Entwurf von Flugsicherheitsvorschriften und fachliche Beratung der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten;
- Inspektionen und Schulungen, um eine einheitliche Umsetzung der europäischen Rechtsvorschriften zur Flugsicherheit in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten;
- Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umwelt-Musterzeugnissen für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen;
- Genehmigung von Luftfahrzeug-Entwicklungsbetrieben weltweit und von Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben außerhalb der EU;
- Koordination des Gemeinschaftsprogramms SAFA (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern);
- Koordination von Sicherheitsprogrammen, Datenerhebung, Analyse und Forschung zur Verbesserung der Flugsicherheit.



# Organisationsstruktur



Stand: April 2012

## Wichtige Ereignisse 2011

Veranstaltung	Datum
<b>Von der EASA organisiert/mitorganisiert</b>	
Vulkanasche-Workshop	20. Januar
Workshop Zertifizierung	21. Januar
JARUS/FAA/EASA-Konferenz	25. März bis 3. April
Offizieller Projektstart EASA JU/ECTL	15. April
EU-US-Konferenz 2011: „Enhancing Global Aviation Safety: Future Challenges“	14.-16. Juni
Jährliche Sicherheitskonferenz über „Staying in Control – Loss-of-Control Prevention & Recovery“	4.-5. Oktober
SAFA Regulators & Industry Forum	19. Oktober
Europäische Kabinensicherheitskonferenz	1.-3. November
Vulkanasche-Workshop NAA/NSA	2. November
Flugstandardskonferenz EASA-FAA	15.-17. November
Drittes Internationales EASA-Kooperationsforum	15.-17. November
5. Drehflüglerforum	7.-8. Dezember
<b>Auf ICAO-/EU-Ebene organisiert</b>	
EU-Flugsicherheitmanagement bis 2020	26. Januar
Hochrangige Konferenz über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums	3.-4. März
6. europäischer Luftfahrttag 2011 (Madrid)	30. März bis 1. April
ICAO-Symposium für die weltweite Flugnavigationsindustrie	20.-23. September
ICAO-Workshop für die Luftfahrt und nachhaltige alternative Treibstoffe	18.-20. Oktober

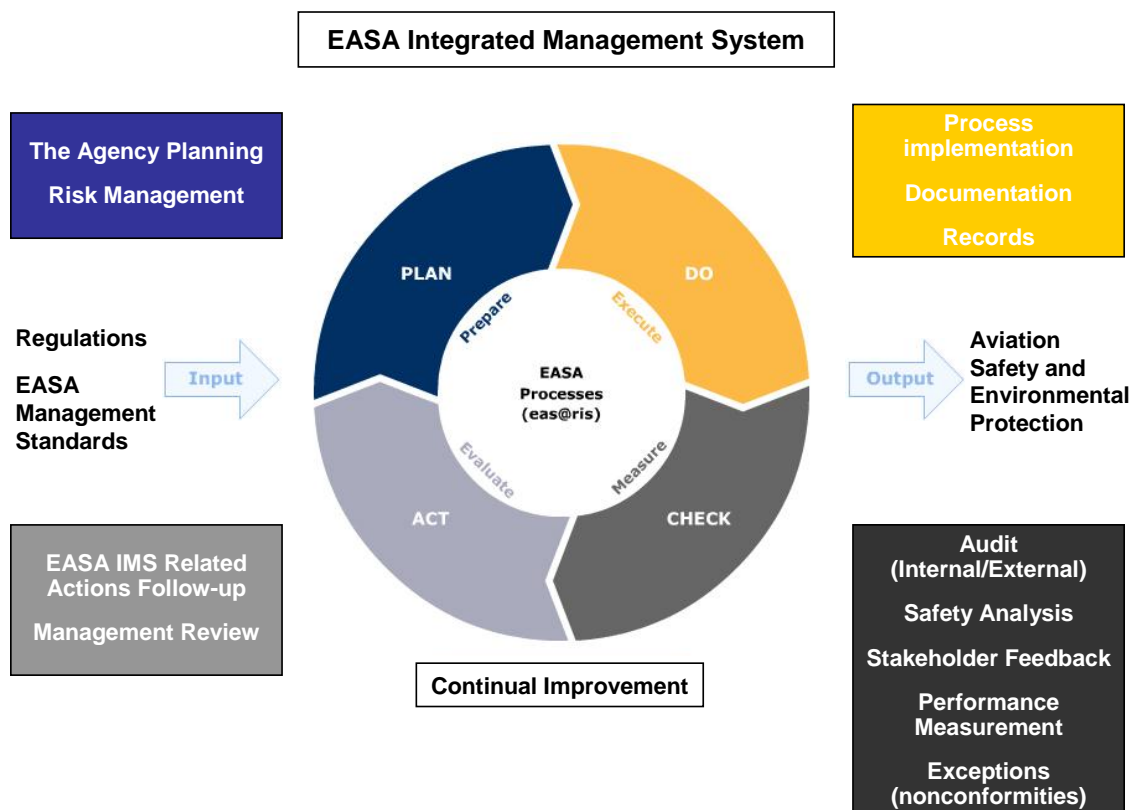
## Interne Kontrolle und Eindämmung von Risiken

### ➤ Interne Kontrolle

2011 hat die EASA nach erfolgreicher Zertifizierung des integrierten Managementsystems (Integrated Management System, IMS) nach ISO 9001:2008 im Jahre 2010 den kontinuierlichen Verbesserungszyklus ihres IMS eingeleitet, um die Aufrechterhaltung ihrer Zertifizierung nach ISO 9001 Jahr für Jahr sicherzustellen.

Das IMS der EASA basiert auf Managementstandards, die der Verwaltungsrat der Agentur 2008 gemäß Artikel 38 der Haushaltsordnung eingeführt hat. Diese Standards basieren auf den von der Europäischen Kommission entwickelten internen Kontrollnormen und auf den internationalen Normen nach ISO 9001:2008. Ein derartiges System bildet die Grundlage für interne Kontrolle und kontinuierliche Verbesserung.

Das IMS der Agentur sorgt für die umfassende Integration des Konzepts der „internen Kontrolle“, mit dem gewährleistet werden soll, dass die Risiken sachgerecht gemindert werden, wodurch die Fähigkeit der Agentur erhöht wird, ihre Ziele in den Bereichen operative Tätigkeiten, Qualität, Einhaltung von Vorschriften oder Finanzen zu erreichen. Bei der Einführung des Systems kam ein vierstufiges Rahmenkonzept zur Anwendung, das auf bewährten Verfahren einer Reihe von Organisationen des privaten und öffentlichen Sektors basiert.



EN	DE
EASA Integrated Management System	Integriertes Managementsystem der EASA
The Agency Planning Risk Management	Agenturplanung Risikomanagement
Process implementation Documentation Records	Prozessdurchführung Dokumentation Datensätze
Regulations EASA Management Standards	Verordnungen EASA-Managementstandards
Input	Input
EASA IMS Related Actions Follow-up Management Review	Nachverfolgung IMS-bezogene Maßnahmen der EASA Managementüberprüfung
PLAN Prepare	PLANEN Vorbereiten
DO Execute	DURCHFÜHREN Ausführen
CHECK Measure	ÜBERPRÜFEN Maßnahme
ACT Evaluate	HANDELN Bewerten
EASA Processes (eas@ris)	EASA-Prozesse (eas@ris)
Continual improvement	Kontinuierliche Verbesserung
Output	Output
Aviation Safety and Environmental Protection	Flugsicherheit und Umweltschutz
Audit (Internal/External) Safety Analysis Stakeholder Feedback Performance Measurement Exceptions (nonconformities)	Audit (intern/extern) Sicherheitsanalyse Feedback von Beteiligten Leistungsmessung Abweichungen (Nichterfüllung von Anforderungen)

### ➤ Eindämmung von Risiken

Die Agentur hat auch einen jährlichen Risikobewertungsprozess zur Identifizierung von höheren Risiken pro Makroprozess eingeführt. Die Risiken werden auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichen Auswirkungen bewertet. Die nachfolgende Tabelle zeigt für das Jahr 2011 die kritischen identifizierten Risiken und die Maßnahmen, die zu ihrer Eindämmung durchgeführt und/oder eingeleitet wurden.

Risiken	Im Jahr 2011 durchgeführte/eingeleitete wichtigste Eindämmungsmaßnahmen
<b>Managementprozesse</b>	
Die Agentur oder ihre Mitarbeiter werden für schuldig befunden und/oder zivilrechtlich/strafrechtlich belangt.	Ablauf- und Aktionsplan, der koordinierte Maßnahmen erleichtert, wenn die Agentur strafrechtlich verfolgt wird; Verwaltungsverfahren für die Bearbeitung von Fällen, in denen die Staatsanwaltschaft die Aufhebung der Immunität der EASA beantragt; Angemessene Kommunikationspolitik („Eine-Stimme-Strategie“); Festlegung einer einzigen Kommunikationsstelle und deren Bekanntgabe innerhalb der Agentur, bei Kunden und bei Dritten.
Das Ansehen der Agentur bei der Europäischen Kommission oder beim Europäischen Parlament wird beschädigt wegen unangemessener Krisenreaktion, Kritik/Beschwerden von Beteiligten, Aufsehen erregenden Vorwürfen oder unangemessenen Verhaltens oder negativer Wahrnehmung der Agentur.	Krisenkommunikationsplan; Angemessene Kommunikationspolitik („Eine-Stimme-Strategie“); Festlegung einer einzigen Kommunikationsstelle und deren Bekanntgabe innerhalb der Agentur, bei Kunden und bei Dritten.
Unzulängliche Bereitstellung von Mitteln für bestehende und neue Aufgaben (Erweiterung des Aufgabenbereichs) der Agentur.	Angemessene Planungs-, Prognose- und Informationssysteme zur Identifizierung und Begründung der notwendigen Mittel; Klare Zuordnung zwischen Aufgaben und finanziellen/personellen Ressourcen.

Risiken	Im Jahr 2011 durchgeführte/eingeleitete wichtigste Eindämmungsmaßnahmen
<b>Prozesse hinsichtlich der Produkt- und Organisationssicherheitsaufsicht</b>	
Nicht behandelte Sicherheitsprobleme zum Zeitpunkt der Zulassung, Gültigerklärung, Genehmigung von Flugbedingungen, die zum Absturz eines Luftfahrzeugs führen.	Effektive Arbeitsverfahren für Zertifizierungsmaßnahmen einschl. geeigneter Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um bleibende Kompetenz sicherzustellen; Effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen.
Nicht behandelte Sicherheitsprobleme, die wegen Nichterteilung einer Lufttüchtigkeitsanweisung, unzureichender Abhilfemaßnahmen oder einer unzureichenden in einer Lufttüchtigkeitsanweisung angegebenen Einhaltungsfrist zum Absturz eines Luftfahrzeugs führen.	Effektive Arbeitsverfahren für die Genehmigung alternativer Mittel zur Einhaltung von Lufttüchtigkeitsanweisungen einschl. entsprechender Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um bleibende Kompetenz sicherzustellen; Effektives Ereignis-Meldesystem; Effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen.
Nicht behandelte Sicherheitsprobleme, die wegen irrtümlicher Genehmigung alternativer Mittel zur Einhaltung von Lufttüchtigkeitsanweisungen zum Absturz eines Luftfahrzeugs führen.	Effektive Arbeitsverfahren für die Genehmigung alternativer Mittel zur Einhaltung von Lufttüchtigkeitsanweisungen einschl. entsprechender Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um bleibende Kompetenz sicherzustellen; Effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen.
Unzulängliches System für die Meldung besonderer Ereignisse und ineffektive Verarbeitung von Ereignisberichten, die darauf hinweisen, dass die Lufttüchtigkeit von Produkten nicht mehr gegeben ist, was zu vermeidbaren Unfällen oder schwerwiegenden Ereignissen führt.	Förderung des Systems für die Meldung besonderer Ereignisse und der „Kultur des gerechten Umgangs“. Ein wirksames Meldesystem, das die Rückverfolgbarkeit aller Ereignisse und einschlägigen Maßnahmen gewährleistet; Effektive Arbeitsverfahren für die Analyse von Meldungen besonderer Ereignisse und Verdeutlichung der erforderlichen Maßnahmen einschl. entsprechender Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um bleibende Kompetenz sicherzustellen; Effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen.
<b>Unterstützungsprozesse</b>	
Ein Vorkommnis, das die Sicherheit der Betriebseinrichtungen, die Möglichkeit zu arbeiten oder die Verfügbarkeit von Daten/Unterlagen beeinträchtigen kann (z. B. Brand, terroristische Anschläge, schwere Epidemie, Diebstahl).	Ein effektives Sicherheitssystem; Abschluss einer geeigneten Versicherung; Bereitstellung redundanter IT-Einrichtungen und externe Datenspeicherung zum Schutz gegen Betriebsstörungen; Plan zur Sicherstellung des Geschäftsbetriebs; Reaktionsplan für schwere Epidemien.

# Tätigkeiten der Agentur

## 1. Sicherheit

### a. *Sicherheitsstrategie und EASP*

#### **Zielsetzung und Geltungsbereich**

Die Agentur hat die Führung bei der Koordinierung und Ergänzung der Bemühungen der EU-Mitgliedstaaten zur Umsetzung der Anforderungen der ICAO an Sicherheitsmanagementsysteme (Safety Management Systems, SMS) für die Industrie und nationale Sicherheitsprogramme (State Safety Programmes, SSP) für ICAO-Vertragsstaaten übernommen.

Die in der Grundverordnung festgelegte Aufteilung der Rollen zwischen den europäischen Institutionen und den Mitgliedstaaten bedeutet, dass Zusammenarbeit für die Umsetzung des Sicherheitsmanagements unerlässlich ist. Es ist eine regionale (europaweite) Vorgehensweise hinsichtlich der Grundsätze des Sicherheitsmanagements erforderlich.

Angesichts dieser Notwendigkeit und um Fortschritte zu erzielen, wurde im Oktober 2009 ein Europäischer Beratungsausschuss für die Flugsicherheit (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC) mit Vertretern aus der Europäischen Kommission, dem Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body, PRB), der Industrie, Eurocontrol, den Mitgliedstaaten und der EASA eingerichtet.

2011 erhielt die gemeinsame Arbeit dieses Gremiums einen kräftigen Schub durch die Verabschiedung der Mitteilung der Europäischen Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, mit der ein Luftfahrt-Managementsystem für Europa eingerichtet wurde (die „Mitteilung über die Flugsicherheit“), die das EASP (European Aviation Safety Programme, Europäisches Programm für Flugsicherheit) als Anhang enthielt. Diese zweite Fassung des Europäischen Programms für Flugsicherheit (European Aviation Safety Programme, EASP) wurde im Dezember auch vom Verwaltungsrat angenommen. Damit war der vorgesehene dreistufige Ansatz realisiert, der Strategie, Programm und Plan umfasst.

#### **Wichtigste Erfolge im Jahre 2011**

##### ➤ **Europäisches Programm für Flugsicherheit (EASP)**

In weiterer Fortführung der Arbeit des EASAC an der Erstellung eines Handbuchs für das Europäische Programm für Flugsicherheit (EASP-Handbuch) hat die Aufnahme des Programms, das entsprechend dem ICAO-Format neu strukturiert wurde, als Anlage zur Mitteilung über die Flugsicherheit die strategische und politische Grundlage für die weitere Tätigkeit geschaffen und die Zielsetzungen für die kommenden Jahre festgelegt. Die zweite Fassung des Europäischen Programms für Flugsicherheit stützt sich also auf die erste.

Die Vorgehensweise für die europäische Flugsicherheit basiert auf drei Säulen:

- Einer Reihe von Richtlinien und Zielsetzungen (der Strategie), der jetzigen Mitteilung über die Flugsicherheit
- Einer integrierten Gruppe von Vorschriften und Aktivitäten zur Verbesserung der Sicherheit (das Programm), die der vorgenannten Mitteilung als Anhang beigelegt ist;

- Einer Bewertung von Sicherheitsfragen auf hoher Ebene und dem zugehörigen Aktionsplan (der Sicherheitsplan).
- Der Europäische Plan für Flugsicherheit (EASp)

Das Jahr endete mit der Verabschiedung der zweiten Fassung des Europäischen Plans für Flugsicherheit (European Aviation Safety Plan, EASp) durch den Verwaltungsrat. Er erstreckt sich über den Zeitraum zwischen 2012 und 2015 und wurde mit derselben Methodik erarbeitet, die für die Erstellung der ersten Fassung angewandt wurde. Daher sind die hauptsächlichen Risikobereiche unverändert geblieben.

Wie die erste Fassung beschäftigt sich auch die zweite mit drei Hauptbereichen: systematischen, betrieblichen und sich abzeichnenden Problemen. Gegen die in diesen Bereichen erkannten Risiken werden von den Mitgliedstaaten, Eurocontrol, der Europäischen Kommission, der Industrie und der Agentur Sicherheitsmaßnahmen ergriffen. Dies mündet in eine Zusammenarbeit mit dem Ziel, die Maßnahmen und Anstrengungen zur weiteren Senkung der Unfallhäufigkeit zu koordinieren.

Außerdem beinhaltet die zweite Fassung zwei parallel laufende Tätigkeiten:

- a. Es wird ein Statusbericht über die 91 ständigen Maßnahmen vorgelegt, die 2010 erarbeitet wurden.
- b. Die vorläufige Liste der in der ersten Fassung vorgeschlagenen Maßnahmen wurde um 24 neue Maßnahmen erweitert. Diese neuen Maßnahmen wurden vom EASAC überprüft und in den vorhandenen Rahmen eingefügt.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt haben 23 Mitgliedstaaten durch Benennung einer Anlaufstelle formell ihre Bereitschaft erklärt, den Sicherheitsplan freiwillig umzusetzen. Im Laufe des Jahres wurde ein Bericht an die Anlaufstellen versandt, um ein Bild vom Status der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Sicherheitsplan zeichnen zu können. Bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts waren fünfzehn (15) Berichte eingegangen.

Die freiwillige Umsetzung wurde auch auf Nicht-EU Staaten ausgedehnt, die Mitglied der ECAC sind. Fünf (5) Staaten haben bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Dokuments eine Anlaufstelle benannt. 2012 wird um ihren Input gebeten werden, um die Verfahrensweise umsetzen und verbessern zu können.

Das Netzwerk für Maßnahmen, das durch die Mitteilung über die Flugsicherheit gebildet wurde, liefert somit die politische Basis für die Schaffung eines Sicherheitsmanagementsystems für Europa. Das EASP liefert eine interne Richtschnur, und der EASp ermöglicht eine periodische Aktualisierung der Maßnahmen. Das System ist insgesamt von einer permanenten Abstimmung und Zusammenarbeit der Beteiligten abhängig; nur so kann sichergestellt werden, dass die Bemühungen auf einem aktuellen Stand bleiben.

## ***b. Sicherheitsanalyse und Forschung***

### **Zielsetzung und Geltungsbereich**

Die EASA erfasst und analysiert Daten zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus innerhalb des Luftfahrtssystems. Sie führt Studien durch, erstellt Berichte, verfolgt die Untersuchung von Unfällen, fördert Sicherheitsinitiativen und erstellt, verwendet und verbreitet sicherheitsrelevante Informationen.

Die Sicherheitsanalyse besitzt zwei Aspekte: Intern bildet sie die Grundlage für die Festlegung der Maßnahmen und Strategien, die vom Internen Sicherheitsausschuss (Internal Safety Committee, ISC) der Agentur angewandt werden, und extern unterstützt und informiert die Sicherheitsanalyse über Sicherheitsrisiken. Die Funktionen, die diese Tätigkeit unterstützen, sind:

- Sicherheitsanalyse: Überprüfungen, Durchführung von Studien und die Bereitstellung von Berichten;
- Untersuchungen: Verbreitung und Nachverfolgung von Sicherheitsempfehlungen sowie Erarbeitung von Möglichkeiten einer Zusammenarbeit;
- Ständige Verbesserung: Unterstützung und Förderung von Flugsicherheitsinitiativen;
- Generierung, Nutzung und Verbreitung von Informationen aus technischen Funktionen (Meldung von Störungen während des Betriebs, Statistik, Humanfaktorenpolitik, Betriebsflugdatenanalyse, Sicherheitsmanagementsystem, Förderung von Vorsorge und Sicherheit).

Die Sicherheitsanalyse bietet eine breite Palette von Sicherheitsberatung und -analyse für interne und externe Parteien. Sie unterstützt auch die Kommunikation der EASA mit den Beteiligten.

2011 lag der Schwerpunkt auf der Erarbeitung eines Informationssystems für Sicherheitsempfehlungen, der Erarbeitung und zeitlich gestaffelten Einführung eines internen Ereignis-Meldesystems und der Einrichtung des Referats Sicherheitsinformationen innerhalb der IORS-Abteilung.

## **Wichtigste Erfolge im Jahre 2011**

### **Sicherheitsanalyse**

- Produktive Nutzung von Sicherheitsdaten

Die verstärkte Nutzung von Sicherheitsdaten erwies sich als lohnend, und die Arbeit konzentriert sich auf die Erkennung von Trends und Vorstufen, um künftige Unfälle zu verhindern. Internationale Regelungen für den Austausch von Daten wurden diskutiert, um die Zusammenarbeit zu verbessern. Es wurden neue Werkzeuge bereitgestellt, um die Verfügbarkeit von Sicherheitsdaten innerhalb der Agentur und die Qualität dieser Daten zu verbessern.

Im Hinblick auf die Arbeitsvereinbarung zwischen der Agentur und EUROCONTROL ist es eine der ersten Aufgaben dieser Vereinbarung, den Jahressicherheitsbericht (Annual Safety Review, ASR) um eine ATM-Komponente zu erweitern. Darüber hinaus wurde ein Koordinator für das „Network of Analysis“ eingestellt, wodurch das Projekt 2011 starten konnte.

