



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

EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

Algemeen jaarverslag 2010



Juni 2011

Voorwoord van de voorzitter van de raad van bestuur

Als voorzitter van de raad van bestuur van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heb ik het grote genoegen u het jaarverslag over 2010 voor te stellen. Dit verslag brengt niet alleen het brede scala aan werkzaamheden van het Agentschap in kaart, maar toont ook duidelijk de vooruitgang die het afgelopen jaar op verschillende terreinen werd geboekt.

De belangrijkste ontwikkelingen in 2010 hadden te maken met het veiligheidsbeleid. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) heeft op haar algemene vergadering in oktober aangekondigd niet alleen werk te willen maken van een proactievere, op risico's gebaseerde veiligheidsregelgeving, maar ook te streven naar transparantere veiligheidsinformatie en effectievere kernindicatoren voor veiligheidsprestaties. Het EASA nam als volwaardig lid samen met andere vooraanstaande internationale regelgevers deel aan de vergadering en speelde een actieve rol in de besprekingen.

De Europese luchtvaart is veilig, maar niet de veiligste ter wereld. In het recente Witboek over het vervoersbeleid benadrukt de Europese Commissie dat Europa ernaar moet streven de veiligste luchtvaartregio ter wereld te worden. Op zijn toespraak in januari 2011 (die in het voorjaar van 2010 had moeten plaatsvinden, maar vanwege de vulkaanascrisis werd uitgesteld) riep vicevoorzitter Kallas de EU op om "de beste veiligheidsprestaties te leveren die de hele Europese Unie ten goede komen, en om die mettertijd verder uit te bouwen". Er is een sleutelrol weggelegd voor het EASA om deze uitdaging aan te nemen.

Het Agentschap heeft in 2010 het eerste pan-Europese programma en plan voor de veiligheid van de luchtvaart uitgewerkt. In het programma wordt uitgelegd hoe het Europese regelgevingssysteem voor de luchtvaartveiligheid werkt, en hoe de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende partners op elkaar aansluiten. Dit programma is in feite de opmaat naar een veiligheidsbeheersysteem voor Europa.

Het plan is een operationeel document dat berust op een uitgebreide gegevens- en informatieverzameling en inventariseert de grootste veiligheidsrisico's waarmee exploitanten te maken krijgen, aangevuld met een reeks risicobeperkende maatregelen. Dit plan zal voortdurend worden gecontroleerd en moet fungeren als stuwende kracht achter de beleidslijnen en het werkprogramma van het Agentschap. De vulkaanascrisis in 2010 heeft duidelijk aangetoond dat een veiligheidsregelgever in staat moet zijn accenten te verleggen en andere taken op zich te nemen naarmate er zich nieuwe omstandigheden en risico's voordoen.

Het Agentschap heeft in 2010 verder vooruitgang geboekt op weg naar een uitgebreide, juridisch onderbouwde veiligheidsregeling voor de 27 EU-lidstaten en andere Europese landen die de EU-luchtvaartwetgeving toepassen. Deze ambitieuze doelstelling is een ware uitdaging, maar wordt gaandeweg realiteit. De naderende overeenstemming over voorschriften inzake personeelsvergunningen en luchtverkeersbeheer alsook de omvangrijke voorbereidende werkzaamheden op andere gebieden betekenden vorig jaar een belangrijke stap vooruit.

Aan de werkzaamheden van het Agentschap zijn talloze aspecten gebonden waarop ik hier niet dieper kan ingaan. Toch wil ik ook dit jaar hulde brengen aan de deskundigheid en toewijding van het voltallige EASA-personeel. Het succes van het EASA staat of valt met de inspanningen en inzet van zijn personeel: zij bouwen aan een organisatie waarop Europa terecht trots mag zijn.

Michael Smethers
voorzitter van de raad van bestuur

Voorwoord van de uitvoerend directeur

De ontwikkelingen in 2010 hebben nogmaals het belang aangetoond van een gecoördineerd optreden met het oog op de veiligheid van de luchtvaart. Uit de cijfers blijkt dat 2010 een goed jaar was voor de veiligheid van het luchtverkeer in Europa: er viel geen enkel ongeval te betreuren in de commerciële verkeersluchtvaart met vaste vleugelvliegtuigen. Voor de burgerluchtvaart buiten de regio daarentegen was 2010 een slecht jaar met 52 ongevallen met dodelijke afloop en 881 dodelijke slachtoffers. Collectief veiligheidsbeheer is van essentieel belang om op wereldschaal veiligheidsproblemen aan te pakken zoals onbestuurbaarheid van het vliegtuig en overschrijding van de start- of landingsbaan.

In 2010 werd aanzienlijke vooruitgang geboekt met de invoering van een op risico's gebaseerde aanpak die een gecoördineerd optreden op veiligheidsgebied in Europa en de hele wereld moet bevorderen. Het EASA heeft daarbij het voortouw genomen. Het Agentschap heeft een belangrijke rol gespeeld op de 37e vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) die in september en oktober 2010 plaatsvond in Montreal. Het EASA heeft gepleit voor een gemeenschappelijke Europese koers in nauw overleg met de EU-instellingen en andere partners. Van de 33 gemeenschappelijke standpunten die op de vergadering werden aangenomen en verdeeld onder alle Europese delegaties, werden er 27 door het EASA opgesteld.

Het Agentschap heeft in 2010 vorderingen gemaakt op weg naar de totstandbrenging van het eerste pan-Europese veiligheidsbeheersysteem voor de luchtvaart. De acties van de lidstaten worden gecoördineerd en aangevuld door het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP). Dit programma inventariseert de belangrijkste veiligheidsrisico's die op Europees niveau moeten worden aangepakt, en legt concrete nationale veiligheidsdoelen vast. Het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EASp) is een wezenlijk onderdeel van het EASP. Dit referentiedocument voor beleidsmakers maakt de veiligheidsbeheercyclus volledig door geheel Europa bestrijkende kernproblemen op veiligheidsgebied te koppelen aan acties en initiatieven om de onderliggende risico's te beperken.

Het programma en het plan effenen samen het pad voor de veiligheidswerkzaamheden die de komende vier jaar in Europa moeten plaatsvinden op alle gebieden van de luchtvaart. Dankzij het verruimde mandaat van het EASA, dat nu ook bevoegd is voor luchtverkeersbeheer (ATM) en luchtvaartterreinen, is voldaan aan de randvoorwaarden om te komen tot een totale systeembenadering van de veiligheid in de luchtvaart.

Deze alomvattende benadering moet de steunpilaar worden van de luchtvaartsector door steeds hogere veiligheidsniveaus te garanderen en tegelijk ook ruimte te bieden voor gestroomlijnde certificerings- en regelgevingsprocedures. Eerste opgave om daarin te slagen is de certificering van de volgende technologiegeneratie op het gebied van luchtverkeersbeheer ten behoeve van de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim. Daartoe werden werkafspraken gemaakt met de gemeenschappelijke onderneming Sesar en Eurocontrol.

Na de uitbarsting van de IJslandse vulkaan Eyjafjallajökull in april 2010 heeft het EASA samengewerkt met een groot aantal belanghebbende instanties om de veiligheid van de vluchten te garanderen toen het Europese luchtruim opnieuw voor het vliegverkeer werd opengesteld. Het Agentschap heeft ook een nieuwe Europese aanpak helpen uitwerken

die het bij soortgelijke voorvallen in de toekomst mogelijk moet maken hoge veiligheidsnormen te handhaven zonder het Europese luchtverkeer ernstig te verstoren.

Tot slot meld ik met trots dat het EASA de in november 2010 gehouden ISO 9001:2008-audit met goed gevolg heeft doorstaan. Deze ISO-certificering is alleen mogelijk geweest door de inzet en toewijding van het voltallige personeel en bewijst het vermogen van het EASA om efficiënte werk- en organisatieprocessen toe te passen. Het EASA is vandaag de eerste EU-instantie die volledig conform ISO 9001:2008 is gecertificeerd.

Patrick Goudou
uitvoerend directeur

Inhoud

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER VAN DE RAAD VAN BESTUUR.....	2
VOORWOORD VAN DE UITVOEREND DIRECTEUR.....	4
INHOUD	6
INLEIDING	8
HET AGENTSCHAP	9
ORGANIGRAM.....	10
BELANGRIJKE EVENEMENTEN IN 2010	11
ACTIVITEITEN VAN HET AGENTSCHAP	12
1. VEILIGHEIDSSTRATEGIE	12
1.1. Doelstellingen en toepassingsgebied.....	12
1.2. Belangrijkste prestaties in 2010	12
2. VEILIGHEIDSANALYSE EN ONDERZOEK.....	15
2.1. Doelstellingen en toepassingsgebied.....	15
2.2. Belangrijkste resultaten in 2010	15
Veiligheidsanalyse.....	15
Onderzoek.....	17
2.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)	18
3. REGELGEVING	19
3.1. Doelstellingen en toepassingsgebied.....	19
3.2. Belangrijkste prestaties in 2010	19
3.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)	21
4. PRODUCTCERTIFICERING	22
4.1. Doelstellingen en toepassingsgebied.....	22
4.2. Belangrijkste prestaties in 2010	22
4.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)	25
5. ERKENNING VAN ORGANISATIES	26
5.1. Doelstellingen en toepassingsgebied.....	26
5.2. Belangrijkste prestaties in 2010	26
5.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)	28
6. INSPECTIES VAN LIDSTATEN	29
6.1. Doelstellingen en toepassingsgebied.....	29
6.2. Belangrijkste prestaties in 2010	29
6.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)	31
7. EXPLOITANTEN	32
7.1. Doelstellingen en toepassingsgebied.....	32
7.2. Belangrijkste prestaties in 2010	32
SAFA.....	32
Exploitanten van derde landen	33
7.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)	34
8. INTERNATIONALE SAMENWERKING	35
8.1. Doelstellingen en toepassingsgebied.....	35
8.2. Belangrijkste prestaties in 2010	35
8.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)	36

9. ONDERSTEUNENDE ACTIVITEITEN.....	37
9.1. Doelstellingen en toepassingsgebied.....	37
9.2. Belangrijkste prestaties in 2010	37
Algemeen beheer	37
Aanvraagbeheer en aanbestedingen	37
Financiën	38
Juridische Dienst.....	38
Communicatie.....	38
Personeelszaken	39
Technische Opleiding	40
Informatie- en bedrijfsdiensten.....	40
9.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)	41
INTERNE CONTROLE EN RISICOBEPERKING.....	42
BIJLAGEN	45
BIJLAGE 1: BETROUWBAARHEIDSVERKLARING VAN DE ORDONNATEUR.....	46
BIJLAGE 2: STUDIES EN ONDERZOEKSPROJECTEN IN 2010	47
BIJLAGE 3: BESLUITEN, ADVIEZEN EN NPA'S VAN 2010.....	48
BIJLAGE 4: FINANCIËLE RESULTATEN VAN HET AGENTSCHAP IN 2010 (BEGROTINGSUITVOERING VAN HET EASA)	50
BIJLAGE 5: PERSONEELSBEZETTING EN DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN.....	54
BIJLAGE 6: RAAD VAN BESTUUR VAN HET EASA	56
BIJLAGE 7: AFKORTINGENLIJST	57

Inleiding¹

Het Agentschap heeft in 2010 verder invulling gegeven aan zijn nieuwe bevoegdheden en verantwoordelijkheden, en tegelijk zijn rol versterkt en bevordert als hoeksteen van de EU-strategie voor luchtvaartveiligheid. In dat verband heeft het Agentschap de totstandbrenging van een algemeen Europees rechtskader op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart dichterbij gebracht, en in belangrijke mate bijgedragen tot de invoering van een Europese strategie voor luchtvaartveiligheid.

In 2010 werden de volgende taken toegevoegd aan het takenpakket van het Agentschap:

- ontwikkeling van een Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP) en Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EASp);
- totstandbrenging van een intern rapportagesysteem voor incidenten (IORS);
- voorbereidende werkzaamheden met het oog op de vergunning van exploitanten van derde landen (TCO's);
- deelname aan het Prestatiebeoordelingscomité (PRB) met betrekking tot de prestatieregeling voor luchtverkeersbeheer (ATM).

Voor tal van werkzaamheden werd nauw samengewerkt met andere autoriteiten. Het EASA heeft ervoor gezorgd dat Europa op stelselmatige wijze was vertegenwoordigd op de 37e algemene vergadering van de ICAO, en heeft meegewerkt aan het opstellen van werk- en informatiedocumenten die door het Belgische voorzitterschap werden voorgesteld. Verder bleef het Agentschap direct betrokken bij uiteenlopende ICAO-werkgroepen en -panels. Op Europees niveau heeft het Agentschap een werkafspraken gemaakt met Eurocontrol en een akkoordverklaring ondertekend met de gemeenschappelijke onderneming Sesar om de taken en voorwaarden van het Sesar-programma vast te leggen.

Het Agentschap heeft zich in 2010 verder ingezet om te worden erkend als vooraanstaande luchtvaartorganisatie. Het EASA heeft in november 2010 de ISO9001:2008-audit met goed gevolg doorstaan en is nu de eerste volledig ISO-gecertificeerde EU-instantie. Daarnaast werd de interne-auditfunctie van het Agentschap in 2010 met succes getoetst aan het internationale raamwerk voor de beroepsuitoefening (International Professional Practices Framework - IPPF).

Tot slot heeft het Agentschap zijn jaarlijkse risicobeoordeling uitgevoerd. In dit verslag staat een overzicht van de risico's die in kaart werden gebracht en van de risicobeperkende maatregelen die werden genomen en/of ingeleid.

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

Het Agentschap

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

Uw veiligheid is onze missie

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

Een gemeenschappelijke strategie

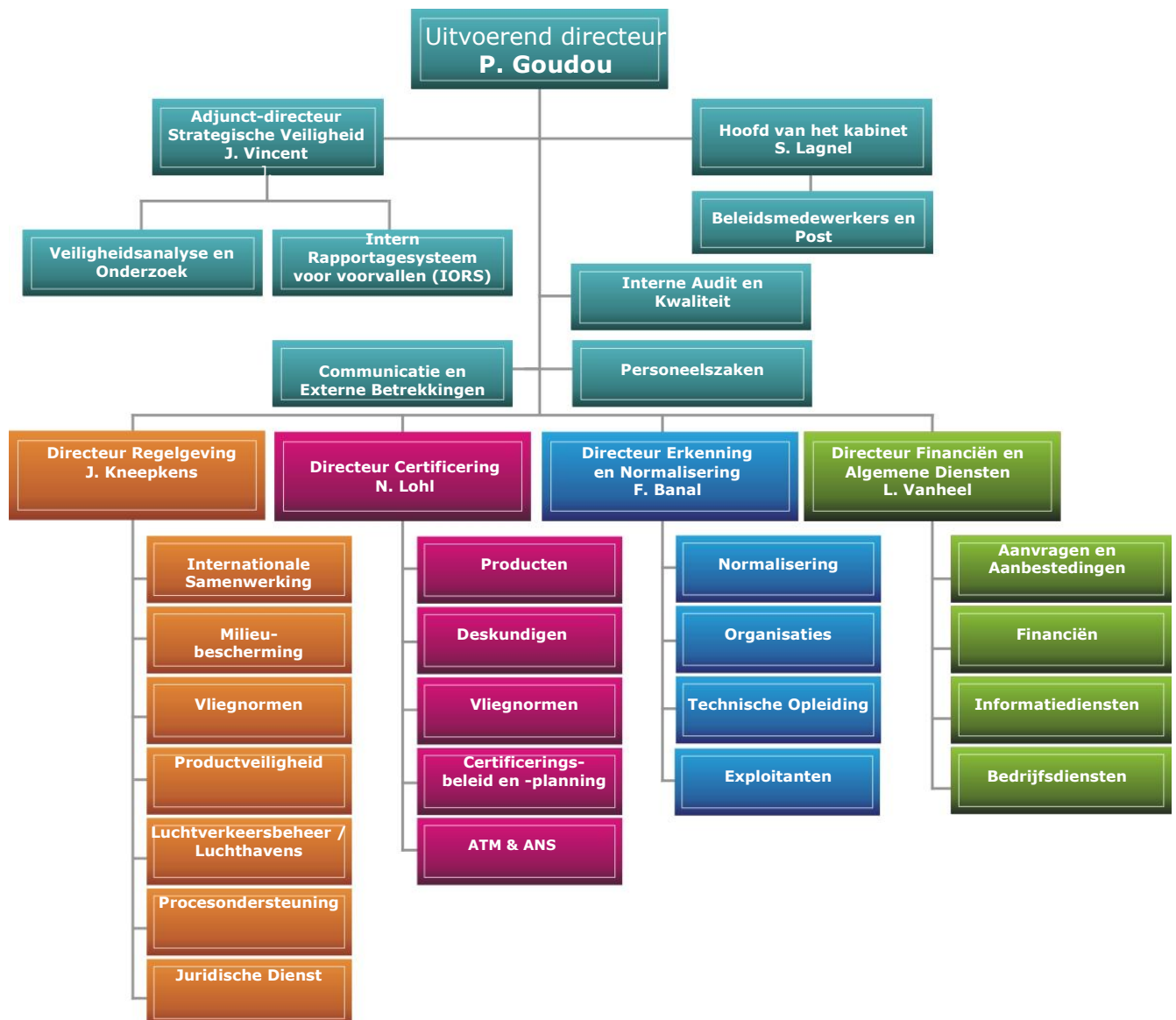
Vliegen is een van de veiligste vormen van reizen. Aangezien het luchtverkeer blijft groeien, is er behoefte aan een gemeenschappelijk Europees initiatief om de veiligheid en duurzaamheid van het vliegverkeer te waarborgen. Het Agentschap werkt gemeenschappelijke veiligheids- en milieuvoorschriften uit.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

