



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

Tätigkeitsbericht 2010



Juni 2011

Vorwort des Vorsitzenden des Verwaltungsrats

Als Vorsitzender des Verwaltungsrats der Europäischen Agentur für Flugsicherheit freue ich mich sehr, den Tätigkeitsbericht der Organisation für das Jahr 2010 vorstellen zu dürfen. Der Bericht illustriert sehr gut den weit gespannten Tätigkeitsbereich der Agentur und die Fortschritte, die sie im vergangenen Jahr an vielen Fronten erzielt hat.

Die wichtigsten Entwicklungen im Jahr 2010 betrafen die Sicherheitsstrategie. Die Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO stellte im Oktober die Weichen für vorausschauende, risikobasierte Sicherheitsvorschriften, die eine größere Transparenz der Sicherheitsinformationen unter Anwendung effektiver sicherheitsbezogener Leistungsindikatoren gewährleistet. Die EASA hat ihren Platz in der Versammlung der weltweit führenden Aufsichtsbehörden gefunden und spielt eine aktive Rolle in den Diskussionen.

Der Standard der Flugsicherheit in Europa ist hoch, aber er ist nicht der beste weltweit. Die Europäische Kommission hat in ihrem kürzlich veröffentlichten Weißbuch zur Verkehrspolitik das Ziel vorgegeben, dass Europa die sicherste Luftfahrtregion der Welt werden soll. In einer Rede im Januar 2011 (die ursprünglich im Frühjahr 2010 gehalten werden sollte, aber wegen der Vulkanasche-Krise verschoben wurde) rief Vizepräsident Kallas die EU auf, „auf eine maximale Sicherheitsleistung hinzuarbeiten, die der gesamten Europäischen Union zugutekommt und im Laufe der Zeit noch besser wird“. Die EASA steht im Zentrum der Bemühungen, dieser Herausforderung gerecht zu werden.

Im Jahr 2010 legte die Agentur das erste europaweite Sicherheitsprogramm und den ersten europaweiten Sicherheitsplan vor. Das Programm beschreibt, wie das System der Vorschriften für die europäische Flugsicherheit funktioniert und wie die Rollen und Verantwortlichkeiten aller Akteure ineinandergreifen. Letztlich stellt es ein Sicherheitsmanagementsystem für Europa dar.

Der Sicherheitsplan ist ein operatives Dokument auf der Basis einer umfassenden Sammlung von Daten und Informationen, in dem die wichtigsten Sicherheitsrisiken, mit denen Betreiber konfrontiert sind, und eine Reihe von Abhilfemaßnahmen dargestellt sind. Dieser Plan unterliegt einer ständigen Überprüfung, die Motor der Verfahrensweisen und des Tätigkeitsprogramms der Agentur ist. Wie die Vulkanasche-Episode im Jahr 2010 gezeigt hat, muss ein Sicherheitsregulierer andere Prioritäten setzen und sich anderen Aufgaben zuwenden, wenn neue Umstände eintreten und neue Risiken entstehen.

Im Jahr 2010 hat die Agentur ihren Weg in Richtung eines umfassenden, auf einer Rechtgrundlage ruhenden Sicherheitsregelwerks für 27 EU-Mitgliedstaaten und weitere europäische Länder, die die EU-Rechtsvorschriften für den Luftverkehr anwenden, fortgesetzt. Dies ist ein anspruchsvolles und ehrgeiziges Ziel, das Schritt für Schritt verwirklicht wird. Im abgelaufenen Jahr standen die Regeln für die Lizenzierung von Flugbesatzungen kurz vor dem Abschluss und es wurden umfangreiche Vorarbeiten in anderen Bereichen geleistet, womit dieses Ziel ein großes Stück näher gerückt ist.

Die Arbeit der Agentur ist sehr vielfältig, und ich kann hierauf nicht im Einzelnen eingehen. Aber ich möchte noch einmal meiner Hochachtung vor der Kompetenz und dem Engagement aller Mitarbeiter bei der EASA Ausdruck verleihen. Auf dem Einsatz

und dem Engagement der Mitarbeiter ruht der Erfolg der EASA, und sie errichten eine Organisation, auf die Europa zu Recht stolz sein kann.

Michael Smethers
Vorsitzender des Verwaltungsrats

Vorwort des Exekutivdirektors

Die Entwicklungen im Jahr 2010 haben erneut gezeigt, wie wichtig ein koordiniertes Handeln im Bereich der Flugsicherheit ist. Während die Zahlen zeigen, dass es für die Sicherheit in Europa ein gutes Jahr war (kein einziger Unfall im europäischen gewerblichen Luftverkehr mit Starrflügelflugzeugen), war es für die zivile Luftfahrt außerhalb davon mit 52 tödlichen Unfällen und 881 Toten in dieser Kategorie ein schlechtes Jahr. Ein kollektives Sicherheitsmanagement zur Lösung von Sicherheitsfragen wie Kontrollverlust oder Abkommen von der Start- oder Landebahn ist zwingend erforderlich.

Die EASA stand bei den großen Fortschritten im Jahr 2010 hinsichtlich der Annahme eines risikobasierten Ansatzes für ein koordiniertes Sicherheitshandeln in Europa und weltweit in vorderster Reihe. Die Agentur spielte eine wichtige Rolle bei der 37. Tagung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) im September und Oktober 2010 in Montreal. Die EASA hat Positionen vorbereitet, mit denen eine gemeinsame, mit den EU-Organen und anderen Partnern abgestimmte Linie vorgeschlagen wurde. Von den 33 gemeinsamen Positionen, die von allen europäischen Delegationen bei der Versammlung verabschiedet und an diese verteilt wurden, waren 27 von der EASA vorbereitet worden.

Im Laufe des Jahres hat die Agentur Fortschritte bei der Schaffung des ersten europaweiten Flugsicherheitsmanagementsystems erzielt. Das Europäische Flugsicherheitsprogramm (European Aviation Safety Programme, EASP) koordiniert und ergänzt die Arbeit der Mitgliedstaaten durch die Identifizierung wichtiger Sicherheitsrisiken, die auf europäischer Ebene angegangen werden müssen, und die Festlegung konkreter nationaler Sicherheitsziele. Der Europäische Flugsicherheitsplan (European Aviation Safety Plan, EASp) ist ein wesentlicher Bestandteil des EASP. Dieses Referenzdokument für die politischen Entscheidungsträger rundet den Sicherheitsmanagementzyklus ab, indem es eine Verbindung zwischen bedeutsamen europaweiten Sicherheitsproblemen und Maßnahmen und Initiativen herstellt, mit denen die zugrunde liegenden Risiken gesenkt werden können.

Zusammen weisen das Programm und der Plan den Weg für die nächsten vier Jahre der Sicherheitsarbeit in Europa in allen Bereichen der Luftfahrt. Unter dem Dach der erweiterten Kompetenzen der EASA, die sich nun auch auf das Luftverkehrsmanagement (Air Traffic Management, ATM) und auf Flugplätze erstrecken, ist der Rahmen für eine systematische, gesamthafte Verfahrensweise bezüglich der Flugsicherheit geschaffen.

Dieser umfassende Ansatz muss die tragende Säule für die Industrie sein, weil er ein immer höheres Maß an Sicherheit gewährleistet und gleichzeitig die Zulassungs- und Vorschriftenerstellungsverfahren optimiert. Die erste Herausforderung für diese Verpflichtung wird die Zulassung der nächsten Generation der ATM-Technologie zur Unterstützung des Einheitlichen Europäischen Luftraums sein. In dieser Hinsicht wurden Arbeitsvereinbarungen mit dem Gemeinsamen Unternehmen SESAR und mit EUROCONTROL geschlossen.

Nach dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull im April 2010 hat die EASA mit einem breiten Spektrum von Interessengruppen zusammengearbeitet, um die Flugsicherheit zu gewährleisten, als der europäische Luftraum wieder geöffnet wurde. Die Agentur hat auch an der Definition eines neuen europäischen Ansatzes mitgewirkt, mit dem sichergestellt werden soll, dass in Zukunft bei Ereignissen dieser Art hohe

Sicherheitsstandards ohne einen Zusammenbruch des europäischen Luftverkehrs gewahrt werden können.