Weiterhin wurde daran gearbeitet, die Politik der Agentur im Bereich des Schutzes von Sicherheitsinformationen und der Anwendung eines gerechten Umgangs („Just Culture“) zu stärken.

- Internes Ereignis-Meldesystem (Internal Occurrence Reporting System, IORS)

Die Fertigstellung des Internen Ereignis-Meldesystems wurde 2011 mit erheblichem Aufwand vorangetrieben. Die IORS-Pilotphase wurde im Oktober eingeleitet, und das System soll Anfang 2012 vollständig einsatzbereit sein.

Mit IORS wurde auch die Verwaltung aller sicherheitsrelevanten Ereignisse zentralisiert, wobei aus der Sicherheitsanalyse die Verarbeitung von Berichten mit Formular 44 übernommen



wurde, eine Ereignisdatenbank eingerichtet und eine harmonisierte Behandlung von Ereignissen im Einklang mit der bestehenden Arbeitsanweisung und Verfahrensweise geschaffen wurde.

Diese Tätigkeiten gipfelten darin, dass in dem neuen Kreislaufsystem, der sogenannten IORS-Arbeitsablaufs Anwendung (IORS Work Flow Tool) Ende 2011 die ersten Berichte von vier der wichtigsten meldenden Organisationen eingingen.

Entsprechend der zeitlich gestaffelten Einführung der IORS-Arbeitsablaufs Anwendung wurde ein intensives Kommunikationsprogramm mit drei Workshops, einer eigenen externen Mini-Site und verstärkter Beteiligung an sonstigen Besprechungen, Workshops und Konferenzen eingesetzt. Es wurden IORS-spezifische Schulungsmodul e geschaffen, und bis zum Jahresende waren über 250 Personen ausgebildet worden.

In personeller Hinsicht wurden nach der Schaffung der Abteilung im Jahre 2010 im ersten Quartal 2011 zwei Sachbearbeiter für die Meldung besonderer Ereignisse zur Bearbeitung der technischen Aspekte eingestellt, und im letzten Quartal kam ein technischer Assistent zur Verstärkung der Kommunikations- und Unterstützungstätigkeiten hinzu.

- Sicherheitsinformationen

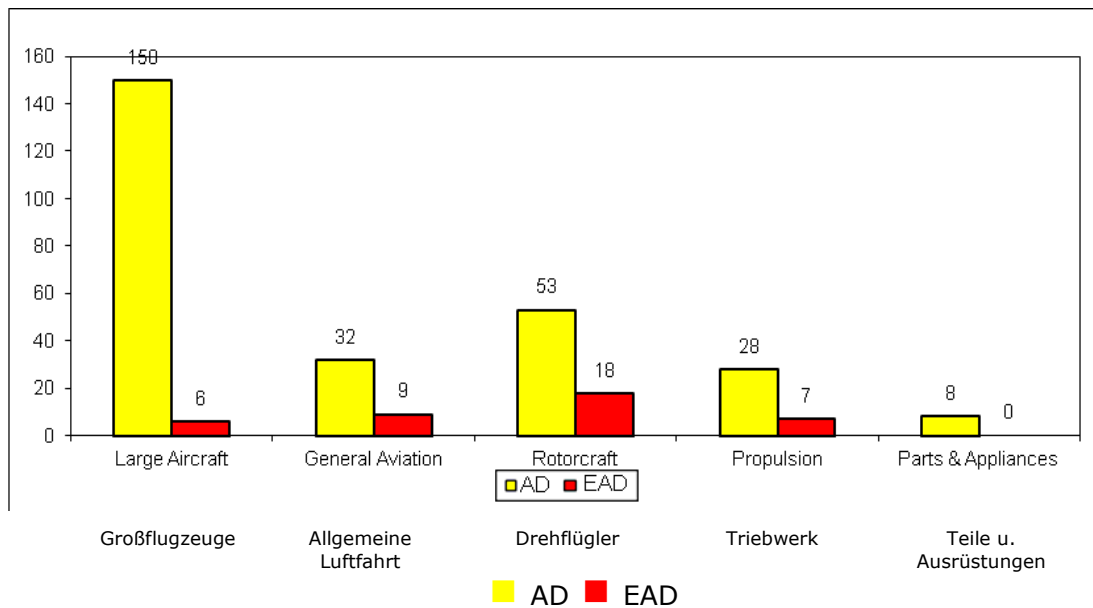
Die Verlagerung des Referats Sicherheitsinformationen in die Direktion E (E6-IORS) war Mitte 2011 vollzogen.

Das Referat Sicherheitsinformationen arbeitet an der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen mit, die in EU-Mitgliedstaaten und assoziierten Ländern entweder entwickelt oder dort eingesetzt werden.

Dieses Referat ist verantwortlich für die Ausstellung und Verbreitung von Lufttüchtigkeitsanweisungen (Airworthiness Directives, AD), dringlichen Lufttüchtigkeitsanweisungen (Emergency Airworthiness Directives, EAD) und Sicherheitsmitteilungen (Safety Information Bulletins, SIB) sowie für die Veröffentlichung von ADs, EADs und SIBs, die von ausländischen Behörden des Entwurfsstaates ausgestellt und in Europa übernommen wurden. Das Portal für AD-Veröffentlichungen ist zu finden unter <http://ad.easa.europa.eu/>.

A380-Flugzeuge betreffende ADs finden ein großes Medienecho, und die Agentur legte bei deren Ausstellung besonderes Gewicht auf Rahmenplanung und Gestaltung.

2011 hat das Referat 271 ADs und 40 EADs herausgegeben. Die entsprechenden Details sind der nachstehenden Übersicht zu entnehmen:



Weiterhin wurden 41 SIBs veröffentlicht. Die Mehrzahl davon betrifft Angelegenheiten der Lufttüchtigkeit; 10 betreffen betriebliche Angelegenheiten (u. a. Vulkanasche, Funktionsprüfungsflüge, EGNOS-Verfügbarkeit usw.) und 8 einen Verdacht auf nicht zugelassene Teile.

- Zusammenarbeit bei Untersuchungen

Ein Meilenstein war 2011 die Entwicklung der Software für das Informationssystem über Sicherheitsempfehlungen, mit dem alle Empfehlungen in einem zentralen EU-Datenarchiv gesammelt werden sollen. Parallel hierzu hat die EASA 118 eingehende Sicherheitsempfehlungen verarbeitet, während 75 offene Empfehlungen abgeschlossen und 132 offene aktualisiert wurden. 80 Entwurfs-Untersuchungsberichte wurden bezüglich Stellungnahmen gemäß EU-Verordnung 996/2010 bearbeitet. Zu den größeren Unfällen oder schweren Zwischenfällen in der Zivilluftfahrt im Jahre 2011, die nachverfolgt wurden, zählen die folgenden:

- Spanair-Unfall MD-82, EC-HFP, auf dem Flughafen Madrid-Barajas am 20. August 2008;
- MD-11, D-ALCQ, Landung mit mehrfachem Aufsetzen in Riad am 27. Juli 2010;
- Airbus A380, VH-OQA, unbeherrschbarer Triebwerkausfall Rolls Royce Trent 900 am 4. November 2010;
- Airbus A330 F-GZCP, Absturz über dem Atlantik am 1. Juni 2009;
- ATR 42 N902FX, Strömungsabriss während des Landeanflugs am 27. Januar 2009 in Lubbock Preston;
- B-747-400F, N571UP, Brand im Frachtraum in Dubai, VAR, am 3. September 2010;
- Aerospatiale (Eurocopter) AS332 L2 Super Puma, G-REDL, 11 NM NE von Peterhead, Schottland, Großbritannien, am 1. April 2009.

- Vulkanasche

2011 gab es mehrmals Gefährdungen der Flugsicherheit durch Vulkanasche. Insbesondere die Ausbrüche in Island und Chile waren von Bedeutung. Die Herausforderungen, die der Ausbruch des isländischen Vulkans Grímsvötn für die europäische Flugsicherheit bedeutete, belegten, in welchem hohem Maße die Agentur zu einer koordinierten europäischen Reaktion beitragen konnten.

Dank der Erfahrungen aus einem schwereren Ausbruch im Jahre 2010 und der Tätigkeit der von der ICAO eingesetzten Vulkanasche-Task Force (ICAO Volcanic Ash Task Force, IVATF) und des Krisenkoordinierungsgremiums für die Europäische Luftfahrt (European Aviation Crisis Coordination Cell, EACCC) konnte das Ereignis des Jahres 2011 problemloser bewältigt werden.

Die EASA arbeitete weiterhin an der Entwicklung zweckdienlicher Richtlinien für die Risikobewertung mittels der Analyse einschlägiger Sicherheitsdaten. In diesem Zusammenhang war die EASA Gastgeber von zwei Vulkanasche-Workshops im Jahre 2011. Beim ersten, einem Vulkanasche-Workshop im Januar, wurden die Risikobewertungsmethoden für Naturgefahren im Allgemeinen und für Vulkanausbrüche im Besonderen untersucht. Der zweite, ein Vulkanasche-Workshop der nationalen Luftfahrtbehörden/nationalen Aufsichtsbehörden, der im November abgehalten wurde, bot Verwaltungen, Agenturen und Behörden Gelegenheit zum Meinungsaustausch über Verfahrensweisen, Planung und Risikobewertung bei Vulkanausbrüchen im Hinblick auf einen weiteren Ausbau der Harmonisierung und Normung der Reaktion der Luftfahrtsysteme auf Vulkanausbrüche in Europa.

- Sicherheitsinitiativen führen zu Ergebnissen

Die drei ESSI-Säulen ECAST, EGAST und EHEST, die 2010 mit dem EASP verknüpft wurden, arbeiteten weiter an der Umsetzung ihrer jeweiligen Arbeitsprogramme unter dem Dach des Europäischen Plans für Flugsicherheit (European Aviation Safety Plan, EASp). Diese Teams sind freiwillige Partnerschaften zwischen Aufsichtsbehörden und Industrie und entwickeln gemeinsam Produkte zur Verbesserung der Sicherheit durch gezielte Maßnahmen gegen die relevantesten erkannten Sicherheitsrisiken.

Das Europäische Sicherheitsteam der gewerblichen Luftfahrt (European Commercial Aviation Safety Team, ECAST), das Europäische Team für Hubschraubersicherheit (European Helicopter Safety Team, EHEST) und das Europäische Sicherheitsteam der Allgemeinen Luftfahrt (European General Aviation Safety Team, EGAST) haben neue Maßnahmen zum EASp beigesteuert und 2011 weiteres Material zur Verbesserung der Sicherheit erarbeitet; all dies ist für die Beteiligten sofort verwendbar und steht auf der ESSI-Website zur Verfügung: <http://easa.europa.eu/essi/index.html>.

Außerdem wurde beschlossen, den Schwerpunkt auf die kleinen Betreiber und die allgemeine Luftfahrt zu legen, einen Bereich, für den EGAST und EHEST gemeinsam zuständig sind. Auf internationaler Ebene wurde die Zusammenarbeit mit dem US-amerikanischen Commercial Aviation Safety Team (CAST), dem International Helicopter Safety Team (IHST) und dem FAA General Aviation – Joint Steering Committee (GA-JSC) intensiviert.

- Sicherheitsleistungsmanagement

Die Tätigkeit des Leistungsüberprüfungsgremiums (Performance Review Body, PRB) schließt eine Zusammenarbeit mit der Agentur ein, da das Aufgabenspektrum auch die Sicherheit umfasst. Die wichtigsten Kooperationsbereiche sind: Definition von wesentlichen Leistungsindikatoren, Überprüfung nationaler Performance-Pläne und die jährlichen PRB-Berichte. Diese Zusammenarbeit wurde durch ein Memorandum of Understanding (MoU) im Februar 2011 zwischen der Agentur und den Leitern des PRB formell bestätigt. Die EASA trug zu den folgenden Erfolgen 2011 bei: Überprüfung nationaler und FAB-Leistungspläne; Annahme der annehmbaren Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) durch den Exekutivdirektor für den Sicherheits-KPI für den Berichtszeitraum 2011 (Reporting Period 1, RP1), und Zusammenarbeit mit dem PRU bei der Erarbeitung einer aufsichtsbehördlichen Verfahrensweise für RP2, insbesondere bei den Sicherheitsaspekten.

Diese strategische und entscheidende Zusammenarbeit erfordert angemessene Mittel.

- Förderung der Sicherheit auf internationaler Ebene

Am 4. und 5. Oktober 2011 war die EASA Gastgeber einer jährlichen Sicherheitskonferenz mit dem Thema: Die Kontrolle behalten – Vorbeugung gegen Verlust der Kontrolle und Wiederherstellung einer stabilen Fluglage. Dies ist eines der Hauptrisiken, die der Europäische Plan für Flugsicherheit (European Aviation Safety Plan, EASp) nennt. Es wurden viele der Risikofaktoren besprochen, die zu einem Verlust der Kontrolle führen können, wie z. B. menschliche Faktoren, Sicherheitsanalyse, Unfalluntersuchung, Ausbildung, Forschung, Flugtestprobleme usw. Die Konferenz ermöglichte es auch, eine Anzahl von Folgeaktionen zu identifizieren, die in den EASp aufgenommen wurden.

Die EASA hat mit ihren Partnerorganisationen, der Europäischen Kommission, Eurocontrol und dem Gemeinsamen Unternehmen SESAR im Rahmen der globalen Interoperabilität im September 2011 auf dem Global Air Navigation Symposium (GANIS) in Montreal die europäische Haltung bezüglich des globalen Flugverkehrsmanagements vertreten.

## Forschung

### ➤ Forschungsplanung für die Zukunft

Unter Berücksichtigung der obersten Prioritäten des Europäischen Plans für Flugsicherheit (European Aviation Safety Plan, EASp) und des thematischen Programms der Europäischen Gruppe für die Partnerschaft in der Luftfahrtforschung (European Aviation Research Partnership Group, EARPG) hat die Agentur im Jahre 2011 ihre Bedürfnisse und Wünsche für neue Forschungsvorhaben sowie den Rückstand aus den vergangenen Jahren in dem ehrgeizigen EASA-Forschungsplan 2012-2014 integriert. Der Plan umfasst Projektvorschläge und Anforderungen aus dem Regelsetzungsprogramm, Projekte, die im Rahmen von Sicherheitsempfehlungen vorgeschlagen wurden, und Vorschläge der ESSI, der Zulassungs- und Regelsetzungsdirektionen und der Europäischen Human Factors Advisory Group (EHFAG).

Die Agentur hat bezüglich der gemeinschaftlichen Forschungsaktivitäten, die Auswirkungen auf das EASA-System haben (siebtes Rahmenprogramm (FP7), Punkt 7.1, Luftfahrt und Luftverkehr) eng mit der Europäischen Kommission zusammengearbeitet. Dabei hat die Agentur Grundprinzipien bezüglich der Teilnahme von EASA-Mitarbeitern an Gremien zur Bewertung des EU-Rahmenprogramms und an Projektberatungsausschüssen festgelegt.

Weiterhin bildete die EASA eine Schnittstelle zu den großen Technologie-Initiativen SESAR und CLEAN SKY. 2011 hat die Agentur auch an der Gründung des neuen Rates für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) mitgewirkt. Die Agentur leistete einen Beitrag zur Erarbeitung einer strategischen Forschungs- und Innovationsagenda (European Strategic Research and Innovation Agenda, SRIA), indem sie am Vorsitz der Arbeitsgruppe für Sicherheit teilnahm und auch den anderen SRIA-Arbeitsgruppen zuarbeitete.

Ein Verzeichnis der Studien- und Forschungsprojekte 2011 enthält **Anhang 2**.

## 2. Regelsetzung

### Zielsetzung und Geltungsbereich

Die Agentur steuert und koordiniert die Erstellung von EU-Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit der Regulierung der Sicherheit in der zivilen Luftfahrt und mit der Umweltverträglichkeit. In diesem Zusammenhang verfasst die EASA Stellungnahmen für die Europäische Kommission und verabschiedet unterstützendes Zertifizierungsmaterial, annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungsmaterial.

### Wichtigste Erfolge im Jahre 2011

#### ➤ Regelsetzungsprogramm

2011 hat die Agentur ihre Tätigkeiten hinsichtlich des Entwurfs der Rechtsvorschriften und der zugehörigen nicht zwingenden Regelungen für die sogenannte erste und zweite Erweiterung fortgesetzt. Die Sicherstellung einer rechtzeitigen Vorlage von Lufttüchtigkeitsvorschriften (Sicherheit und Umweltschutz) war auch 2011 eine große Herausforderung.

Die Agentur hat zwanzig Aufgaben im Bereich der Regelsetzung abgeschlossen. Das vollständige Verzeichnis der 2011 veröffentlichten Entscheidungen, Stellungnahmen und Änderungsvorschläge enthält **Anhang 3**.

#### ➤ Lufttüchtigkeit und Umweltschutz

Die Agentur hat mehrere wichtige Änderungsvorschläge zur Vergabe technischer Dienstleistungen, zur Änderung von Verordnung (EG) Nr. 2042/2003<sup>2</sup>, zum Schutz von Großflugzeugen gegen niedrigen Kraftstofffüllstand und Erschöpfung des Kraftstoffvorrats, zum Vereisungsschutz von Großflugzeugen und Turbinentriebwerken und zur Aktualisierung der Lufttüchtigkeitsspezifikationen entsprechend den EU-Vorschriften über das Verbot von Halonen vorgelegt. Weiterhin hat die Agentur Verbesserungen an den Anleitungen für die geänderte Produktvorschrift in Teil-21 herausgegeben, die vollständig an diejenigen der USA und Kanadas angeglichen wurden.

Im Bereich des Umweltschutzes hat die Agentur Beiträge zum CAEP9-Arbeitsprogramm für die Erarbeitung neuer CO<sub>2</sub>- und Partikelnormen zur Verbesserung von klima- und gesundheitsbezogenen Aspekten der Luftfahrt geleistet sowie daran gearbeitet, die Lärmanforderungen auf einem aktuellen Stand zu halten, um die Kapazitäten von Flughäfen aufrechtzuerhalten, die Lärmschutzbeschränkungen unterliegen.

#### ➤ Erweiterung des Aufgabenbereichs

- Flugbetriebs- und Pilotenlizenzen

Die Agentur hat ihre Tätigkeit gemäß den acht vorrangigen Arbeitspaketen fortgesetzt, die im September 2009 vereinbart wurden. Die Arbeitspakete wurden mit den NPA und der vorgeschlagenen neuen Vorschriftenstruktur abgestimmt, wobei insbesondere die erzielten Fortschritte, die verfügbaren internen und externen Ressourcen und die dort vorhandene

<sup>2</sup> Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2042/2003 vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 315, S. 1).

Kompetenz sowie die Umstrukturierung der technischen OPS-Anforderungen berücksichtigt wurden.

In diesem Zusammenhang hat sich die Agentur auf den Abschluss der CRDs und die angekündigten Stellungnahmen für die erste Erweiterung konzentriert. Die ersten vier Anhänge der Verordnung über das fliegende Personal (Teil-FCL, Teil-MED, Bedingungen für die Umwandlung nationaler Lizenzen und für die Anerkennung von Drittlandlizenzen) wurden im November 2011 im Amtsblatt veröffentlicht. Die entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen wurden als Entscheidungen der Agentur im Dezember 2011 auf der Website veröffentlicht. Alle CRDs zu OPS wurden 2011 mit der Stellungnahme zu behördlichen und organisatorischen Anforderungen sowie auch derjenigen zur gewerbsmäßigen Beförderung im Luftverkehr veröffentlicht.

Nach fünfjährigen Arbeiten zur Regelsetzung hat die Agentur die Stellungnahme veröffentlicht, mit der die Einführung des Konzepts der Betriebseignungsdaten (Operational Suitability Data, OSD) in Teil-21 und sonstigen Durchführungsbestimmungen vorgeschlagen wurde. Für die OSD-Umsetzung wurden auch zwei NPAs veröffentlicht, mit denen Zulassungsspezifikationen für den Flugbegleiter-Musterlehrgang und die Basis-Mindestausrüstungsliste vorgeschlagen wurden.

- Sicherheit von Flugplätzen, Flugverkehrsmanagement und Flugnavigationsdienste

Im Bereich Flugverkehrsmanagement hat die Agentur die Kommission beim Verabschiedungsprozess für vier verschiedene Flugverkehrsmanagementvorschriften unterstützt: ATCO-Lizenzierung, Sicherheitsaufsicht in ATM/ANS und Gemeinsame Anforderungen sowie gemeinsame Anforderungen für die Nutzung des Luftraums mit dem ersten Unterabschnitt über ACAS II Version 7.1. Nach der Herausgabe der Stellungnahme zu SERA (Standardised European Rules of the Air, Gemeinsame Luftverkehrsregeln) Teil B (Oktober 2011) hat die Agentur weiterhin die Kommission insbesondere bei der Erstellung der integrierten Struktur für SERA Teil A und B unterstützt. Darüber hinaus hat die Agentur zur Unterstützung der Umsetzung des SES-Leistungssystems AMC/GM für SKPI (Durchführungsbestimmung Flugverkehrsmanagementleistung) herausgegeben.

Die Erarbeitung von Durchführungsbestimmungen für die Flugplatzsicherheit mündete in die Herausgabe des entsprechenden Änderungsvorschlags im Dezember 2011, wobei die vorgesehene Planung für die Verabschiedung der Durchführungsbestimmungen bis 2013 wie vom BR gefordert vollständig eingehalten wurde.

- Umsetzung des Regelsetzungsprogramms 2011: Schnittstelle mit Organisationen

Im Rahmen der Umsetzung ihres Arbeitsprogramms 2011 baute die Direktion „Regelsetzung“ die Schnittstellen mit EUROCONTROL, SESAR und ICAO weiter aus.