Onze taken

Momenteel omvatten de belangrijkste taken van het Agentschap:

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

Organigram



Situatie in mei 2011

Belangrijke evenementen in 2010

Evenement	Datum
(Mede) georganiseerd door het EASA	
EASA-informatiedag - tweede uitbreiding EASA: luchtvaartterreinen en luchtverkeersbeheer, Oslo	22 januari 2010
Tweede internationaal samenwerkingsforum (ICF-2), Dubai	27-29 april 2010
Bezoek van dhr. Siim Kallas, vicevoorzitter van de Europese Commissie belast met vervoer, Keulen	31 mei 2010
Amerikaans-Europese conferentie 2010 over de veiligheid van de internationale luchtvaart, New Orleans	8-10 juni 2010
Workshop over de door de vulkaanwolken veroorzaakte problemen, Keulen	21 juni 2010
EASA-conferentie "Naar gemeenschappelijke veiligheidsregels – adviezen inzake luchtverkeersbeheer van de eerste fase (versnelde procedure)", Keulen	24 juni 2010
Internationale conferentie over de effecten van klimaatverandering op de luchtvaartveiligheid, Keulen	8-9 september 2010
Conferentie over vereisten voor autoriteiten (AR) en vereisten voor organisaties (OR), Keulen	20-21 oktober 2010
Conferentie over vluchtuitvoeringen (OPS), Deel-CAT en Deel-SPA, Keulen	25 november 2010
Georganiseerd op ICAO-/EU-niveau	
Achtste vergadering van het ICAO-Comité Milieubescherming in de luchtvaart (CAEP/8), Montreal	1-12 februari 2010
Conferentie gemeenschappelijk Europees luchtruim II (SES II), Madrid	25-26 februari 2010
Veiligheidsconferentie op hoog niveau van de ICAO, Montreal	29-31 maart 2010
Eerste luchtvaarttop tussen de EU en Latijns-Amerika, Rio de Janeiro	24-26 mei 2010
37e algemene vergadering ICAO, Montreal	27 september-8 oktober 2010
Europese luchtvaarttop, Brugge	26-27 oktober 2010

Activiteiten van het Agentschap

1. Veiligheidsstrategie

1.1. Doelstellingen en toepassingsgebied

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

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

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

Deze werkzaamheden leidden in 2010 tot de totstandbrenging van het eerste, pan-Europese systeem voor de veiligheid in de luchtvaart dat gestalte kreeg in het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP) en het daarmee samenhangende Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EASp).

1.2. Belangrijkste prestaties in 2010

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

Het EASAC heeft in 2010 een handboek uitgewerkt voor het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP) en een Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EASp). De Europese Commissie wil op basis daarvan een mededeling uitbrengen over de toekomststrategie voor de veiligheid van de Europese luchtvaart met een overzicht van de doelstellingen voor de komende jaren. Deze drie onderdelen - een strategie, een programma en periodieke veiligheidsplannen - maken het beeld volledig.

Europa vervult een pioniersrol in dit streven, want geen enkele andere regio ter wereld heeft een structuur die veiligheidsbeheer in concrete acties vertaalt. Een en ander kreeg veel bijval van de raad van bestuur van het Agentschap in december 2010.

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

- een reeks beleidslijnen en doelstellingen (de strategie);
- een samenhangend pakket voorschriften en activiteiten die tot doel hebben de veiligheid te verbeteren (het programma), en
- een beoordeling op hoog niveau van veiligheidsproblemen en een daarmee samenhangend actieplan (het veiligheidsplan).

- Het EASP-handboek

Het EASP wordt nader toegelicht in een handboek. Dit handboek bevat een aantal processen en activiteiten, en bestaat uit twee delen.

Het eerste deel gaat over het Europese systeem voor de veiligheid in de luchtvaart dat door de basisverordening werd ingesteld. Hierin wordt de context geschetst. De verschillende betrokkenen worden beschreven samen met hun taken, verantwoordelijkheden en de wijzen waarop zij met elkaar in wisselwerking staan. Dit is van fundamenteel belang om inzicht te krijgen in de manier waarop het systeem kan worden gebruikt voor een grotere veiligheid. Ook de externe partijen die invloed uitoefenen op het systeem worden in dit document beschreven.

In het tweede deel wordt uitgelegd hoe het systeem moet werken om het vliegen steeds veiliger te maken. De invoering van formeel veiligheidsbeheer in alle sectoren van de burgerluchtvaartindustrie verkeert nog in een ontwikkelingsfase. De ICAO heeft inderdaad een structurele wijziging doorgevoerd die op dit ogenblik in de praktijk wordt gebracht. Deze structurele wijziging is tweeledig: veiligheidsbeheersysteem (SMS)/staatsveiligheidsprogramma (SSP) en op prestaties gebaseerde regulering in het kader van een totale systeembenadering. Om rekening te houden met deze veranderende omgeving, worden in dit deel van het document niet alleen streefdoelen voorgesteld, maar ook bestaande processen uiteengezet. Dit voorstel maakt collectief veiligheidsbeheer tot kernpunt van het luchtvaartstelsel.

Het EASP-handboek is een eerste document. Naarmate verder uitvoering wordt gegeven aan de beginselen inzake veiligheidsbeheer, zal het systeem moeten evolueren. Een geslaagde tenuitvoerlegging van veiligheidsbeheer staat of valt met een goede samenwerking. Dat geldt in het bijzonder voor het Agentschap. Bovendien kan dit handboek model staan voor andere vormen van regionale samenwerkingsaanpak.

Het EASP beoogt ook lidstaten te assisteren in het voorbereiden van hun SSP's. Het EASP is een afspiegeling van de Europese visie op de verschillende raakvlakken en de gemeenschappelijke kwesties die in het geding zijn. Deze Europese visie is van essentieel belang voor de coöperatieve aanpak en omgekeerd. Een uniforme interpretatie van de manier waarop het EASA-systeem functioneert en van de taken en activiteiten van alle betrokkenen ligt immers ten grondslag aan het teamwerk dat wij op gang moeten brengen om te slagen in deze grootse opzet.

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

In 2010 werd de eerste versie van het EASp uitgewerkt volgens een bottom-upbenadering. Een eerste prioriteitstelling heeft plaatsgevonden door de nationale prioriteiten van de lidstaten te bundelen. Deze prioriteiten werden vergeleken met die welke zijn vastgelegd door het Europees strategisch veiligheidsinitiatief (ESSI), Eurocontrol of het Agentschap. Voor toekomstige versies zal een meer uitgesproken coöperatieve methode worden gevolgd, in tegenstelling tot de bottom-upbenadering die voor deze eerste versie werd toegepast. De volgende plannen zullen worden opgesteld in overeenstemming met de beginselen die nader zijn uitgewerkt in het EASP-handboek.

In de loop der jaren is het veiligheidsbeheer geëvolueerd. Het verbeteren van de staat van dienst op veiligheidsgebied is een hele opgave geworden die niet alleen gezamenlijke inspanningen vergt, maar ook een duidelijke prioriteitstelling van schaarse middelen. De publicatie van een veiligheidsplan bewijst de Europese wil om woorden in daden om te zetten.

Opzet daarvan is de veiligheidsbeheercyclus volledig te maken door de veiligheidskwesties die op Europees niveau aan het licht zijn gekomen met elkaar in verband te brengen door veiligheidsincidenten te analyseren in combinatie met actieplannen en initiatieven die beogen de onderliggende risico's te beperken.

Het EASp zet de te volgen koers uit voor de komende vier jaar door de veiligheidswerkzaamheden op alle luchtvaartgebieden in Europa duidelijk in beeld te brengen. De eerste reeks prioriteiten die in dit plan wordt vastgelegd wordt aangevuld door nationale veiligheidsplannen en, wat het Agentschap betreft, door een intern veiligheidsprogramma. Met dit plan wordt een actienetwerk opgebouwd. Coördinatie en nauwe samenwerking zijn van cruciaal belang om het plan up-to-date en doeltreffend te houden.

2. Veiligheidsanalyse en onderzoek

2.1. Doelstellingen en toepassingsgebied

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

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

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

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

In 2010 lag de nadruk op de bestendiging van bestaande capaciteiten, bijvoorbeeld door de systematische aanpak verder te verbeteren om veiligheidsactiviteiten te doen aansluiten op onderkende veiligheidsrisico's en door veiligheidsgegevens intensiever aan te wenden en uit te wisselen.

2.2. Belangrijkste resultaten in 2010

Veiligheidsanalyse

- Productieve aanwending van veiligheidsgegevens

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

Gelet op de werkafpraak tussen het Agentschap en Eurocontrol was een van de eerste taken in dat verband de uitbreiding van het jaarlijkse veiligheidsoverzicht van het EASA om een onderdeel over luchtverkeersbeheer (ATM) daarin op te nemen. Verder werd een

coördinator voor het "analysenetwerk" aangeworven. Dat zal het mogelijk maken het project in 2011 te operationaliseren.

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

- Intern rapportagesysteem voor voorvallen (IORS)

Een belangrijke prestatie in 2010 was de totstandbrenging van het interne rapportagesysteem voor voorvallen (IORS) met als doel de interne organisatie en processen van het Agentschap te verbeteren voor alle voorvallen die aan het EASA worden gemeld. Het accent daarbij lag onder meer op de ontwikkeling van het IORS-beleid, de vereiste procedures en het te gebruiken formulier. De afdeling IORS werd in oktober 2010 opgericht.

- Samenwerking bij ongevalenonderzoek

De nauwere samenwerking, de verhoogde betrouwbaarheid van en het versterkte vertrouwen in de werkmethoden hebben het mogelijk gemaakt na ongevallen en ernstige indicenten sneller en veiliger corrigerende maatregelen te nemen. Er werd nieuwe Europese regelgeving uitgewerkt en ingevoerd, met name Verordening (EU) nr. 996/2010², met als doel de taken en verantwoordelijkheden van het EASA duidelijker af te bakenen.

De follow-upactiviteiten inzake ernstige ongevallen of incidenten in de burgerluchtvaart in 2010 omvatten:

- 21 januari 2010 - Agusta AW139 EC-KYR, ongeval, Almeria, Spanje;
- 10 april 2010 - TU-154M, vliegcrash met Pools regeringsvliegtuig nabij militair vliegveld van de Russische stad Smolensk;
- 13 april 2010 - Airbus A300B4-203F, XA-TUE van AeroUnion, Monterrey, Mexico;
- 12 mei 2010 - Airbus A330, 5A-ONG, ongeval, Libië;
- 28 juli 2010 - Airbus A321, AP-BJB Airblue, ongeval, Islamabad;
- 27 juli 2010 - Boeing MD-11, Lufthansa cargo, D-ALCQ, ongeval op luchthaven van Riad, Saudi-Arabië;
- 3 september 2010 - Boeing 747-400F, N571UP, ongeval, Dubai, VAE;
- 4 november 2010 - Airbus A380, Qantas, niet-dodelijk ongeval als gevolg van motorstoring.

- Vulkaan

De uitbarsting van de IJslandse vulkaan Eyjafjallajökull in april 2010 heeft het luchtverkeer in heel West- en Noord-Europa ernstig ontregeld. Het Agentschap heeft alles in het werk gesteld om gepaste maatregelen te nemen teneinde de vluchtuitvoeringen veilig voort te zetten. Daarbij werd voorrang gegeven aan coördinatie, workshops, presentaties en deelname aan werkgroepen met als doel de gevolgen van soortgelijke voorvallen in de toekomst zoveel mogelijk te beperken. Er werd een veiligheidsinformatiebulletin (SIB)³ uitgegeven met aanbevelingen voor exploitanten van helikopters en luchtvaartuigen met straalaandrijving die vluchten uitvoeren in of bij een luchtruim waarvan bekend is of vermoed wordt dat dit met vulkaan is vervuild. Het Agentschap neemt deel aan het pas opgerichte Europese

² Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG, PB L 295/35.

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

crisiscoördinatiecentrum voor de luchtvaart (EACCC) om consistent, samenhangend en tijdig te reageren op crisissituaties. Verder werd samengewerkt met de ICAO om nieuwe certificeringsnormen voor vulkaanvast te leggen.

- Veiligheidsinitiatieven met tastbare resultaten

De drie pijlers van het Europees strategisch veiligheidsinitiatief (ESSI) werden gerelateerd aan het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP).

- Europees Veiligheidsteam commerciële luchtvaart (Ecast): nieuwe bevoegdheden werden vastgesteld in aansluiting met het Europees Adviescomité voor de veiligheid van de luchtvaart (Easac). De Ecast-activiteit voor veiligheid van start- en landingsbanen werd opgestart onder leiding van de Europese Werkgroep ter voorkoming van de overschrijding van start- of landingsbanen (European Working Group for the Prevention of Runway Excursion, EWGPRE). Er zijn goede vorderingen geboekt met het opzetten van het Europese Forum voor de controle van de vluchtgegevens (FDM).
- Europees Veiligheidsteam helikopters (Ehest): het Ehest-verslag over ongevallen in 2000-2005 werd gepubliceerd en er werden twee brochures en video's over veiligheidsbevordering uitgebracht. Het internationale seminar 2010 over de helikopter veiligheid (International Helicopter Safety Seminar, IHSS) werd georganiseerd in Europa.
- Europees Veiligheidsteam algemene luchtvaart (Egast): er werden Egast-richtsnoeren, brochures en video's over veiligheidsbevordering gepubliceerd.

- Beheer van veiligheidsprestaties

Het Prestatiebeoordelingscomité (PRB) werd ingesteld bij Verordening (EU) nr. 691/2010⁴ met betrekking tot de prestatieregeling voor luchtverkeersbeheer (ATM). Aangezien deze prestatieregeling ook van belang is voor de veiligheid, voorziet de verordening in samenwerking met het Agentschap. De belangrijkste gebieden van samenwerking zijn: uitwerking van prestatiekernindicatoren, beoordeling van nationale prestatieplannen en de jaarverslagen van het Prestatiebeoordelingscomité. Aan deze samenwerking werd formeel invulling gegeven door een gemeenschappelijke intentieverklaring die het Agentschap in februari 2011 heeft ondertekend met het Prestatiebeoordelingscomité.

- Internationale veiligheidsbevordering

De veiligheidsconferentie op hoog niveau (HLSC) van de ICAO vond plaats in maart 2010. Het EASA was voorzitter van de groep die de landen samenbracht om documenten op te stellen en te bespreken zodat Europa met één stem kan spreken op de HLSC.

In september 2010 heeft het Agentschap een belangrijke internationale conferentie georganiseerd over de effecten van klimaatverandering op de luchtvaartveiligheid.

Onderzoek

➤ Onderzoeksplanning voor de toekomst

Rekening houdend met de topprioriteiten in het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP) en het thematisch programma van de Europese partnerschapsgroep

⁴ Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, PB L 201/1.

voor luchtvaartonderzoek (EARPG) heeft het Agentschap in 2010 de balans opgemaakt van zijn behoeften en aanvragen voor nieuwe projectvoorstellen alsook van de achterstand die in vorige jaren was opgelopen bij de uitvoering van het ambitieuze EASA-onderzoeksplan 2011-2013. Het plan bevat projectvoorstellen uit het regelgevingsprogramma, projecten die hun oorsprong vinden in veiligheidsaanbevelingen, voorstellen die werden ingediend door het Europees strategisch veiligheidsinitiatief (ESSI), het directoraat Certificering en het directoraat Regelgeving, en door de Europese Adviesgroep menselijke factoren (EHFAG).