Schließlich bin ich stolz darauf, dass die EASA ein ISO 9001:2008-Audit, das im November 2010 durchgeführt wurde, erfolgreich bestanden hat. Diese Zertifizierung, die ohne das Engagement und den Einsatz aller Mitarbeiter nicht möglich gewesen wäre, ist die Anerkennung der Fähigkeit der EASA, effiziente Arbeits- und Organisationsprozesse einzurichten. Die EASA ist damit die erste EU-Agentur, die in vollem Umfang nach ISO 9001:2008 zertifiziert ist.

Patrick Goudou
Exekutivdirektor

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| VORWORT DES VORSITZENDEN DES VERWALTUNGSRATS | 2 |
| VORWORT DES EXEKUTIVDIREKTORS | 4 |
| INHALT..... | 6 |
| EINLEITUNG | 8 |
| DIE AGENTUR..... | 9 |
| ORGANISATIONSSTRUKTUR..... | 10 |
| WICHTIGE EREIGNISSE 2010..... | 11 |
| TÄTIGKEITEN DER AGENTUR..... | 12 |
| 1. SICHERHEITSSTRATEGIE | 12 |
| 1.1. Ziel und Umfang | 12 |
| 1.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010 | 12 |
| 2. SICHERHEITSANALYSE UND -FORSCHUNG | 15 |
| 2.1. Ziel und Umfang | 15 |
| 2.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010 | 15 |
| Sicherheitsanalyse | 15 |
| Forschung | 18 |
| 2.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI) | 19 |
| 3. VORSCHRIFTENERSTELLUNG | 20 |
| 3.1. Ziel und Umfang | 20 |
| 3.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010 | 20 |
| 3.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI) | 22 |
| 4. PRODUKTZULASSUNG | 23 |
| 4.1. Ziel und Umfang | 23 |
| 4.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010 | 23 |
| 4.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI) | 26 |
| 5. GENEHMIGUNG VON BETRIEBEN | 27 |
| 5.1. Ziel und Umfang | 27 |
| 5.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010 | 27 |
| 5.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI) | 29 |
| 6. INSPEKTIONEN VON MITGLIEDSTAATEN | 30 |
| 6.1. Ziel und Umfang | 30 |
| 6.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010 | 30 |
| 6.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI) | 32 |
| 7. BETREIBER | 33 |
| 7.1. Ziel und Umfang | 33 |
| 7.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010 | 33 |
| SAFA | 33 |
| Drittlandbetreiber | 34 |
| 7.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI) | 35 |
| 8. INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT | 36 |
| 8.1. Ziel und Umfang | 36 |
| 8.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010 | 36 |
| 8.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI) | 37 |

| | |
|---|-----------|
| 9. UNTERSTÜTZUNGSTÄTIGKEITEN | 38 |
| 9.1. Ziel und Umfang | 38 |
| 9.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010 | 38 |
| Allgemeine Verwaltung | 38 |
| Verwaltung von Anträgen und Vergabedienste | 38 |
| Finanzdienste | 39 |
| Rechtsabteilung | 39 |
| Kommunikation | 39 |
| Personal | 40 |
| Technische Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen | 41 |
| Informationsdienste und interne Servicedienstleistungen | 41 |
| 9.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI) | 42 |
| INTERNE KONTROLLE UND MINDERUNG VON RISIKEN | 44 |
| ANHÄNGE | 47 |
| ANHANG 1: ZUVERLÄSSIGKEITSERKLÄRUNG DES ANWEISUNGSBEFUGTEN | 48 |
| ANHANG 2: STUDIEN- UND FORSCHUNGSPROJEKTE 2010 | 49 |
| ANHANG 3: BESCHLÜSSE, STELLUNGNAHMEN UND ANKÜNDIGUNGEN VON ÄNDERUNGSVORSCHLÄGEN (NPA) IM JAHR 2010 | 50 |
| ANHANG 4: HAUSHALTSERGEBNIS DER AGENTUR IM JAHR 2010 (EASA- HAUSHALTSVOLLZUG) | 53 |
| ANHANG 5: PERSONALBESTAND UND ENTWICKLUNG DES PERSONALBESTANDS | 57 |
| ANHANG 6: EASA-VERWALTUNGSRAT | 59 |
| ANHANG 7: LISTE DER VERWENDETEN ABKÜRZUNGEN | 60 |

Einleitung¹

Im Jahr 2010 hat die Agentur die Vorbereitung der Einführung neuer Tätigkeitsbereiche und Zuständigkeiten fortgesetzt und sich zugleich darauf konzentriert, ihre Rolle als Schaltstelle der Flugsicherheitsstrategie der Europäischen Union auszubauen. In diesem Zusammenhang setzte die Agentur den weiteren Weg zur Festlegung eines umfassenden europäischen Rechtsrahmens im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt fort und trug wesentlich zur Schaffung einer europäischen Flugsicherheitsstrategie bei.

Insbesondere kamen im Jahr 2010 für die Agentur die folgenden Aufgaben hinzu:

- Erarbeitung eines Europäischen Flugsicherheitsprogramms (European Aviation Safety Programme, EASP) und -plans (European Aviation Safety Plan, EASp);
- Einrichtung des internen Ereignis-Meldesystems (Internal Occurrence Reporting System, IORS);
- vorbereitende Arbeiten für die Genehmigung von Drittlandbetreibern (Third Country Operators, TCO);
- Teilnahme am Leistungsüberprüfungsausschuss (Performance Review Board, PRB) in Bezug auf das Leistungsprogramm für das Luftverkehrsmanagement (Air Traffic Management, ATM).

Sehr viel Zeit nahm auch die enge Zusammenarbeit mit anderen Behörden in Anspruch. Die EASA gewährleistete eine einheitliche europäische Vertretung auf der 37. ICAO-Vollversammlung, wo sie die Ausarbeitung der von der belgischen Präsidentschaft vorgelegten Arbeits- und Informationspapiere unterstützte. Die Agentur setzte auch ihre direkte Beteiligung an einer Vielzahl von ICAO-Arbeitsgruppen und -Gremien fort. Auf europäischer Ebene verabschiedete die Agentur eine Arbeitsvereinbarung mit EUROCONTROL, und mit dem Gemeinsamen Unternehmen SESAR wurde eine Einverständniserklärung (Letter of Agreement - LoA) unterzeichnet, in dem Aufgaben und Modalitäten im Zusammenhang mit dem SESAR-Programm festgelegt wurden.

2010 hat die Agentur weiter konzentriert ihr Ziel verfolgt, als Organisation mit einem hohen Qualitätsanspruch anerkannt zu werden. Im November 2010 wurde die EASA erfolgreich nach dem ISO9001:2008-Standard zertifiziert, womit sie die erste europäische Agentur ist, die vollständig zertifiziert ist. Darüber hinaus wurde im Jahr 2010 die interne Auditstelle der Agentur erfolgreich nach dem International Professional Practices Framework (IPPF) zertifiziert.

Schließlich führte die Agentur auch ihre jährliche Risikobewertung durch. Die identifizierten Risiken und die durchgeführten bzw. eingeleiteten Abhilfemaßnahmen werden in diesem Bericht vorgestellt.

¹ Der Tätigkeitsbericht der Agentur für das Jahr 2010 wurde gemäß Artikel 57 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (Grundverordnung) erstellt. Er ist nach den Kerntätigkeiten der Agentur strukturiert und beschreibt, in welcher Weise die Agentur das Arbeitsprogramm 2010 umgesetzt hat. Wie durch spezifische Tabellen für jede einzelne Tätigkeit aufgezeigt wird, wurden Ende 2010 nahezu alle im Arbeitsprogramm 2010 vorgegebenen Ziele erreicht.

Die Agentur

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

Ihre Sicherheit ist unser Auftrag

Unser Auftrag ist die Förderung höchstmöglicher gemeinsamer Sicherheits- und Umweltstandards in der Zivilluftfahrt.