Für die Agentur wurden im Zusammenhang mit dem SESAR-Programm Aufgaben in erheblichem Umfang erwartet. Daher schloss die Agentur mit dem Gemeinsamen Unternehmen SESAR einen Vertrag über die Finanzierung der potenziellen Tätigkeiten.

Die Europäische Kommission bat die Agentur, als neue Aufgabe und in enger Zusammenarbeit mit Eurocontrol eine Beurteilung zur harmonisierten Übergangshöhe im europäischen Luftraum (HETA) zu erstellen.

Die Agentur hat aktiv an der Erarbeitung der wesentlichen Leistungsindikatoren gemeinsam mit der Kommission und Eurocontrol mitgewirkt, um den Zeitplan umzusetzen, und hat der Kommission einen Vorschlag zur entsprechenden Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 vorgelegt.

### **3. Aufsicht**

#### **a. Produktsicherheitsaufsicht**

##### **Zielsetzung und Geltungsbereich**

Die Agentur ist verantwortlich für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrterzeugnisse, -teile und -ausrüstungen. Diese Verantwortlichkeit umfasst die Erstzertifizierung neuer Musterbauarten und eine Reihe damit zusammenhängender Tätigkeiten wie z. B. ergänzende Musterzulassungen, Genehmigung von Änderungen an Musterzulassungen und Reparaturverfahren. Weiterhin fallen hierunter auch Tätigkeiten zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zertifizierter Produkte, Teile und Ausrüstungen während ihrer gesamten Lebensdauer. Hierzu gehört unter anderem die Reaktion auf ein Sicherheitsproblem ohne unangemessene Verzögerung und die Herausgabe und Verteilung der entsprechenden obligatorischen Informationen.

Hauptziel war die Vorbereitung der Einführung neuer Tätigkeitsbereiche, insbesondere des Konzepts Betriebseignungsdaten (Operational Suitability Data, OSD) und die weitere Ausgestaltung der Aufgaben der Agentur zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

##### **Wichtigste Erfolge im Jahre 2011**

2011 hat die Agentur ihre Organisation weiter umgestaltet, um für die kommenden Herausforderungen gerüstet zu sein, wie sie neue Tätigkeitsbereiche und das interne Ereignis-Meldesystem (Internal Occurrence Reporting System, IORS) mit sich bringen. In diesem Zusammenhang nahm die neu eingerichtete ATM/ANS-Abteilung der Direktion Zertifizierung die Arbeit auf, das für alle Untersuchungen und die Aufsicht über die Systeme verantwortlich ist, die für die Erbringung europaweiter ATM/ANS-Dienste (wie z. B. EGNOS, Galileo, IRIS, von den Leitern europäischer Flugverkehrsmanagementnetzwerke verwendete Systeme, zukünftige im Rahmen von SESAR entwickelte Systeme) zuständig ist, und zwei leitende ATM/ANS-Fachleute traten dem Team bei. Schließlich wurden im Zusammenhang mit dem Konzept Betriebseignungsdaten (Operational Suitability Data, OSD), wobei die Auswertung der betrieblichen Elemente in die Erstzertifizierung von luftfahrttechnischen Produkten integriert wird, die Abteilung Sachverständige und die Abteilung Flugstandards zusammengelegt.

Die Agentur hat weiter ihre Zusammenarbeit und ihre Kommunikation mit Beteiligten aktiv gefördert und mittels einer Reihe spezieller Veranstaltungen weiter verbessert. Erstmals wurde auch im Januar 2011 ein Zertifizierungs-Workshop mit der Industrie durchgeführt.

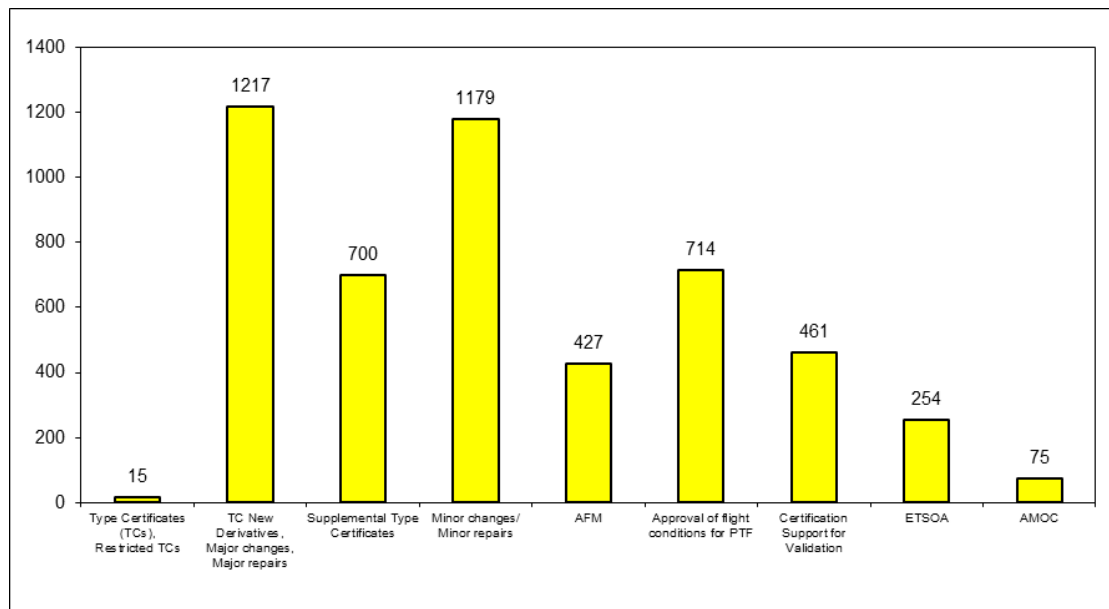
Hinsichtlich der internationalen Zusammenarbeit wurden 2011 wichtige Meilensteine erreicht. Nach dem Inkrafttreten der Vereinbarung zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union über die Zusammenarbeit bei der Regulierung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt am 1. Mai verabschiedete das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung am 5. Mai die technischen Umsetzungsverfahren (Technical Implementation Procedures, TIP) für Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse. Weiterhin wurden die TIP des zwischen der EU und Kanada geschlossenen bilateralen Abkommens auf dem Gebiet der Flugsicherheit (Bilateral Air Safety Agreement) im September ebenfalls vom Gemeinsamen Unterausschuss für Zertifizierung (Joint Sectorial Committee on Certification) verabschiedet.

Und schließlich wurde nach der Einrichtung des allgemeinen Rahmens für die Praktikumsprogramme bei der EASA im vergangenen Jahr im Oktober 2011 das 1. EASA-Praktikantenprogramm gestartet, mit dem hoch qualifizierte Studienabgänger und Studenten vor dem ersten akademischen Grad angeworben werden sollen.

➤ **Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umwelt-Musterzeugnissen für Luftfahrterzeugnisse, -teile und geräte**

- Trend bei den eingegangenen Anträgen

Die Anzahl der bei der Agentur 2011 eingegangenen neuen Anträge für Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse (5 042) blieb stabil. Die Anträge auf Zulassung neuer Musterbauarten umfassten ein breites Spektrum an luftfahrttechnischen Produkten, unter anderem das übermittelgroße Langstrecken-Geschäftsflugzeug Falcon SMS von Dassault Aviation, die Großhubschrauber AW169 und AW189 von AgustaWestland, das Silvercrest Turbopan-Triebwerk von SNECMA, die britische Ballonserie von Cameron Balloons Ltd und eine Reihe von Anträgen aus der Allgemeinen Luftfahrt, hauptsächlich für superleichte Flugzeuge. Das Diagramm zeigt eine thematische Aufgliederung der eingegangenen Anträge:



EN	DE
Type Certificates (TCs)	Musterzulassungen (Type Certificates, TCs)
Restricted TCs	Eingeschränkte TCs
TC New Derivates, Major changes, Major repairs	TC neue Derivate, größere Änderungen, größere Reparaturen
Supplemental Type Certificates	Ergänzende Musterzulassungen
Minor changes / Minor repairs	Geringfügige Änderungen/geringfügige Reparaturen
AFM	Flughandbuch
Approval of flight conditions for PTF	Zulassung von Flugbedingungen für PTF
Certification Support for Validation	Zertifizierungsunterstützung für Validierung
ETSOA	ETSOA
AMOC	AMOC

Zu erwähnen ist, dass für 2012 neue Projekte von Schwellenländern (China, Indien) zu erwarten sind.



- Größere über mehrere Jahre laufende Musterzulassungsprogramme

Die Arbeit an mehrjährigen Musterzulassungsprojekten ging 2011 weiter, wie z. B. für Airbus A350, Airbus A320neo (mit dem Ziel einer Senkung des Kraftstoffverbrauchs und damit einer Verbesserung der Leistung und der Ökoeffizienz), das militärische Transportflugzeug Airbus A400M, die Embraer-Geschäftsflugzeuge EMB-545/550, das Regionalflugzeug von Mitsubishi, MRJ-200, und Sukhoi Superjet 100.

- Anzahl der ausgestellten Zertifizierungsbescheinigungen

2011 wurden 3 823 Zertifizierungsbescheinigungen ausgestellt. Musterzulassungen wurden unter anderem ausgestellt für TP400-D6, das erste von der EASA zugelassene große Turboprop-Triebwerk, die Fracht- und Passagierversion der Boeing B747-8 und den Boeing Dreamliner B787-8.

➤ **Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

- Qantas-Unfall

Nach dem unbeherrschbaren Triebwerkausfall an einem von Qantas Airlines betriebenen Luftfahrzeug A380 im November 2010 führten die Fortschritte bei der Untersuchung, die weitere Beurteilung von Fertigungsdaten und eine weitere Belastungsanalyse sowie zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen zur Aufhebung der Lufttüchtigkeitsanweisung (Nr. 2010-0242R1) über die obligatorischen Inspektionen des High Pressure / Intermediate Pressure-Aufbaus (HP/IP) an Triebwerken der Serie Trent 900 im März 2011.

- Problematik Koito-Sitze

Bezüglich der Aspekte der Fälschung von Sitztestergebnissen durch Koito Industries Ltd (Japan) Anfang 2010 haben die EASA und die FAA ihre jeweiligen obligatorischen Maßnahmen in Abstimmung erarbeitet. Die EASA und FAA Lufttüchtigkeitsanweisungen (EASA AD Nr.: 2011-0098, FAA AD Nr.: 2011-12-01) wurden im Juni veröffentlicht und traten am 1. August in Kraft.

➤ **Betriebsbezogene Zertifizierungsaufgaben**

Auf diesem Gebiet hat die Agentur die Umsetzung der ersten Erweiterung der Tätigkeitsbereiche durch Mitwirkung an den Aufgaben der EASA im Bereich der Gesetzgebung (Erarbeitung von NPAs, CRDs und Zulassungsspezifikationen) und durch Unterstützung der Anerkennung des Betriebseignungsdatenkonzepts durch die europäischen NAAs und durch ihre internationalen Schwesterorganisationen wie FAA und TCCA vorbereitet. Außerdem fielen in das Jahr 2011 die Erfüllung neuer MRB-Programme und die Bewertung der betrieblichen Eignung im Hinblick auf neue Technologien (EVS) und Verfahrensweisen. Die Verbesserung des europäischen Systems für die Meldung besonderer Ereignisse bezüglich der betrieblichen Elemente wird für 2012 erwartet.

## ***b. Genehmigung von Betrieben***

### **Zielsetzung und Geltungsbereich**

Die EASA ist zuständig für die Genehmigung von Entwicklungsbetrieben unabhängig von deren Standort sowie von Betrieben, die für Herstellung, Instandhaltung, Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen im Bereich Instandhaltung und Aufrechterhaltung der

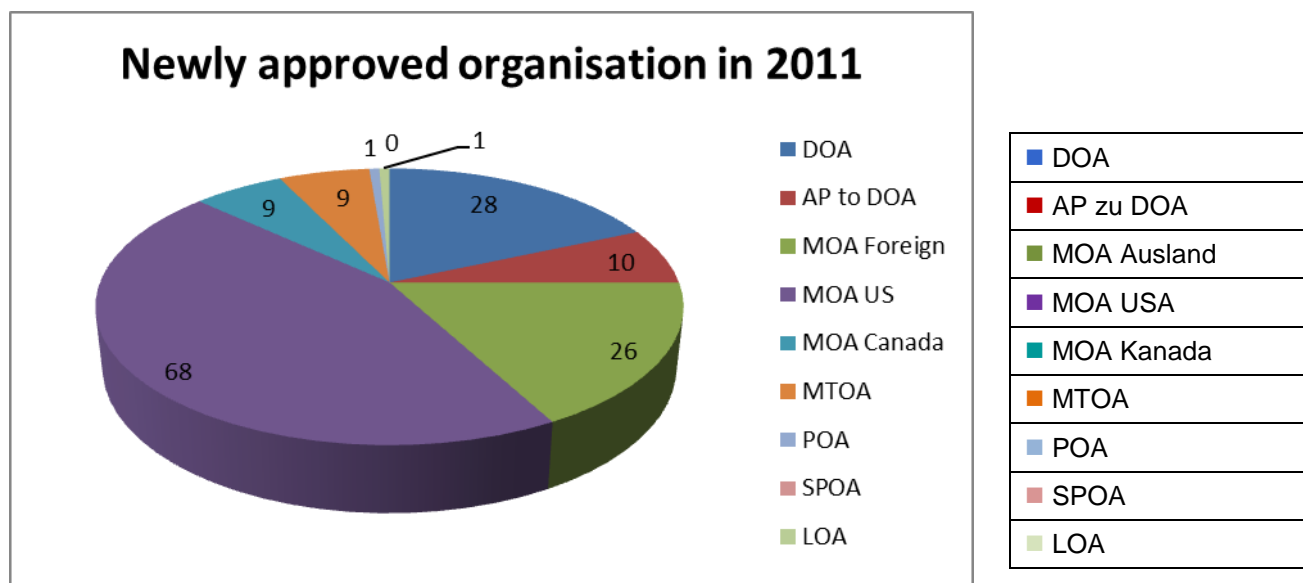
Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten zuständig sind. Dies umfasst auch die Genehmigung von Herstellungsbetrieben mit Sitz außerhalb des Hoheitsgebiets eines oder mehrerer Mitgliedstaaten auf Antrag des/der betreffenden Mitgliedstaates(en). Bezogen auf den ursprünglichen Aufgabenbereich der Agentur hat die Tätigkeit „Genehmigung von Betrieben“ 2011 sowohl was die Tätigkeit anbelangt als auch hinsichtlich der Methodik einen hohen Reifegrad erreicht.

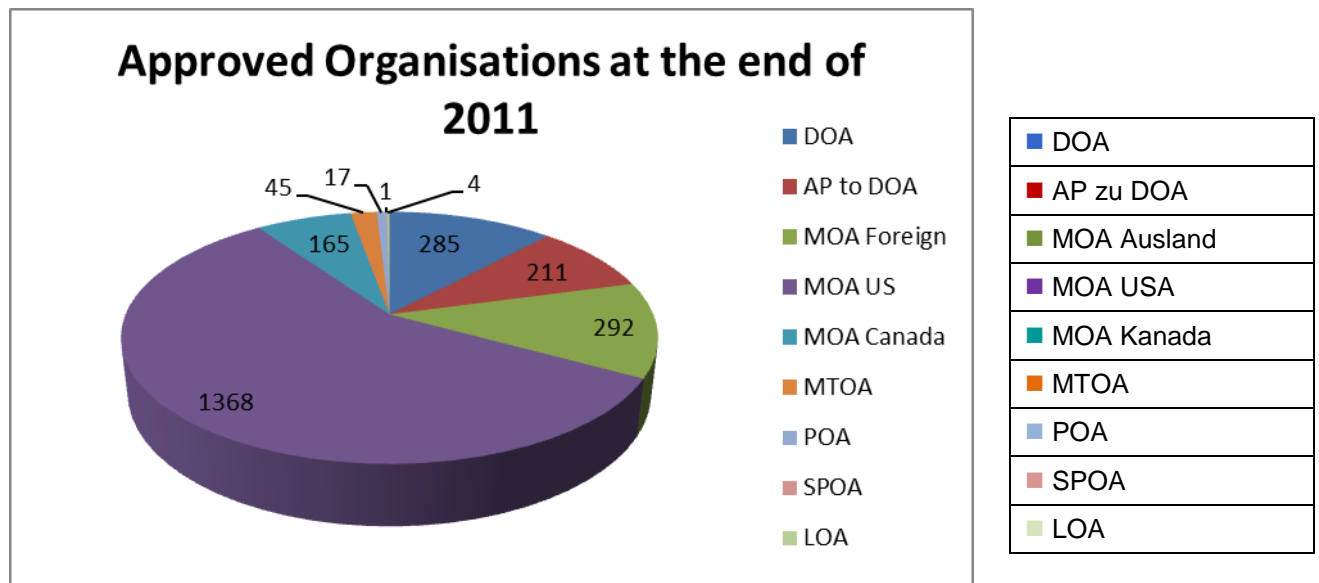
Zusätzlich zum ursprünglichen Aufgabenbereich wurde das Referat mit bestimmten neuen Tätigkeitsbereichen beauftragt. Das Referat ATM/ANS muss die Kommission bei der Aufsicht über die Netzwerk-Managerfunktion bei Eurocontrol unterstützen und wurde mit den Vorbereitungen für die Übernahme der EGNOS-Aufsicht und der Zulassung von ATCO-Schulen außerhalb Europas beauftragt. Das Referat FCLOA hat alle notwendigen Schritte für die Vorbereitung der Zulassung von und Aufsicht über zugelassene Ausbildungseinrichtungen für Flugausbildung und flugmedizinische Zentren ergriffen, soweit sich diese mit Stand 2012 außerhalb der EASA-Mitgliedstaaten befinden.

## Wichtigste Erfolge im Jahre 2011

Die Betriebszulassungen haben 2011 stetig zugenommen, u. a. Genehmigung von Entwicklungsbetrieben (Design Organisation Approvals, DOA)/Alternatives Verfahren (Alternative Procedure, AP) zu DOA, Genehmigung von Herstellungsbetrieben (Production Organisation Approvals, POA) und Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben/Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Maintenance/Continuing Airworthiness Organisations, MOA/COA). Das Arbeitspensum bezüglich der Überwachung der europäischen Genehmigung als Herstellungsbetrieb (Single Production Organisation Approval, SPOA) für den Airbus hat sich leicht erhöht, auch für die außereuropäischen Standorte. Die Zahlen in Verbindung mit den Betriebsgenehmigungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

### Neu genehmigte Betriebe 2011



**Genehmigte Betriebe zum 31. Dezember 2011**

➤ **Genehmigung von Entwicklungsbetrieben**

Am 31. Dezember 2011 waren insgesamt 285 Genehmigungen als Entwicklungsbetrieb ausgestellt, wovon 218 von der Agentur internalisiert waren. 67 liegen nach wie vor in Händen der nationalen Luftfahrtbehörden. Bei 76 Betrieben wurde eine Anfangsbeurteilung für DOA und bei 42 für AP zu DOA durchgeführt. Die Internalisierung von Tätigkeiten hat das erwartete Ziel erreicht. 21 weitere Betriebe wurden 2011 EASA-Teamleitern übertragen, davon 7 DOA und 14 AP zu DOA. Weitere Übertragungen werden folgen, wenn die nationalen Luftfahrtbehörden beschließen, ihre Tätigkeit einzustellen, oder wenn die Erweiterung des DOA-Geltungsbereichs dies erfordert.

➤ **Genehmigung von Herstellungsbetrieben**

2011 wurden 17 EASA-POAs an ausländische Herstellungsbetriebe und 1 Einzel-POA an Airbus ausgestellt. Außerdem hat die EASA auch in diesem Jahr Export-Lufttüchtigkeitszeugnisse für von EASA-POA-Organisationen in China hergestellte Luftfahrzeuge und von Airbus unter der SPOA in Europa hergestellte Luftfahrzeuge ausgestellt. Weiterhin hat die EASA an der Umsetzung von bilateralen EU/US- und EU/Kanada-Verträgen im Herstellungsbereich mitgewirkt.

➤ **Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben/Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

Im Bereich der Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben und Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit hat die Agentur damit begonnen, die technischen Untersuchungen und die fortlaufende Aufsicht über die Betriebe in der Mehrzahl der Fälle an die nationalen Luftfahrtbehörden zu übergeben. Eine begrenzte Zahl der Genehmigungen wird von eigenen Experten der Agentur bearbeitet, um die Fachkompetenz zur effizienten Verwaltung der Aktivitäten der nationalen Luftfahrtbehörden zu halten und auszubauen. Die EASA hat an der Vorbereitung des reibungslosen Übergangs von den bestehenden bilateralen Abkommen über die Instandhaltung zu den neuen bilateralen Abkommen zwischen der EU und den USA mitgewirkt. Die erste Zulassung eines ausländischen CAMO wurde von der EASA 2011 erteilt.

➤ **Zulassung von Organisationen für die Lizenzierung von Flugbesatzungen**

2011 hat FCL OA mit der Abstimmung mit größeren NAAs und der Gewährung von Unterstützung bei der Behandlung verschiedener Probleme im Zusammenhang mit der bevorstehenden Verordnung begonnen. Es wurden Umsetzungsprozesse für FCL OA eingerichtet. Arbeitsanweisungen und Anleitungen für Ausbildungseinrichtungen für Piloten und flugmedizinische Zentren wurden erstellt. Teamleiter für FCL OA wurden rekrutiert. Außerdem wurden technische Spezifikationen und Abschätzungen des Arbeitspensums für die Auslagerung erstellt. Bis Dezember 2011 waren die qualifizierten Stellen für Ausbildungseinrichtungen für Piloten und drei NAAs für die Überwachung flugmedizinischer Zentren ausgewählt.