Het Agentschap heeft nauw samengewerkt met de Europese Commissie voor de communautaire onderzoeksactiviteiten die gevolgen hebben voor het EASA-systeem (zevende kaderprogramma (FP7), subthema 7.1 Luchtvaart en luchtvervoer). In dat verband heeft het EASA deelgenomen aan projectbijeenkomsten van belanghebbenden/raadgevende comités en voortgangsvergaderingen belegd.

Voorts was het EASA betrokken bij de grootschalige technologie-initiatieven Sesar en Clean Sky. Het heeft in 2010 ook deelgenomen en bijgedragen aan de tenuitvoerleggingsgroep en het integratieteam van de Adviesraad voor luchtvaartonderzoek in Europa (Acare). **Bijlage 2** geeft een overzicht van studies en onderzoeksprojecten die plaatsvonden in 2010.

2.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)

Doelstelling	PKI	Doel 2009	Doel 2010	Resultaat 2010
Jaarlijks veiligheids-overzicht tijdiger beschikbaar stellen en inhoudelijk verbeteren	Datum van bekendmaking vervroegen, indicatoren verbeteren, doelgroep en detailleringsgraad vergroten	Inhoud voltooid en op 1 juni goedgekeurd	Inhoud voltooid en op 25 mei goedgekeurd	Het jaarlijkse veiligheids-overzicht 2009 met verbeterde inhoud werd op 6 april 2010 goedgekeurd door het Intern Veiligheidscomité van het Agentschap
Het Agentschap reactiever maken voor formele veiligheidsaanbevelingen	Percentage binnen 90 dagen beantwoorde nieuwe veiligheidsaanbevelingen	90 %	95 %	88 %
Gecoördineerd, doordacht en tijdig reageren op ernstige burgerluchtvaartongevallen met dodelijke afloop	Follow-up en actieve ondersteuning bij ongevalonderzoek om het beste actieplan voor corrigerende maatregelen vast te leggen	Follow-up van vijf ernstige burgerluchtvaartongevallen met dodelijke afloop	Follow-up van zeven ernstige burgerluchtvaartongevallen met dodelijke afloop	Overtroffen
Planning en uitvoeringspercentage van geplande acties verbeteren	Aanvaarde actieplannen. Via uitvoeringscontroles van actieplannen aantonen dat een hoog percentage acties wordt afgehandeld	ECAST-werkgroepen leveren product op, EHEST keurt actieplan goed; EGAST publiceert materialen voor veiligheidsbevordering	ECAST-werkgroepen leveren product op, EHEST voert actieplan uit; EGAST publiceert materialen voor veiligheidsbevordering	Doel gehaald

3. Regelgeving

3.1. Doelstellingen en toepassingsgebied

Het Agentschap beheert en coördineert in nauwe samenwerking met de Europese Commissie de voorbereiding van EU-wetgeving die verband houdt met de burgerluchtvaartveiligheid en milieucompatibiliteit. Het EASA brengt in dat verband adviezen uit aan de Europese Commissie en keurt flankerende certificeringsvoorschriften en richtsnoeren goed.

Het Agentschap heeft in 2010 zijn activiteiten voortgezet in overeenstemming met de door de Europese Commissie vastgelegde prioriteiten met als doel de basisverordening volledig ten uitvoer te leggen. Het bleef in 2010 een hele opgave te waarborgen dat regelgevingsproducten tijdig worden opgeleverd, met name wat betreft de drie voorschriften betreffende luchtverkeersbeheer (ATM) in het kader van de versnelde ('fast-track') procedure.

3.2. Belangrijkste prestaties in 2010

➤ Regelgevingsprogramma

Het EASA heeft aanzienlijk meer taken vervuld dan de zeventien taken die waren vooropgesteld in het regelgevingsprogramma, waaronder het advies houdende machtiging tot invoering van de nieuwe ACAS II-software, het besluit tot invoering van aanvaardbare wijzen van naleving (AMC) en richtsnoeren (GM) voor Deel-M inzake "ijsverwijdering/ijsbestrijding", de drie adviezen inzake luchtverkeersbeheer (ATM) in het kader van de versnelde ('fast-track') procedure alsook de commentaardocumenten (CRD's) over Deel-FCL (verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel), Deel-MED (luchtvaartgeneeskunde), Deel-AR (vereisten voor autoriteiten), Deel-OR (vereisten voor organisaties), Deel-CC (cabinepersoneel) en Deel-OPS (vluchttuitvoeringen)⁵. De adviezen over Deel-FCL en Deel-MED werden uitgebracht in 2010. **Bijlage 3** bevat een lijst van besluiten, adviezen en bekendmakingen van wijzigingsvoorstel (NPA's) voor 2010.

➤ Bestaande bevoegdheid

Het EASA heeft diverse belangrijke NPA's uitgebracht inzake de uitbesteding van technische diensten, de aanpassing van Verordening (EG) nr. 2042/2003⁶, CS-25 met betrekking tot het type en aantal passagiersnooduitgangen en CS-27 / CS-29 betreffende gezondheidstoezicht bij trillingen.

➤ Bevoegdheidsuitbreiding

• Eerste uitbreiding

Het Agentschap heeft zijn werkzaamheden voortgezet overeenkomstig de acht prioritaire werkpakketten die in september 2009 door de raad van bestuur waren aangenomen. De werkpakketten werden afgestemd op de NPA's en de voorgestelde nieuwe regelgevingsstructuur. Daarbij werd in het bijzonder rekening gehouden met de

⁵ OPS, met betrekking tot de uitvoering van commerciële vluchten (verkeersvluchten) met helikopters en vleugelvliegtuigen (CAT (A+H)) en vluchttuitvoeringen waarvoor specifieke goedkeuringen zijn vereist (SPA).

⁶ Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen, PB L 315/1.

geboekte vooruitgang, de beschikbare interne en externe middelen en de ter zake dienende deskundigheid daarvan alsook met de herstructurering van de technische vereisten inzake vluchttuitvoeringen (OPS).

De commentaardocumenten (CRD's) voor Deel-AR en Deel-OR werden gepubliceerd in oktober 2010. Daarin staan respectievelijk de vereisten voor autoriteiten (AR) met betrekking tot de verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel (FCL), opleidingsorganisaties, luchtvaartgeneeskundige centra, vluchtnabootsers (FSTD), vluchttuitvoeringen, luchtvaartgeneeskundige certificering en cabinepersoneel, en de vereisten voor organisaties (OR) met betrekking tot opleidingsorganisaties, luchtvaartgeneeskundige centra, vluchtnabootsers (FSTD) en cabinepersoneel. De commentaardocumenten met betrekking tot de certificeringsspecificaties inzake vluchtnabootsers (FSTD) voor vleugelvliegtuigen en helikopters werden gepubliceerd in december 2010.

- Tweede uitbreiding

Het Agentschap heeft in het kader van de versnelde procedure adviezen van de eerste fase uitgebracht over drie essentiële voorschriften voor luchtverkeersbeheer (ATM) en heeft zijn regelgevingsactiviteiten voortgezet overeenkomstig de vastgelegde prioriteiten. Het EASA heeft ook advies uitgebracht over de gebruiksvoorschriften van het gemeenschappelijke luchtruim met het eerste subdeel betreffende de ACAS II-software versie 7.1, die verplicht is gesteld in het Europese luchtruim. De uitvoeringsvoorschriften betreffende de veiligheid van luchthavens werden nader uitgewerkt met als doel de desbetreffende NPA's voor 2011 uit te brengen en de voorschriften voor 2013 goed te keuren zoals voorgeschreven in de basisverordening.

Zoals gevraagd door de Europese Commissie en in uitvoering van zijn adviesfunctie op veiligheidsgebied (artikel 13 bis van de kaderverordening inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim), heeft het Agentschap actief bijgedragen tot de ontwikkeling van de uitvoeringsbepalingen inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim wat betreft de netwerkbeheerfuncties en prestatieregeling voor luchtverkeersbeheer (ATM), alsook tot de informatieverstrekking met het oog op de totstandbrenging of wijziging van functionele luchtruimblokken (FAB's).

- Tenuitvoerlegging van het regelgevingsprogramma 2010: raakvlak met organisaties

Bij de tenuitvoerlegging van zijn werkprogramma 2010 heeft het directoraat Regelgeving de raakvlakken met Eurocontrol, de gemeenschappelijke onderneming Sesar en de ICAO verder ontwikkeld.

De werkafspraken tussen het Agentschap en Eurocontrol werd goedgekeurd en het werkprogramma voor 2011 en de daarmee samenhangende taakstellingen werden vastgesteld met als doel te streven naar maximale synergie-effecten in het takenpakket van beide luchtvaartorganisaties en de tenuitvoerlegging te bevorderen van veranderingen in regelgeving op het gebied van luchtverkeersbeheer (ATM). Ook op het gebied van milieubescherming werd een nauwe samenwerking tot stand gebracht.

Het Agentschap en de gemeenschappelijke onderneming Sesar hebben officieel een akkoordverklaring ondertekend om de taken en voorwaarden met betrekking tot het Sesar-programma vast te leggen. Het Agentschap is vanuit regelgevingsoogpunt betrokken bij de planning, opstelling van regels en veiligheidsdossiers, en vervult een sleutelrol in het valideringsproces van de Sesar-werkpakketten. Voorts heeft het

Agentschap steun verleend aan het Sesar-programma om de veiligheidsaspecten met betrekking tot de tenuitvoerlegging van het programma te valideren.

Daarnaast bleef het EASA rechtstreeks betrokken bij verschillende ICAO-werkgroepen en -panels door nauwer samen te werken met en meer steun te geven aan de ICAO om nieuwe regels en normen te ontwikkelen. Het EASA heeft samengewerkt met de ICAO-taskforce en -panels die zich bezighouden met luchthavenactiviteiten en -diensten in de ICAO-studiegroep voor activiteiten van onbemande luchtvaartsystemen, alsook met de taskforce voor de nieuwe generatie luchtvaartprofessionals (NGAP). Verder heeft het EASA deelgenomen aan de vergaderingen van de taskforces betreffende vliegtuiglawaai, vliegtuigemissies, modellering en databases. Er werd ook steun verleend aan de Europese Commissie bij de voorbereiding van de stuurgroepvergadering van het ICAO-Comité milieubescherming in de luchtvaart.

3.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)

Doelstelling	PKI	Doel 2009	Doel 2010	Resultaat 2010
Regelgevingsproces verbeteren door conferenties te organiseren om eerder in het proces traject informatie uit te wisselen met belanghebbenden	Aantal bij aanvang van nieuwe taken georganiseerde conferenties op hoog niveau	4	4	6 ⁷
Proactiever optreden ten aanzien van instanties van de ICAO, de lidstaten en de EU om het voortouw te nemen bij het voorbereiden van regels en het vastleggen van veiligheidsdoelstellingen	Goedkeuring en tenuitvoerlegging van een beleid inzake de interactie met deze verschillende kernspelers.	Het door R uitgewerkte beleid wordt goedgekeurd door de directeurs	Beleid voor 75 % ten uitvoer gelegd	95 %
Het goedgekeurde werkprogramma ten uitvoer leggen	Uitvoeringspercentage taken	95 %	95 %	135 %

⁷ EASA-informatiedag - tweede uitbreiding EASA: Luchtvaartterreinen en luchtverkeersbeheer, workshop over raakvlakken Deel-21J/145 - bespreking over de aanvaarding van onderdelen en reparaties, workshop over MDM.047, M.014 en 145.012, conferentie over vereisten voor autoriteiten (AR) en vereisten voor organisaties (OR), conferentie over vluchtuitvoeringen (OPS), Deel-CAT en Deel-SPA.

4. Productcertificering

4.1. Doelstellingen en toepassingsgebied

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

Naast zijn voornaamste taak op het gebied van de luchtwaardigheids- en milieucertificering van luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken heeft het directoraat Certificering van het Agentschap zich in 2010 toegelegd op taken die verband houden met de verbetering van de permanente luchtwaardigheid, en voorbereidingen getroffen om de nieuwe bevoegdheden ten uitvoer te leggen.

4.2. Belangrijkste prestaties in 2010

Het directoraat Certificering heeft het initiatief genomen voor en actieve steun verleend aan de ontwikkeling van een nieuw systeem (instrumenten en werkmethoden) om inkomende veiligheidsinformatie op consistente wijze te verzamelen, te analyseren en te registreren. Verder heeft dit directoraat bijgedragen tot de ontwikkeling van een regelgevingskader voor de nieuwe verantwoordelijkheden van het Agentschap. Tevens werd meegewerkt aan de herziening van de bestaande tarieven- en vergoedingsregeling⁸ om een geëigend financieringsmechanisme voor de nieuwe activiteiten tot stand te brengen.

Het directoraat heeft zijn organisatie dienovereenkomstig vormgegeven en heeft de afdeling ATM (luchtverkeersbeheer) en ANS (luchtvaarnavigatiesystemen) opgericht. Deze worden belast met het onderzoek naar en het toezicht op de systemen die worden gebruikt voor luchtverkeersbeheer/luchtvaarnavigatiediensten.

Het besluit van de uitvoerend directeur⁹ tot vastlegging van het algemene kader voor stages bij het EASA heeft de totstandbrenging van een "stageprogramma" voor jonge ingenieurs dichterbij gebracht.

⁸ Verordening (EG) nr. 593/2007 van de Commissie van 31 mei 2007 betreffende de door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart geheven vergoedingen en rechten en Verordening (EG) nr. 1356/2008 van de Commissie van 23 december 2008 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 593/2007.

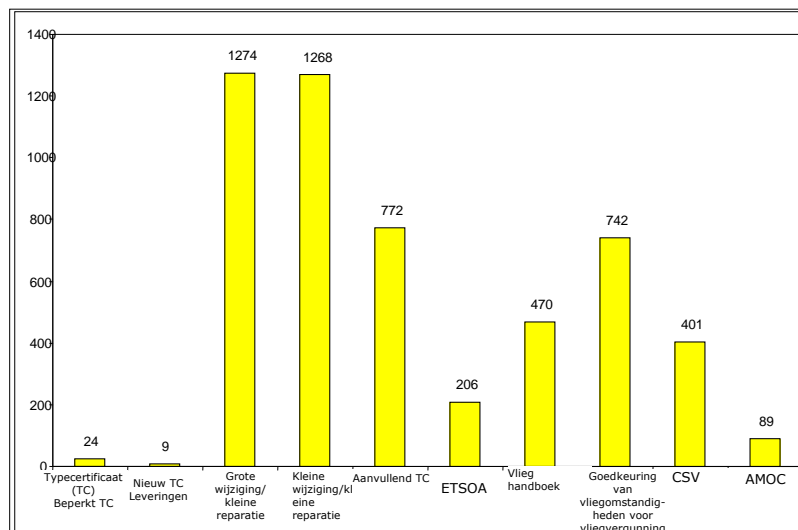
⁹ Besluit 2010/175/E van de uitvoerend directeur van het Agentschap van 16 december 2010 houdende regels betreffende het EASA-stageprogramma.

Het Agentschap heeft de samenwerking met partners actief aangemoedigd dankzij een aantal specifieke evenementen (workshops, seminars, bestuursvergaderingen enz.) en een nieuw ontwikkeld communicatie-instrument, de certificeringsnota¹⁰.

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

- Trends in de ontvangen aanvragen

Uit het aantal nieuwe aanvragen voor luchtwaardigheids- en milieucertificering dat in 2010 bij het Agentschap werd ingediend blijkt dat de luchtvaartindustrie de financiële crisis te boven is gekomen. Met 5 255 is dit aantal stabiel gebleven vergeleken met 2009. Het Agentschap heeft aanvragen tot certificering van nieuwe typeontwerpen ontvangen voor diverse soorten luchtvaartproducten, waaronder luchtschepen, luchtballonnen, motoren, propellers alsook kleine vleugelvliegtuigen en hefschroefvliegtuigen. Wat grote vleugelvliegtuigen betreft, heeft de Canadese luchtvaartuigfabrikant Bombardier een aanvraag ingediend voor een gelijktijdige Europese (EASA)/Canadese (Transport Canada Civil Aviation, TCCA) certificering van zijn C-serie tweemotorige vleugelvliegtuigen voor middellange afstandsvluchten (CS100 en CS300). In het onderstaande schema staat de verdeling van ontvangen aanvragen naar aard:



- Grote lopende meerjarenprogramma's voor typecertificering

Het Agentschap heeft zich intensief beziggehouden met enkele meerjarenprojecten voor typecertificering, waaronder de Airbus A350, A400M voor militair transport, de EC175-helikopter van Eurocopter alsook de validering van de zakenjets EMB-550 en EMB-545 van Embraer, de Mitsubishi Regional Jet (MRJ), de multi-inzetbare helikopter HAL Dhruv en de regionale jet Sukhoi Superjet 100. In 2010 is de validering van de straalvliegtuigen Boeing B787 en B747-8 in de eindfase terechtgekomen, ondanks de achterstand die beide projecten hebben opgelopen als gevolg van technische problemen.