Eine gemeinsame Strategie

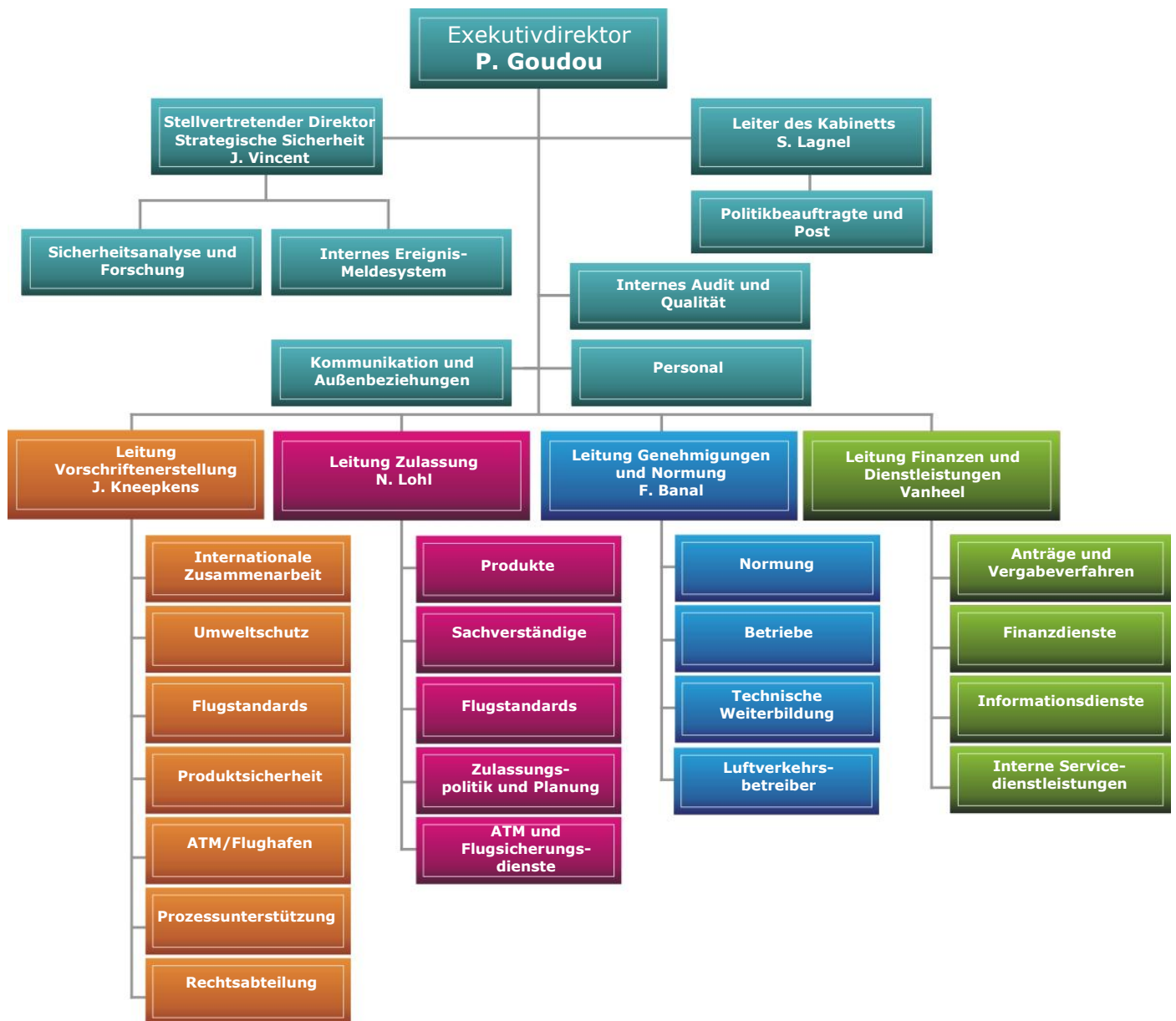
Fliegen ist eine der sichersten Formen des Reisens. Da der Flugverkehr weiter zunimmt, ist eine gemeinsame Anstrengung auf europäischer Ebene erforderlich, damit der Luftverkehr sicher und nachhaltig bleibt. Die Agentur entwickelt gemeinsame Sicherheits- und Umweltstandards. Sie überwacht die Umsetzung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

Unsere Aufgaben

Die Hauptaufgaben der Agentur umfassen derzeit Folgendes:

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

Organisationsstruktur



Stand: Mai 2011

Wichtige Ereignisse 2010

| Ereignis | Datum |
|--|-----------------------------------|
| Von der EASA organisiert/mitorganisiert | |
| EASA-Informationstag - zweite EASA-Erweiterung: Flugplätze und Luftverkehrsmanagement, Oslo | 22. Januar 2010 |
| 2. Forum für Internationale Zusammenarbeit (ICF-2), Dubai | 27.-29. April 2010 |
| Besuch von Siim Kallas, Vizepräsident der Europäischen Kommission, zuständig für Verkehr, Köln | 31. Mai 2010 |
| US/Europe International Aviation Safety Conference 2010, New Orleans | 8.-10. Juni 2010 |
| Workshop zu Fragen im Zusammenhang mit der Aschewolke, Köln | 21. Juni 2010 |
| EASA-Konferenz „Auf dem Weg zu gemeinsamen Sicherheitsvorschriften - erste Phase ATM-Stellungnahmen“, Köln | 24. Juni 2010 |
| Internationale Konferenz über die Auswirkungen des Klimawandels auf die Flugsicherheit, Köln | 8./9. September 2010 |
| AR/OR-Konferenz, Köln | 20./21. Oktober 2010 |
| OPS-Konferenz über Teil-CAT und Teil-SPA, Köln | 25. November 2010 |
| Auf ICAO-/EU-Ebene organisiert | |
| 8. Sitzung des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz im Luftverkehr (CAEP/8), Montreal | 1.-12. Februar 2010 |
| Single European Sky II-Konferenz, Madrid | 25./26. Februar 2010 |
| ICAO High Level Safety Conference, Montreal | 29.-31. März 2010 |
| 1. Luftverkehrsgipfel EU-Lateinamerika, Rio de Janeiro | 24.-26. Mai 2010 |
| 37. Generalversammlung der ICAO, Montreal | 27. September bis 8. Oktober 2010 |
| Europäisches Gipfeltreffen über die Luftfahrt, Brügge | 26./27. Oktober 2010 |

Tätigkeiten der Agentur

1. Sicherheitsstrategie

1.1. Ziel und Umfang

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

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

Angesichts dieser Notwendigkeit und um Fortschritte zu erzielen, wurde im Oktober 2009 ein Europäischer Beratungsausschuss für Flugsicherheit (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC) mit Vertretern der Europäischen Kommission, der Industrie, EUROCONTROL, der Mitgliedstaaten und der EASA eingerichtet.

Im Jahr 2010 mündete diese Tätigkeit in die Verwirklichung des ersten europaweiten Flugsicherheitssystems in Form der Entwicklung des Europäischen Flugsicherheitsprogramms (European Aviation Safety Programme, EASP) und des zugehörigen Europäischen Flugsicherheitsplans (European Aviation Safety Plan, EASp).

1.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010

➤ Europäisches Flugsicherheitsprogramm (EASP)

Im Laufe des Jahres 2010 erarbeitete der EASAC ein Europäisches Flugsicherheitsprogramm (European Aviation Safety Programme, EASP) und einen Europäischen Flugsicherheitsplan (European Aviation Safety Plan, EASp). Auf der Grundlage dieser Arbeiten beabsichtigt die Europäische Kommission, Mitteilungen zur Strategie für die Zukunft der europäischen Flugsicherheit herauszugeben, in denen die Ziele für die kommenden Jahre formuliert sind. Mit diesen drei Elementen, einer Strategie, einem Programm und regelmäßigen Sicherheitsplänen, ist das Bild vollständig. Europa ist Vorreiter bei diesem Vorhaben – keine andere Region der Welt besitzt eine Struktur, die Sicherheitsmanagement in die Tat umsetzt. Die oben genannten Elemente wurden vom Verwaltungsrat der Agentur im Dezember 2010 nachdrücklich gebilligt.

Die vorgeschlagene Vorgehensweise für die europäische Flugsicherheit ruht auf drei Säulen:

- einer Reihe von Politiken und Zielsetzungen (die Strategie);
- einer integrierten Gruppe von Vorschriften und Aktivitäten zur Verbesserung der Sicherheit (das Sicherheitsprogramm), und
- einer hochrangigen Bewertung von Sicherheitsfragen und dem zugehörigen Aktionsplan (der Sicherheitsplan).