➤ **Genehmigung Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste**

Das Referat Zulassungen ATM/ANS-Organisationen wurde im Mai 2011 eingerichtet. Die Haupttätigkeit dieses neuen Referats war die Festlegung von Vereinbarungen mit der Kommission und mit Eurocontrol bezüglich der Aufsicht des Netzwerk-Managers. Die Vereinbarungen wurden dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum in einem Workshop vorgelegt.

Parallel dazu wurden Maßnahmen zur Vorbereitung auf die Übernahme der Aufsicht der EGNOS-Flugsicherungsorganisation, ESSP, ergriffen. Diese Tätigkeit bestand in Aufsichtsbesprechungen mit den französischen und belgischen Behörden sowie der Teilnahme an Überprüfungen.

Da das Referat und seine Zielsetzungen neu sind, wurde mit der Erarbeitung von Prozessen, Formularen und Verfahren sowie mit der Rekrutierung neuer Mitarbeiter begonnen.

## ***c. Inspektionen von Mitgliedstaaten***

### **Zielsetzung und Geltungsbereich**

Die Agentur unterstützt die Europäische Kommission bei der Überwachung der einheitlichen und effektiven Umsetzung von Gemeinschaftsrecht durch die nationalen Luftfahrtbehörden mittels Inspektionen zur Kontrolle der Normung. Diese Inspektionen können auch Untersuchungen von der Aufsicht der kontrollierten nationalen Luftfahrtbehörden unterstehenden Unternehmen oder Unternehmensverbänden umfassen.

Im Bereich der anfänglichen und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit überwacht die Agentur die Einhaltung der Anforderungen der Grundverordnung und damit zusammenhängender Durchführungsbestimmungen gemäß dem mit Verordnung (EG) Nr. 736/2006 geschaffenen Rahmen.<sup>3</sup> Im Bereich des Flugbetriebs (Air Operations, OPS), der Lizenz für die Flugbesatzung (Flight Crew Licensing, FCL) und der Flugsimulationsübungsgeräte (Flight Simulation Training Devices, FSTD) führt die Agentur Inspektionen zur Kontrolle der Normung durch, um einen nahtlosen Übergang sicherzustellen und eine Sicherheitslücke bis zur Verabschiedung der angekündigten EU-Durchführungsbestimmungen zu vermeiden. Die bisherigen gemeinsamen Luftfahrtvorschriften (Joint Aviation Requirements, JARs) und – für die gewerbsmäßige Beförderung mit Flugzeugen – die Anforderungen von Verordnung (EWG) Nr. 3922/91<sup>4</sup> „EU-OPS“) gelten weiterhin.

<sup>3</sup> Verordnung der Kommission (EG) Nr. 736/2006 vom 16. Mai 2006 über die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung, ABl. L 129, S. 10.

<sup>4</sup> Verordnung der Kommission (EG) Nr. 859/2008 vom 20. August 2008 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen, ABl. L 254, S. 1

Im Bereich des Flugverkehrsmanagements und der Flugnavigationsdienste (ATM/ANS) hat die Ausstellung mehrerer Durchführungsbestimmungen zwischen August und Dezember 2011 den Weg für den Beginn von EASA- Inspektionen zur Kontrolle der Normung auf diesem Gebiet geebnet.

## Wichtigste Erfolge im Jahre 2011

### ➤ Das Tätigkeitsfeld

2011 erfassten die Normungstätigkeiten 46 Länder: die 31 „EASA-Staaten“ sowie 15 Staaten, die eine Arbeitsvereinbarung (Working Arrangement, WA) mit der EASA unterzeichnet haben. Im Laufe des Jahres wurden Inspektionen in 27 „EASA-Staaten“- und 6 „WA-Staaten“ durchgeführt. Die Normung zur Zusammenfassung aller für ein bestimmtes Land geplanten sektoriellen Inspektionen wurde fortgeführt, um der Europäischen Kommission ein konsistentes „globales Bild“ bezüglich aller technischen Bereiche zu verschaffen. Demgemäß wurden 2011 die meisten regelmäßigen Inspektionen als „kombinierte Inspektionen“ geplant und durchgeführt.

### ➤ Inspektorenpool

Der EASA ist daran gelegen, abgeordnete Inspektoren der nationalen Luftfahrtbehörden in ihre Inspektionsteam aufzunehmen, um deren Kompetenz und praktische Erfahrung zu nutzen und ein gemeinsames Verständnis der einschlägigen Anforderungen in den nationalen Luftfahrtbehörden zu schaffen und zu verbreiten (vorausschauende Normung). 2011 stellten abgeordnete Inspektoren der nationalen Luftfahrtbehörden 96 Teammitglieder (58 %). Es wurden fünf Grundausbildungskurse für Normungsinspektoren durchgeführt, wovon sich zwei im Hinblick auf die bevorstehende Erweiterung der Normungstätigkeiten speziell an die ATM/ANS-Gemeinde richteten. Über 80 neue Inspektoren, hauptsächlich auf dem Gebiet ATM/ANS, FCL, OPS und FSTD, wurden ausgebildet.

### ➤ Schlüsselergebnisse der Normung

2011 wurden 107 Inspektionen zur Kontrolle der Normung durchgeführt, und zwar wie folgt:<sup>5</sup>

Inspektionsart	AIR	OPS	LIST	MEST	FSTD
Regulär	20	17	18	18	8
Nachverfolgung	4	4	3	2	0
Ad-hoc	4	7	1	1	0
<b>Gesamt</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>8</b>

Anmerkung: Per 2011 wurden die Tätigkeiten zur Normung von Lufttüchtigkeitserstzeugnissen und Zeugnissen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unter dem Nenner Lufttüchtigkeit (Airworthiness, AIR) zusammengefasst).

Dabei wurden insgesamt 781 Befunde festgestellt, wovon 738 als Nichtkonformitäten eingestuft wurden, für die von der geprüften nationalen Luftfahrtbehörde ein Abhilfeplan vorgeschlagen und umgesetzt werden musste. Rund 26 % aller Befunde wurden als erhebliche Mängel eingestuft, die Sicherheitsbelange berühren könnten, wenn sie nicht ordnungsgemäß behoben werden würden.

Alle von den nationalen Luftfahrtbehörden vorgeschlagenen Maßnahmenpläne wurden von den entsprechenden Normungsbereichen geprüft. In einigen wenigen Fällen konnte keine

<sup>5</sup> Weiterhin nahm die Abteilung Normung an 7 internationalen Normungsbesuchen (USA, Kanada, Brasilien) und 9 Akkreditierungsbesuchen teil.

Übereinkunft erzielt werden, weshalb die Erstellung ergänzender Berichte notwendig wurde. Die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen wurde von der Agentur überwacht.

#### ➤ **Normungssitzungen**

2011 organisierte die Abteilung Normung 9 Sitzungen, an denen insgesamt 442 Vertreter der nationalen Luftfahrtbehörden teilnahmen. Diese Normungssitzungen haben sich als erfolgreiches Mittel erwiesen, um ein besseres gemeinsames Verständnis der einschlägigen Anforderungen und eine bessere Übereinstimmung bei deren Auslegung zu erreichen. Die Ergebnisse dieser Sitzungen werden an die Direktion „Regelsetzung“ weitergeleitet, damit diejenigen, die möglicherweise für die Regelsetzung infrage kommen, weiter bearbeitet werden können. Auf der Grundlage der positiven Rückmeldungen der nationalen Luftfahrtbehörden hat die Agentur beschlossen, diese Normungssitzungen häufiger stattfinden zu lassen.

#### ➤ **Ständige Verbesserung des Normungsprozesses**

Der Normungsprozess hat inzwischen einen hohen Reifegrad erreicht und erfüllt die Zielsetzungen.

Dennoch arbeitet die Agentur weiter an einer ständigen Verbesserung der Qualität, Effizienz und Effektivität des Prozesses. Zu diesem Zweck wurde 2011 eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, die 2012 weiter verbessert werden sollen, wenn der Prozess voraussichtlich eine wesentliche Weiterentwicklung erfahren wird. Zu diesem Zweck wurde bereits ein Meldesystem auf Landesebene eingeführt, wird ein Verfahren der fortlaufenden Überwachung (Continuous Monitoring Approach, CMA) auf der Grundlage eines Vertrauensmodells definiert und werden die Arbeitsmethoden für die Durchführung von Inspektionen (Verordnung (EG) Nr. 736/2006) überarbeitet werden.

Zugleich werden die Durchführung von Inspektionen zur Kontrolle der Normung im ATM/ANS-Bereich und das Inkrafttreten der Durchführungsbestimmungen in den Bereichen Flugbetrieb, Lizenzierung von Flugbesatzungen und Flugsimulationsübungsgeräten eine erhebliche Herausforderung für die Normung darstellen.

### **d. Betreiber**

#### **Zielsetzung und Geltungsbereich**

Die Abteilung „Betreiber“ ist für die Tätigkeiten der Agentur in Bezug auf die Koordination des Programms „Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern“ der Europäischen Gemeinschaft (Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA) und die Autorisierung von Drittlandsbetreibern (Third Country Operators, TCO) zuständig.

Die von der EASA durchgeführte SAFA-Aktivität ist eine Koordinationsaufgabe, die Folgendes umfasst:

- Pflege und Aktualisierung der Datenbank mit Berichten von SAFA-Vorfeldinspektionen;
- Durchführung einer Analyse und Vorlage von Berichten über die erhobenen Daten;
- Unterstützung der Organisation und Umsetzung von Ausbildungsgängen;
- Vorlage von Vorschlägen für Handbücher und Verfahren;
- Unterstützung der Normung der SAFA-Aktivitäten.

Außerdem wird die Agentur im Rahmen des Geltungsbereichs von Artikel 23 der Grundverordnung für die Ausstellung von Berechtigungen für Drittlandsbetreiber (Third

Country Operators, TCO) zuständig sein, die in den Luftraum der EASA fliegen und in einem der EASA-Länder landen wollen.

Die Agentur befasste sich 2011 insbesondere mit der weiteren Ausgestaltung des SAFA-Programms (u. a. Erarbeitung und Einsatz einer erneuerten SAFA-Anwendung, Aktualisierung von SAFA-Verfahren), mit der Durchführung von SAFA-Normungsüberprüfungen bei nationalen Luftfahrtbehörden und der laufenden Unterstützung der Kommission bezüglich des Ausschusses für Flugsicherheit (Air Safety Committee, ASC) für die EU-Sicherheitsliste.

## **Wichtigste Erfolge im Jahre 2011**

### **SAFA**

#### **➤ Verbesserung des SAFA-Programms**

Im September 2011 wurde die neue SAFA-Anwendung und -Datenbank in Betrieb genommen, und alle Altsystemdaten wurden erfolgreich in diese Datenbank migriert. Diese neue Anwendung bietet vollumfängliche Unterstützung des gesamten Prozesses (Vorbereitung, Berichtserstellung, Nachverfolgung und Abschluss von Verstößen), umfangreiche Abfragen und Analysefunktionen und ermöglicht NAAs (aus nicht an SAFA teilnehmenden Staaten) und Betreibern einen direkten Online-Zugriff auf SAFA-Berichte.

Die SAFA-Analyse wurde gemäß dem festgelegten Terminplan durchgeführt. Die Analyseergebnisse sowie die Ergebnisse der Priorisierung von SAFA-Inspektionen wurden bei den Sitzungen des Ausschusses für Flugsicherheit (Sicherheitsliste) vorgelegt. Zahlreiche Ad-hoc-Analysen wurden ebenfalls im Auftrag der Europäischen Kommission im Rahmen der Untersuchung verschiedener Fälle durchgeführt.

Wie in der SAFA-Richtlinie vorgeschrieben und gemäß der mit den an SAFA teilnehmenden Staaten vereinbarten Aufgabenbeschreibung für die SAFA-Normung setzte die EASA den 2009 begonnenen SAFA-Normungsprozess fort. 2011 wurden insgesamt 12 Inspektionen zur Kontrolle der Normung in an SAFA teilnehmenden EU- und Nicht-EU-Staaten geplant und durchgeführt, womit der erste Normungszyklus für alle an SAFA teilnehmenden Staaten (mit Ausnahme von Monaco) abgeschlossen wurde.

2011 war auch durch eine erhöhte Transparenz gegenüber der Luftfahrtindustrie gekennzeichnet. Die EASA organisierte das 1. SAFA Regulators & Industry Forum, auf dem Vertreter von den an SAFA teilnehmenden Staaten, ICAO, IATA, AEA, ELFAA, IACA, AACO, AAPA in offener Atmosphäre über SAFA-bezogene Angelegenheiten diskutierten.

#### **➤ Internationale Förderung des SAFA-Programms der EU**

Für das SAFA-Programm der EU wurde weiter bei einem internationalen Publikum Werbung gemacht, und im Nachgang zum 2. EASA-Forum für Internationale Zusammenarbeit wurde eine internationale Vorfeldinspektion durchgeführt. Weiterhin wurde das SAFA-Programm der EU bei verschiedenen Seminaren, Workshops und in einer bilateralen Veranstaltung einer Reihe von Staaten und regionalen Organisationen vorgestellt: Kanada, Montenegro, Japan, Singapur, CASSOA (East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency) und ICAO Lateinamerika.

Auf den Verhandlungen aufbauend, die mit einigen strategischen Partnern bezüglich ihrer Aufnahme in das SAFA-Programm der EU geführt wurden, schloss die Agentur 2011 die erste Arbeitsvereinbarung mit einem nicht-europäischen Staat ab, Marokko, das als 43. an SAFA teilnehmender Staat aufgenommen wurde. Die Verhandlungen mit Kanada und Brasilien wurden fortgeführt, und mit Montenegro wurden erstmals Gespräche aufgenommen.

## **Drittlandsbetreiber (Third Country Operators)**

Im Rahmen der Erweiterung ihres Aufgabenbestands hat die Agentur vorbereitende Arbeiten (genaue Definition des Umfangs, Arbeitslast und Verfahren) im Zusammenhang mit Berechtigungen für Drittlandsbetreiber (Third Country Operators, TCO) durchgeführt.

Die Europäische Kommission wurde regelmäßig im Zusammenhang mit der EU-Sicherheitsliste unterstützt. Die EASA nahm an vorbereitenden Anhörungen bei ausländischen Behörden und Betreibern teil und gewährte bei mehreren Fallanalysen im Zusammenhang mit der EU-Sicherheitsliste fachliche Unterstützung. Das Referat TCO setzte die Koordination der Arbeitsgruppe USOAP-Berichtsanalyse der ICAO fort, die dem EU-Ausschuss für Flugsicherheit eine Reihe von Länderberichten vorlegte.



## 4. Internationale Zusammenarbeit

### Zielsetzung und Geltungsbereich

Die Agentur schließt Arbeitsvereinbarungen mit ausländischen Luftfahrtbehörden und unterstützt die Europäische Kommission bei den Verhandlungen über und der Umsetzung von bilateralen Flugsicherheitsabkommen (Bilateral Air Safety Agreements, BASAs).

Weiterhin festigt die Agentur in enger Abstimmung mit der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten sowie in Zusammenarbeit mit Eurocontrol die Beziehungen zur ICAO.

Darüber hinaus unterstützt die Agentur Entwicklungsländer bei der Verbesserung ihrer aufsichtsbehördlichen Kompetenzen.

### Wichtigste Erfolge im Jahre 2011

#### ➤ Bilaterale Abkommen und Arbeitsvereinbarungen

Die bilateralen Flugsicherheitsabkommen (Bilateral Aviation Safety Agreement, BASA) für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zwischen der EU und den USA sowie zwischen der EU und Kanada traten am 1. Mai 2011 bzw. 26. Juli 2011 in Kraft. Die Agentur organisierte mehrere Umsetzungstätigkeiten wie z. B. die Organisation von Unterausschussbesprechungen (über Zertifizierung und Instandhaltung), die Genehmigung der Dokumente der dritten Ebene oder die Erarbeitung und Durchführung von technischen Schulungsmaßnahmen.

Unterzeichnet wurden fünf Arbeitsvereinbarungen (Working Arrangements, WA) zwischen der EASA und der chinesischen CAAC, 11 WAs über die Erweiterung der Domänen von ATM/ANS zwischen EASA- und PANEP<sup>6</sup>-Staaten, eine WA zwischen dem japanischen Civil Aviation Bureau und der EASA über Umsetzungsverfahren, ein WA zwischen der EASA und der Hongkong CAD und eine Änderung von Anlage 1 der Umsetzungsverfahren zum WA zwischen GCAA-VAR und der EASA.<sup>7</sup>

#### ➤ Zusammenarbeit mit der ICAO

Die EASA hat eine Reihe wichtiger Schritte zu einer stärkeren Einbindung in ICAO-Angelegenheiten unternommen. Ab Juli 2011 wurde ein EASA-Vertreter in das Büro der EU-Vertretung bei der ICAO in Montreal abgestellt. Diese ermöglicht der EASA jetzt einen besseren Einblick in die Tätigkeit der Luftfahrtkommission und eine Stärkung der Beziehungen zum ICAO-Sekretariat. Die EASA hat außerdem einen Sachverständigen zur Unterstützung des Sekretariats bei der Entwicklung des neuen Sicherheitsmanagement-Anhangs und des zugehörigen Ausschusses abgeordnet. Der Ausschuss trat erstmals im November 2011 zusammen. Die EASA hat in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, den EU-Mitgliedstaaten und der ICAO auch damit begonnen, ein einfacheres Verfahren für die Einreichung von Unterschieden in denjenigen Bereichen zu erarbeiten, in denen die EU Kompetenz erlangt hat. Schließlich hat die EASA auch mit der Pariser Außenstelle der ICAO bei der Gestaltung der neuen europäischen regionalen Flugsicherheitsgruppe zusammengearbeitet.

<sup>6</sup> "Europaweite Partner" (PANEP).

<sup>7</sup> Eine detaillierte Übersicht der Arbeitsvereinbarungen der EASA findet sich auf der Website der EASA unter dem folgenden Link: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

### ➤ **Technische Zusammenarbeit**

Die EASA die Europäische Kommission bei der Ausarbeitung europäischer Unterstützungsprojekte und der Verwaltung von Gemeinschaftsprogrammen insbesondere für die westlichen Balkanländer, die Mittelmeerländer und Zentralasien unterstützt. Ebenso unterstützte die EASA Gemeinschaftsprogramme im asiatischen Pazifikraum und in Afrika. Die von der EASA erbrachte technische Zusammenarbeit umfasste 1) die direkte Verwaltung dedizierter Hilfsprogramme und 2) die Teilnahme an technischen Unterstützungsmissionen in Sambia, Benin, Gabun, Ghana, Mauretanien, Mali, Kongo und Kambodscha.

Das 3. EASA-Forum für Internationale Zusammenarbeit (ICF-3) wurde im November 2011 in Singapur abgehalten.

## **5. Unterstützungstätigkeiten**

### **Zielsetzung und Geltungsbereich**

Die Unterstützungstätigkeiten der EASA umfassen das allgemeine Management und die allgemeine Verwaltung der Agentur. Dazu gehören allgemeine Organisation (Management, Planung, allgemeine Koordinierung), Kommunikation, Rechtsberatung, Audits und Qualität. Auch die Unterstützung in den Bereichen Verwaltung und Informationsdienste (Finanzen, Personalverwaltung, Vergabeverfahren, interne Servicedienstleistungen (Corporate Services) sowie Informationsdienste) sowie die operative Unterstützung (Antragsmanagement, Sicherheitsuntersuchung, Akkreditierung, technische Schulung und Weiterbildung, Verträge mit nationalen Luftfahrtbehörden) fallen darunter.

Die wichtigsten Herausforderungen im Unterstützungsbereich waren im Jahre 2011 der Start zweier großer IT-Anwendungen (SAFA und IORS) und die abschließenden Maßnahmen für die Einrichtung des Brüsseler Büros der EASA.

### **Wichtigste Erfolge im Jahre 2011**

#### **Allgemeines Management**

Die internationale Flugsicherheitskonferenz Vereinigte Staaten/Europa des Jahres 2011 zum Thema „Verbesserung der Sicherheit in der weltweiten Luftfahrt: zukünftige Herausforderungen“ fand vom 14. bis 16. Juni in Wien mit über 300 Teilnehmern nationaler Luftfahrtbehörden, aus der Industrie und von Organisationen statt.

#### **Antragsmanagement und Vergabefunktionen**

Es wurden über 10 000 Rechnungen über Gebühren und Entgelte ausgestellt.

34 Ausschreibungen mit hohem Auftragswert für die Beschaffungsbedürfnisse der verschiedenen EASA-Abteilungen wurden 2011 durchgeführt und unterzeichnet (Einzelheiten hierzu siehe in Anhang 5).

Im Bereich der Auslagerung von Zertifizierungsaufgaben erforderte ab April 2012 das Beschaffungsverfahren für die Auslagerung der Aktivitäten in den neuen Tätigkeitsbereichen sowohl an nationale Luftfahrtbehörden (NAAs) als auch an qualifizierte Stellen erheblichen Aufwand. Phase I der Ausschreibung wurde erfolgreich abgeschlossen. Phase II wird Anfang 2012 abgeschlossen werden.

Dank des straffen Managements von Bestellungen bei NAAs war für 2011 kein Nachtragshaushalt erforderlich.

## **Finanzdienstleistungen**

Es wurde ein Haushaltsvollzug von 98 % erreicht, und die Forderungsumschlagsdauer wurde dank der Verbesserung des Schuldeneinziehungsprozesses auf 98 Tage verkürzt. Einzelheiten zum Haushaltsergebnis der Agentur im Jahre 2011 sind Anhang 4 zu entnehmen. Der Jahresabschluss 2010 wurde vom europäischen Rechnungshof gebilligt, und das Europäische Parlament erteilte der Agentur Entlastung für das Jahr 2009.