¹⁰ In de certificeringsnota's van het EASA wordt de algemene aanpak van het Agentschap ten aanzien van specifieke certificeringsvraagstukken nader toegelicht. Deze nota's zijn bedoeld als leidraad over een specifiek onderwerp; door hun niet-bindende aard kunnen ze aanvullende informatie en aanwijzingen geven om aan te tonen dat is voldaan aan de huidige normen.

- Aantal afgegeven certificaten

In 2010 werden 3 996 certificaten¹¹ afgegeven. Typecertificaten werden afgegeven voor de tweemotorige eendekker met duwschroef Skycar, de turbinemotor SaM146-IS17, de dieselzuigermotor TDA CR 1,9 8 V en de propeller Helix H50F. Verder heeft het Agentschap met succes de validering voltooid van de Braziliaanse lichte zakenjet EMB-505 van Embraer, de Amerikaanse super-midsize (SMS) zakenjet Hawker Model 4000 en diverse heteluchtballonnen van Kavanagh in Australië. Een beperkt typecertificaat werd afgegeven aan Beriev Aircraft Company voor het veelzijdig inzetbare amfibievliegtuig Be-200ES-E.

➤ **Permanente luchtwaardigheid**

- Affaire van de Japanse stoelenfabrikant Koito

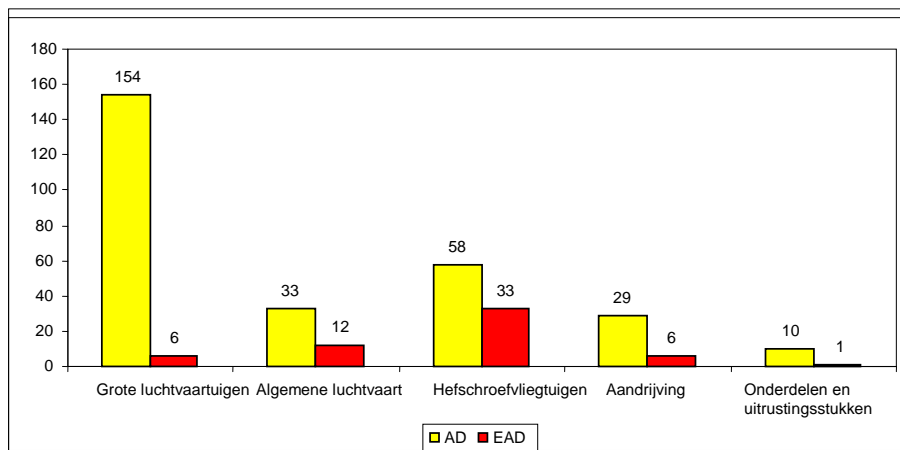
Het EASA heeft in verband met de vervalsing van testresultaten voor vliegtuigstoelen door de Japanse fabrikant Koito Industries Ltd zeer nauw samengewerkt met zijn Amerikaanse tegenhanger, de Federale luchtvaartadministratie (FAA), bij het uitwerken van dwingendrechtelijke bepalingen die inhoudelijk werden geharmoniseerd, respectievelijk in de vorm van een voorstel tot luchtwaardigheidsrichtlijn (PAD) van het EASA en een aankondiging van voorgenomen regelgeving (NPRM) van de FAA. Voorafgaand aan de bekendmaking van de definitieve regels werden twee voorlichtingsvergaderingen voor de luchtvaartsector georganiseerd om de commentaarperiode vlotter te laten verlopen.

- Ongeval met de luchtvaartmaatschappij Qantas

Het directoraat heeft zich dit jaar actief beziggehouden met de ongevalsanalyse en het onderzoek naar incidenten, waaronder het ongeval dat zich in november 2010 heeft voorgedaan met een door Qantas Airlines geëxploiteerde Airbus A380.

- AD's en EAD's

Tot slot heeft het Agentschap 284 luchtwaardigheidsrichtlijnen (AD's) en 58 luchtwaardigheidsrichtlijnen voor noodsituaties (EAD's) afgegeven om de permanente luchtwaardigheid te waarborgen in verband met de luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken waarop het toezicht houdt. Nadere bijzonderheden daarover zijn samengevat in onderstaand schema:

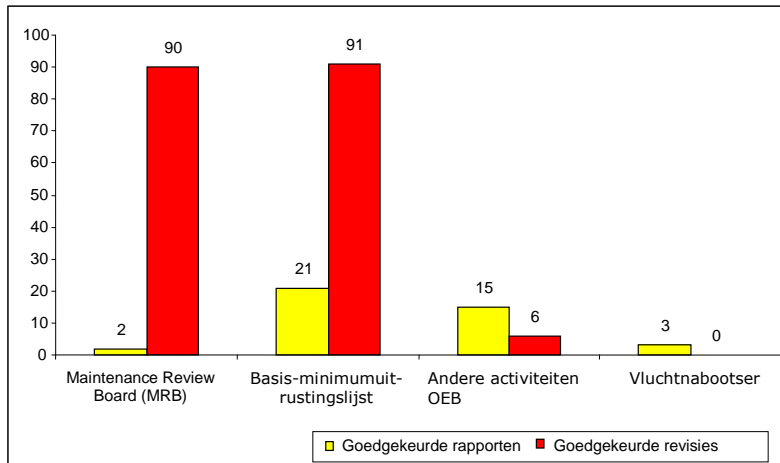


¹¹ Certificaat is te verstaan als elke goedkeuring, elk bewijs van bevoegdheid of elk ander document, bij certificering afgegeven.

➤ **Beleidsgerelateerde certificeringstaken**

Deze taken omvatten de werkzaamheden van de Maintenance Review Board (MRB) en een breed scala aan activiteiten van de Operational Evaluation Board (OEB), zoals de goedkeuring van de basis-minimumuitrustingslijst (MMEL), kwesties in verband met de typetraining voor cockpit- en cabinepersoneel en kwalificaties voor vluchtnabootsers (FSTD).

De resultaten zien er als volgt uit:



4.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)

Doelstelling	PKI	Doel 2009	Doel 2010	Resultaat 2010
Minimumniveau waarborgen van toezichtsactiviteiten op het gebied van de permanente luchtwaardigheid	Aantal jaarlijks gepresteerde technische werkuren als percentage van gepland aantal uren	90 %	90 %	88,19 %
Internaliseren van certificeringstaken in overeenstemming met internaliseringsbeleid	Interne werkuren als percentage van totaal aantal uren	62 %	64 %	70,95 %
Technisch personeel efficiënter maken	Aandeel van technische uren (projectwerkzaamheden) als percentage van totaal aantal uren	65 %	66 %	80,11 %
Waarborgen dat alle certificeringstaken met betrekking tot vluchtnormen naar behoren worden vervuld	Aantal per project gepresteerde technische werkuren als percentage van gepland aantal uren	-	90 %	97,85 %
Tevredenheid van luchtvaartindustrie	Percentage positieve reacties ontvangen van belanghebbenden via feedbackvragenlijsten		80 %	72 % (gebaseerd op deelnemingsgraad van 29 %)
Kwaliteit van ontwerpgerelateerd veiligheidstoezicht (IAW en CAW)	Aantal ernstige incidenten of ongevallen (luchtvaartuigen CS 25 en CS 29) (deels) veroorzaakt door tekortkomingen in ontwerp		Gelijk aan of kleiner dan gemiddelde van afgelopen tien jaar	Onder revisie met als doel een relevantere indicator uit te werken

5. Erkenning van organisaties

5.1. Doelstellingen en toepassingsgebied

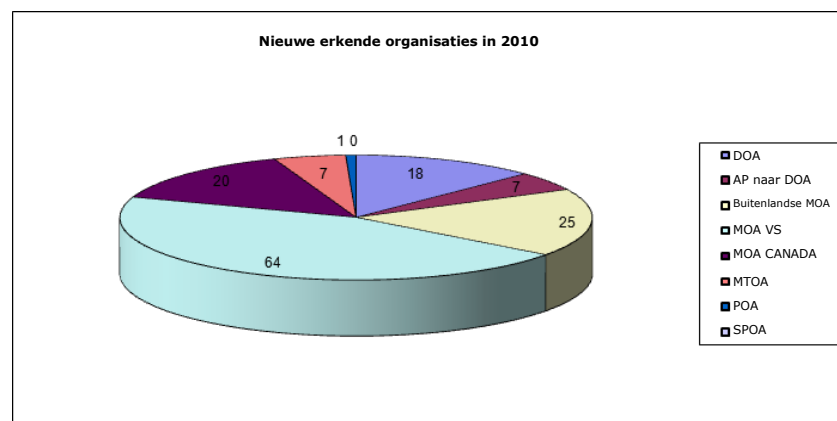
Het EASA is verantwoordelijk voor de erkenning van ontwerporganisaties, waar die zich ook bevinden, alsook van productie- en onderhoudsorganisaties, organisaties die onderhoudsopleidingen verstrekken en organisaties die instaan voor het permanente-luchtwaardigheidsmanagement buiten het grondgebied van de lidstaten. Op verzoek van de lidsta(a)t(en) erkent het Agentschap ook buiten het grondgebied van een of meer lidstaten gesitueerde productieorganisaties.

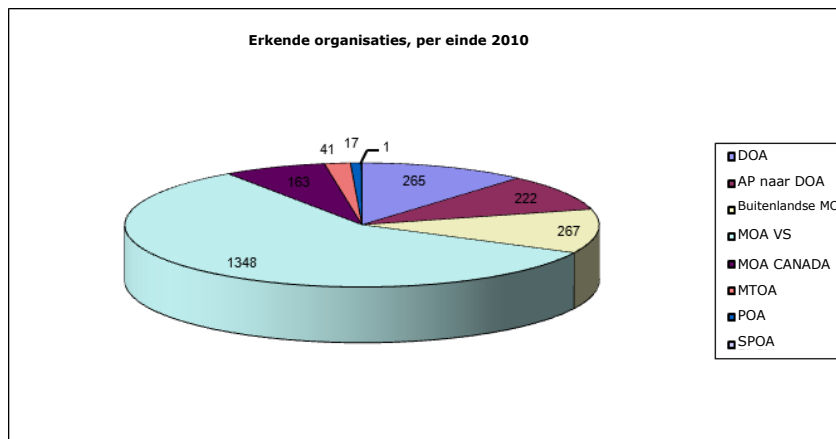
De binnen het oorspronkelijke bevoegdheidsgebied van het Agentschap vallende werkzaamheden inzake erkenning van organisaties zijn in 2010 tot volle wasdom gekomen qua activiteiten en methoden. In 2010 lag de nadruk op de bevordering van de huidige methode en aanpak inzake erkenning van organisaties, alsook op de voorbereiding van de nieuwe bevoegdheden en de uitvoering van de daarmee samenhangende processen, bijvoorbeeld de uitbreiding tot de verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel (FCL) en luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS) in het kader van de versnelde ('fast track') procedure.

5.2. Belangrijkste prestaties in 2010

De werkzaamheden inzake erkenning van organisaties zijn gestaag gegroeid in 2010, met inbegrip van erkenningen van ontwerporganisaties (DOA's) / alternatieve procedure (AP) voor DOA's, erkenningen van productieorganisaties (POA's) en erkenningen van onderhoudsorganisaties/organisaties voor permanente luchtwaardigheid (MOA's/COA's). De toezichtsactiviteiten inzake het eenvormige Europese certificaat van erkenning als productieorganisatie (SPOA) voor Airbus hebben geleid tot een lichte toename van de werklast, ook buiten Europa. De cijfers met betrekking tot erkenningen van organisaties kunnen als volgt worden samengevat:

Nieuwe erkende organisaties in 2010



Erkende organisaties, per 31 december 2010➤ **Erkenning van ontwerporganisaties**

Tegen 31 december 2010 waren in totaal 265 DOA's afgegeven, waarvan er 192 werden geïnternaliseerd door het Agentschap. De nationale luchtvaartautoriteiten (NAA's) houden er 73 in handen. In de fase van de eerste beoordeling voor DOA bevonden zich 92, en voor AP naar DOA 45. De verwachte doelstelling inzake de internalisering van activiteiten werd bereikt. Nog eens drie organisaties werden in 2010 overgedragen aan EASA-teamleiders, inclusief één DOA en twee AP's naar DOA. Verdere overdrachten zullen plaatsvinden wanneer de nationale luchtvaartautoriteiten beslissen hun werkzaamheden stop te zetten of wanneer dat nodig blijkt door de uitbreiding van het gebied waarop de DOA betrekking heeft.

➤ **Erkenning van productieorganisaties**

De contacten met de Chinese overheid over de productiefaciliteiten van twee houders van een door het EASA afgegeven erkenning van productieorganisatie (POA) en de Airbus-assemblagehal in China werden verder verstevigd. Daarnaast werd de procedure met het oog op de afgifte van EASA-exportcertificaten van luchtwaardigheid (ECofA's) voor in China geproduceerde luchtvaartuigen toegepast en bevorderd. De EASA-vertegenwoordiger in China heeft steun verleend aan deze specifieke activiteit.

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

Wat erkenningen van onderhoudsorganisaties/organisaties voor permanente luchtwaardigheid betreft, worden de technische onderzoeken en het permanente toezicht op de organisaties in de meeste gevallen door het Agentschap uitbesteed aan de nationale luchtvaartautoriteiten (NAA's). Een beperkt aantal erkenningen wordt toevertrouwd aan eigen deskundigen (in-house) met als doel de expertise op peil te houden en uit te breiden alsook om de activiteiten van de nationale luchtvaartautoriteiten efficiënter te beheren. Het EASA heeft een bijdrage geleverd aan de voorbereiding van de vlotte overgang van de bestaande bilaterale onderhoudsovereenkomst naar de nieuwe bilaterale overeenkomst tussen de EU en de VS.

5.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)

Doelstelling	PKI	Doel 2009	Doel 2010	Resultaat 2010
Middelen tot stand brengen om toezichtsactiviteiten door nationale luchtvaartautoriteiten (NAA's) te controleren teneinde te waarborgen dat het toezicht op een organisatie uniform wordt toegepast, ongeacht of dit wordt uitgeoefend door het EASA zelf of door een NAA namens het EASA	Aantal inspectiebezoeken van NAA's in bijzijn van teamleiders of onderhoudspersoneel van het EASA	n.v.t.	5 %	3,8 %
Nieuwe bevoegdheden bijtijds ten uitvoer leggen, rekening houdend met wijzigingen in uitvoeringsdata	Beschikbaarheid van tenuitvoerleggingsplan	Tenuitvoerleggingsplan op gezette tijden aanpassen	Nieuwe bevoegdheden ten uitvoer leggen overeenkomstig het tenuitvoerleggingsplan	Tenuitvoerleggingsplan aangepast volgens wijzigingen in uitvoeringsvoorschriften
Proactief structurele banden smeden met de Commissie en de belangrijkste regelgevende autoriteiten ten aanzien van exploitanten van derde landen, zonder de onafhankelijkheid van het Agentschap in gevaar te brengen	Aantal periodieke vergaderingen met de EC	n.v.t.	Driemaandelijke vergaderingen	Periodieke vergaderingen hebben plaatsgevonden
Voorbereiden van geëigende uitbestedingsprocedures voor NAA's met betrekking tot nieuwe bevoegdheden	Percentage uitbestede taken vergeleken met door EASA-personeel uitgevoerde taken	Afronden van conceptfase uitbestedingsprocedures	Uitbestedingsprocedures vastleggen (streefdoel: 80 %)	Uitbestedingsprocedures aangepast als gevolg van het uitstel van het uitbestedingsbeleid
Op risico's gebaseerd toezichtstelsel uitwerken met testen uitvoeringsfasering	Uitvoering van op risico's gebaseerde toezichtsfases versus tenuitvoerleggingsplan	Voltooien van definitiefase	Voltooien van testfase	Concept voltooid, ruimte voor verdere vooruitgang in zoverre testinstrumenten beschikbaar zijn

6. Inspecties van lidstaten

6.1. Doelstellingen en toepassingsgebied

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

Wat de initiële en permanente luchtwaardigheid betreft, ziet het Agentschap toe op de naleving door de nationale luchtvaartautoriteiten van de vereisten in de basisverordening en daarmee samenhangende uitvoeringsvoorschriften in overeenstemming met het bij Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie vastgestelde kader.¹² Op het gebied van vluchtuitvoeringen (OPS), de verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel (FCL) en vluchtnabootsers (FSTD) voert het Agentschap normaliseringsinspecties uit om voor een soepele overgang te zorgen en elke veiligheidskloof te voorkomen in afwachting van de goedkeuring van de komende EU-uitvoeringsvoorschriften. De vroegere gezamenlijke luchtvaartvoorschriften (JAR's) en, wat de commerciële verkeersluchtvaart betreft, de vereisten van Verordening (EEG) nr. 3922/91¹³ van de Raad ("EU-OPS") blijven van overeenkomstige toepassing.