- Das EASP-Handbuch

Ein Handbuch beschreibt das EASP. Es beinhaltet eine Reihe von Prozessen und Tätigkeiten und ist in zwei Teile gegliedert.

Der erste Teil befasst sich mit dem europäischen Flugsicherheitssystem, das durch die Grundverordnung geschaffen wurde. Darin wird ein Überblick gegeben. Er beschreibt die verschiedenen Akteure, ihre Rollen, ihre Aufgaben und wie sie interagieren. Dies ist grundlegend für ein Verständnis, wie das System zur Verbesserung der Sicherheit genutzt werden kann. Das Dokument beschreibt auch die externen Akteure, die Einfluss auf das System haben.

Der zweite Teil beschreibt, wie das System funktionieren sollte, damit eine kontinuierliche Verbesserung erzielt werden kann. Die Einführung eines formalisierten Sicherheitsmanagements in allen Bereichen der zivilen Luftfahrt befindet sich noch in der Entwicklung. Die ICAO hat einen Paradigmenwechsel eingeleitet, der derzeit noch umgesetzt wird. Dieser Paradigmenwechsel besteht aus zwei Elementen: SMS/SSP und leistungsbasierter Regulierung mit einem umfassenden systemischen Ansatz. Zur Berücksichtigung dieses sich verändernden Umfelds beschreibt dieser Teil des Dokuments Zielsetzungen und die bestehenden Prozesse. Der Vorschlag stellt das kollektive Management der Sicherheit in den Mittelpunkt des Luftfahrtsystems.

Das EASP-Handbuch ist ein erstes Dokument. Mit fortschreitender Umsetzung der Grundsätze des Sicherheitsmanagements wird sich das System weiter entwickeln müssen. Zusammenarbeit ist der Schlüssel zu einer erfolgreichen Umsetzung des Sicherheitsmanagements. Dies gilt vor allem in unserem Fall und kann durchaus auch als Modell für andere regionale Kooperationsansätze dienen.

Ziel des EASP ist es zudem, die Mitgliedstaaten bei der Vorbereitung ihrer SSP zu unterstützen. Es stellt die europäische Sichtweise der verschiedenen Schnittstellen und der Probleme dar, die gemeinsam angegangen werden müssen. Diese europäische Sichtweise ist grundlegend für den kooperativen Ansatz und umgekehrt. In der Tat ist ein gemeinsames Verständnis darüber, wie das EASA-System funktioniert, und der Rollen und Tätigkeiten aller Akteure die Grundlage der Teamarbeit, die wir aufbauen müssen, um diese schwierige Aufgabe erfolgreich zu meistern.

- Der Europäische Flugsicherheitsplan (EASp)

Im Jahr 2010 ist die erste Ausgabe des EASp nach einem „Bottom-up“-Ansatz entwickelt worden. Die anfänglichen Prioritäten wurden durch eine Zusammenfassung der von den Mitgliedstaaten vorgelegten nationalen Prioritäten festgelegt. Diese Prioritäten wurden den Prioritäten der Europäischen Strategischen Sicherheitsinitiative (European Safety Strategy Initiative, ESSI), gegenübergestellt, die von EUROCONTROL bzw. der Agentur festgelegt worden waren. Bei künftigen Ausgaben wird im Gegensatz zur Methodik der ersten Version („Bottom-up“) eine robustere kooperative Methodik angewandt werden. Die Grundsätze für die Entwicklung der nächsten Pläne sind im EASP-Handbuch beschrieben.

Das Sicherheitsmanagement hat sich über die Jahre weiterentwickelt. Die Verbesserung der Sicherheit hat sich als anspruchsvolle Aufgabe herausgestellt, die gemeinsame Anstrengungen und eine Priorisierung der knappen Ressourcen erfordert. Die Veröffentlichung eines Sicherheitsplans zeigt den festen Willen Europas, zu handeln.

Hinter einem solchen Dokument steht die Absicht, den Sicherheitsmanagementkreis zu schließen, indem die Sicherheitsprobleme, die auf europäischer Ebene durch eine

Analyse der sicherheitsrelevanten Ereignisse ermittelt wurden, mit Aktionsplänen und Initiativen zur Minderung der zugrunde liegenden Risiken angegangen werden.

Der EASp schlägt einen Weg für die nächsten vier Jahre vor, der ein verständliches Bild der Sicherheitsarbeit in Europa in allen Bereichen der Luftfahrt zeichnet. Er legt die erste Ebene der Prioritäten fest, die durch nationale Sicherheitspläne und auf Agenturebene durch ein internes Sicherheitsprogramm ergänzt werden. Er schafft ein Netzwerk für Maßnahmen. Koordination und enge Zusammenarbeit sind der Schlüssel, um den Plan auf dem neuesten Stand zu halten und seine Effektivität zu sichern.

2. Sicherheitsanalyse und -forschung

2.1. Ziel und Umfang

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

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

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

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

Im Jahr 2010 lag der Fokus auf der Konsolidierung der vorhandenen Kapazitäten u. a. durch die weitere Verbesserung des systematischen Ansatzes zur Verknüpfung von Sicherheitsaktivitäten mit ermittelten Sicherheitsrisiken und eine Intensivierung der Nutzung und Weitergabe von Sicherheitsdaten.

2.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010

Sicherheitsanalyse

- Produktive Nutzung von Sicherheitsdaten

Die verstärkte Nutzung von Sicherheitsdaten erwies sich als lohnend, da die Erkennung von Trends und Anzeichen, um künftige Unfälle zu verhindern, in den Fokus gerückt ist. Internationale Regelungen für den Austausch von Daten wurden diskutiert, um die Zusammenarbeit zu verbessern. Es wurden neue Werkzeuge bereitgestellt, um die Verfügbarkeit von Sicherheitsdaten innerhalb der Agentur zu vereinfachen.

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

Des Weiteren wurde daran gearbeitet, die Politik der Agentur im Bereich des Schutzes von Sicherheitsinformationen und der Pflege einer Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“) zu stärken.

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

Ein Meilenstein im Jahr 2010 war die Einrichtung des internen Ereignis-Meldesystems (Internal Occurrence Reporting System, IORS) mit dem Ziel, die interne Organisation und die Prozesse der Agentur für alle der EASA gemeldeten Ereignisse zu verbessern. Die Tätigkeit betraf unter anderem die Erarbeitung der IORS-Politik, der notwendigen Verfahren und des zu verwendenden Formblatts. Die IORS-Abteilung wurde im Oktober 2010 geschaffen.

- Zusammenarbeit bei Untersuchungen

Eine engere Zusammenarbeit und Vertrauen in die Arbeitsmethoden führten zu schnelleren und sichereren Abhilfemaßnahmen nach Unfällen und ersten Zwischenfällen. Neue europäische Rechtsvorschriften (Verordnung (EU) Nr. 996/2010²) wurden erarbeitet und in Kraft gesetzt, welche die Rolle und die Zuständigkeiten der EASA klärten.

Zu den größeren Unfällen oder schweren Zwischenfällen in der Zivilluftfahrt im Jahr 2010, die nachverfolgt wurden, zählen die folgenden:

- 21. Januar 2010: Agusta AW139 EC-KYR, Unfall, Almeria (Spanien);
- 10. April 2010: TU-154M, polnische Streitkräfte, Unfall in Smolensk (Russland);
- 13. April 2010: Airbus A300B4-203F, XA-TUE von AeroUnion, Monterrey (Mexico);
- 12. Mai 2010: Airbus A330, 5A-ONG, Unfall, Libyen;
- 28. Juli 2010: Airbus A321, AP-BJB Airblue, Unfall, Islamabad;
- 27. Juli 2010: Boeing MD-11, Lufthansa-Frachtflugzeug, D-ALCQ, Unfall auf dem Flughafen Riad (Saudi-Arabien);
- 3. September 2010: Boeing 747-400F, N571UP, Unfall, Dubai, VAE;
- 4. November 2010: Airbus A380, Qantas, Unfall durch Triebwerkausfall (keine Todesopfer).