Die Berichtskapazitäten wurden weiter ausgebaut, um das Management der Agentur im Entscheidungsfindungsprozess und bei der Planung der notwendigen Mittel für eine effiziente Arbeit der Agentur zu unterstützen. Ein monatlicher Leistungsanzeiger mit wesentlichen Leistungsindikatoren (einschließlich derjenigen des jährlichen Arbeitsprogramms) wurde vorgelegt und allmonatlich mit allen Direktoren im Exekutivausschuss besprochen. Es wurden spezifische Berichte und Analysen sowie vierteljährliche Kontenabschlüsse einschließlich einer Prognose des wirtschaftlichen Ergebnisses am Jahresende erstellt, was eine enge Überwachung der Gebühren und Entgelte ermöglichte.

Hinsichtlich der Planung hat die Agentur den Fünfjahres-Geschäftsplan erstellt, der vom Verwaltungsrat gebilligt wurde. Im jährlichen Planungszyklus der Agentur bildet dieses Dokument die Grundlage für die Erstellung des Jahreshaushalts und -arbeitsprogramms und des mehrjährigen Personalentwicklungsplans. Es wurden spezifische Anstrengungen zur Vereinfachung der Dokumente insbesondere durch eine Verringerung des Umfangs und prägnantere Formulierung unternommen. Besondere Aufmerksamkeit galt der weiteren Verbesserung aller Mittelberechnungen auf der Grundlage von Abschätzungen des Arbeitspensums und von wesentlichen Leistungsindikatoren, und der Definition von SMART-Zielsetzungen.

Verbesserungen wurden in verschiedenen anderen Bereichen erreicht: der internen Kommunikation innerhalb der Agentur (Durchführung von Finanztage mit den betrieblichen Direktionen), dem Buchführungssystem (insbesondere der Kostenrechnung für das Haushaltsmanagement und der Kosten pro Aktivität und pro Projekt), dem Finanzregulierungsrahmen (die Agentur legte Vorschläge für die Überarbeitung und Vereinfachung der Buchhaltungs- und Finanzvorschriften vor, die mit der Europäischen Kommission weiter erörtert werden), und administrative Vereinfachung.

## **Rechtliche Dienste**

Die Rechtsabteilung hat sich aktiv an der Erarbeitung von Regelsetzungsaufgaben beteiligt.

Außerdem unterstützte die Rechtsabteilung die Agentur hinsichtlich technischer/betrieblicher Belange wie z. B. denjenigen im Zusammenhang mit der Umsetzung von Artikel 1 Absatz 2 der Grundverordnung und der Anwendung der Bestimmungen von Artikel 83bis des Abkommens von Chicago auf das EU-System, sowie denjenigen im Zusammenhang mit der Erarbeitung des vertraglichen Rahmens zur Sicherstellung, dass die Testpilotenlizenzen der EASA wiederkehrend bleiben.

Die Abteilung hat in enger Zusammenarbeit mit den betrieblichen Direktionen und externen Rechtsberatern laufend die Reaktionen der Agentur auf Anfragen von Unfalluntersuchungsbehörden und Gerichten koordiniert. Weiterhin hat sie am

5. europäischen Datenschutztag ihre interne Datenschutz-Website gestartet und hat sich mit verschiedenen Datenschutzangelegenheiten befasst wie z. B. bei der elektronischen Übertragung, bei Disziplinarverfahren, bei CCTV-Richtlinien und bei der Erfassung von Antragstellern in SAP.

Schließlich hat sich die Abteilung als Teil der EU-Delegation und an deren Spitze an der ICAO Task Force zum Schutz von Sicherheitsinformationen beteiligt und 2011 den Vorsitz im Inter-Agency Legal Network (IALN) geführt.

## **Kommunikation**

2011 wurden einige wichtige Werkzeuge für die interne Kommunikation geschaffen. Das Intranet der Agentur wurde vollständig neu gestaltet und bietet jetzt verbesserte Navigations- und Suchmöglichkeiten für einen einfacheren Informationsaustausch. Allen Mitarbeitern stehen jetzt ein wöchentlicher Newsletter über die Aktivitäten der EASA und eine tägliche Presseschau zur Verfügung.

Die EASA hat Pressemitteilungen zu Themen wie z. B. den harmonisierten Vorschriften über die Beschränkung der Flugzeiten sowie eine Sonderausgabe von EASA-Nachrichten, die Zertifizierung des TP 400, dem Triebwerk des Airbus A400M, und die Zertifizierung der Boeing 787 veröffentlicht. Die EASA war auch mit der Behandlung einer Anfrage des Accountability Office der US-Regierung über die Zertifizierung von Kompositmaterial befasst.

Eine große Zahl von Interviews in Funk, Fernsehen und Druckmedien wurden mit EASA-Mitarbeitern zu Themen wie dem Unfall des Air France-Flugs 447 und den Regelsetzungsprozessen über die Beschränkung der Flugzeiten geführt.

Eine neue Funktion, ein Portal für den Informationsaustausch zwischen den NAAs und der EASA, wurde gestartet und ist für die Kommunikationsbeauftragten der EASA und der europäischen NAAs zugänglich.

Die externen Veröffentlichungen der Agentur 2011 umfassten: eine Broschüre „Warum Fliegen sicher ist“, den Jahressicherheitsbericht 2010, den Tätigkeitsbericht 2010, das Factbook 2005-2010, Veröffentlichungen für das Europäische Team für Hubschraubersicherheit (European Helicopter Safety Team, EHEST) und das Europäische Sicherheitsteam der Allgemeinen Luftfahrt sowie die EASA-Nachrichten 6, 7, 8 und 9.

## **Personalwesen**

Ende 2011 beschäftigte die EASA 574 Bedienstete auf Zeit (Temporary Agents, TA), 50 mehr als im Jahr davor. Zudem waren 57 Vertragsbedienstete (Contract Agents, CA) und 11 abgeordnete nationale Sachverständige (Seconded National Experts, SNE) bei der EASA beschäftigt. 2011 schloss die EASA 85 neue Anstellungsverträge, während 28 Mitarbeiter aus verschiedenen Gründen die Agentur verließen (Kündigung durch den Arbeitnehmer, Vertragsablauf, Ruhestand und Entlassung). Dies resultierte in einem Netto-Zuwachs von 57 Mitarbeitern. 27 Mitarbeiter waren in externen oder internen Auswahlverfahren erfolgreich.

Die Agentur veröffentlichte 63 Stellenausschreibungen für 69 Funktionen und schloss 60 Auswahlverfahren für 70 vorgesehene Stellen ab. Es gingen rund 4 145 Bewerbungen ein, und es wurden über 525 Bewerbungsgespräche geführt.

Neuverträge 2011 (TA/CA/SNE)	85
Ausgeschiedene Mitarbeiter 2011 (TA/CA/SNE)	28
Nettozuwachs des Personalbestands 2011 (TA/CA/SNE)	57
Stellenausschreibungen veröffentlicht 2011 (TA/CA/SNE)	63
Erfolgreiche interne Bewerber (TA)	27

Neben den bereits eingestellten Mitarbeitern haben 16 weitere TA-Bewerber ein Beschäftigungsangebot angenommen und werden innerhalb der ersten Monate des Jahres 2012 ihre Stelle antreten. Einzelheiten zum Personalbestand und zur Entwicklung des Personalbestands der Agentur im Jahre 2011 sind **Anhang 5** zu entnehmen.

Nach dem Beurteilungs- und Neueinstufungsverfahren wurden 109 Mitarbeiter für eine Neueinstufung vorgeschlagen. Hiervon wurden letztlich 83 nach Erfüllung von Artikel 45 Absatz 2 (B2-Kenntnisse einer dritten EU-Sprache) neu eingestuft. 2011 war das zweite Jahr, in dem auch Vertragsbedienstete neu eingestuft wurden.

Die erste Erhebung über die Personalmotivation wurde abgeschlossen, und der von der beauftragten Ipsos Loyalty GmbH erstellte Bericht wurde allen Mitarbeitern in Q1/2011 zur Verfügung gestellt. Es folgten Präsentationen bei allen Direktionen, und in Q1/2012 wurde ein Workshop mit allen Direktoren und Abteilungsleitern organisiert, um die Ergebnisse zu besprechen und einen Aktionsplan zu erstellen. Eine zweite Personalerhebung (in Form einer Kurzbefragung, „Pulse Check“) wird in Q1/2012 durchgeführt werden.

Eine Befragung zur Erfassung der gesamten Luftfahrtkompetenz von EASA-Mitarbeitern wurde in Q1/2011 durchgeführt und soll laufend aktualisiert werden. Alle neuen Mitarbeiter werden bei Dienstantritt gebeten, die Befragung auszufüllen.

In Q4/2011 startete die Agentur die erste Befragung von Beteiligten über einen internen Prozess, um die Erwartungen zu identifizieren und die Zufriedenheit der internen Beteiligten des Personalwesens zu bewerten. Das Ergebnis in Q1/2012 zeigte, dass eine hohe Anzahl von Mitarbeitern an dieser Befragung teilnahm und die allgemeine Zufriedenheit bezüglich der Personalprozesse 72 % beträgt. Dies war ermutigend, und die Stellungnahmen zeigten, dass diese Initiative begrüßt wurde.

## Allgemeine und fachliche Schulungsmaßnahmen

### **Allgemeine Schulungsmaßnahmen**

Bezüglich der Verwaltung und Weiterbildung des Personals hat die Agentur 322 allgemeine Schulungen (davon 103 Sprachkurse/Sprachprüfungen) mit insgesamt 1709 Teilnehmern (davon 594 an Sprachkursen/Sprachprüfungen) durchgeführt und betreut. Zur Ergänzung des Sprachetrainings im Kurslokal wurde im Juni 2011 für alle Mitarbeiter eine E-Learning-Plattform zur Verfügung gestellt. Weiterhin wurde nach dem Abschluss der Konfiguration das Ausbildungsmanagementinstrument (ELG – EASA Learning Gateway) implementiert und allen Mitarbeitern im September 2011 zugänglich gemacht.

Die Vertragsunterzeichnung mit neuen Schulungsanbietern Ende 2010 führte zu mehreren Team-Building-Aktivitäten sowie allgemeinen und spezifischen Unterrichtseinheiten zur interkulturellen Sensibilisierung. Ziel ist es, innerhalb der EASA die Grundlage für eine Kultur von Teamentwicklungsinitiativen zu schaffen und während der täglichen Arbeitsbeziehungen ein Bewusstsein für multikulturelle Aspekte zu erzeugen.

Eine Managementschulung wurde von einem neuen Anbieter durchgeführt, Cognos International, an der insgesamt 83 EASA-Führungskräfte erfolgreich teilnahmen, wobei die

durchschnittliche Ausbildungsquote bei über 90 % lag. Eine Schulung der Beurteilungskompetenz wurde wie bisher schon für neue beurteilende Beamte angeboten. Die Rückmeldungen waren positiv, und es konnte ein großes Interesse an solchen Managementinitiativen festgestellt werden.

Schließlich wurde zur Aufrechterhaltung der Sicherheitsstandards vor Ort eine Richtlinie über Arbeitsmedizin und Sicherheit herausgegeben, ein Erste-Hilfe-Programm in das allgemeine Schulungsangebot aufgenommen und eine umfassende Sicherheitsprüfung aller mobilen Geräte durchgeführt.

### **Technische Schulungsmaßnahmen**

Um den wachsenden Bedarf an rechtzeitiger und Ad-hoc-Ausbildung decken zu können, wurden 2011 die nachfolgenden Maßnahmen ergriffen:

- Veröffentlichung von Verzeichnissen der technischen Ausbildungslehrgänge im EASA-Web für NAAs, Industrie, internationale NAAs und akademische Institutionen zur Verbesserung der Sichtbarkeit und der Nutzung von Registrierungen aus einer Hand;
- Veröffentlichung einer wachsenden Zahl von E-Learning-Kursen bezüglich EU/US-Sicherheitsabkommen, ARIS und IORS;
- Vermittlung bewährter Verfahrensweisen an NAAs durch Veranstaltungen im Rahmen der Gruppe gemeinsame Schulungsinitiative (Common Training Initiative Group, CTiG) und Teilnahme an Normungs- und Regelsetzungsworkshops;
- Fertigstellung des Bestandsverzeichnisses der technischen Bibliothek und Erneuerung der Veröffentlichungen über wichtige Normen und elektronischer Abonnements;
- Lehrgang über die neue ELG E-Prüfungsplattform für Organisationen und NAAs.

Zu den wichtigsten Erfolgen im Jahre 2011 zählten:

- Erhöhung der Zahl der Anbieter von E-Prüfungen auf 43, darunter 13 nationale Luftfahrtbehörden von Mitgliedstaaten;
- Neue 4-Jahres-Ausschreibung mit 17 Losen;
- Einführung des EASA ELG-Systems für das Ausbildungsmanagement und für die E-Prüfungsplattform mit Migration der kompletten Datenbank auf die EASA-eigenen Server;
- Einführung neuer Ausbildungstechniken für eine wachsende Kundenbasis;
- Erarbeitung und Durchführung von Kursen für: CS-23, CS-27/29, FSTD-Prüfer, EU/ US - Sicherheitsabkommen, ARIS, ELG-System, SAFA-Datenbank und IORS;
- Veröffentlichung des Ausbildungsterminplans 2012 (Dezember 2011).

2011 gab es folgende Ausbildungsaktivitäten:

<b>Ausbildungssitzungen</b>	78
<b>Kurse</b>	40
<b>Teilnehmer der EASA</b>	495
<b>Teilnehmer nationaler Luftfahrtbehörden</b>	235

### **Informationsdienste**

Bei den Geschäftsanwendungen wurden zwei strategische Projekte an die Wirtschaft geliefert: SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft: Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern) und IORS (Internal Occurrences Reporting System: Internes

Ereignis-Meldesystem) sowie eine Ausbildungsanwendung für interne und externe Schulungen.

Außerdem wurde die Analyse für ein weiteres strategisches Projekt TCO (Third Country Operators: Drittland-Betreiber) eingeleitet, das voraussichtlich 2012 umgesetzt werden wird.

Gleichzeitig wurde die Instandhaltung und Verbesserung mehrerer Kerngeschäftsanwendungen wie z. B. AWD (Air Worthiness Directives: Lufttüchtigkeitsrichtlinien), CRT (Common Response Tool: gemeinsames Antwort-Tool) und des Personalsystems laufend unterstützt. Es wurde ein Master-Datenverwaltungsprojekt eingeleitet, um eine Harmonisierung zu erreichen und eine einzige Quelle für Basisinformationen sowohl aus den intern entwickelten Geschäftsanwendungen als auch aus dem SAP-System zu schaffen.

Hinsichtlich ERP hat die Agentur die Optimierung der SAP-Anwendung fortgesetzt, indem weitere Leistungsmerkmale hinzugefügt und eine Feinabstimmung der implementierten Funktionen vorgenommen wurde. Die Basis und Analyse für weitere Erweiterungen, d. h. Flexitime und Applicant Web Portal, wurde abgeschlossen, und diese werden voraussichtlich 2012 eingeführt werden.

Bei der Infrastruktur wurde die Unterbringung der kritischen IT-Dienste der EASA im Rechenzentrum des ECDC (EU-Stelle in Stockholm) in die Wege geleitet und wird voraussichtlich 2012 abgeschlossen sein.

Die Agentur hat auch die Migration auf MS Office 2010 erfolgreich abgeschlossen, und die Migration auf Windows 7 ist für 2012 geplant.

## **Personal und Verwaltung**

### **Gebäudemanagement**

In Brüssel wurden Übergangsbüroräume eröffnet, und in der Avenue de Cortenbergh 100 wurden ständige Räume gefunden. Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts hat das Personal in Brüssel die Arbeit aufgenommen, während die Ausstattungsarbeiten weitergehen.

### **Dienstreisenmanagement**

Zur Begrenzung der Reisekosten wurde eine geänderte Reisekostenrichtlinie erlassen, die auch eine Bestpreis-Vorschrift enthält. Die Ergebnisse werden Anfang 2012 bewertet werden. Die Verarbeitungszeiten für die Spesenabrechnung konnten trotz einer Zunahme des Reisevolumens um 14 % ohne zusätzliches Personal unverändert gehalten werden.

## **Anhänge**

- **Anhang 1: Zuverlässigkeitserklärung des Anweisungsbefugten**
- **Anhang 2: Studien- und Forschungsprojekte 2011**
- **Anhang 3: Entscheidungen, Stellungnahmen und Änderungsvorschläge (NPAs) im Jahre 2011**
- **Anhang 4: Haushaltsergebnis der Agentur im Jahr 2011 (EASA-Haushaltsvollzug)**
- **Anhang 5: 2011 eingeleitete und/oder abgeschlossene Vergabeverfahren**
- **Anhang 6: Personalbestand und Entwicklung des Personalbestands**
- **Anhang 7: Wesentliche Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, KPI)**
- **Anhang 8: EASA-Verwaltungsrat**
- **Anhang 9: Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen**



## **Anhang 1: Zuverlässigkeitserklärung des Anweisungsbefugten**

Ich, der Unterzeichnende, Patrick Goudou, Exekutivdirektor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, erkläre in meiner Eigenschaft als Anweisungsbefugter,

- dass die in diesem Bericht enthaltenen Informationen ein richtiges und angemessenes Bild bieten<sup>8</sup>.

- dass ich mit angemessener Sicherheit sagen kann, dass die Mittel, die den in diesem Bericht beschriebenen Tätigkeiten zugewiesen wurden, für ihren vorgesehenen Verwendungszweck und nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung eingesetzt wurden und dass die eingerichteten Kontrollverfahren die notwendigen Garantien bezüglich der Rechtmäßigkeit und Vorschriftsmäßigkeit der betreffenden Transaktionen bieten.

Diese angemessene Sicherheit stützt sich auf mein eigenes Urteil und die mir vorliegenden Informationen, wie z. B. der jährlichen Überprüfung der internen Kontrollen und der Erkenntnisse aus dem letzten Bericht des Internen Auditdienstes sowie den Berichten des Rechnungshofs für die Jahre vor dem Jahr dieser Erklärung.

- dass mir keine Informationen vorliegen, die in diesem Bericht nicht dargelegt wurden und die den Interessen der Agentur schaden könnten.

- dass nach dem Audit des Internen Auditdienstes geeignete Maßnahmen ergriffen wurden, um die wichtigsten Empfehlungen umzusetzen.

Patrick Goudou,  
Exekutivdirektor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit

---

<sup>8</sup> Richtiges und angemessenes Bild bedeutet in diesem Zusammenhang ein verlässliches, vollständiges und korrektes Bild der Verhältnisse.