In 2010 heeft het Agentschap het accent gelegd op het verder verbeteren van de bestaande normaliseringswerkzaamheden en zich ingezet om het normaliseringsproces verder te stroomlijnen.

6.2. Belangrijkste prestaties in 2010

➤ **Het werkterrein**

In 2010 bestreken de normaliseringsactiviteiten 46 landen: de 31 "EASA-landen" plus 15 landen die een werkafpraak (WA) met het EASA hebben ondertekend. Tijdens 2010 werden inspecties uitgevoerd in 26 "EASA-landen" en 7 "WA-landen". Bij de normaliseringsactiviteiten werden alle voor een en hetzelfde land geplande sectorale inspecties gebundeld om de Europese Commissie een samenhangend totaalbeeld te geven van alle technische gebieden. Als gevolg daarvan werd circa 90 % van de periodieke inspecties in 2010 gepland en uitgevoerd in de vorm van "gebundelde inspecties".

➤ **Pool van inspecteurs**

Het EASA streeft ernaar gedetacheerde inspecteurs van de nationale luchtvaartautoriteiten op te nemen in zijn inspectieteams, niet alleen om voordeel te halen uit hun deskundigheid en praktijkervaring, maar ook om te komen tot een uniforme interpretatie van de toepasselijke vereisten bij alle nationale luchtvaartautoriteiten (proactieve normalisering). In 2010 werden 95 teamleden

¹² Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie van 16 mei 2006 inzake de werkmethodes van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart bij het uitvoeren van normaliseringsinspecties, PB L 129 van 17.5.2006, blz. 10.

¹³ Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ten aanzien van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures van toepassing op commercieel vervoer per vliegtuig, PB L 254 van 20.9.2008, blz. 1.

bijgestaan door gedetacheerde inspecteurs van de nationale luchtvaartautoriteiten (54 %). Er werden drie basisopleidingscursussen voor normaliseringsinspecteurs gegeven: zo werden ruim 40 nieuwe inspecteurs getraind, hoofdzakelijk op het gebied van de verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel, vluchtuitvoeringen en vluchtnabootsers.

➤ **Belangrijkste normaliseringsresultaten**

In 2010 werden 111 normaliseringsinspecties uitgevoerd¹⁴:

Soort inspectie	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Periodiek	14	22	12	18	18	7
Follow-up	0	4	9	3	2	0
Ad hoc	0	1	1	0	0	0
Totaal	14	27	22	21	20	7

Bij deze inspecties werden 949 bevindingen vastgesteld; 876 bevindingen werden als niet-naleving aangemerkt, waarvoor de geïnspecteerde nationale luchtvaartautoriteit een actieplan voor corrigerende maatregelen moest voorstellen en uitvoeren. Circa 20 % van alle bevindingen werd aangemerkt als ernstige tekortkomingen die de veiligheid in gevaar kunnen brengen als ze niet op passende wijze worden verholpen.

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

➤ **Normaliseringsvergaderingen**

In 2010 heeft de afdeling Normalisering tien vergaderingen georganiseerd waaraan werd deelgenomen door 448 vertegenwoordigers van de nationale luchtvaartautoriteiten. Normaliseringsvergaderingen zijn bijzonder efficiënt gebleken om een uniform begrip en gelijke interpretatie van de toepasselijke vereisten te bevorderen. De conclusies van elke vergadering worden kenbaar gemaakt aan het directoraat Regelgeving om de thema's die in aanmerking komen voor nadere regelgeving verder uit te werken. Gelet op de positieve reacties van de nationale luchtvaartautoriteiten heeft het Agentschap beslist vaker normaliseringsvergaderingen te organiseren.

➤ **Voortdurende verbetering van het normaliseringsproces**

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

Toch blijft het Agentschap streven naar verdere verbetering van de kwaliteit, efficiëntie en effectiviteit van het proces. Daartoe werden al enkele maatregelen genomen. Ook in 2011 zijn verdere verbeteracties gepland. Het normaliseringsproces zal in de toekomst een ingrijpende gedaanteverandering ondergaan en evolueren naar een op risico's gebaseerde aanpak waarin permanent toezicht (CMA) centraal staat.

Deze dynamische aanpak werd bevestigd ter gelegenheid van de IAS¹⁵-audit in september. Volgens de conclusie van het auditverslag verschaft het opgezette internecontrolesysteem een redelijke zekerheid dat de doelstellingen inzake inspectie van nationale luchtvaartautoriteiten zullen worden gehaald.

¹⁴ Verder was de afdeling Normalisering betrokken bij zeven internationale normaliseringsbezoeken (VS, Canada, Brazilië) en negen accreditatiebezoeken.

¹⁵ Dienst Interne Audit van de Europese Commissie.

6.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)

Doelstelling	PKI	Doel 2009	Doel 2010	Resultaat 2010
Afgesproken aantal bezoeken afronden zoals bepaald in het goedgekeurde jaarplan	Uitvoeringspercentage geplande bezoeken		100 % geplande bezoeken + bezoeken op ad-hocbasis en andere onaangekondigde bezoeken	Gepland: 104 Uitgevoerd: 111 (twee op ad-hocbasis)
Uitbreiden van normaliseringsvergaderingen tot nieuwe bevoegdheden	Aantal normaliseringsvergaderingen per bevoegdheidsgebied	1 vergadering per bevoegdheidsgebied	1 vergadering per bevoegdheidsgebied	2 vergaderingen per bevoegdheidsgebied wat de nieuwe bevoegdheden betreft
Actief deelnemen aan opleidingscursussen voor nationale luchtvaartautoriteiten	Aantal actief deelnemende personeelsleden	1 personeelslid per bevoegdheidsgebied	Minstens 1 personeelslid per bevoegdheidsgebied	1 deelnemend personeelslid per bevoegdheidsgebied
Kwalificaties van dezelfde inspecteur uitbreiden tot OPS/FCL/FSTD		Lijst opmaken van te kwalificeren inspecteurs	Kwalificatie starten	Kwalificatie gestart
Bestaande pool van inspecteurs verder onderbouwen		Toename met 10 %	Toename met 10 %	Gemiddelde toename 2010 > 10 %
Mogelijkheid (bereidheid) onderzoeken om personeel van nationale luchtvaartautoriteit op korte termijn (1 jaar) te detacheren bij EASA	Noodzaak bepalen en procedure vastleggen	Brief zenden naar alle nationale luchtvaartautoriteiten om gegadigden te identificeren	Minstens 1 END	1 gedetacheerde nationale deskundige in 2010
Reactiviteitsindex gebruiken om bezoeken te plannen		Procedures wijzigen rekening houdend met mogelijke gevolgen van invoering van op risico's gebaseerd systeem op korte termijn (1 jaar) en op lange termijn (3 jaar)	Procedures wijzigen rekening houdend met mogelijke gevolgen van invoering van op risico's gebaseerd systeem op korte termijn (1 jaar) en op lange termijn (3 jaar)	Doel gedeeltelijk bereikt; procedures worden omgezet in op risico's gebaseerde aanpak overeenkomstig het CMA-model van de ICAO

7. Exploitanten

7.1. Doelstellingen en toepassingsgebied

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

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

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

Daarnaast is het Agentschap in de zin van artikel 23 van de EASA-basisverordening verantwoordelijk voor de afgifte van vergunningen aan exploitanten van derde landen (TCO's) die in het luchtruim van de EASA-landen vluchten willen uitvoeren en die in één van de EASA-landen willen landen.

Het Agentschap heeft zich in 2010 ingezet om het SAFA-programma verder te verbeteren (met onder meer de ontwikkeling en uitrol van de herwerkte SAFA-applicatie, de uitvoering van het gecentraliseerde follow-upsysteem van corrigerende maatregelen, de doorlopende actualisering van SAFA-procedures). Daartoe heeft het Agentschap SAFA-normaliseringsaudits uitgevoerd voor nationale luchtvaartautoriteiten en blijvende steun verleend aan de Europese Commissie voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart (ASC) betreffende de EU-veiligheidslijst.

Wat exploitanten van derde landen betreft, heeft het Agentschap zich toegelegd op voorbereidende werkzaamheden (afbakening van toepassingsgebied, werklast en procedures).

7.2. Belangrijkste prestaties in 2010

SAFA

➤ Verbetering van het SAFA-programma

Het EASA heeft in 2010 een begin gemaakt met de ontwikkeling van een nieuwe SAFA-applicatie en -database door hoogwaardige eisen en uitvoerige bedrijfsvereisten vast te leggen. Deze nieuwe applicatie zal uitgebreide ondersteuning bieden aan het volledige proces (voorbereiding, rapportering, follow-up en afsluiting van bevindingen).

De SAFA-analyse werd uitgevoerd volgens het vastgelegde tijdschema. Alle periodieke analyses werden voorafgegaan door een kwaliteitsbeoordeling om rapporteringsfouten op te sporen. De analyseresultaten en de resultaten van het proces waarbij aan SAFA-inspecties een prioriteit werd toegekend, werden voorgesteld op de bijeenkomsten van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart (veiligheidslijst). Op verzoek van de Europese Commissie werden ook talloze ad-hocanalyses uitgevoerd ter ondersteuning van de diverse onderzoeksgevallen.

In 2010 werden de SAFA-richtsnoeren herzien (met inbegrip van gedetailleerde procedures voor de uitvoering van platforminspecties, rapportage en follow-up). Daarbij werd rekening gehouden met de laatste wijzigingen in de toepasselijke ICAO-normen alsook met de inbreng van de aan SAFA deelnemende landen en de input van door het EASA uitgevoerde normaliseringsaudits.

Zoals voorgeschreven in de SAFA-richtlijn en overeenkomstig de bevoegdheden inzake SAFA-normalisering die werden afgesproken met de aan SAFA deelnemende landen, heeft het EASA het in 2009 ingezette SAFA-normaliseringsproces voortgezet. In 2010 werden 24 normaliseringsinspecties gepland en uitgevoerd in aan SAFA deelnemende landen in de Europese Unie en daarbuiten.

➤ **Internationale promotie van het SAFA-programma van de EU**

Om het SAFA-programma van de EU op internationaal vlak te promoten werden de SAFA-grondslagen en -methoden voorgesteld aan diverse internationale doelgroepen op het internationale samenwerkingsforum van het EASA en op de tweede workshop "Global Aviation Safety Roadmap" (stappenplan voor mondiale veiligheid in de luchtvaart) die werd georganiseerd door de ICAO en de interstatelijke luchtvaartcommissie (IAC). Het SAFA-programma werd ook op diverse seminars, workshops en bilaterale bijeenkomsten gepresenteerd aan bepaalde landen, namelijk de Verenigde Arabische Emiraten, India, Venezuela en China.

In het kader van de opdracht die het EASA van de Europese Commissie heeft gekregen heeft het Agentschap ook onderhandelingen aangeknoopt met niet-Europese landen om toe te treden tot het SAFA-programma van de EU. In de eerste fase werden vier landen uitgenodigd om daaraan deel te nemen: Brazilië, Canada, Marokko en Tunesië. Er zijn onderhandelingen gaande met Brazilië, Canada en Marokko.

Exploitanten van derde landen

In het kader van zijn bevoegdheidsuitbreiding heeft het Agentschap voorbereidende werkzaamheden aangevat (afbakening van toepassingsgebied, werklast en procedures) met het oog op de vergunningverlening aan exploitanten van derden landen (TCO's). Deze werkzaamheden behelsden het volgende:

- tot stand brengen van een uitgebreid TCO-projectplan en vastleggen van de uitgangspunten voor prestatiegericht toezicht rekening houdend met de risicobeoordelingsbeginselen;
- uitwerken van technische en administratieve procedures op EASA-niveau voor TCO's;
- ondersteunen van regelgevingsactiviteiten met betrekking tot de vergunningverlening aan exploitanten van derde landen;
- een begin maken met de personeelsaanwerving.

Er werd op gezette tijden steun verleend aan de Europese Commissie in het kader van de EU-veiligheidslijst. Het EASA heeft deelgenomen aan voorbereidende hoorzittingen met buitenlandse overheden en exploitanten, en heeft zijn technische deskundigheid dienstbaar gemaakt aan diverse opdrachten betreffende veiligheidsbeoordeling in het kader van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart (ASC). De dienst TCO heeft de coördinatietaak op zich genomen en wist de analysewerkgroep voor USOAP-auditverslagen van de ICAO nieuw leven in te blazen.

7.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)

Doelstelling	PKI	Doel 2009	Doel 2010	Resultaat 2010
Deelnemen aan seminars, conferenties, roadshows	Aantal initiatieven waaraan werd deelgenomen, niet zijnde routine-evenementen	Minstens drie	Minstens drie	4
Presenteren van het SAFA-systeem op relevante internationale conferenties en op verzoek van individuele staten om methoden voor platforminspecties in overeenstemming te brengen met die van andere belangrijke luchtvaartautoriteiten	Aantal externe presentaties en uitwisselingen met autoriteiten van derde landen		5	7
Kwalificatie van SAFA-inspecteurs	Voltooiing van training met een door het EASA erkende opleidingsorganisatie		Verbetering op jaarbasis	De bedrijfsvereisten van de SAFA-database werden afgerond. Er werd een begin gemaakt met de eigenlijke ontwikkelingswerkzaamheden.
Ontwikkeling van de SAFA-database	Gebruiksvriendelijkheid en kwaliteit van de output	5 inspecties	24 inspecties	24 (100 %)

8. Internationale samenwerking

8.1. Doelstellingen en toepassingsgebied

Het Agentschap zet zich in om werkafspraken tot stand te brengen met nationale luchtvaartautoriteiten in het buitenland, en verleent bijstand aan de Europese Commissie bij onderhandelingen over bilaterale overeenkomsten inzake de veiligheid van de luchtvaart (BASA's). Bovendien helpt het Agentschap ontwikkelingslanden hun bekwaamheden op regelgevingsgebied te verbeteren.

8.2. Belangrijkste prestaties in 2010

➤ **Bilaterale overeenkomsten en werkafspraken**

Op 14 juli 2010 hebben Brazilië en de EU in de Braziliaanse hoofdstad Brasilia de bilaterale overeenkomst inzake de veiligheid van de luchtvaart (BASA) ondertekend op het gebied van burgerluchtvaartveiligheid, met inbegrip van bijlagen over de certificering van luchtvaartproducten en onderhoud.

Acht werkafspraken tussen het EASA en de Chinese burgerluchtvaartadministratie CAAC, een internationaal samenwerkingsverband met Rusland, twee wijzigingen van het aanhangsel met Japan en een aanhangsel met de Verenigde Arabische Emiraten werden ondertekend.¹⁶

➤ **Technische samenwerking**

Het EASA heeft steun verleend aan de Europese Commissie bij het vaststellen van Europese bijstandsprojecten en het beheren van communautaire programma's (bijvoorbeeld Zuid-Azië, Zuidoost-Azië, India, China, Democratische Republiek Congo, Rusland, Balkanlanden, Middellandse-Zeelanden en Centraal-Azië).

De activiteiten van het EASA op het gebied van technische samenwerking hielden onder meer verband met het directe beheer van specifieke bijstandsprogramma's en de deelname aan technische bijstandsoopdrachten in Gabon, Congo, Bangladesh, Montenegro, Georgië, Costa Rica en Malawi.

In april 2010 vond het tweede internationale samenwerkingsforum van het EASA (ICF-2) plaats in Dubai.