- Vulkanasche

Nach dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull (Island) im April 2010, der den Luftverkehr in ganz West- und Nordeuropa erheblich behinderte, unternahm die Agentur große Anstrengungen, um geeignete Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Flugbetriebs zu erarbeiten. Im Vordergrund standen Koordination, Workshops, Präsentationen und die Teilnahme an Arbeitsgruppen, um die Auswirkungen möglicher künftiger Ereignisse zu begrenzen. Zu diesem Zweck wurde ein Sicherheitsbulletin (Safety Information Bulletin, SIB)³ mit Empfehlungen für Betreiber von Flugzeugen und Hubschraubern mit Turbinenantrieb herausgegeben, die in einem Luftraum, von dem eine Kontamination mit Vulkanasche bekannt war oder in dem der Verdacht hierauf bestand, betrieben wurden oder sich diesem näherten. Die Agentur arbeitet im neu gegründeten Krisenzentrum *European Aviation Crisis Coordination Cell* (EACCC) mit, um eine einheitliche, kohärente und rechtzeitige Reaktion auf Krisensituationen zu gewährleisten. Außerdem begann eine Zusammenarbeit mit der Internationalen

² Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295/35).

³ EASA SIB No. 2010-17R2: Flight in Airspace with a low contamination of Volcanic Ash. (EASA SIB Nr. 2010-17R2: Flug im Luftraum mit geringer Kontamination durch Aschewolke)

Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) bezüglich der Schaffung neuer Zertifizierungsstandards für Vulkanasche.

- Sicherheitsinitiativen führen zu Ergebnissen

Die drei ESSI-Säulen wurden mit dem Europäischen Flugsicherheitsprogramm (EASP) verknüpft:

- Europäisches Sicherheitsteam der gewerblichen Luftfahrt (European Commercial Aviation Safety Team, ECAST): Es wurden neue Aufgabenbeschreibungen mit einer Verbindung zum Europäischen Beratungsausschuss für die Flugsicherheit (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC) verabschiedet. Die ECAST-Aktivitäten bezüglich der Sicherheit der Start-/Landebahn unter der Führung der Europäischen Arbeitsgruppe zur Verhütung des Abkommens von der Start-/Landebahn (European Working Group for the Prevention of Runway Excursion Prevention, EWGPPE) liefen an. Die Einführung des Europäischen Flugdatenüberwachungsforums (European Flight Data Monitoring Forum, FDM) ist im Gange.
- Europäisches Team für Hubschraubersicherheit (European Helicopter Safety Team, EHST): Der EHST-Bericht über Unfälle 2000-2005 und zwei Broschüren zur Förderung der Sicherheit und zugehörige Videos wurden veröffentlicht. Das International Helicopter Safety Seminar (IHSS) 2010 wurde in Europa veranstaltet.
- Das Europäische Team für Sicherheit in der allgemeinen Luftfahrt (European General Aviation Safety Team, EGAST): Die EGAST-Leitlinien und -Broschüren zur Förderung der Sicherheit und zugehörige Videos wurden veröffentlicht.

- Sicherheitsleistungsmanagement

Der Leistungsüberprüfungsausschuss (Performance Review Board, PRB) wurde mit Verordnung (EG) Nr. 691/2010⁴ zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste eingerichtet. Da dieses Leistungssystem auch die Sicherheit betrifft, wurde die Zusammenarbeit mit der Agentur in die Verordnung aufgenommen. Die wichtigsten Kooperationsbereiche sind: Definition von wesentlichen Leistungsindikatoren, Überprüfung nationaler Leistungspläne und der jährlichen PRB-Berichte. Diese Zusammenarbeit wurde durch eine Absichtserklärung im Februar 2011 zwischen der Agentur und den Leitern des PRB formell bestätigt.

- Förderung der Sicherheit auf internationaler Ebene

Die hochrangige ICAO-Sicherheitskonferenz (ICAO High Level Safety Conference, HLSC) fand im März 2010 statt. Die EASA leitete die Gruppe, welche die Staaten mit dem Ziel zusammenbrachte, Unterlagen zu erarbeiten und vorzulegen, die es Europa erlaubten, bei der HLSC mit einer Stimme zu sprechen.

Die EASA organisierte im September 2010 eine große internationale Konferenz über die Auswirkungen des Klimawandels auf die Flugsicherheit.

⁴ Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission vom 29. Juli 2010 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten. ABl. L 201/1.

Forschung

➤ Forschungsplanung für die Zukunft

Unter Berücksichtigung der obersten Prioritäten des Europäischen Flugsicherheitsplans und des thematischen Programms der Europäischen Partnerschaftsgruppe für Luftfahrtforschung (European Aviation Research Partnership Group, EARPG) hat die Agentur im Jahr 2010 ihre Bedürfnisse und Wünsche für neue Projektvorschläge sowie den Rückstand aus den vergangenen Jahren in dem ehrgeizigen EASA-Forschungsplan 2011-2013 zusammengefasst. Der Plan umfasst Projektvorschläge aus dem Vorschriftenerstellungsprogramm, Projekte, die im Rahmen von Sicherheitsempfehlungen vorgeschlagen wurden, und Vorschläge der ESSI, der für die Zulassung und Vorschriftenerstellung zuständigen Direktionen und der Europäischen Beratungsgruppe zu Humanfaktoren (Human Factors Advisory Group - EHFAG).

Die Agentur hat bezüglich der gemeinschaftlichen Forschungsaktivitäten, die Auswirkungen auf das EASA-System haben (siebtes Rahmenprogramm (FP7), Absatz 7.1, Luftfahrt und Luftverkehr), eng mit der Europäischen Kommission zusammengearbeitet. In diesem Zusammenhang nahm die EASA an Ausschüssen von Interessengruppen bzw. Beratungsausschüssen teil und veranstaltete Sitzungen zu Fortschrittsüberprüfungen.

Des Weiteren bildete die EASA eine Schnittstelle zu den großen Technologie-Initiativen SESAR und CLEAN SKY. Im Jahr 2010 beteiligte sich die Agentur auch aktiv an der Umsetzungsgruppe und dem Integrationsteam des Beratungsgremiums für Luftfahrtforschung in Europa (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe - ACARE). Ein Verzeichnis der Studien- und Forschungsprojekte 2010 enthält **Anhang 2**.

2.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI)

| Ziel | SLI | Ziel 2009 | Ziel 2010 | Ergebnis 2010 |
|--|---|---|--|---|
| Verbesserung der zeitnahen Verfügbarkeit und des Inhalts des Jahressicherheitsberichts | Veröffentlichungsdatum wird vorverlegt, Indikatoren werden verbessert, Umfang und Ausführlichkeit werden erweitert | Inhalt bis 1. Juni fertiggestellt und genehmigt | Inhalt bis 25. Mai fertiggestellt und genehmigt | Der Jahressicherheitsbericht 2009 mit erweitertem Inhalt wurde vom internen Sicherheitsausschuss der Agentur am 6. April 2010 genehmigt |
| Verbesserung der Reaktion der Agentur auf formelle Sicherheitsempfehlungen | Prozentsatz neuer Sicherheitsempfehlungen, die innerhalb von 90 Tagen beantwortet wurden | 90 % | 95 % | 88 % |
| Koordinierte, angemessene und rechtzeitige Antworten auf größere Unfälle in der Zivilluftfahrt mit Todesopfern | Nachverfolgung und aktive Unterstützung von Untersuchungen zur Ermittlung des besten Abhilfeplans | Nachverfolgung 5 größere Unfälle in der Zivilluftfahrt mit Todesopfern | Nachverfolgung 7 größere Unfälle in der Zivilluftfahrt mit Todesopfern | Übertroffen |
| Verbesserung der Planungs- und Umsetzungsgeschwindigkeit geplanter Maßnahmen | Aktionspläne akzeptiert. Nachverfolgung der Umsetzung des Aktionsplans zeigt, dass ein hoher Prozentsatz von Maßnahmen in Angriff genommen wurde. | ECAST-Arbeitsgruppen liefern Produkt, EHEST genehmigt einen Aktionsplan; EGAST veröffentlicht Materialien zur Verbesserung der Sicherheit | ECAST-Arbeitsgruppen liefern Produkt, EHEST setzt Aktionsplan um; EGAST veröffentlicht Materialien zur Verbesserung der Sicherheit | Erreicht |

3. Vorschriftenerstellung

3.1. Ziel und Umfang

Die Agentur steuert und koordiniert in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission die Erstellung von EU-Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit der Regulierung der Sicherheit in der zivilen Luftfahrt und mit der Umweltverträglichkeit. In diesem Kontext verfasst die EASA Stellungnahmen für die Europäische Kommission und verabschiedet unterstützendes Zulassungs- und Anleitungsmaterial.