## Anhang 2: Studien- und Forschungsprojekte 2011

Im Jahre 2011 hat die Agentur nach einem erfolgreichen Ausschreibungsverfahren für die folgenden Projekte mit einer Laufzeit zwischen 6 und 15 Monaten Mittel in einem Gesamtumfang von 1,743 Mio. EUR bereitgestellt (1,263 Mio.EUR für BL3903 + 480 000 EUR für BL3600):

• CODAMEIN II - stumpfer Aufprall mit starker Wucht auf Composite-Flugzeugstrukturen - Verlängerung des 1. Projekts
• FUAD – Kraftstoff-Frostschutzzusätze für zivile Strahlflugzeuge
• HELMGOP - Leistungsoptimierung Ölverlust des Hubschrauber-Hauptgetriebes
• HFOD - Studie über Hubschrauber-Fremdkörperschäden (Heckrotor)
• HDVE - Hubschrauberflug bei schlechter Sicht
• HighIWC - Eiswassergehalt von Wolken in großer Höhe
• MULCORS- Verwendung von Mehrkernprozessoren in Bordsystemen
• NGW - Bodennahe Windböenerkennung
• RECAT – Überprüfung vorgeschlagener Änderungen an der Luftfahrzeugkategorisierung und der Mindeststaffelung für die Wirbelschleppenstaffelung
• SHARDELD - Sicherheitsauswirkungen der Verwendung von Hardware-Entwicklungstools für programmierbare Bordelektronik-Hardware
• SISA - Scoping -Verbesserung des in der Allgemeinen Luftfahrt verwendeten Grundsatzes „Sehen und vermeiden“
• WATUS-II – Wirbelschleppenstaffelung für neue Großflugzeuge – Verlängerung der ersten Studie
• SEBED-II - Materialermüdung bei Sicherheitsgurten, Verlängerung des ersten Projekts für weitere Tests
• Kontinuierliches Reibungsmessgerät (CFME) – Verwendung auf verunreinigten Oberflächen
• SAMPLE III: Partikelemissionen von Flugzeugtriebwerken SC-2

2011 erhielt und genehmigte die Agentur die Abschlussberichte über folgende Projekte:

• CODAMEIN: Kombinierte Schadenskennzahlen und Untersuchung (Gefahr eines stumpfen Aufpralls mit starker Wucht)
• WAFCOLT: Wasser in Luftfahrkraftstoffen bei niedrigen Temperaturen
• SEBED: Materialermüdung bei Sicherheitsgurten
• SOMCA: Sicherheitstechnische Auswirkungen bei der Durchführung von Analysen hinsichtlich der Abdeckung von Softwaremodellen
• WATUS: Sicherheitsstudie über die Wirbelschleppenstaffelung für Großflugzeuge
• RECAT – Überprüfung vorgeschlagener Änderungen an der Luftfahrzeugkategorisierung und der Mindeststaffelung für die Wirbelschleppenstaffelung

Die Berichte können auf der Forschungs-Internetseite der Agentur eingesehen und heruntergeladen werden<sup>9</sup>

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

## Anhang 3: Entscheidungen, Stellungnahmen und Änderungsvorschläge (NPAs) im Jahre 2011

### Entscheidungen

Entscheidung	Aufgabennummer	Betreff
Entscheidung 2011/001/R	ATM.002	Einführung der ACAS II-Software Version 7.1 Update von AMC-20
Entscheidung 2011/002/R	M.022	Änderungen an AMC-Material für Teil-M, Texthinzufügung zu AMC M.A.706 (e)(2): Änderung AMC MA. 706 (e) (2)
Entscheidung 2011/004/R	25.037 (a)	Avionik - Harmonisierung bezüglich eines überarbeiteten 25.1322/AMC über die Alarmierung der Flugbesatzung, und AMC 25-11 über elektronische Anzeigesysteme in Abstimmung mit HF HWG
Entscheidung 2011/005/R	MDM.032 (e)	Entscheidung bezüglich einer neuen CS-LSA
Entscheidung 2011/006/R	21.059	Umweltschutz – Klassifikation von Änderungen an einer Musterbauart
Entscheidung 2011/008/R	66.026	Anlage 1 Musterberechtigungen für Luftfahrzeuginstandhaltungslizenzen Teil-66
Entscheidung 2011/010/R	21.018	Verbesserung von GM für 21A.101
Entscheidung 2011/011/R	145.022	Überwachung von unter Vertrag genommenem Wartungspersonal (Prog. 145.A30)
Entscheidung 2011/012/R Entscheidung 2011/013/R	31.003	Gasgefüllte Freiballone - Erarbeitung der Zulassungsspezifikationen für gasgefüllte Freiballone (CS-31GB)
Entscheidung 2011/014/R	OPS.089	A-NPA Management des Flugbetriebs bei bekannter oder vorhergesagter Vulkanwolkenkontamination
Entscheidung 2011/015/R	FCL.001	AMC u. GM Teil-MED
Entscheidung 2011/016/R	FCL.001	AMC u. GM Teil-FCL
Entscheidung 2011/017/R	ATM.022	Erarbeitung von AMC/GM für SKPI (Durchführungsbestimmung ATM-Leistung)

### Stellungnahmen

Stellungnahmen	Aufgabennummer	Betreff
Stellungnahme 01/2011	MDM.032 (e)	ELA-Prozess und standardmäßige Änderungen und Reparaturen
Stellungnahme 03/2011	FCL.001 / OPS.001	Behördliche Anforderungen und organisatorische Anforderungen
Stellungnahme 02/2011	FCL.001	Qualifizierung und damit zusammenhängende Zeugnisse von Flugbegleitern
Stellungnahme 04/2011	OPS.001 (a)	Durchführungsbestimmungen bezüglich des Flugbetriebs
Stellungnahme 05/2011	ATM.001(a)	Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten
Stellungnahme 06/2011	BR.008	Einführung von CAEP 8-Änderungen
Stellungnahme 07/2011	21,039 (a)	Operational Suitability Data (Betriebseignungsdaten)

### NPAs

NPA	Aufgabennummer	Betreff
NPA 2011-01	31.003-004	CS für „Gasgefüllte Freiballone (CS-31GB)“ und „Heißluftballone (CS-31HB)“
NPA 2011-02	ATM.001	SERA Teil B
NPA 2011-03	25,058	Zertifizierung von Großflugzeugen unter Vereisungsbedingungen
NPA 2011-04	E.009	Zertifizierung von Turbinentriebwerken unter Vereisungsbedingungen
NPA 2011-05	OPS.004	Drittlandsbetreiber (Third Country Operators)
NPA 2011-06 (A-NPA)	OPS.089	Beratung über das ICAO IVATF-Papier über das Management des Flugbetriebs bei bekannter oder vorhergesagter Vulkanwolkenkontamination
NPA 2011-07	66.026	Luftfahrzeug-Musterberechtigungen für Teil-66 AML
NPA 2011-08	BR.008, 34.002 u. 36.006	Einführung von CAEP 8-Änderungen
NPA 2011-09	25.070	Aufnahme von generischen SC und AMC CRIs in CS-25
NPA 2011-10	21.039(f))	CS-CC (Flugbegleiter)
NPA 2011-11	21.039(c)	CS-MMEL (Basis-Mindestausrüstungsliste)
NPA 2011-12	ETSO.008	Systematische Überprüfung und Umsetzung bestehender FAA TSO-Standards für Teile und Ausrüstungen in EASA ETSO
NPA 2011-13	25.055	Schutz von Großflugzeugen gegen niedrigen Kraftstoffüllstand und Erschöpfung des Kraftstoffvorrats

NPA 2011-14	MDM.071	Halon – Aktualisierung von Zulassungsspezifikationen entsprechend EU-Vorschriften
NPA 2011-15	MDM.038 - (RMT.0239)	Nicht bindende Anleitung zu TBO-Beschränkungen
NPA 2011-16	FCL.008 (RMT 0198-0199)	Qualifikationen für Flug unter Instrumentenflugwetterbedingungen
NPA 2011-17	MDM.089 (RMT.0364)	Vulkanasche
NPA 2011-18	ATM.022	Sicherheits-Schlüsselkennzahlen
NPA 2011-19	M.027	Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen
NPA 2011-20	ADR.001, 002 u. 003	ADR

## Anhang 4: Geschäftsergebnis der Agentur im Jahr 2011 (EASA-Haushaltsvollzug) <sup>10</sup>

**4.1. Vorläufige Haushalts-Ergebnisrechnung 2011** (alle Zahlen in Tausend EUR – × 1 000). Der Rechnungsabschluss liefert ein detailliertes Bild des Haushaltsvollzugs. Er basiert auf dem Prinzip der modifizierten Einnahmen-Ausgaben-Rechnung.

<b>ERTRÄGE</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Kommissionszuschuss (für den Betriebshaushalt - Titel 1, 2 und 3 - der Agentur)	35 192	35 025
Phare-Mittel der Kommission	946	515
Sonstige von der Kommission erhaltene Beiträge und Mittel	1 525	962
Gebühreneinnahmen	72 000	68 260
Sonstige Erträge	1 308	802
<b>GESAMTEINNAHMEN (a)</b>	<b>110 949</b>	<b>105 564</b>
<b>AUSGABEN</b>		
Titel I: Personal	57 911	56 215
Titel II: Verwaltungskosten	13 871	13 919
Titel III: Betriebsausgaben ohne zweckgebundene Gebühren- und Entgelteinnahmen	51 442	52 654
Von F&C übertragene zweckgebundene Einnahmen	26 281	21 230
<b>GESAMTAUSGABEN (b)</b>	<b>149 505</b>	<b>144 018</b>
<b>ERGEBNIS FÜR DAS HAUSHALTSJAHR (a-b)</b>	<b>- 38 556</b>	<b>- 38 454</b>
Stornierung nicht verwendeter, vom Vorjahr übertragener Zahlungsermächtigungen	2 526	1 101
Anpassung für vom Vorjahr übertragene Ermächtigungen, verfügbar am 31.12. aus zweckgebundenen Einnahmen	36 350	38 934
Wechselkursdifferenzen für das Jahr (Gewinn +/Verlust -)	- 13	- 16
<b>SALDO DER ERGEBNISRECHNUNG FÜR DAS HAUSHALTSJAHR</b>	<b>306 2</b>	<b>1 565</b>
Saldo Jahr N-1	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>
Positiver Saldo für das Jahr N-1, erstattet im Jahr N an die Kommission	- 1 565	- 1 083
<b>Ergebnis verwendet zur Ermittlung der Beträge in der allgemeinen Rechnungsführung</b>	<b>306 2</b>	<b>1 565</b>
<b>Kommissionszuschuss - die Agentur registriert antizipative Aktiva und antizipative Passiva der Kommission</b>	<b>34 885</b>	<b>33 460</b>
<b>Offen bleibende Vorfinanzierung, von der Agentur an die Kommission im Jahr N+1 zu erstatten</b>	<b>306 2</b>	<b>1 565</b>
Nicht im Haushaltsergebnis enthalten:		
Zinsen bis 31.12.N auf Zuschüsse der Kommission, die an die Kommission erstattet werden müssen (Passiva)	<b>59 217</b>	<b>49 734</b>

<sup>10</sup> Der Abschlussbericht des europäischen Rechnungshofs über den EASA-Rechnungsabschluss 2010 wird für Juni 2010 erwartet.

Im Jahre 2011 hat die Agentur ausschließlich nicht getrennte Mittel verwendet.

Die Gesamtausschöpfung der gebundenen Mittel belief sich auf 149 506 000 EUR (144 018 000 EUR in 2010), wovon 121 966 000 EUR (122 271 000 EUR in 2010) gebundene Haushaltsmittel sind und 27 539 000 EUR (21 747 000 EUR in 2010) auf Mittelansätze aus zugewiesenen Einnahmen gemäß Artikel 10 der EASA-Haushaltsordnung automatisch übertragen wurden.

Die Gesamtausschöpfung der gebundenen Zahlungen belief sich auf 149 506 000 EUR (144 018 000 EUR in 2010), wovon 93 917 000 EUR (95 884 000 EUR in 2010) bezahlt wurden und 55 588 000 EUR (48 134 000 EUR in 2010) automatisch übertragen wurden (28 049 000 EUR auf gebundene Mittel und 27 539 000 EUR auf Mittelansätze aus zugewiesenen Einnahmen).

Die Mittelansätze der zugewiesenen Einnahmen von 27 539 000 EUR, die automatisch übertragen wurden, setzen sich aus 26 281 000 EUR externer zugewiesener Einnahmen aus Gebühren und Entgelten und 1 258 000 EUR aus sonstigen zugewiesenen Einnahmen zusammen.

Zugewiesene Einnahmen entsprechend den zweckgebundenen Einnahmen von 1 233 000 EUR für die Fortsetzung der technischen Unterstützung und der Zusammenarbeitsprojekte mit Drittländern wurden im endgültigen Haushalt für 2011 genehmigt. Mit den aus 2010 übertragenen Beträgen wurden insgesamt zugewiesene Einnahmen in Höhe von 1 444 000 EUR verfügbar gemacht, wovon 422 000 EUR gebunden waren und 1 022 000 EUR zugewiesene Einnahmen automatisch auf 2012 übertragen wurden.

Eine strikte Haushaltsüberwachung während des Haushaltsjahres trug zu einer hohen Verwendungsrate der Haushaltslinie von 98,80 % bei.

#### 4.2. Vorläufige Ergebnisrechnung 2011 über den Haushaltsvollzug (Alle Zahlen in Tausend EUR - × 1 000).

	2011		2010	
<b>TITEL I – Personalaufwendungen</b>				
	<b>Zahlungen</b>	<b>Ausgabenbindung</b>	<b>Zahlungen</b>	<b>Ausgabenbindung</b>
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5 (1)	58 658	58 658	56 288	56 288
Gebunden	0	57 911	0	56 214
Bezahlt	57 212	0	55 429	0
Automatische Überträge	699	0	786	0
<b>Gesamt Ausgaben/Mittelbindung (2)</b>	<b>57 911</b>	<b>57 911</b>	<b>56 215</b>	<b>56 214</b>
Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3)	0	0	0	1
Storniert	747	747	73	73
% für Haushaltsmittel verwendet (2+3)/(1)	98,73 %	98,73 %	99,87 %	99,87 %
<b>TITEL II – Verwaltungskosten</b>				
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1)	14 359	14 359	14 102	14 102
Gebunden	0	13 871	0	13 919
Bezahlt	9 931	0	10 357	0
Automatische Überträge	3 940	0	3 563	0

Nicht-automatische Überträge	0	0	0	0
<b>Gesamt Ausgaben/Mittelbindung (2)</b>	<b>13 871</b>	<b>13 871</b>	<b>13 919</b>	<b>13 919</b>
Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3)	0	0	0	0
Storniert	488	488	183	183
% für Haushaltsmittel verwendet (2+3)/(1)	96,60 %	96,60 %	98,70 %	98,70 %
<b>TITEL III – Betriebsausgaben</b>				
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1)	78 300	78 300	74 038	74 038
Gebunden	0	50 184	0	52 138
Bezahlt	26 774	0	30 098	0
Automatische Überträge	50 949	0	43 786	0
Nicht-automatische Überträge	0	0	0	0
<b>Gesamt Ausgaben/Mittelbindung (2)</b>	<b>77 723</b>	<b>50 184</b>	<b>73 884</b>	<b>52 138</b>
Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3)	0	27 539	0	21 746
Storniert	577	577	154	154
% für Haushaltsmittel verwendet (2+3)/(1)	99,26 %	99,26 %	99,79 %	99,79 %
<b>SUMME</b>				
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1)	151 318	151 318	144 428	144 428
Gebunden	0	121 966	0	122 271
Bezahlt	93 917	0	95 884	0
Automatische Überträge	55 588	0	48 134	0
Nicht-automatische Überträge	0	0	0	0
<b>Gesamt Ausgaben/Mittelbindung (2)</b>	<b>149 506</b>	<b>121 966</b>	<b>144 018</b>	<b>122 271</b>
Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3)	0	27 539	0	21 747
Storniert	1 812	1 812	410	410
% für Haushaltsmittel verwendet (2+3)/(1)	98,80 %	98,80 %	99,72 %	99,72 %

### 4.3. Vorläufige wirtschaftliche Ergebnisrechnung für 2011 (Alle Zahlen in Tausend EUR – × 1 000).

Die Finanzübersicht zeigt alle Gebühren und Einnahmen für das Haushaltsjahr auf der Grundlage periodengerechter Buchführungsregelungen, die die Rechnungslegungsvorschriften der EG erfüllen.

#### 4.3.1. Aggregierte Gebühren und Entgelte und Beihilfe

	2011	2010
<b>BETRIEBSEINNAHMEN</b>		
Gebühren und Entgelte	69 419	77 374
Beiträge von EG-Einrichtungen	35 607	33 725
Rückerstattung von Ausgaben	573	417
Sonstige	-	399
Beiträge der EFTA-Staaten	980	962
<b>GESAMTBETRIEBSEINNAHMEN</b>	<b>106 579</b>	<b>112 079</b>
<b>BETRIEBSAUSGABEN</b>		
Personalausgaben	- 55 799	- 53 023
Gebäude und damit zusammenhängende Ausgaben	- 7 794	- 8 187
Sonstige Ausgaben	- 5 769	- 7 088
Wertminderung und Abschreibungen	- 3 152	- 3 670
Auslagerung und externe Vergabe von Tätigkeiten	- 30 287	- 36 016
<b>GESAMTBETRIEBSAUSGABEN</b>	<b>- 102 802</b>	<b>- 107 984</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN</b>	<b>3 778</b>	<b>4 094</b>
<b>NICHTBETRIEBLICHE EINNAHMEN (AUSGABEN)</b>		
Von Dritten erhaltene Zinsen	598	413
An Dritte bezahlte Zinsen und Ausgaben	- 69	-96
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS NICHTBETRIEBLICHER TÄTIGKEIT</b>	<b>528</b>	<b>317</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEIT</b>	<b>4 306</b>	<b>4 411</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSITIONEN</b>	<b>-</b>	<b>0</b>
<b>NETTO-ÜBERSCHUSS FÜR DEN ZEITRAUM</b>	<b>4 306</b>	<b>4 411</b>



## 4.3.2. Nur Gebühren und Entgelte

	2011	2010
<b>BETRIEBSEINNAHMEN</b>		
Gebühren und Entgelte	69 419	77 374
Beiträge von EG-Einrichtungen	-	-
Rückerstattung von Ausgaben	242	252
Sonstige	-	-
Beiträge der EFTA-Staaten	-	-
<b>GESAMTBETRIEBSEINNAHMEN</b>	<b>69 661</b>	<b>77 626</b>
<b>BETRIEBSAUSGABEN</b>		
Personalausgaben	- 33 190	- 32 264
Bau und damit zusammenhängende Ausgaben	- 4 657	- 5 091
Sonstige Ausgaben	- 3 384	- 4 347
Wertminderung und Abschreibungen	- 1 993	- 2 949
Auslagerung und externe Vergabe von Tätigkeiten	- 22 851	- 27 145
<b>GESAMTBETRIEBSAUSGABEN</b>	<b>- 66 076</b>	<b>- 71 796</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN</b>	<b>3 585</b>	<b>5 830</b>
<b>NICHTBETRIEBLICHE EINNAHMEN (AUSGABEN)</b>		
Von Dritten erhaltene Zinsen	598	413
An Dritte bezahlte Zinsen und Aufwendungen	- 41	- 64
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS NICHTBETRIEBLICHER TÄTIGKEIT</b>	<b>557</b>	<b>349</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEIT</b>	<b>4 142</b>	<b>6 179</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSITIONEN</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>NETTO-ÜBERSCHUSS FÜR DEN ZEITRAUM</b>	<b>4 142</b>	<b>6 179</b>

## 4.3.3 Nur Beihilfe

	2011	2010
<b>BETRIEBSEINNAHMEN</b>		
Gebühren und Entgelte	-	-
Beiträge von EG-Einrichtungen	35 607	33 725
Rückerstattung von Ausgaben	331	165
Sonstige	-	399
Beiträge der EFTA-Staaten	980	962
<b>GESAMTBETRIEBSEINNAHMEN</b>	<b>36 919</b>	<b>34 453</b>
<b>BETRIEBSAUSGABEN</b>		
Personalausgaben	- 22 609	- 20 759
Gebäude und damit zusammenhängende Ausgaben	- 3 137	- 3 097
Sonstige Ausgaben	- 2 385	- 2 741
Wertminderung und Abschreibungen	- 1 159	- 720
Auslagerung und externe Vergabe von Tätigkeiten	- 7 436	- 8 871
<b>GESAMTBETRIEBSAUSGABEN</b>	<b>- 36 725</b>	<b>- 36 188</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN</b>	<b>193</b>	<b>- 1 736</b>
<b>NICHTBETRIEBLICHE EINNAHMEN (AUSGABEN)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Von Dritten erhaltene Zinsen	-	-
An Dritte bezahlte Zinsen und Ausgaben	29	-32
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS NICHTBETRIEBLICHER TÄTIGKEIT</b>	<b>29</b>	<b>-32</b>
	<b>-</b>	
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEIT</b>	<b>164</b>	<b>-1 768</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSITIONEN</b>	<b>-</b>	
<b>NETTO-ÜBERSCHUSS FÜR DEN ZEITRAUM</b>	<b>164</b>	<b>-1 768</b>

## Anhang 5: 2011 eingeleitete und/oder abgeschlossene Vergabeverfahren

STATUS	
	ABGESCHLOSSEN
	STORNIERT (nach Beginn des Verfahrens)

D	Art des Verf.	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrages	Art des Vertrages	Vertragsref.	Erfolgreiches Angebot	Gesamt (max.) Wert	Vertragsunterzeichnung	STATUS
E	OP	EASA.2010.OP.06		CODAMEIN: – Kombinierte Schadenskennzahlen und Untersuchung	Direkt	EASA.2010.C13	Bishop GmbH	175 000,00 EUR	03.01.2011	ABGESCHLOSSEN
F	OP	EASA.2010.OP.09	Los 1	Büromaterial und Zubehör, Papier	Rahmen	EASA.2011.FC01	Lyreco GmbH Deutschland	600 000,00 EUR	09.03.2011	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2010.OP.15		E-Learning für Fremdsprachen	Rahmen	EASA.2011.FC02	Digital Publishing	250 000,00 EUR	11.04.2011	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2010.OP.15		E-Learning für Fremdsprachen	Rahmen	EASA.2011.FC03	Auralog	250 000,00 EUR	18.04.2011	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2010.OP.22		WATUS - Sicherheitsfall für Wirbelschleppenstaffelung für Großflugzeuge	Direkt	EASA.2010.C14	Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	65 000,00 EUR	03.02.2011	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2010.OP.21		SEBED - Materialermüdung bei Sicherheitsgurten	Direkt	EASA.2010.C21	Konsortium zwischen MIRA Ltd. (federführend) und HSL (Partner)	246 400,00 EUR	24.02.2011	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2011.OP.01	Los 1	Catering-Service - Basis-Catering-Service	Rahmen	EASA.2011.FC32	Rebekka Rücker (L'Orange - CafeBistroRestaurant)	120 000,00 EUR	09.01.2012	ABGESCHLOSSEN
S	OP	EASA.2011.OP.04	Los 4	Technische Schulungsmaßnahmen - Grundausbildung Gefahrgutinspektor	Rahmen	EASA.2011.FC08	CAA Intl Ltd	150 000,00 EUR	20.10.2011	ABGESCHLOSSEN
S	OP	EASA.2011.OP.04	Los 8	Technische Schulungsmaßnahmen - IOSA-Prüfer	Rahmen	EASA.2011.FC09	Aviation Quality Services GmbH	150 000,00 EUR	05.10.2011	ABGESCHLOSSEN
S	OP	EASA.2011.OP.04	Los 16	Technische Schulungsmaßnahmen - EWIS für ausgebildetes Wartungspersonal	Rahmen	EASA.2011.FC10	CAA Intl Ltd	150 000,00 EUR	20.10.2011	ABGESCHLOSSEN