¹⁶ De volledige lijst met werkafspraken van het EASA kan worden geraadpleegd op zijn website: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

8.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)

Doelstelling	PKI	Doel 2009	Doel 2010	Resultaat 2010
Promoten van het EASA-systeem via bilaterale overeenkomsten, werkafspraken en lokale vertegenwoordigers	Aantal lopende initiatieven	1 (1 bilaterale overeenkomst met Canada + begin uitbreiding)	Verder uitbreiden	Het EASA-systeem werd voortdurend gepromoot, onder meer via: (1) steunverlening aan bilaterale overeenkomsten (Brazilië); (2) werkafspraken (acht met CAAC, twee met JCAB, een met IAC).
Opleiding ontwikkelen en technische workshops organiseren	Aantal georganiseerde workshops waarin de gevolgen van EU-regelgeving worden uitgelegd.	3	1 conferentie in EASA-verband	12 georganiseerde activiteiten 8 veiligheidslijsten en technische bijstandsoopdrachten IPA (uitvoeringsprocedures voor luchtwaardigheid)
Het voortouw nemen bij het coördineren van verschillende Europese spelers die zich bezighouden met technische samenwerking	Aantal technische samenwerkingsacties onder coördinatie van het Agentschap, met inbegrip van werkafpraak met JAA-en niet-EASA-landen	Opstarten van Europese coördinatie	1 gecoördineerd programma met ECAC	3 ICF-evenementen met deelname van nationale luchtvaartautoriteiten; IPA-project

9. Ondersteunende activiteiten

9.1. Doelstellingen en toepassingsgebied

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

In 2010 waren de belangrijkste uitdagingen op dit terrein de voltooiing van de ISO9001:2008-certificering, de verdere onderbouwing van ERP/SAP en de verdere verbetering van processen met betrekking tot de ontwikkeling van menselijk potentieel.

9.2. Belangrijkste prestaties in 2010

Algemeen beheer

De Amerikaans-Europese internationale conferentie over luchtvaartveiligheid van 2010, "Global Safety Management: Evolving a Common Culture", vond plaats van 8 tot 10 juni in New Orleans, Louisiana. Deze conferentie werd bijgewoond door ruim 300 deelnemers van nationale luchtvaartautoriteiten, vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en luchtvaartorganisaties.

Aanvraagbeheer en aanbestedingen

In 2010 werd een begin gemaakt met de voorbereiding van de administratieve processen in het kader van de nieuwe bevoegdheden van het Agentschap. Daarbij werden onder meer aanvraagformulieren en de voor nieuwe taken vereiste certificaten vastgesteld.

Zoals verwacht waren eind 2010 voor 72 miljoen EUR ontvangsten uit vergoedingen en rechten gefactureerd. Het voorstel voor de derde generatie van de tarieven- en vergoedingenregeling van het Agentschap werd verder besproken met de luchtvaartindustrie en met de Europese Commissie. In juni 2010 werd een geconsolideerde ontwerpregeling ingediend bij de raad van bestuur.

Er werd uitvoering gegeven aan het concept van afzonderlijke bestellingen voor de uitbesteding van certificeringstaken. In het vierde kwartaal van 2010 werd een begin gemaakt met de planning en voorbereiding met het oog op de uitbesteding van certificeringstaken (nieuwe en huidige bevoegdheid van het Agentschap).

Over het hele jaar werden 23 hoogwaardige uitbestedingsprocedures beheerd om te voorzien in operationele en administratieve behoeften. Daarvan werden er 20 met succes voltooid en werden 29 hoogwaardige contracten ondertekend voor een bedrag van ongeveer 14 miljoen EUR. Verder werden 428 contracten ondertekend als gevolg van goedkope aankoopprocedures voor in totaal 1,65 miljoen EUR.

Financiën

In 2010 behaalde de dienst Financiën met 98,4 % een tevredenstellend uitvoeringspercentage van de begroting. Nadere bijzonderheden over financiële resultaten staan in **bijlage 4**.

Het ERP-systeem (Enterprise Resource Planning) werd verder verbeterd en stelselmatig toegepast voor alle soorten financiële transacties en voor de jaarafsluiting.

Het bedrijfsplan 2011-2015 van het Agentschap werd herzien. In december 2010 heeft de raad van bestuur een nieuwe versie goedgekeurd, met een besparingspakket van 3 miljoen EUR met betrekking tot de EU-subsidie.

Juridische Dienst

De Juridische Dienst heeft actief bijgedragen aan de regelgevingsresultaten, met inbegrip van diverse belangrijke kwesties, zoals adviezen over medische of AOR-vereisten en NPA's over vliegtijdbeperkingen en exploitanten van derde landen.

Verder heeft de Juridische Dienst steun verleend aan de technische/operationele functies van het Agentschap, onder meer met betrekking tot de tenuitvoerlegging van artikel 1, lid 2, van de basisverordening en de toepassing van de bepalingen in artikel 83bis van het Verdrag van Chicago op het EU-systeem.

In nauwe samenwerking met de operationele directoraten en externe juridische adviseurs stond de dienst in voor de coördinatie van het antwoord van het Agentschap op aanvragen van instanties voor ongevalenonderzoek en op verzoeken van gerechtelijke instanties. Verder heeft de dienst ervoor gezorgd dat het Agentschap de gegevensbeschermingsverordening onverkort uitvoert.

Naast een aantal verzoeken om toegang tot documenten van het publiek heeft de Juridische Dienst tot slot ook verzoeken tot inzage door derden uit de VS verwerkt op grond van de Amerikaanse wet inzake vrijheid van informatie; de dienst heeft ook een vooraanstaande bijdrage geleverd aan de verdere uitwerking van het beleid van het Agentschap inzake de bescherming van veiligheidsinformatie.

Communicatie

De website easa.europa.eu heeft een facelift ondergaan en biedt nu verbeterde navigatie- en zoekfuncties. Het EASA is ook nadrukkelijker vertegenwoordigd in sociale media en maakt actief gebruik van Facebook en Twitter om belangstellenden en belanghebbenden te informeren.

Het EASA heeft persberichten gepubliceerd over diverse onderwerpen, zoals geharmoniseerde voorschriften voor pilotenvergunningen, voorstellen voor vliegtijdbeperkingen, de eerste EASA-certificering voor een Frans-Russische motor (SaM146) en het veiligheidsinformatiebulletin (SIB) over de vulkaanascrisis. Het EASA was ook in sterke mate betrokken bij de crisis rond Qantas / A380 / Trent900.

Een groot aantal televisie-, radio- en persgesprekken werd georganiseerd met EASA-personeel over diverse onderwerpen, zoals regelgevingsontwikkelingen (verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel, vliegtijdbeperkingen enz.), certificering en strategische veiligheid.

Enkele publicaties van het Agentschap in 2010: jaarlijks veiligheidsoverzicht 2009, jaarverslag 2009, Fact Book 2005-2009, Ehest-veiligheidsverslag, EASA-nieuws.

Personeelszaken

Eind 2010 waren bij het EASA 524 tijdelijke functionarissen (TA's) in dienst, 63 meer dan het jaar daarvoor. Daarnaast waren 54 arbeidscontractanten (CA's) en 8 gedetacheerde nationale deskundigen (SNE's) werkzaam bij het EASA. Het EASA heeft in 2010 92 nieuwe arbeidscontracten gesloten, waardoor het aantal personeelsleden netto met 72 is gestegen. Twintig medewerkers hebben het Agentschap om uiteenlopende redenen verlaten (vrijwillig of gedwongen ontslag, beëindiging arbeidscontract of pensionering) en 31 personeelsleden solliciteerden met succes voor een externe of interne functie.

Het Agentschap heeft 57 vacatures gepubliceerd voor 67 te vervullen posen en 60 selectieprocedures afgewerkt voor 66 te vervullen posen. Circa 2 800 sollicitaties zijn binnengekomen en meer dan 405 sollicitatiegesprekken werden gevoerd.

Nettotoename van het aantal personeelsleden in 2010 (TA/CA/SNE)	72
In 2010 gepubliceerde vacatures (TA/CA/SNE)	57
Succesvolle interne sollicitaties (TA)	31
Personeelsleden die het Agentschap verlieten in 2010 (TA/CA)	20

Naast de personeelsleden die al waren aangeworven, aanvaardden nog 16 TA-kandidaten een aanbod tot tewerkstelling van het Agentschap. Zij zullen begin 2011 in dienst treden. In **bijlage 5** staan nadere bijzonderheden over de personeelsbezetting en demografische ontwikkelingen binnen het Agentschap in 2010.

Wat personeelsbeheer en -ontwikkeling betreft, heeft het Agentschap 235 algemene opleidingscursussen georganiseerd en gefaciliteerd (waarvan 104 voor talen/toetsingen) voor 1 248 (684) deelnemers. Er werd een tool voor opleidingsbeheer aangeschaft. De configuratie is eind 2010 van start gegaan. Naar verwachting zal deze tool in het tweede kwartaal van 2011 beschikbaar staan voor het voltallige personeel.

Na de beoordelings- en herinschalingsprocedure kwamen 100 personeelsleden in aanmerking voor herinschaling; 68 personeelsleden die voldeden aan artikel 45, lid 2 (kennis van een derde taal van de EU) werden anders ingeschaald. In 2010 werden voor het eerst ook arbeidscontractanten anders ingeschaald.

Het functiewaarderingsproject werd in november 2010 afgerond: alle EASA-functiebeschrijvingen zijn nu geactualiseerd en voltooid, alle functiebeoordelingen zijn afgewerkt en er werd een systeem van functieweging en -indeling opgezet dat in 2011 verder aan de behoeften van het EASA zal worden aangepast.

Daarnaast werd de eerste enquête naar de motivatie van het personeel opgestart met de hulp van Ipsos Loyalty GmbH. Alle personeelsleden konden aan deze enquête deelnemen van december 2010 tot 10 januari 2011. Het volledige verslag werd in het eerste kwartaal van 2011 bekendgemaakt aan het voltallige personeel.

De luchtvaartexpertise werd geïnventariseerd met als uitgangspunt de kernactiviteiten van het EASA. In het eerste kwartaal van 2011 is een enquête gepland om de balans op te maken van de luchtvaartexpertise waarover het EASA-personeel beschikt.

Technische Opleiding

Om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar tijdige en specifieke opleidingen werden in 2010 de volgende acties ondernomen:

- stroomlijnen van het systeem voor cursusplanning van de dienst Technische Opleiding, zichtbaarheid en registratie en consolidatie van eenmalige cursusaanvragen;
- publiceren van een toenemend aantal e-learningcursussen;
- gezamenlijk gebruik met nationale luchtvaartautoriteiten van best practices en opleidingen via vergaderingen met het gezamenlijke opleidingsteam (CTIG);
- stroomlijnen en inventariseren van technische bibliotheekcollecties en aanmoedigen van het gebruik van examens via het internet (e-examens) door opleidingsorganisaties en nationale luchtvaartautoriteiten.

De belangrijkste prestaties in 2010 omvatten:

- overeenkomst over de kwalificatiecriteria voor inspecteurs via CTIG-procedures;
- verhoging van het aantal aanbieders van e-examens tot 29, plus 13 nationale luchtvaartautoriteiten van lidstaten;
- toetsing en actualisering van de zes grootste verkopers van e-examensyllabi;
- invoering van nieuwe opleidingstechnologieën om te voldoen aan de behoeften van het groeiende klantenbestand;
- ontwikkeling en verzorging van gespecialiseerde cursussen voor: CS-23, CAW-typeontwerp, Train the Trainer, overeenkomst EU/Canada;
- nauwe samenwerking met deskundigen voor de ontwikkeling van leerinhoud en op vakbekwaamheid gebaseerde cursussen;
- publicatie van het opleidingsprogramma 2011 (december 2010).

In 2010 vonden de volgende opleidingsactiviteiten plaats:

Opleidingssessies	70
Cursussen	44
Deelnemers van het EASA	484
Deelnemers van nationale luchtvaartautoriteiten	121

Informatie- en bedrijfsdiensten

Er werden diverse strategische projecten voor bedrijfsapplicaties opgestart, bijvoorbeeld SAFA en IORS, waarvan de definitieve uitrol in 2011 is gepland. Parallel daarmee is blijvende steun verleend aan de instandhouding en verbetering van diverse applicaties die tot onze kernactiviteiten behoren, zoals AWD (luchtwaardigheidsrichtlijnen), CRT (Comment Response Tool), diverse SharePoint-sites, het systeem voor personeelszaken en het webportaal.

Het Agentschap heeft de tool ERP (Enterprise Resource Planning) geoptimaliseerd door extra functies toe te voegen en de geïmplementeerde functionaliteiten te verfijnen.

Wat infrastructuur betreft, hebben de IT-afdelingen van het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding (ECDC) en het EASA beslist samen te werken om de kosten effectief te reduceren door hun respectieve externe computercentra met failover-voorziening te hosten.

Uit diepgaande analyses van behoeften aan ruimte en operationele efficiency blijkt dat het Agentschap uiterlijk bij afloop van de lopende huurovereenkomst in 2016

alternatieve panden in overweging moet nemen om zijn hoofdkwartier te huisvesten. De procedure zal worden voortgezet tot ver in 2011.

Wat reisbeheer betreft, werd voor bepaalde bestemmingen een voorafgaande risicobeoordeling uitgevoerd gelet op het toenemende aantal zakenreizen naar steden met verhoogde veiligheidsrisico's.

Ten slotte werden 5 500 dossiers afkomstig van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (JAA's) gecatalogiseerd en overgebracht naar het centrale archief (documentenbeheer en administratie).

9.3. Prestatiekernindicatoren (PKI's)

Doelstelling	PKI	Doel 2009	Doel 2010	Resultaat 2010
Snellere taaktoewijzing voor activiteiten in verband met eerste luchtwaardigheidscertificering	Percentage binnen vijf werkdagen na ontvangst verwerkte aanvragen tot aan de eigenlijke taaktoewijzing	70 %	75 %	73 %
Snellere afgifte van certificaten	Percentage binnen vijf werkdagen na ontvangst verwerkte aanvragen om technische keuring tot de afgifte van het keuringscertificaat	70 %	75 %	88 %
Handhaven van een hoog uitvoeringspercentage van de begroting	Percentage begrotingsvastleggingen vergeleken met de volledige jaarlijkse begrotingsraming	98 %	98 %	98 %
Schulden efficiënter innen	Gemiddeld aantal dagen om invorderingsopdrachten te incasseren	133	120	108
Tenuitvoerlegging van de personeelsformatie	Percentage tegen eind 2010 vervulde posten van gemachtigde tijdelijke functionarissen	95 %	98 %	92 %
Uitwerking van het standaardopleidingsprogramma (gemeenschappelijke criteria inzake kennis, vaardigheden en ervaring) voor profielen van inspecteurs luchtvaartveiligheid	Definitief werkdocument	Voorlopig werkdocument	Overeengekomen en bekrachtigd definitief werkdocument	Doel gehaald
Aanmoedigen van het gebruik van het e-examensysteem door externe aanbieders en uitwerken van e-examenonderdelen en meerkeuzevragen	Aantal afgenomen e-examens Aantal e-examenonderdelen en meerkeuzevragen	Aantal e-examens: 500 Aantal e-examenonderdelen: minstens 16	Aantal e-examens: 1000 Aantal e-examenonderdelen: minstens 24	Aantal e-examenonderdelen: 5
ISO 9001-certificering	Certificering behaald	Voorbereiding en voorafgaande audit	Certificering behaald	Certificering werd toegekend op 15 december 2010
Opzetten van gemeenschappelijk administratiesysteem binnen heel het EASA dat voldoet aan nalevings- en ISO 9001-vereisten.	Succesvolle uitrol van administratiesoftware in alle afdelingen		2 proefafdelingen	Het project werd op ijs gezet na de herschikking van prioriteiten voor de projectportefeuille met informatiediensten.