2010 setzte die Agentur ihre Tätigkeiten im Einklang mit den von der Europäischen Kommission gesetzten Prioritäten und im Sinne einer vollständigen Umsetzung der Grundverordnung fort. Die rechtzeitige Lieferung von Produkten im Bereich der Vorschriftenerstellung war auch 2010 eine große Herausforderung, insbesondere bezüglich der drei im beschleunigten Verfahren zu erstellenden Vorschriften betreffend das Luftverkehrsmanagement.

3.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010

➤ Vorschriftenerstellungsprogramm

Die EASA schloss weit mehr als die 17 im Vorschriftenerstellungsprogramm prognostizierten Aufgaben ab, unter anderem die Stellungnahme zur Beauftragung der Einführung der neuen ACAS II-Software, der Beschluss zur Einführung von annehmbaren Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) und Anleitungen (Guidance Material, GM) in Teil-M über „Enteisung/Vereisungsschutz“, die drei im beschleunigten Verfahren zu erstellenden Luftverkehrsmanagementvorschriften sowie die Kommentar-Antwort-Dokumente (Comment Response Documents, CRD) für die Teile Lizenzen für die Flugbesatzung (FCL), Medizin (MED), behördliche Anforderungen/organisatorische Anforderungen (AR/OR), Flugbegleiter (Cabin Crew, CC) und Flugbetrieb (Air Operations, OPS)⁵. Diese Stellungnahmen zu Teil-FCL und Teil-MED wurden 2010 abgegeben. Ein Verzeichnis der Beschlüsse, Stellungnahmen und Ankündigungen von Änderungsvorschlägen (NPA) des Jahres 2010 ist in **Anhang 3** zu finden.

➤ Aufgabenbestand

Die EASA hat mehrere wichtige Ankündigungen von Änderungsvorschlägen zur Vergabe von technischen Dienstleistungen, zur Anpassung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003⁶, CS-25 über Typ und Anzahl von Notausgängen für Passagiere und CS-27/CS-29, Gesundheitsüberwachung im Hinblick auf Vibrationen, herausgegeben.

⁵ OPS, betreffend die gewerbsmäßige Beförderung mit Hubschraubern und Flugzeugen (CAT (A+H) und Flugbetrieb, für den Sondergenehmigungen erforderlich sind (SPA).

⁶ Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 315/1).

➤ **Erweiterung des Aufgabenbereichs**

- Erste Erweiterung

Die Agentur hat ihre Tätigkeit im Einklang mit den acht vorrangigen Arbeitspaketen fortgesetzt, die vom Verwaltungsrat im September 2009 vereinbart worden waren. Die Arbeitspakete wurden mit den NPA und der vorgeschlagenen neuen Vorschriftenstruktur abgestimmt, wobei insbesondere die erzielten Fortschritte, die verfügbaren internen und externen Ressourcen und die dort vorhandene Kompetenz sowie die Umstrukturierung der technischen OPS-Anforderungen berücksichtigt wurden.

Die CRD für Teil-AR und Teil-OR wurden im Oktober 2010 veröffentlicht. Diese enthalten die behördlichen Anforderungen (Authority Requirements, AR) in Bezug auf FCL, Ausbildungseinrichtungen, flugmedizinische Zentren, FSTD, Flugbetrieb, Ausstellung flugmedizinischer Tauglichkeitszeugnisse und Flugbegleiter und die organisatorischen Anforderungen (Organisation Requirements, OR) in Bezug auf Ausbildungseinrichtungen, flugmedizinische Zentren, FSTD und Flugbegleiter. Die CRD für die Zulassungsspezifikationen für FSTD für Flugzeuge und Hubschrauber wurden im Dezember 2010 veröffentlicht.

- Zweite Erweiterung

Die Agentur gab die Stellungnahmen der „ersten Phase“ („beschleunigtes Verfahren“) zu drei wesentlichen Luftverkehrsmanagementvorschriften heraus und setzte ihre Aktivitäten im Bereich der Vorschriftenerstellung im Einklang mit den vereinbarten Prioritäten fort. Die EASA veröffentlichte auch die Stellungnahme zur Vorschrift über die Anforderungen bezüglich der gemeinsamen Luftraumnutzung mit dem ersten Teilabschnitt über die Software ACAS II, Version 7.1, die im europäischen Luftraum vorgeschrieben ist. Die Erarbeitung von Durchführungsbestimmungen für die Flugplatzsicherheit wurde mit dem Ziel fortgesetzt, die entsprechenden Ankündigungen von Änderungsvorschlägen bis 2011 zu veröffentlichen und die Vorschriften, wie in der Grundverordnung festgelegt, bis 2013 zu verabschieden.

Wie von der Europäischen Kommission gewünscht und entsprechend der beratenden Funktion der Agentur in Sicherheitsfragen (Artikel 13 Buchstabe a der SES-Verordnung) leistete die Agentur einen aktiven Beitrag bei der Erarbeitung der SES-Durchführungsbestimmungen für die Funktionen des Luftverkehrsmanagementnetzwerks und das Luftverkehrsmanagement-Leistungssystem sowie bei der Bereitstellung von Informationen für die Schaffung bzw. Änderung funktionaler Luftraumblöcke (Functional Airspace Blocks, FAB).

- Umsetzung des Vorschriftenerstellungsprogramms 2010: Schnittstelle mit Organisationen

Im Rahmen der Umsetzung ihres Arbeitsprogramms 2010 baute die Direktion Vorschriftenerstellung die Schnittstellen mit EUROCONTROL, SESAR und ICAO weiter aus.

Die Arbeitsvereinbarung zwischen der Agentur und EUROCONTROL wurde verabschiedet und das Arbeitsprogramm für 2011 und die damit zusammenhängenden Aufgabenbeschreibungen festgelegt, um ein Höchstmaß an Synergien bei den Aufgaben der beiden Einrichtungen zu nutzen und die Umsetzung der sich ändernden Vorschriftenumgebung im Bereich des Luftverkehrsmanagements zu erleichtern. Auch im Bereich des Umweltschutzes wurde eine enge Zusammenarbeit erreicht.

Die Agentur und das Gemeinsame Unternehmen SESAR unterzeichneten eine Einverständniserklärung, in dem Aufgaben und Modalitäten im Zusammenhang mit dem SESAR-Programm festgelegt wurden. Die Agentur ist in aufsichtsbehördlicher Funktion mit der Planung, dem Entwurf von Vorschriften und Sicherheitsangelegenheiten befasst und nimmt eine Schlüsselrolle im Validierungsprozess der SESAR-Arbeitspakete ein. Die Agentur hat zudem das SESAR-Programm für die Bewertung der Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit der Umsetzung des Programms unterstützt.

Darüber hinaus wirkte die EASA weiterhin direkt an verschiedenen ICAO-Arbeitsgruppen und -Ausschüssen mit und baute die Zusammenarbeit mit der ICAO und deren Unterstützung bei der Erarbeitung neuer Vorschriften und Normen aus. Die EASA arbeitete mit der ICAO-Arbeitsgruppe und ICAO-Ausschüssen für Flugplatzbetrieb und Flugplatzdienste in der ICAO-Studiengruppe für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeugsysteme und mit der Arbeitsgruppe für die neue Generation von Luftfahrtpersonal (New Generation of Aviation Professionals, NGAP) zusammen. Sie nahm außerdem an Sitzungen von Arbeitsgruppen im Bereich Fluglärm, Luftfahrzeugemissionen, Modellierung und Datenbanken teil. Die Europäische Kommission wurde bei der Vorbereitung der Sitzung der ICAO/CAEP-Lenkungsgruppe unterstützt.