D	Art des Verf.	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrages	Art des Vertrages	Vertragsref.	Erfolgreiches Angebot	Gesamt (max.) Wert	Vertragsunterzeichnung	STATUS
S	OP	EASA.2011.OP.04	Los 17	Technische Schulungsmaßnahmen - Sicherheit von komplexen Systemen	Rahmen	EASA.2011.FC11	RGW Cherry & Associates Ltd	150 000,00 EUR	11.10.2011	ABGESCHLOSSEN
S	OP	EASA.2011.OP.04	Los 18	Ausbildung - Technische und Int. Zus.	Rahmen	EASA.2011.FC04	CAA Intl Ltd	4 000 000,00 EUR	15.07.2011	ABGESCHLOSSEN
F	NP	EASA.2011.NP.05		Microsoft Services	Interinstitutionell	DI/05950-00-EASA.SU01	Microsoft	2 000 000,00 EUR	02.03.2011	ABGESCHLOSSEN
F	RP	EASA.2011.RP.06 - PHASE 1		Auslagerung von Zertifizierungsaufgaben an nationale Luftfahrtbehörden und qualifizierte Stellen	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	ABGESCHLOSSEN
F	NP	EASA.2011.NP.07		Büromaterial - Los 2 - IT-Zubehör, Tinte, Toner, USB-Sticks	Rahmen	EASA.2011.FC05	Lyreco GmbH Deutschland	300 000,00 EUR	10.08.2011	ABGESCHLOSSEN
F	NP	EASA.2011.NP.08		Dienstleistungen Implant Reisebüro	Rahmen	EASA.2011.FC06	Top Service Reisebüro GmbH	1 000 000,00 EUR	22.08.2011	ABGESCHLOSSEN
F	NP	EASA.2011.NP.09		Softwarelizenzen (Oracle) - Vertragsergänzung	Interinstitutioneller Rahmen	DI/06410-00-EASA.SU01	Oracle Belgium bvba	145 000,00 EUR	10.02.2011	ABGESCHLOSSEN
E	LVP	EASA.2011.E5.NP.01		IKT-Schulungen	Rahmen	EASA.2011.E.5.NP.01	Prokoda GmbH	60 000,00 EUR	14.10.2011	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.12		Beitrag zur Erarbeitung eines ICAO CO2-Standards für Luftfahrzeuge	Rahmen	EASA.2011.FC.07	Envisa SAS	1 000 000,00 EUR	05.09.2011	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.13		Kontinuierliches Reibungsmessgerät – Verwendung auf verunreinigten Oberflächen	Direkt	EASA.2011.C22	Konsortium zwischen Douglas Equipment (federführend; eine Unternehmenseinheit von Curtiss Wright Wright Flow Control (UK) Ltd.) & IHS Global Ltd. (ESDU)	76.405,00 EUR	22.12.2011	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 1	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC12	Envisa SAS	1 500 000,00 EUR	03.11.2011	ABGESCHLOSSEN

D	Art des Verf.	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrages	Art des Vertrages	Vertragsref.	Erfolgreiches Angebot	Gesamt (max.) Wert	Vertragsunterzeichnung	STATUS
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 1	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC13	AEA Technology plc	1 500 000,00 EUR	03.11.2011	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 1	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC14	NLR	1 500 000,00 EUR	03.11.2011	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 1	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC15	J.W. Pulles	1 500 000,00 EUR	03.11.2011	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 1	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC16	CAA International Ltd	1 500 000,00 EUR	03.11.2011	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 2	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC24	Konsortium zwischen SGI Aviation Services B.V (federführend) und R.G.W. Cherry & Associates Limited	2 500 000,00 EUR	24.01.2012	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 2	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC25	Konsortium zwischen ECORYS Nederland B.V. (federführend) und NLR	2 500 000,00 EUR	24.01.2012	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 2	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC26	Airsight GmbH	2 500 000,00 EUR	24.01.2012	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 2	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC27	Konsortium zwischen Dornier Consulting GmbH (federführend) und Airport Research Center GmbH	2 500 000,00 EUR	24.01.2012	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 2	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC28	Konsortium zwischen Egis Avia (federführend) und Bureau Veritas	2 500 000,00 EUR	24.01.2012	ABGESCHLOSSEN
R	OP	EASA.2011.OP.14	Los 2	Unterstützung der Folgenbeurteilung und Auswertung von EASA-Vorschriften (ASSESS I)	Mehrfacher Rahmen (mit Wiedereröffnung des Wettbewerbs)	EASA.2011.FC29	CAA International	2 500 000,00 EUR	24.01.2012	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2011.OP.17		HDVE - Hubschrauberflug bei schlechter Sicht	Direkt	EASA.2011.C21	NLR	197 000,00 EUR	15.12.2011	ABGESCHLOSSEN

D	Art des Verf.	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrages	Art des Vertrages	Vertragsref.	Erfolgreiches Angebot	Gesamt (max.) Wert	Vertragsunterzeichnung	STATUS
E	NP	EASA.E.2.2011.NP.01		RECAT-Überprüfung	Direkt	EASA.E.2.2011.NP.01	NLR	42 500,00 EUR	01.08.2011	ABGESCHLOSSEN
S	NP	EASA.2011.NP.18		ASCEND - Bereitstellung einer Flugsicherheitsdatenbank	Rahmen	EASA.2011.FC19	ASCEND Worldwide Limited	96 000,00 EUR	21.11.2011	ABGESCHLOSSEN
F	NP	EASA.2011.NP.23		Büro Brüssel - Leasing einer gewerblichen Liegenschaft	Rahmen	n. zutr.	Deka Immobilien GmbH	n. zutr.	06.02.2012	ABGESCHLOSSEN
F	NP	EASA.2011.NP.23		Büro Brüssel - Ausstattung (Arbeiten)	Direkt	n. zutr.	DTZ Consulting Brussels	219.101,02 EUR	07.02.2012	ABGESCHLOSSEN
		EASA.2011.NP.23		Büro Brüssel - Gebäudemanagement	Rahmen	n. zutr.	Jones Lang Lasalle	n. zutr.	27.02.2012	ABGESCHLOSSEN
E	NP	EASA.2011.NP.24		CODAMEIN II: – Kombinierte Schadenskennzahlen und Untersuchung	Direkt	EASA.2011.C20	Bishop GmbH	190 000,00 EUR	06.01.2012	ABGESCHLOSSEN
F	NP	EASA.2011.NP.26		SAP-Lizenzen	Rahmen	BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 – EASA.SU01	SAP Belgium S.A.	540.533,08 EUR	07.10.2011	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2011.OP.28		HighIWC-Eiswassergehalt von Wolken in großer Höhe	Direkt	EASA.2011.C30	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Delegation Rhone Auvergne	298 500,00 EUR	06.01.2012	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2011.OP.29		HELMGOP - Leistungsoptimierung Ölverlust des Hubschrauber-Hauptgetriebes	Direkt	EASA.2011.C23	Cranfield University	90 000,00 EUR	06.01.2012	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2011.OP.30		MULCORS - Verwendung von Mehrkernprozessoren in Bordsystemen	Direkt	EASA.2011.C31	Thales Avionics S.A.	100 000,00 EUR	19.12.2011	ABGESCHLOSSEN
E	NP	EASA.2011.NP.33		SHARDELD 2011 – Sicherheitsauswirkungen der Verwendung von Hardware-Entwicklungstools für programmierbare Bordelektronik-Hardware	Direkt	EASA.2011.C33	IOxOS Technologies S.A	90 000,00 €	16.12.2011	ABGESCHLOSSEN
R	NP	EASA.2011.NP.32		Forschungsgeräte	Direkt	EASA.2011.C34	AVL List	85 000,00 EUR	16.12.2011	ABGESCHLOSSEN

D	Art des Verf.	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrages	Art des Vertrages	Vertragsref.	Erfolgreiches Angebot	Gesamt (max.) Wert	Vertragsunterzeichnung	STATUS
E	OP	EASA.2011.OP.01	Los 2	Catering-Service - Catering-Service auf hoher Ebene	Rahmen	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	STORNIERT - keine Angebote auf die Ausschreibung eingegangen
S	OP	EASA.2011.OP.04	Los 1-3 Los 5-7 Los 9-14	Technische Schulungsleistungen	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	STORNIERT - keine geeigneten Angebote eingegangen
E	OP	EASA.2011.OP.19		Medizinischer Berater	Rahmen	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	STORNIERT - LVP in 2012
F	NP	EASA.F.1.2011.NP.01 und EASA.F.1.2011.NP.02		Untersuchung zur Haftpflichtversicherung für qualifizierte Stellen	Direkt	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	STORNIERT - Angebote erfüllten nicht die technischen Mindestanforderungen
E	OP	EASA.2011.OP.27		SHARDELD 2011 – Sicherheitsauswirkungen der Verwendung von Hardware-Entwicklungstools für programmierbare Bordelektronik-Hardware	Rahmen	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	STORNIERT - keine Angebote auf die Ausschreibung eingegangen
E	OP	EASA.2011.OP.31		HyLiG - Wasserstoff als Traggas	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	n. zutr.	STORNIERT - Angebot erfüllte nicht die technischen Mindestanforderungen

Art des Verfahrens	
NP	Ausgehandeltes Verfahren
RP	Eingeschränktes Verfahren
OP	Offenes Verfahren

## Anhang 6: Personalbestand und Entwicklung des Personalbestands

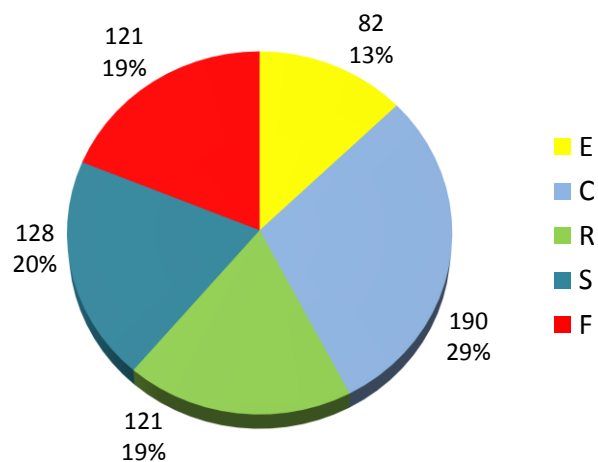
Dieser Teil enthält Analysen und Statistiken über die Mitarbeiter, die zum Ende des Berichtszeitraums beschäftigt waren, anhand verschiedener Parameter wie z. B. Staatsangehörigkeit, Geschlecht und Alter. In allen Tabellen dieses Teils stellen die Zahlen die Situation zum 31.12.2011 dar.

**Abbildung 1: Stellenplan**

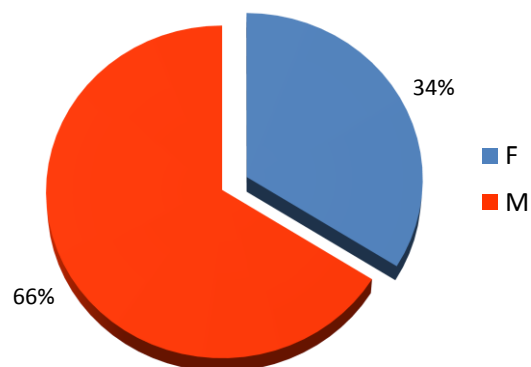
Besoldungs/ Stufe	Besetzte Stellen zum 31.12.2010	Stellenplan 2011	Besetzte Stellen zum 31.12.2011	Stellenbesetzungsquote zum 31.12.2011
<b>AD</b>	<b>404</b>	<b>448</b>	<b>443</b>	<b>99%</b>
16		1		
15	2	1	2	
14	3	8	5	
13	4	14	8	
12	27	30	21	
11	15	51	14	
10	36	64	55	
9	89	84	78	
8	67	94	73	
7	74	58	98	
6	70	38	73	
5	17	5	16	
<b>AST</b>	<b>119</b>	<b>126</b>	<b>130</b>	<b>103%</b>
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	
<b>Total</b>	<b>523</b>	<b>574</b>	<b>573</b>	<b>100%</b>

- In der Tabelle werden nur Stellen für Bedienstete auf Zeit (TA, Temporary Agent) aufgeführt. Diese Tabelle zeigt die besetzten Stellen zum Ende des Berichtszeitraums und nicht die Zahl der Mitarbeiter. Es ist zu beachten, dass zwei strukturelle Teilzeitpiloten nur eine Stelle besetzen. Daher beschäftigt die EASA 524 Bedienstete, während 523 Stellen besetzt sind. Außerdem waren Ende 2011 57 Vertragsbedienstete (CA, Contract Agents) und 11 abgeordnete nationale Sachverständige (SNE, Seconded National Experts) beschäftigt.
- Alle von der EASA im Stellenplan genehmigten Stellen sind als „temporär“ definiert.
- Es ist zu beachten, dass es in EU-Einrichtungen möglich ist, Stellen unterzubesetzen, d. h. eine Stelle kann mit einem Mitarbeiter besetzt werden, der in eine niedrigere Besoldungsgruppe als der theoretische Dienstgrad für die betreffende Stelle eingruppiert ist. Die Dienstgradverteilung im Stellenplan entspricht der „höchsten“ genehmigten Dienstgradverteilung, wobei die besetzten Stellen von der höchsten bis zu den niedrigsten absteigend gerechnet werden.

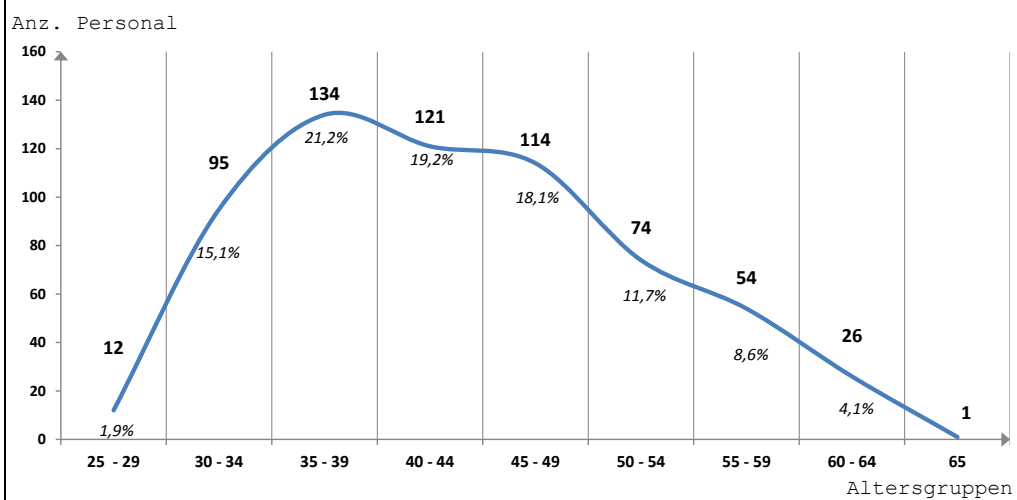


**Abbildung 2: Personalverteilung nach  
Direktion**

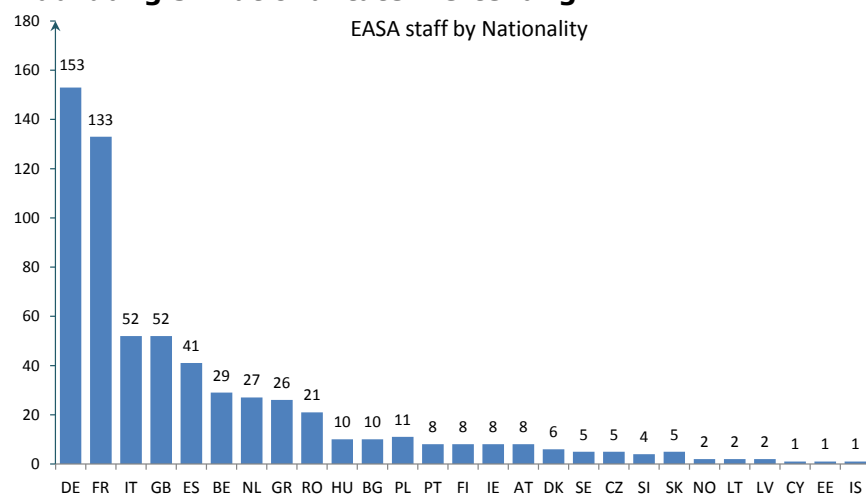
Berücksichtigtes Personal: TA, CA, SNE.

**Abbildung 3: Geschlechterverteilung**

Berücksichtigtes Personal: TA, CA, SNE.

**Abbildung 4: Altersverteilung**

Berücksichtigtes Personal: TA, CA.

**Abbildung 5: Nationalitätenverteilung**

Berücksichtigtes Personal: TA, CA.

## Anhang 7: Wesentliche Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, KPI)

### SICHERHEITSSTRATEGIE UND EASP UND SICHERHEITSANALYSE UND -FORSCHUNG

Ziel	KPI	Soll 2010	Soll 2011	Ergebnis 2011
Verbesserung der zeitnahen Verfügbarkeit und des Inhalts des Jahressicherheitsberichts	Veröffentlichungsdatum wird vorverlegt, Kennzahlen werden verbessert, Bandbreite und Ausführlichkeit werden verbessert	Inhalt bis 25. Mai fertiggestellt und genehmigt	Inhalt bis 25. April fertiggestellt und genehmigt	Erreicht, neues Kapitel über ATM hinzugefügt
Einrichtung und Führung eines internen Systems für die Meldung besonderer Ereignisse	Effiziente Bereitstellung sicherheitskritischer Informationen für Beteiligte/Entscheidungsträger durch spezifische Berichte und Mitteilungen.	n. zutr.	IORS-Funktionen bei den 5 wichtigsten meldenden Organisationen	Progressive Einführung des Systems in Q4 2011
Verbesserung der Reaktion der Agentur auf formelle Sicherheitsempfehlungen	Prozentsatz neuer Sicherheitsempfehlungen, die innerhalb von 90 Tagen beantwortet wurden	95 %	97 %	91 %
Koordinierte, angemessene und rechtzeitige Antworten auf größere Unfälle in der Zivilluftfahrt mit Todesopfern	Nachverfolgung und aktive Unterstützung von Untersuchungen zur Ermittlung des besten Abhilfeplans	Nachverfolgung 7 größere Unfälle in der Zivilluftfahrt mit Todesopfern	Fähigkeit, auf die 10 größten Unfälle in der Zivilluftfahrt zu reagieren	
Verbesserung der Planungs- und Umsetzungsgeschwindigkeit geplanter Maßnahmen	Aktionspläne akzeptiert. Die Verfolgung der Umsetzung des Aktionsplans zeigt, dass ein hoher Prozentsatz von Maßnahmen in Angriff genommen wurde	ECAST-Arbeitsgruppen liefern Produkt, EHEST setzt Aktionsplan um; EGAST veröffentlicht Materialien zur Verbesserung der Sicherheit	ECAST-Arbeitsgruppen liefern Produkt, EHEST setzt Aktionsplan um; EGAST veröffentlicht Materialien zur Verbesserung der Sicherheit	Im Soll. Standardisierte Agenda-Struktur ist jetzt im Einklang mit den drei Teamwork-Programmen. Bessere Sichtbarkeit der wichtigsten Maßnahmen durch den EASp

### REGELSETZUNG

Anmerkung: Die Zahlen bezüglich der VZÄ sind der Arbeitszeittabellenanwendung entnommen. Wir gehen davon aus, dass in naher Zukunft kohärentere Daten (mit Hinblick auf die tatsächlichen VZÄ) verfügbar sein werden. Die Schätzungen werden entsprechend den Ergebnissen und dem Geschäftsverlauf in den Folgejahren angepasst werden.