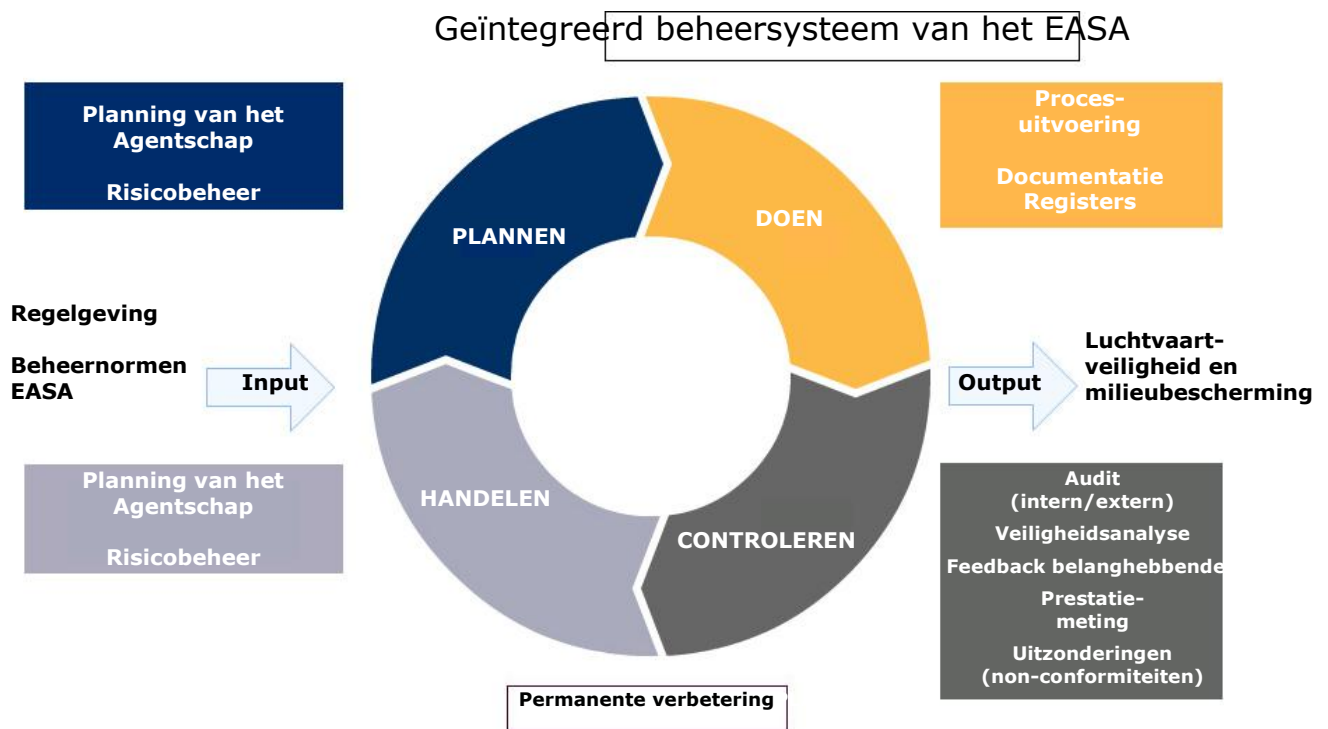
Interne controle en risicobeperking

➤ Interne controle

Het EASA heeft in 2010 het draagvlak verstevigd van het in 2008 opgestarte geïntegreerde beheersysteem (IMS) om dit in 2010 te laten certificeren overeenkomstig de ISO 9001:2008-normen.

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

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



➤ **Risicobeperking**

Het Agentschap heeft ook dit jaar een risicobeoordeling uitgevoerd om voor elk macroproces de belangrijkste risico's in kaart te brengen. Deze worden beoordeeld op waarschijnlijkheid van optreden en mogelijke gevolgen. In de volgende tabel staat een overzicht van de risico's die voor 2010 in kaart werden gebracht, samen met de bijbehorende beperkende maatregelen die werden genomen en/of ingeleid.

Risico's	Belangrijkste in 2010 genomen/ingeleide risicobeperkende maatregelen
Beheerprocessen	
Het Agentschap wordt vervolgd en aansprakelijk gesteld.	Procedure- en actieplan dat gecoördineerd optreden vergemakkelijkt wanneer het Agentschap wordt vervolgd; administratieve procedures voor het behandelen van zaken wanneer het EASA door de eisende partijen wordt gevraagd afstand te doen van zijn immuniteit; degelijk communicatiebeleid ('met één stem spreken'); een enkel aanspreekpunt definiëren en bekendmaken binnen het Agentschap, bij klanten en derden.
Negatieve media-aandacht, bijvoorbeeld om politieke redenen, waaronder klachten van belanghebbenden, crash van een luchtvaartuig of geruchtmakende aantijgingen van ongepastheid.	Crisiscommunicatieplan; degelijk communicatiebeleid ('met één stem spreken'); een enkel aanspreekpunt definiëren en bekendmaken binnen het Agentschap, bij klanten en derden.
Ontoereikendheid van middelen met betrekking tot bestaande en nieuwe taken (bevoegdheidsuitbreiding) van het Agentschap.	Degelijk planning-, prognose- en informatiesysteem om de nodige middelen te identificeren en te rechtvaardigen; duidelijk verband tussen taken en financiële middelen / werkrachten.
Processen inzake veiligheidstoezicht voor producten en organisaties	
Onaangepakte veiligheidsproblemen op het ogenblik van certificering, validering, erkenning van vluchtcondities resulterend in een crash van een luchtvaartuig.	Efficiënte werkprocedures voor certificeringsactiviteiten, met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren; herhalingsopleiding verstrekken aan technisch personeel om de vaardigheden op peil te houden; effectieve controle op de door NAA's geleverde diensten.
Crash van een testluchtvaartuig door besturingsfouten, onterechte erkenning van vluchttestorganisatie of buitensporige nalevingsvereisten of overmatige druk op aanvrager.	Efficiënte werkprocedures voor activiteiten inzake certificering/erkenning van ontwerporganisaties (DOA's), met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren; herhalingsopleiding verstrekken aan technisch personeel om de vaardigheden op peil te houden.
Onterechte afgifte van erkenning, uitbreiding van reikwijdte van de erkenning of continuering van een erkenning met gevolgen voor de veiligheid (door fout/hiaat in eerste erkenning of permanent toezicht).	Efficiënte werkprocedures voor erkenningsactiviteiten van organisaties, met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren; herhalingsopleiding verstrekken aan technisch personeel om de vaardigheden op peil te houden; effectieve controle op de door NAA's geleverde diensten.
Verzuim van de houder van de erkenning (bijvoorbeeld gebrekkig onderhoud resulterend in een crash van een groot luchtvaartuig) te wijten aan onterechte validering van NAA-aanbevelingen.	
Tekortkoming in de afgifte van bijzondere luchtwaardigheidsspecificatie (SAS) resulterend in een crash van een luchtvaartuig.	Uitvoeringsvoorschriften en richtsnoeren met betrekking tot de afgifte van SAS; Efficiënte werkprocedures inzake de afgifte van SAS, met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren.
Onaangepakte veiligheidsproblemen resulterend in een crash van een luchtvaartuig door de niet-afgifte van een luchtwaardigheidsrichtlijn of ontoereikende corrigerende maatregelen, onaangepaste uitvoeringstijd voorgeschreven in een luchtwaardigheidsrichtlijn.	Efficiënte werkprocedures inzake aanvaarding van alternatieve wijzen van naleving met betrekking tot luchtwaardigheidsrichtlijnen, met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren; herhalingsopleiding verstrekken aan technisch personeel om de vaardigheden op peil te houden; efficiënt rapportagesysteem voor voorvallen; effectieve controle op de door NAA's geleverde diensten.

Risico's	Belangrijkste in 2010 genomen/ingeleide risicobeperkende maatregelen
Onaangepakte veiligheidsproblemen resulterend in een crash van een luchtvaartuig door onterechte aanvaarding van alternatieve wijzen van naleving met betrekking tot luchtwaardigheidsrichtlijnen.	Efficiënte werkprocedures inzake aanvaarding van alternatieve wijzen van naleving met betrekking tot luchtwaardigheidsrichtlijnen, met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren; herhalingsopleiding verstrekken aan technisch personeel om de vaardigheden op peil te houden; effectieve controle op de door NAA's geleverde diensten.
Tekortkoming in rapportagesysteem voor voorvallen en ondoeltreffende verwerking van voorvalmeldingen waardoor de permanente luchtwaardigheid van producten in het gedrang komt en met afwendbare ongevallen of ernstige voorvallen tot gevolg.	Stimuleren van rapportagesysteem voor voorvallen en cultuur van billijkheid; efficiënt rapportagesysteem dat traceerbaarheid van alle voorvallen en ter zake dienende maatregelen garandeert; efficiënte werkprocedures voor de analyse van voorvalmeldingen en nadere omschrijving van de te nemen maatregelen, met inbegrip van passende controles. Bewijs kunnen voorleggen van geleverd werk door documenten en registers te bewaren; herhalingsopleiding verstrekken aan technisch personeel om de vaardigheden op peil te houden; effectieve controle op de door NAA's geleverde diensten.
Ondersteuningsprocessen	
Voorval dat negatieve gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de faciliteiten, de mogelijkheid van het personeel om te werken of de beschikbaarheid van gegevens/documentatie (bijvoorbeeld brand, terroristische aanslag, ernstige epidemie, diefstal).	Efficiënt beveiligingssysteem; aangepaste verzekeringen afsluiten; back-ups maken van IT-faciliteiten en gegevensopslag op afstand om de continuïteit van de activiteiten zeker te stellen; bedrijfscontinuïteitsplan (rampenplan); actieplan voor een ernstige epidemie.

Bijlagen

- **Bijlage 1:** **Betrouwbaarheidsverklaring van de ordonnateur**
- **Bijlage 2:** **Studies en onderzoeksprojecten in 2010**
- **Bijlage 3:** **Besluiten, adviezen en NPA's voor 2010**
- **Bijlage 4:** **Financiële resultaten van het Agentschap in 2010
(begrotingsuitvoering van het EASA)**
- **Bijlage 5:** **Personeelsbezetting en demografische ontwikkelingen**
- **Bijlage 6:** **Raad van bestuur van het EASA**
- **Bijlage 7:** **Afkortingenlijst**

Bijlage 1: Betrouwbaarheidsverklaring van de ordonnateur

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

- de in dit verslag opgenomen informatie een getrouw beeld geeft¹⁷;
- ik redelijkerwijs kan garanderen dat de middelen die aan de in dit verslag beschreven activiteiten zijn toegewezen, voor het beoogde doel zijn gebruikt in overeenstemming met de beginselen van goed financieel beheer, en dat de gevolgde controleprocedures de nodige garanties bieden voor de wettigheid en regelmatigheid van de onderliggende verrichtingen.

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

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

Plaats: Keulen Datum

Handtekening

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

¹⁷ Een getrouw beeld betekent in deze context een betrouwbaar, volledig en correct beeld van de stand van zaken.

Bijlage 2: Studies en onderzoeksprojecten in 2010

In 2010 werden de volgende zeven projecten, elk met een duur van zes tot vijftien maanden, gefinancierd door het Agentschap na een geslaagde aanbestedingsprocedure en voor een totaalbudget van 1,507 miljoen EUR:

• CODAMEIN: schademeting en -inspectie van composietmaterialen (inslagdreiging van hoogenergetische stompe voorwerpen)
• WAFCOLT: watergedrag in brandstof bij koude temperaturen
• SEBED: verminderde functionaliteit van stoelriemen
• SOMCA: gevolgen voor de veiligheid bij uitvoering van de dekkingsanalyse van het softwaremodel
• WATUS: separatie voor zagturbulentie in grote luchtvaartuigen
• Onderzoek naar voorschriften voor ijsbestrijding en ijsverwijdering op de grond
• SAMPLE III: deeltjesemissies bij luchtvaartuigen

Het Agentschap heeft in 2010 de eindverslagen ontvangen en aanvaard voor de volgende projecten:

• SAVE: Study on AViation Economic modelling (studie over economische luchtvaartmodellen)
• SAMPLE II: Studying, sAmpling and Measuring of aircraft ParticuLate Emissions (studie, monsterneming en meting van deeltjesemissies bij luchtvaartuigen)
• Aviation Economic Modelling Capability for Environmental Regulatory Impact assessment (economische luchtvaartmodellen voor de effectbeoordeling van milieuregelgeving)
• LIBCOS: Load upon Impact Behaviour of Composite Structure (belang van vliegbelasting voor het gedrag van composietstructuren bij impact)
• SAPOX: Safety Aspects of Pulse Oxygen Systems (veiligheidsaspecten van pulserende zuurstofsystemen)
• MOSTDONT: Mode-S Transponder in High Traffic Density Airspace (mode S-transponder in luchtruim met hoge verkeersdichtheid)
• Ultralichte luchtvaartuigen, evaluatie van regelgeving in lidstaten
• Normalisering inzake hagelgevaar
• RuFAB: meting van de wrijvingskarakteristieken van start- en landingsbanen en het remmen van luchtvaartuigen

Deze rapporten kunnen worden geraadpleegd en gedownload op de onderzoekspagina op de website van het Agentschap.¹⁸

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

Bijlage 3: Besluiten, adviezen en NPA's van 2010

Besluiten

Besluit	Taaknummer	Onderwerp
Besluit 2010/001/R	21.001	POA voor leveranciers van navigatiedatabases
	21.002	Certificaatnummer erkende organisaties
	21.003	Wijzigingen van AMC/GM voor Deel-21
	21.023(c)	Bevoegdheid van organisaties voor permanente-luchtwaardigheidsmanagement om vliegvergunningen af te geven
	MDM.007 (c)	Certificaat van vrijgave voor gebruik
Besluit 2010/002/R	21.023(c)	Bevoegdheid van organisaties voor permanente-luchtwaardigheidsmanagement om vliegvergunningen af te geven
	66.001 (b)	Verbetering van redactionele fouten in Deel-66 en daarmee samenhangende AMC
	145.001 (b)	Verbetering van redactionele fouten in Deel-145 en daarmee samenhangende AMC
	147.001 (b)	Verbetering van redactionele fouten in Deel-147 en daarmee samenhangende AMC
	M.001 (b)	Verbetering van redactionele fouten in Deel-M en daarmee samenhangende AMC
	MDM.007 (b)	Certificaat van vrijgave voor gebruik
	MDM.002 (c)	Verbindingssysteem van elektrische bedrading (EWIS) Op te leveren resultaat: besluit tot wijziging van AMC/GM voor Deel-M (mits Deel-M wordt gewijzigd in overeenstemming met MDM.002(a))
Besluit 2010/003/R	MDM.034	Composietmaterialen
Besluit 2010/005/R	25.040	Uitgangen van type III (toegang en eenvoud van bediening)
	25.057	Met beveiliging verband houdende ontwerpnormen
	MDM.034	Composietmaterialen
Besluit 2010/006/R	MDM.054	AMC en GM inzake ijsverwijdering en ijsbestrijding ingevolge A-NPA 2007-11
Besluit 2010/007/R Besluit 2010/008/R	MDM.034	Composietmaterialen
Besluit 2010/010/R	ETSO.007	Systematische beoordeling en omzetting van bestaande FAA TSO-normen voor onderdelen en uitrustingsstukken in EASA ETSO
Besluit 2010/011/R	66.025	Op gezette tijden actualiseren van deze veranderlijke AMC, die dient als ijkpunt voor de afgifte van typebevoegdverklaringen. Op te leveren resultaat: besluit tot actualisering van aanhangsel I van AMC bij Deel-66
Besluit 2010/012/R Besluit 2010/013/R Besluit 2010/014/R Besluit 2010/015/R	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS
Besluit 2010/016/R	21.042	Deel-21 toezicht op externe leveranciers
	ETSO.007	Systematische beoordeling en omzetting van bestaande FAA TSO-normen voor onderdelen en uitrustingsstukken in EASA ETSO
	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS

Adviezen

Adviezen	Taaknummer	Onderwerp
Advies 01/2010	21.024(a)	Subdeel J, erkenning als ontwerporganisatie
Advies nr. 02/2010	ATM.001 (FAST TRACK),	Uitbreiding van het EASA-regelgevingssysteem voor de veiligheid van de luchtvaart tot luchtverkeersbeheer (ATM) en luchtvaarnavigatiediensten (ANS) - uitwerking van regels inzake vereisten voor verleners van luchtvaarnavigatiediensten
	ATM.004 (FAST TRACK)	Uitbreiding van het EASA-regelgevingssysteem voor de veiligheid van de luchtvaart tot luchtverkeersbeheer (ATM) en luchtvaarnavigatiediensten (ANS) - uitwerking van regels inzake bevoegde instanties
Advies nr. 03/2010	ATM.003 (FAST TRACK)	Uitbreiding van het EASA-regelgevingssysteem voor de veiligheid van de luchtvaart tot luchtverkeersbeheer (ATM) en luchtvaarnavigatiediensten (ANS) - uitwerking van regels inzake de afgifte van vergunningen aan luchtverkeersleiders
Advies nr. 04/2010	FCL.001	Deel-FCL. Uitbreiding van de basisverordening tot de verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel
Advies nr. 05/2010	ATM/ANS.002	Invoering van TCAS II-software, versie 7.1
Advies nr. 06/2010	145.012 (a)	Enkelvoudige en meervoudige vrijgave krachtens Deel-145
Advies nr. 07/2010	FCL.001	Deel-MED. Uitbreiding van de basisverordening tot de verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel

NPA's

NPA	Taaknummer	Onderwerp
NPA 2010-01	21.042	Toezicht op externe leveranciers
NPA 2010-02	21.018	Verbetering van GM voor 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	Invoering van ACAS II-software, versie 7.1
NPA 2010-04	27&29.002	Schadetolerantie en vermoeiingsevaluatie van composietstructuren van hefschroefvliegtuigen
NPA 2010-05	66.025	Bijlage 1 typebevoegdverklaring van luchtvaartuigen voor bewijs van onderhoudsbevoegdheid voor luchtvaartuigen krachtens Deel-66
NPA 2010-06	27&29.002	Schadetolerantie en vermoeiingsevaluatie van metaalstructuren van hefschroefvliegtuigen
NPA 2010-07	M.022	Wijzigen van AMC M.A.706(e) om aanvullende gevallen op te nemen waarin de bevoegde autoriteit aanvaardt dat de aangewezen functionaris bij de exploitant/krachtens Deel-M, subdeel G erkende organisatie in dienst wordt genomen door de aannemende, krachtens Deel-145 erkende organisatie
NPA 2010-08	145.022	Toezicht op ingehuurd onderhoudspersoneel
NPA 2010-09	M-014	Uitbesteden van activiteiten inzake permanente-luchtwaardigheidsmanagement
NPA 2010-10	MDM.047	Afstemming van Verordening (EG) nr. 2042/2003 met Verordening (EG) nr. 216/2008 en met vereiste in ICAO Bijlage 6 inzake de inaanmerkingneming van menselijke factoren bij het ontwerp en de toepassing van het programma voor luchtvaartuigonderhoud
NPA 2010-11	25.039	Passagiersnooduitgangen, noodvoorzieningen en vluchtroutes - harmonisering met FAA
NPA 2010-12	27&29.019	Gezondheidstoezicht bij trillingen
NPA 2010-13	21.059	Milieubescherming - classificatie van wijzigingen aan typeontwerpen
NPA 2010-14	OPS.055	Uitvoeringsvoorschriften inzake beperkingen aan (vlieg)werktijden en eisen met betrekking tot rusttijden voor commercieel luchtvervoer (CAT) met vleugelvliegtuigen

Bijlage 4: Financiële resultaten van het Agentschap in 2010 (begrotingsuitvoering van het EASA)¹⁹

4.1. Voorlopige resultatenrekening van de begrotingsuitvoering voor 2010 (alle cijfers in duizend euro / x 1 000 EUR)

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

ONTVANGSTEN	2010	2009
Subsidie van de Commissie (voor de operationele begroting – Titels 1, 2 en 3 – van het Agentschap)	35 025	33 862
Phare-middelen van de Commissie	515	322
Overige bijdragen en middelen ontvangen via de Commissie	962	972
Ontvangsten uit vergoedingen	68 260	54 867
Overige ontvangsten	802	1 909
TOTAAL ONTVANGSTEN (a)	105 564	91 932
UITGAVEN		
Titel I: personeel	56 215	46 887
Titel II: administratieve uitgaven	13 919	12 927
Titel III: beleidsuitgaven uitgezonderd bestemmingsontvangsten uit vergoedingen en rechten	52 654	46 505
Uit vergoedingen en rechten overgedragen bestemmingsontvangsten	21 230	27 135
TOTAAL UITGAVEN (b)	144 018	133 454
RESULTAAT VAN HET BEGROTINGSJAAR (a-b)	-38 454	-41 522
Annulering van niet-bestede, uit het voorgaande begrotingsjaar overgedragen betalingskredieten	1 101	1 283
Aanpassingen voor overdrachten uit het voorgaande begrotingsjaar van begrotingskredieten beschikbaar op 31 december uit bestemmingsontvangsten	38 934	41 325
Koersverschillen van het begrotingsjaar (winst +/-verlies -)	-16	-3
SALDO VAN DE RESULTATENREKENING VOOR HET BEGROTINGSJAAR	1 565	1 083

¹⁹ Het eindverslag van de Europese Rekenkamer over de jaarrekening 2010 van het EASA zal naar verwachting in juni 2010 worden ontvangen.

Saldo begrotingsjaar N-1	1 083	1 316
Positief saldo van begrotingsjaar N-1, in jaar N terugbetaald aan de Commissie	-1 083	-1 316
Resultaat gebruikt om bedragen te bepalen in algemene boekhouding	1 565	1 083
Subsidie van de Commissie - Agentschap boekt toegerekende baten en de Commissie toegerekende uitgaven	33 460	32 779
Uitstaande voorfinanciering door Agentschap terug te betalen aan Commissie in jaar N+1	1 565	1 083
Niet opgenomen in het begrotingsresultaat:		
Opgelopen rente per 31.12.N op de subsidies van de Commissie en terug te betalen aan de Commissie (verplichting)	49 734	133 600

In 2010 heeft het Agentschap enkel niet-gesplitste kredieten besteed. Het totale verbruik van vastleggingskredieten bereikte een bedrag van 144 018 000 EUR (133 454 000 EUR in 2009), waarvan 122 271 000 EUR (106 137 000 EUR in 2009) werd vastgelegd en 21 747 000 EUR (27 317 000 EUR in 2009) op kredieten uit bestemmingsontvangsten automatisch werd overgedragen overeenkomstig artikel 10 van het financieel reglement van het EASA. De kredieten uit bestemmingsontvangsten ten belope van 21 747 000 EUR, die automatisch werden overgedragen, bestaan voor 21 230 000 EUR uit externe bestemmingsontvangsten uit vergoedingen en rechten en voor 517 000 EUR uit overige bestemmingsontvangsten.

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

	2010		2009	
TITEL I – Personeelsuitgaven				
	Betaald	Vastgelegd	Betaald	Vastgelegd
Begrotingskredieten - C1+R0+C4+C5(1)	56 288	56 288	47 763	47 763
Vastgelegd	0	56.214	0	46.887
Betaald	55 429	0	46 306	0
Automatisch overgedragen	786	0	581	0
Totaal uitgaven/vastleggingen (2)	56 215	56 214	46 887	46 887
Uit bestemmingsontvangsten overgedragen kredieten (3)	0	1	0	0
Geannuleerd	73	73	876	876
Bestedingspercentage begrotingskredieten (2+3)/(1)	99,87 %	99,87 %	98,17 %	98,17 %
TITEL II – Administratieve uitgaven				
Begrotingskredieten - C1+R0+C4+C5(1)	14 102	14 102	13 270	13 270

Vastgelegd	0	13 919	0	12 926
Betaald	10 357	0	9 666	0
Automatisch overgedragen	3 563	0	3 260	0
Niet-automatisch overgedragen	0	0	0	0
Totaal uitgaven/vastleggingen (2)	13 919	13 919	12 926	12 926
Uit bestemmingsontvangsten overgedragen kredieten (3)	0	0	0	0
Geannuleerd	183	183	343	343
Bestedingspercentage begrotingskredieten (2+3)/(1)	98,70 %	98,70 %	97,41 %	97,41 %
TITEL III – Beleidsuitgaven				
Begrotingskredieten - C1+R0+C4+C5(1)	74 038	74 038	73 917	73 917
Vastgelegd	0	52 138	0	46 323
Betaald	30 098	0	25 752	0
Automatisch overgedragen	43 786	0	47 888	0
Niet-automatisch overgedragen	0	0	0	0
Totaal uitgaven/vastleggingen (2)	73 884	52 138	73 641	46 323
Uit bestemmingsontvangsten overgedragen kredieten (3)	0	21 746	0	27 317
Geannuleerd	154	154	277	277
Bestedingspercentage begrotingskredieten (2+3)/(1)	99,79 %	99,79 %	99,63 %	99,63 %
TOTAAL				
Begrotingskredieten - C1+R0+C4+C5(1)	144 428	144 428	134 950	134 950
Vastgelegd	0	122 271	0	106 137
Betaald	95 884	0	81 725	0
Automatisch overgedragen	48 134	0	51 729	0
Niet-automatisch overgedragen	0	0	0	0
Totaal uitgaven/vastleggingen (2)	144 018	122 271	133 454	106 137
Uit bestemmingsontvangsten overgedragen kredieten (3)	0	21 747	0	27 317
Geannuleerd	410	410	1 496	1 496
% gebruikt op begrotingskredieten (2+3)/(1)	99,72 %	99,72 %	98,89 %	98,89 %

4.3. Voorlopige economische resultatenrekening over het begrotingsjaar 2010 *(alle cijfers in duizend euro / x 1 000 EUR)*

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

	2010	2009
BELEIDSONTVANGSTEN		
Vergoedingen en rechten	77 374	61 621
Bijdragen van EC-entiteiten	33 725	32 661
Terugvordering van kosten	417	645
Overige	-399	0
Bijdrage van EVA-landen	962	1.729
TOTAAL BELEIDSONTVANGSTEN	112 079	96 657
BELEIDSUITGAVEN		
Personeelsuitgaven	-53 023	-44 977
Gebouwen en gerelateerde uitgaven	-8 187	-7 707
Overige uitgaven	-7 088	-6 901
Waardeverminderingen en afschrijvingen	-3 670	-1 645
Uitbestedingen en contractactiviteiten	-36 016	-33 693
TOTAAL BELEIDSUITGAVEN	-107 984	-94 922
OVERSCHOT (TEKORT) UIT BELEIDSACTIVITEITEN	4 094	1 735
ONTVANGSTEN (UITGAVEN) NIET-BELEIDSACTIVITEITEN		
Van derden ontvangen rente	413	630
Aan derden betaalde rente en rechten	-96	-86
OVERSCHOT / (TEKORT) UIT NIET-BELEIDSACTIVITEITEN	317	544
OVERSCHOT / (TEKORT) UIT GEWONE ACTIVITEITEN	4 411	2 278
OVERSCHOT / (TEKORT) UIT BUITENGEWONE POSTEN	0	0
NETTO-OVERSCHOT OVER DE PERIODE	4 411	2 278

Bijlage 5: Personeelsbezetting en demografische ontwikkelingen

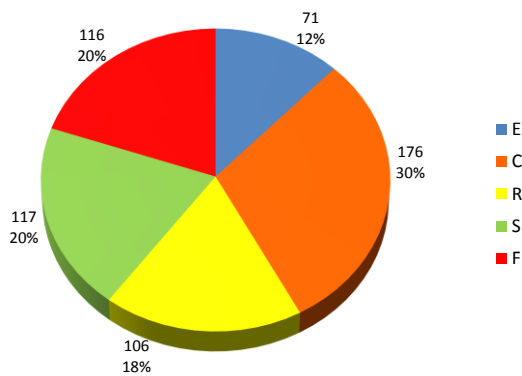
In dit deel zijn analyses en statistieken opgenomen over het personeel dat aan het einde van de verslagperiode in dienst was, op basis van verschillende parameters zoals nationaliteit, geslacht en leeftijd. De cijfers in alle tabellen van dit hoofdstuk zijn een afspiegeling van de situatie per 31 december 2010.

Figuur 1: lijst van ambten

Categorie/ rang	Vervulde posten op 31 dec. 2009	Personeelsformatie 2010	Vervulde posten op 31 dec. 2010	Bezettings- graad
AD	354	447	404	90%
15	2	2	2	
14	3	6	3	
13	3	12	4	
12	21	26	27	
11	19	50	15	
10	15	55	33	
9	96	75	91	
8	63	104	68	
7	58	58	74	
6	55	55	69	
5	19	4	18	
AST	106	123	119	97%
7		3		
6		7		
5	3	24	8	
4	13	30	17	
3	36	30	45	
2	41	18	33	
1	13	11	16	
Totaal	460	570	523	92%

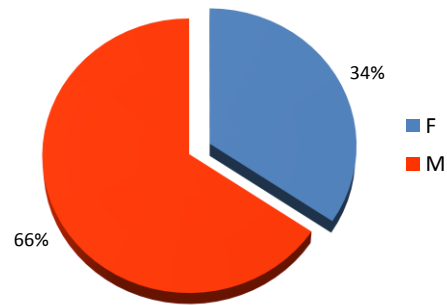
- Alleen tijdelijke functionarissen (TA's) zijn in de tabel opgenomen. Deze tabel geeft een overzicht van de vervulde posten aan het einde van de verslagperiode en niet van het aantal in dienst genomen personeelsleden (deeltijdfuncties voor twee personeelsleden). Daarnaast waren eind 2010 54 arbeidscontractanten (CA's) en 8 gedetacheerde nationale deskundigen (SNE's) werkzaam bij het EASA.
- Alle in de lijst van ambten van het EASA opgenomen posten zijn gedefinieerd als "tijdelijk".
- Op te merken valt dat EU-instellingen de mogelijkheid hebben om functies in te vullen met een medewerker met een lagere contractgraad dan de in theorie aan de functie toegekende graad. De verdeling van graden in de lijst van ambten komt overeen met de "hoogste" toegestane verdeling van contractgraden, waarbij de bezette posten worden geteld van de hoogste naar de laagste volgens het cascadeprincipe.

Figuur 2: Verdeling van het personeel per directoraat



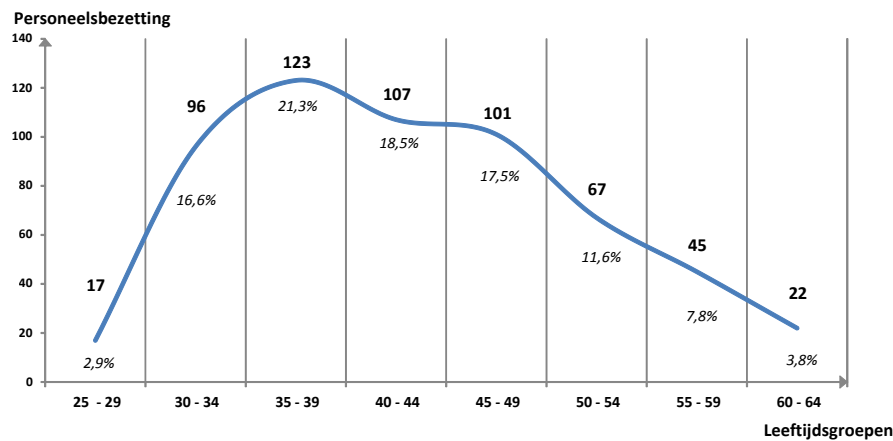
Opgenomen personeel: TA, CA, SNE.

Figuur 3: Verdeling naar geslacht



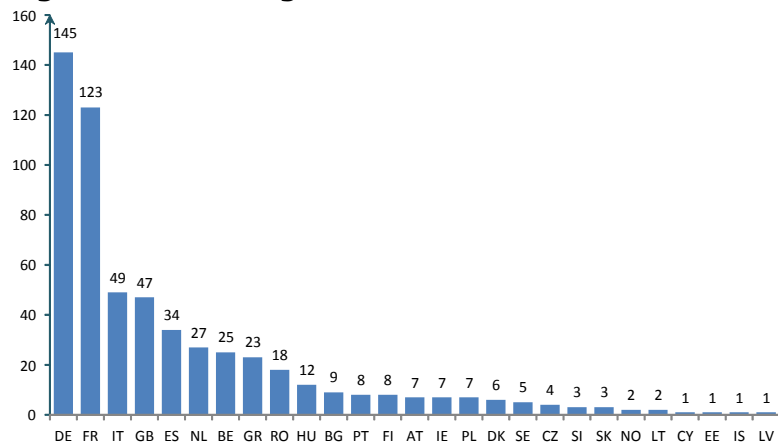
Opgenomen personeel: TA, CA, SNE.

Figuur 4: Verdeling naar leeftijd



Opgenomen personeel: TA, CA.

Figuur 5: Verdeling naar nationaliteit



Opgenomen personeel: TA, CA.

Bijlage 6: Raad van bestuur van het EASA

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

Samenstelling²⁰

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

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

Voorzitter van de raad van bestuur	Ondervoorzitter van de raad van bestuur
De heer Michael SMETHERS	De heer Maxime COFFIN

²⁰ Een gedetailleerde lijst van de leden van de raad van bestuur van het EASA is te vinden op de EASA-website <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Bijlage 7: Afkortingenlijst

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

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