3.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI)

| Ziel | SLI | Ziel 2009 | Ziel 2010 | Ergebnis 2010 |
|---|---|--|----------------------------|----------------|
| Verbesserung des Vorschriftenerstellungsprozesses durch Organisation von Konferenzen, um mit den Interessengruppen in einer früheren Phase des Prozesses zu kommunizieren | Anzahl der hochrangigen Konferenzen, die am Beginn neuer Aufgaben organisiert wurden | 4 | 4 | 6 ⁷ |
| Proaktiveres Auftreten gegenüber ICAO, MS und EU-Organen, um eine Führungsrolle bei der Einstellung von Vorschriften und Festlegung von Sicherheitszielen zu übernehmen | Verabschiedung und Grad der Umsetzung einer Politik zur Interaktion mit diesen unterschiedlichen Schlüsselakteuren. | Die von R erstellte Politik wird von den Direktoren angenommen | 75 % der Vorgabe umgesetzt | 95 % |
| Umsetzung der verabschiedeten R WP | % umgesetzter Aufgaben | 95 % | 95 % | 135 % |

⁷ EASA-Informationstag – die zweite EASA-Erweiterung: Flugplätze und Luftverkehrsmanagement, Workshop Schnittstelle Teil-21J/145 – Diskussion über die Abnahme von Teilen und Reparaturen, Workshop über MDM.047, M.014 und 145.012, AR/OR-Konferenz, OPS-Konferenz über Teil-AT und Teil-SPA.

4. Produktzulassung

4.1. Ziel und Umfang

Die Agentur ist verantwortlich für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen. Diese Verantwortlichkeit umfasst die Erstzulassung neuer Musterbauarten und eine Reihe damit zusammenhängender Tätigkeiten wie z. B. ergänzende Musterzulassungen und Genehmigung von Änderungen und Reparaturlösungen. Zudem fallen hierunter auch Tätigkeiten zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zugelassener Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen während ihrer gesamten Lebensdauer. Hierzu gehört unter anderem die Reaktion auf ein Sicherheitsproblem ohne unangemessene Verzögerung und die Herausgabe und Verteilung der entsprechenden obligatorischen Informationen (Lufttüchtigkeitsanweisungen, LTA).

2010 konzentrierte sich die Direktion Zulassung der Agentur auf Aufgaben im Zusammenhang mit der Verbesserung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und die Vorbereitung der Einführung neuer Tätigkeitsbereiche sowie auf ihre Hauptaufgabe, die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen.

4.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010

Die Direktion Zulassung initiierte und unterstützte aktiv die Entwicklung eines neuen Systems (Werkzeuge und Arbeitsmethoden) für die einheitliche Erfassung, Analyse und Aufzeichnung von Sicherheitsinformationen. Zudem beteiligte sie sich an der Erarbeitung des Regulierungsrahmens für die neuen Aufgaben der Agentur. Auch die Überarbeitung der derzeitigen Gebühren- und Entgeltverordnung wurde unterstützt⁸, um einen geeigneten Finanzierungsmechanismus für die neuen Aufgabenbereiche zu schaffen.

Die Direktion hat ihre Organisation entsprechend eingerichtet und die Abteilung Luftverkehrsmanagement (Air Traffic Management, ATM) und Flugsicherungsdienste (Air Navigation Systems, ANS) geschaffen, die für alle Untersuchungen und die Aufsicht über die Systeme für die Durchführung von ATM/ANS-Diensten zuständig sein wird.

Die Entwicklung eines Praktikum-Programms für Nachwuchsingenieure wurde mit einem Beschluss des Exekutivdirektors⁹ vorangebracht, mit dem der allgemeine Rahmen für Praktikum-Programme der EASA festgelegt wurde.

Die Agentur hat ihre Kooperation mit Interessengruppen durch eine Reihe spezifischer Veranstaltungen (Workshops, Seminare, Management-Sitzungen usw.) und ein neu erarbeitetes Kommunikationstool, die Zulassungsmemoranden, aktiv fortgesetzt¹⁰.

⁸ Verordnung (EG) Nr. 593/2007 der Kommission vom 31. Mai 2007 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte und Verordnung (EG) Nr. 1356/2008 der Kommission vom 23. Dezember 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 593/2007

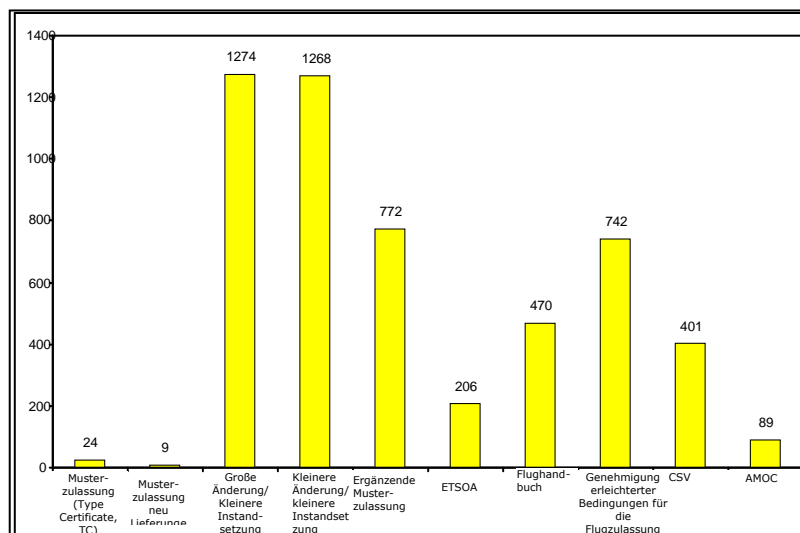
⁹ Beschluss Nr. 2010/175/E des Exekutivdirektors der Agentur vom 16. Dezember 2010 betreffend die Regelungen für das EASA-Praktikum-Programm.

¹⁰ Zulassungsmemoranden der Agentur stellen die allgemeine Verfahrensweise der Agentur bei bestimmten Zulassungsverfahren dar. Diese sollen Anleitung bei bestimmten Themen geben und können als nicht-bindendes Material ergänzende Informationen für den Nachweis der Einhaltung aktueller Normen liefern.

➤ **Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen**

• Trend bei den eingegangenen Anträgen

Die Anzahl der bei der Agentur 2010 eingegangenen neuen Anträge für Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse zeigt, dass die Branche die Finanzkrise hinter sich gelassen hat. Die Zahl (5 255) blieb gegenüber 2009 stabil. Es gingen Anträge auf Zulassung neuer Musterbauarten für die unterschiedlichsten Produkte ein, von Luftschiffen, Ballonen über Triebwerke und Propeller bis hin zu Kleinflugzeugen und Drehflüglern. Bei den Großflugzeugen beantragte der kanadische Luftfahrzeughersteller Bombardier eine parallele europäische/kanadische (Transport Canada Civil Aviation, TCCA/EASA) Zulassung seiner C-Serie von zweimotorigen Flugzeugen mittlerer Reichweite (CS100 und CS300). Das Diagramm zeigt eine thematische Aufgliederung der eingegangenen Anträge:



• Größere fortlaufende mehrjährige Musterzulassungsprogramme

Ein großer Teil der Arbeiten entfiel auf eine Reihe mehrjähriger laufender Zulassungsprojekte wie z. B. für den Airbus A350, das militärische Transportflugzeug A400M, den Hubschrauber Eurocopter EC175 sowie auch auf die Anerkennung der Geschäftsflugzeuge Embraer EMB-550 und EMB-545, des Mitsubishi Regional Jet (MRJ), des Mehrzweckhubschraubers HAL Dhruv und des Regionalflugzeugs Sukhoi Superjet 100. 2010 trat die Anerkennung der Jet-Airliner Boeing B787 und B747-8 in die abschließende Phase, jedoch gab es bei beiden Projekten wegen technischer Probleme eine gewisse Verzögerung.

• Anzahl der ausgestellten Zulassungen

Während des Jahres wurden 3 996 Zulassungen¹¹ ausgestellt. Musterzulassungen wurden erteilt für den zweimotorigen Eindecker Skycar in Pusher-Konfiguration, das Turbinentriebwerk SaM146-IS17, das Diesel-Kolbentriebwerk TDA CR 1.9 8V und den Propeller Helix H50F. Zudem hat die Agentur die Anerkennung des brasilianischen leichten Geschäftsflugzeugs Embraer EMB-505, des amerikanischen Super-Midsize Business-Jets Hawker 4000 und der verschiedenen Heißluftballon-Typen von Kavanagh

¹¹ Unter Zulassung ist jegliche Genehmigung, Lizenz oder jedes sonstige Dokument zu verstehen, das als Ergebnis einer Zulassung ausgestellt wird.