Ziel	KPI	Soll 2010	Soll 2011	Ergebnis 2011
Intensivierung der Kommunikation und Kooperation mit den Beteiligten	- Anzahl der durchgeführten Veranstaltungen - Prozentsatz positiver Rückmeldungen von Beteiligten bezüglich des Inhalts und der Durchführung von Veranstaltungen	25 Vorkommnisse n. zutr.	25 Vorkommnisse 65 %	22 Vorkommnisse n. zutr.
	- Für die Industrie aufgewendete Vollzeitäquivalente als	n. zutr.	20 % VZÄ	5 % VZÄ

	Prozentsatz der geplanten VZÄ - Prozentsatz der Korrespondenz von Industrie, Mitgliedstaaten und der Kommission, die rechtzeitig vorgelegt wurde	n. zutr.	60 %	87 %
Proaktives Auftreten gegenüber ICAO, Mitgliedstaaten und EU-Institutionen, um eine führende Rolle bei der Erstellung von Vorschriften und Festlegung von Sicherheitszielen zu übernehmen	- Prozentsatz der Teilnahme an einschlägigen ICAO-Sicherheits- und Umweltausschüssen - Prozentsatz der Freistellungen, die rechtzeitig beantwortet wurden - Vollzeitäquivalente als Prozentsatz der geplanten VZÄ zur Unterstützung von: o Kommission (EG) o Mitgliedstaaten (MS) o Drittländern (DL)	95 %  n. zutr.  n. zutr.	98 %  60 %  15 % VZÄ  o 4 % EC o 5 % MS o 6 % TC	100 %  86 %  5,5 % VZÄ  o 1,7 % EC o 3,4 % MS o 0,5 % TC
Umsetzung des beschlossenen Regelsetzungsprogramms (Jahr n - n+3)	- Prozentsatz Umsetzung des Regelsetzungsprogramms - Für die Erarbeitung von Regeln aufgewendete Vollzeitäquivalente als Prozentsatz der geplanten VZÄ	95 %  n. zutr.	95 %  35 % VZÄ	91 %  48 % VZÄ
Verbesserung/Optimierung der Regelsetzungsprozesse	- Für die Verbesserung der vom Regelsetzungspersonal verwalteten Prozesse aufgewendete Vollzeitäquivalente als Prozentsatz der geplanten VZÄ	n. zutr.	30 % VZÄ	1,6 %

PRODUKTSICHERHEITSAUFSICHT

Ziel	KPI	Soll 2010	Soll 2011	Ergebnis 2011
Sicherstellung eines Mindestniveaus der Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	Jährlich geleistete technische Arbeitszeit in Prozent der geplanten Stunden	90 %	90 %	87,87 %
Internalisierung des Zertifizierungsprojekts und der CAW-Aufgaben entsprechend der Internalisierungsstrategie	Interne Stunden in Prozent der Gesamtstunden	64 %	72 %	75,85 %
Verbesserung der Effizienz des technischen Personals	Technische Stunden (Projektleistungen) in Prozent der Gesamtstunden	66 %	77%	81,66 %
Sicherstellung einer angemessenen Erfüllung aller Zertifizierungsaufgaben für Flugstandards	Geleistete technische Arbeitszeit pro Projekt in Prozent der geplanten Stunden	90 %	90 %	114,22 %

Zufriedenheit der Industrie	Prozentsatz positiver Rückmeldungen auf Fragebögen von Beteiligten	80 %	65%	n. zutr*
-----------------------------	--	------	-----	----------

### GENEHMIGUNG VON BETRIEBEN

<b>Ziel</b>	<b>KPI</b>	<b>Soll 2010</b>	<b>Soll 2011</b>	<b>Ergebnis 2011</b>
Schaffung von Leistungsprüfungen für die Überwachung von NAA, um die gemeinsame Anwendung der Überwachung von Betrieben sicherzustellen; dies unabhängig davon, ob die Überwachung von der EASA oder einer nationalen Luftfahrtbehörde im Auftrag der EASA durchgeführt wird	Anzahl der von EASA-Teamleitern oder EASA-Führungspersonal durchgeführten Besuche bei nationalen Luftfahrtbehörden	5 %	5 %	5 %
Implementierung neuer Tätigkeitsbereiche, rechtzeitig an die Änderung der Implementierungstermine angepasst	Verfügbarkeit des Umsetzungsplans	Umsetzung der neuen Tätigkeitsbereiche gem. Umsetzungsplan	Neue Tätigkeitsbereiche umgesetzt	Implementierung wurde durchgeführt, insofern Entwürfe von Verfahren und Formularen abgeschlossen wurden.
Erstellung angemessener Verfahren für die Übertragung von Tätigkeiten an die nationalen Luftfahrtbehörden bezüglich neuer Tätigkeitsbereiche	Verhältnis extern vergebene Aufgaben/von EASA-Mitarbeitern durchgeführte Aufgaben	Erarbeitung von Auslagerungsverfahren (Ziel 80 %)	Verfahren für die externe Vergabe erstellt (Ziel 80 %)	Unterstützung des Ausschreibungsverfahrens läuft, Unterstützung der Akkreditierung war geplant (neue Tätigkeitsbereiche)
Erarbeitung eines risikobasierten Überwachungssystems mit definierten Test- und Umsetzungsphasen	Implementierung der risikobasierten Überwachungsphasen im Vergleich mit Implementierungsplan	Abschluss der Testphase	50 % Umsetzung	Konzept wurde auf alle Tätigkeitsbereiche für die Zulassung von Organisationen ausgedehnt, Koordination mit S.1 und S.4 läuft
Zurverfügungstellung von Ressourcen wie für Inspektionstätigkeiten der Normungsabteilung angefordert	% der Anforderungen erfüllt	90 % der Anforderungen erfüllt	90 % der Anforderungen erfüllt	90 % der Anforderungen erfüllt

### INSPEKTIONEN IN DEN MITGLIEDSTAATEN

<b>Ziel</b>	<b>KPI</b>	<b>Soll 2010</b>	<b>Soll 2011</b>	<b>Ergebnis 2011</b>
Durchführung der gemäß dem genehmigten Jahresplan vereinbarten Zahl von Besuchen (erste strategische Säule)	% durchgeführter geplanter Besuche	100 % geplante Besuche + Ad-hoc- und sonstige unangekündigte Besuche	100 % der geplanten Besuche + weitere 10 % (Ad-hoc, FUP usw.)	100 % durchgeführt in allen Bereichen (sowie eine erhebliche Zahl zusätzlicher Ad-hoc- und Folgebesuche)

Förderung vorausschauender Normungsmaßnahmen (zweite strategische Säule)	Durchführung von Normungssitzungen	Eine pro Geltungsbereich	1 Besprechung für FSTD und IAW 2 Besprechungen für CAW, OPS, FCL	Soll erreicht (Std.-Treffen wurden in allen bestehenden Bereichen durchgeführt)
Bewertung der Auswirkungen der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen (Artikel 24 Absatz 3) (dritte strategische Säule)	% analysierter gegenüber festgestellter Probleme	n. zutr.	70 %	100 %

## BETREIBER

Ziel	KPI	Soll 2010	Soll 2011	Ergebnis 2011
Einrichtung der notwendigen Prozesse und Verfahren einschließlich einer vollständigen Datenbank für die Sammlung, Analyse und Verwaltung der Berechtigungen sowie Umsetzung der erforderlichen Änderungen in der ERP-Anwendung der Agentur	Verfahren und Prozesse, Datenbank-Unternehmensanforderungen, Antragsvordrucke und Finanzierungsplan	Entwurf von Verfahren und Prozessen, und Datenbank-Unternehmensanforderungen eingerichtet	Entwurf von Verfahren und Prozessen und Datenbank eingerichtet	Verfahrensentwurf erarbeitet in ARIS; Geschäfts-analysedokument wurde für die TCO-Software-anwendung erstellt; regelmäßige Besprechungen haben mit Direktion F stattgefunden über die Einbindung des TCO Admin-Verfahrens in SAP
Erfolgreiche Umsetzung der Durchführungsbestimmung für Drittlandsbetreiber-Zulassungen	Reibungslose Umsetzung der Durchführungsbestimmung	n. zutr.	vorläufige Risikoabschätzung abgeschlossen	Regelsetzungsverfahren für geplanten Teil-TCO verzögert aus Gründen, die S.4.2 nicht zu vertreten hat (CRD veröffentlicht im Januar 2012)
Unterstützung der Kommission im Zusammenhang mit Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005	Bei Bedarf Unterstützung der Kommission	10 Missionen (von der Kommission vorgesehen)	10 Missionen	Keine Missionen angefordert von CION (EU-Sicherheitsliste) 10 ASC-Anhörungen/Besprechungen in Brüssel
Beteiligung an Seminaren, Konferenzen, Roadshows	Anzahl der Initiativen außerhalb der routinemäßigen Veranstaltungen, an denen teilgenommen wurde	Mindestens 3	5	7
Vorstellung des EC-SAFA-Systems auf einschlägigen internationalen Konferenzen und auf Anfrage einzelner Staaten, um die Verfahrensweise bei Vorfeldinspektionen mit anderen größeren Luftfahrtbehörden abzustimmen	Anzahl der externen Präsentationen und Gespräche mit Drittland-Behörden	5	5	9
Qualifikation von SAFA-Inspektoren	Abschluss einer Ausbildung bei einer von der EASA	Verbesserung Jahr für Jahr	Alle STL u. STM	Erreicht.

	zugelassenen Ausbildungsorganisation			
Entwicklung der SAFA-Datenbank	Benutzerfreundlichkeit und Qualität der Ergebnisse	24 Inspektionen	100 %	100 %

### INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

<b>Ziel</b>	<b>KPI</b>	<b>Soll 2010</b>	<b>Soll 2011</b>	<b>Ergebnis 2011</b>
Förderung des EASA-Systems durch bilaterale Abkommen (BASA), Arbeitsvereinbarungen (WA und lokale Repräsentanten)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prozentsatz der aktiv ergriffenen Initiativen von den insgesamt eingegangenen Anträgen</li> <li>- Prozentsatz der Koordinationsbesprechungen als Folgemaßnahmen zu den Vereinbarungen</li> </ul>	n. zutr.	90 % der Anfragen positiv beantwortet innerhalb einer angemessenen Frist  90 % der Koordinationsbesprechungen organisiert	98 %  100 %
Unterstützung der EU bei der Definition, Umsetzung und Überprüfung von EU-Kooperationsprogrammen in der Zivilluftfahrt (neue Zielsetzung)	Anzahl der Projekte mit direkter EASA-Beteiligung (Teilnahme am Lenkungsausschuss von Projekten, Mitwirkung an technischen Aktivitäten usw.)	5 Projekte	7 Projekte	19 Projekte
Entwicklung und Umsetzung von Aktivitäten im Rahmen der technischen Zusammenarbeit wie z. B. Ausbildung und technische Workshops für die Behörden internationaler Partner	Anzahl der technischen Tätigkeiten, die für die Verbreitung und Erläuterung von EU-Vorschriften organisiert wurden	15 Vorkommnisse	15 Vorkommnisse	20 Vorkommnisse
Unterstützung der Koordination von ICAO-Schreiben (ICAO State Letters, SL) durch die Kommission gemäß dem Verfahren der Kommission	- Prozentsatz der rechtzeitig vorgelegten Empfehlungen für ICAO-Schreiben (ICAO State Letters, SL)	90 %	90 %	98 %

### UNTERSTÜTZUNGSTÄTIGKEITEN<sup>11</sup>

<b>Ziel</b>	<b>KPI</b>	<b>Soll 2010</b>	<b>Soll 2011</b>	<b>Ergebnis 2011</b>
Zeitnahe Bearbeitung von Anträgen zur Förderung der Qualität und eine kontinuierliche Verbesserung der Dienstleistungen für die Industrie	Anteil der innerhalb von 5 Arbeitstagen ab Eingang zugewiesenen Anträge	75 %	75 %	73 %

<sup>11</sup> Einige der Schlüsselkennzahlen wurden überprüft, um eine bessere Anpassung an die Arbeitsweise in SAP zu erreichen, wie bereits im Arbeitsprogramm 2012 zum Ausdruck gekommen.

Zügige Bearbeitung von Abschlussdokumenten zur Förderung der Qualität und einer kontinuierlichen Verbesserung der Dienstleistungen für die Industrie	Anteil der Zertifizierungsbescheinigungen, die innerhalb von 2 Arbeitstagen ab Eingang des technischen Visums ausgestellt werden	75 % <sup>1</sup>	80 % <sup>2</sup>	90 %
Erfüllung der Bedingungen der Rahmenverträge mit den nationalen Luftfahrtbehörden	Prozentsatz der verarbeiteten Rechnungen (Zahlung veranlasst) innerhalb von 45 Kalendertagen ab Registrierung der Rechnung	100 % <sup>2</sup>	98 % <sup>3</sup>	99 %
Angebot angemessener Beschaffungsdienste für die Wirtschaft	Anteil der am Ende des Jahres erreichten Planung mit hohem Volumen (>60k) des Monats September (Anzahl der Verfahren, Anzahl der unterzeichneten Verträge, Haushaltsvolumen)	90 %	92 %	96 %
Aufrechterhaltung einer hohen Haushaltsvollzugsgeschwindigkeit	Anteil der erfüllten Verpflichtungen gegenüber der Prognose für den gesamten Jahreshaushaltsplan	98 %	98 %	98 %
Verbesserung der Effizienz bei der Einziehung von Forderungen	Durchschnittliche Anzahl der Tage bis zur Einziehungsanweisung	120	100	98
Bereitstellung angemessener Verwaltungsmeldungen an den MB	Zurverfügungstellung eines Fortschrittsanzeigers für jede MB-Sitzung	3	4	4
Erstellung eines gemeinsamen Managementsystems für Datensätze für die gesamte EASA, das die Anforderungen von ISO 9001 erfüllt.	Erfolgreiche Einführung der Datenverwaltungssoftware in allen Abteilungen	2 Pilotabteilungen	Machbarkeitsstudie Informationsmanagement	Unternehmensbeurteilung durchgeführt
Umsetzung des Stellenplans	Anteil genehmigter Stellen für Bedienstete auf Zeit, die Ende 2011 besetzt waren.	98 %	97 %	100 %
Ermittlung eines Standardausbildungsprogramms (gemeinsame Kriterien im Hinblick auf Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrung) für das Profil von Flugsicherheitsbeauftragten.	Endgültiges Arbeitsdokument	Vereinbartes und verabschiedetes endgültiges Arbeitsdokument	Beginn der Entwicklung und Lieferung von identifizierten gemeinsamen Ausbildungsmodulen und -programmen	Version 3 der Unterlage über Qualifikationskriterien für Inspektoren hinsichtlich IAW- und CAW-Inspektorenprofilen wurde vom CTiG genehmigt



ISO 9001-Zertifizierung	Überprüfung durch eine externe Stelle	Zertifizierungsbescheinigung erhalten	Zertifizierungsbescheinigung aufrechterhalten	Zertifizierungsbescheinigung aufrechterhalten
Durchführung einer jährlichen Risikoanalyse.	Aktuelles Risikoverzeichnis	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand
<p>Akkreditierung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zur Sicherstellung eines fortdauernden und stabilen Aufsichtsprozesses der NAAs und/oder qualifizierter Stellen, denen Zertifizierungsaufgaben übertragen wurden</li> <li>- Um verlässliche Sicherheit im Zulassungsverfahren schaffen zu können, dass NAAs und/oder QES zugewiesene Aufgaben durchführen können, sicherstellen, dass die Agentur fähig ist, auf Anfragen rechtzeitig zu reagieren.</li> </ul>	<p>Einhaltungsindikator: Jährlicher Akkreditierungsplan umgesetzt <i>Ziel: Alle für ein bestimmtes Jahr N geplanten Inspektionen wurden durchgeführt</i></p> <p>Leistungsindikator: Erfolgreiche Unterbringung zusätzlicher ACCR-Überprüfungen, die während des Jahres N identifiziert wurden</p> <p><i>Ziel: Alle im Jahr N durchzuführenden weiteren Überprüfungen.</i></p>	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand

## Anhang 8: EASA-Verwaltungsrat

Der EASA-Verwaltungsrat setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission zusammen. Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Festlegung der Prioritäten der Agentur, die Aufstellung des Haushaltsplans und die Überwachung der Tätigkeit der Agentur.

Der Verwaltungsrat trat 2011 viermal zusammen.

### Zusammensetzung<sup>12</sup>

<b>Stimmberechtigte Mitglieder</b>	Europäische Kommission und europäische Mitgliedstaaten (27)
<b>Nicht stimmberechtigte Mitglieder</b>	Norwegen, Liechtenstein, Island, Schweiz
<b>Beobachter</b>	Albanien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien, FYROM, Montenegro, Serbien und die Mission der Vereinten Nationen in Kosovo (zu nominieren)

Der EASA-Beirat (EASA Advisory Board, EAB) nimmt als Beobachter an den Sitzungen des Verwaltungsrats teil

<b>Vorsitzender des Verwaltungsrats</b>	<b>Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats</b>
Hr. Michael Smethers (Vereinigtes Königreich)	Hr. Maxime Coffin (Frankreich)

<sup>12</sup> Eine detaillierte Auflistung der Mitglieder des EASA-Verwaltungsrats findet sich auf der Website der EASA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

## Anhang 9: Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

ACARE	Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa)
ACI	Airport Council International (Internationaler Dachverband der Flughafenbetreiber)
AD	Airworthiness Directive (Lufttüchtigkeitsanweisung)
AMC	Acceptable Means of Compliance (annehmbare Nachweisverfahren)
ANS	Air Navigation Services (Flugsicherungsdienste)
AR	Authority Requirements (behördliche Anforderungen)
ATCO	Air Traffic Controller (Fluglotse)
ATM	Air Traffic Management (Flugverkehrsmanagement)
BASA	Bilateral Air Safety Agreement (bilaterales Abkommen auf dem Gebiet der Flugsicherheit)
CA	Contract Agent (Vertragsbediensteter)
CAAC	General Administration of Civil Aviation of China (Allgemeine Zivilluftfahrtverwaltung Chinas)
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt) (ICAO))
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation (Dachverband von Flugsicherungsanbietern)
CAT	Commercial Air Transport (Gewerblicher Luftverkehr)
CAW	Continuing Airworthiness (Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit)
CC	Cabin Crew (Flugbegleiter)
CMA	Continuous Monitoring Approach (Verfahren der fortlaufenden Überwachung)
CRD	Comment Response Document (Kommentar-Antwort-Dokument)
CRT	Comment Response Tool (Kommentar-Antwort-Anwendung)
CTIG	Common Training Initiative Group (Gruppe gemeinsame Schulungsinitiative)
COA	Continuing Airworthiness Organisations (Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit)
DOA	Design Organisation Approval (Genehmigung als Entwicklungsbetrieb)
EACCC	European Crisis Coordination Cell (europäische Krisenkoordinierungszelle)
EAD	Emergency Airworthiness Directive (dringliche Lufttüchtigkeitsanweisung)
EARPG	European Aviation Research Partnership Group (Europäische Gruppe für die Partnerschaft in der Luftfahrtforschung)
EASAC	European Safety Advisory Committee (Europäischer Beratungsausschuss für die Flugsicherheit)
EASP	European Aviation Safety Programme (Europäisches Programm für Flugsicherheit)
EASp	European Aviation Safety Programme (Europäischer Plan für Flugsicherheit)
EC	European Commission (Europäische Kommission)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz)
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team (Europäisches Sicherheitsteam der gewerblichen Luftfahrt)
ECofA	Export Certificate of Airworthiness (Export-Lufttüchtigkeitszeugnis)
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control (Europäisches Zentrum für die Prävention und von Krankheiten)
EGAST	European General Aviation Safety Team (Europäisches Team für Sicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt)
EHFAG	European Human Factors Advisory Group (Europäische Beratungsgruppe menschliche Faktoren)
EHEST	European Helicopter Safety Team (Europäisches Team für Hubschraubersicherheit)
ERP	Enterprise Resource Planning (Planung des Einsatzes der Unternehmensressourcen)
ESSI	European Safety Strategy Initiative (Europäische Strategische Sicherheitsinitiative)
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation (Genehmigung von der EAA herausgegebener technischer Mindestforderungen (Lufttüchtigkeitsforderungen))
EU	Europäische Union
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment (Europäische Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung)
FAA	Federal Aviation Administration USA (Bundesluftfahrtbehörde der USA)
FABs	Functional Airspace Blocks (funktionale Luftraumblöcke)
FAL	Final Assembly Line (Endmontageband)
FCL	Flight Crew Licensing (Lizenz für die Flugbesatzung)
FDM	Flight Data Monitoring (Flugdatenanalyse)
FOIA	(US) Freedom of Information Act (US-Informationsfreiheitsgesetz)
FSTD	Flight Synthetic Training Devices (Flugsimulationsübungsgeräte)
VZÄ	Vollzeitäquivalent
GM	Guidance Material (Anleitungen)
HLSC	(ICAO) High Level Safety Conference (hochrangige Sicherheitskonferenz)
HR	Human Resources (Personalverwaltung)
IAC	Interstate Aviation Committee (zwischenstaatlicher Luftfahrtausschuss)
IAS	Internal Audit Service (European Commission) (Interner Auditdienst, Europäische Kommission)

IAW	Initial Airworthiness (Lufttüchtigkeitserstzeugnisse)
ICF	International Cooperation Forum (Forum für Internationale Zusammenarbeit)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Intern. Zivilluftfahrt-Organisation)
IGPT	Inter Group on Pilot Training (EASA)
IOORS	(EASA) Internal Occurrence Reporting System (Internes Ereignis-Meldesystem)
IPPF	International Professional Practices Framework (Rahmen für internationale professionelle Praktiken)
ISC	Internal Safety Committee (Interner Sicherheitsausschuss)
IT	Informationstechnologie
ITQI	International Training Qualification Initiative (IATA) (Internationale Initiative für Schulungsqualifikation)
JAA	Joint Aviation Authorities (Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen)
JAR	Joint Aviation Requirement (Gemeinsame Lufttüchtigkeitsvorschriften)
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (gemeinsame Behörden für die Regelsetzung über unbemannte Systeme)
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau (japanische Zivilluftfahrtbehörde)
LoA	Letter of Agreement (Einverständniserklärung)
MMEL	Master Minimum Equipment List (Basis-Mindestausrüstungsliste)
MOA	Maintenance Organisation Approval (Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb)
MRB	Maintenance Review Board (Instandhaltungsprüfstelle)
NAA	National Aviation Authority (nationale Luftfahrtbehörde)
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (ICAO) (neue Generation von Luftfahrtpersonal) (ICAO)
Nr.	Nummer
NPA	Notice of Proposed Amendment (Ankündigung eines Änderungsvorschlags) (EASA)
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (Ankündigung eines Änderungsvorschlags) (FAA)
TFOEB	Operational Evaluation Board (Bewertungsgremium)
OPS	Air Operations (Flugbetrieb)
OR	Organisation Requirements (organisatorische Anforderungen)
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) (Antrag auf Ausstellung einer Lufttüchtigkeitsanweisung)
POA	Production Organisation Approval (Genehmigung als Herstellungsbetrieb)
PRB	Performance Review Board (Leistungsüberprüfungsausschuss)
Q	Quartal
RTC	Restricted Type Certificate (eingeschränkte Musterzulassung)
SAE	Society of Automotive Engineers (Verband der Automobilingenieure)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern)
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN]
SARPS	(ICAO) Standards and Recommended Practises (Normen und empfohlene Verfahrensweisen)
SAN	Storage Area Network (Speichernetz)
SAS	Special Airworthiness Specification (Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnis)
SESAR	Single European Sky ATM Research (ATM-Forschungsprogramm für den einheitlichen europäischen Luftraum)
SPOA	Single Productions Organisations (einzelne Fertigungsorganisationen)
SNE	Seconded National Expert (abgeordneter nationaler Sachverständiger)
SMS	Safety Management Systems (Sicherheitsmanagementsysteme)
SSP	State Safety Programme (Sicherheitsprogramm des Staates)
STC	Supplemental Type Certificate (ergänzende Musterzulassung)
STD	Synthetic Training Device (synthetisches Übungsgerät)
TA	Temporary Agent (Bediensteter auf Zeit)
TC	Type Certificate (Musterzulassung)
TCO	Third Country Operators (Drittlandsbetreiber)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
VAR	Vereinigte Arabische Emirate
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (Programm zur universellen Überprüfung der Sicherheitsaufsicht) (ICAO)
WA	Working Arrangement (Arbeitsvereinbarung)