(Australien) erfolgreich abgeschlossen. Beriev Aircraft Company wurde eine eingeschränkte Musterzulassung für ihr Mehrzweck-Amphibienflugzeug Be-200ES-E erteilt.

➤ **Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

- Problematik Koito-Sitze

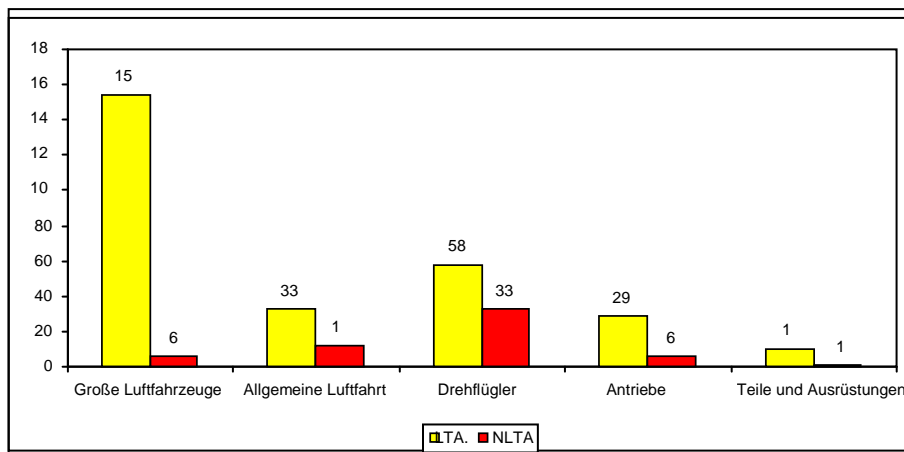
Bezüglich einiger Aspekte der Fälschung von Sitztestergebnissen durch Koito Industries Ltd (Japan) hat die EASA bei der Erarbeitung der jeweiligen unerlässlichen Maßnahmen sehr eng mit ihrem amerikanischen Pendant, der Luftfahrtbehörde Federal Aviation Administration (FAA), zusammengearbeitet, was letztlich zu einer Abstimmung des Inhalts der entsprechenden vorgeschlagenen Lufttüchtigkeitsanweisung (Proposed Airworthiness Directive, PAD) der EASA/der Ankündigung von Änderungsvorschlägen (Notice of Proposed Rulemaking (NPRM)) der FAA führte. Vor der Veröffentlichung der endgültigen Vorschriften wurden zwei Informationsveranstaltungen für die Industrie durchgeführt, um die Kommentarphase zu vereinfachen.

- Qantas-Unfall

Während des Jahres war die Direktion aktiv mit der Analyse von Untersuchungen von Unfällen und Zwischenfällen befasst, einschließlich des Unfalls eines Airbus A380 von Qantas Airlines im November 2010.

- LTA & NLTA

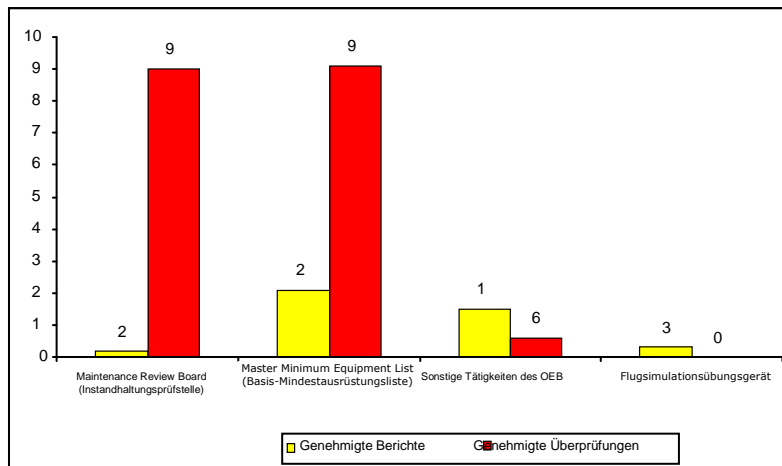
Schließlich wurden 284 Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTA) und 58 Notfall-LTA (NLTA) ausgestellt, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen sicherzustellen, die der Aufsicht der Agentur unterliegen. Die entsprechenden Details sind der nachstehenden Übersicht zu entnehmen:



➤ **Zulassungsaufgaben im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb**

Diese Aufgaben umfassen die Tätigkeiten der Instandhaltungsprüfstelle (Maintenance Review Board, MRB) und ein breites Spektrum an Tätigkeiten des Bewertungsgremiums (Operational Evaluation Board, OEB) wie z. B. Genehmigung der Basis-Mindestausrüstungsliste (Master Minimum Equipment List, MMEL), Fragen bezüglich der Ausbildung der Flugbesatzung und Flugbegleiter und Qualifikationen von Flugsimulationsübungsgeräten (Flight Simulator Training Device, FSTD).

Die entsprechenden Ergebnisse können wie folgt dargestellt werden:



4.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI)

| Ziel | SLI | Ziel 2009 | Ziel 2010 | Ergebnis 2010 |
|---|---|-----------|---|---|
| Sicherstellung eines Mindestniveaus der Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit | Jährlich geleistete technische Arbeitszeit in Prozent der geplanten Stunden | 90 % | 90 % | 88,19 % |
| Internalisierung der Zulassungsaufgaben entsprechend der Internalisierungsstrategie | Interne Stunden in Prozent der Gesamtstunden | 62 % | 64 % | 70,95 % |
| Verbesserung der Effizienz des technischen Personals | Technische Stunden in Prozent der Gesamtstunden | 65 % | 66 % | 80,11 % |
| Sicherstellung einer angemessenen Erfüllung aller Zulassungsaufgaben für Flugstandards | Geleistete technische Arbeitszeit pro Projekt in Prozent der geplanten Stunden | - | 90 % | 97,85 % |
| Zufriedenheit der Industrie | Prozentsatz positiver Rückmeldungen in Fragebögen von Interessengruppen | | 80 % | 72 % (auf der Grundlage eines Rücklaufs von 29 %) |
| Qualität der konstruktionsbezogenen Sicherheitsaufsicht (IAW&CAW) | Anzahl der durch Konstruktionsmängel verursachten oder teilweise verursachten größeren Zwischenfälle oder Unfälle (CS 25 & CS 29 A/C) | | Gleich dem oder unter dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre | Wird derzeit geprüft mit dem Ziel, einen aussagekräftigeren Indikator zu entwickeln |

5. Genehmigung von Betrieben

5.1. Ziel und Umfang

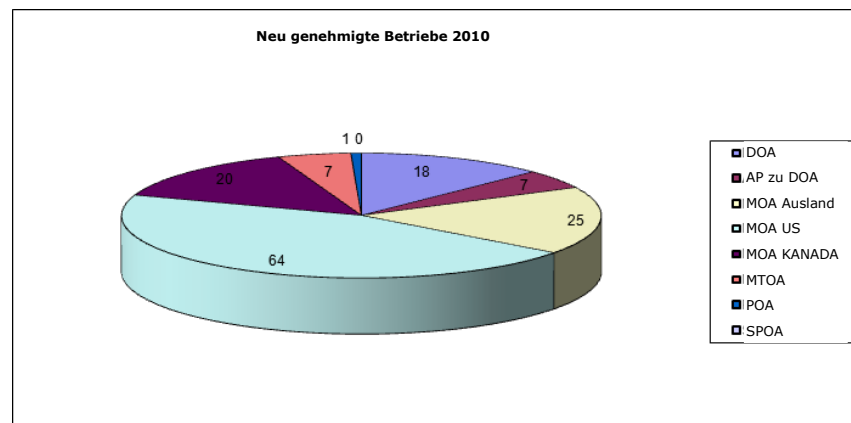
Die EASA ist zuständig für die Genehmigung von Entwicklungsbetrieben unabhängig von deren Standort sowie von Betrieben, die für Herstellung, Instandhaltung und Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen im Bereich Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten zuständig sind. Dies umfasst auch die Genehmigung von Herstellungsbetrieben mit Sitz außerhalb des Hoheitsgebiets eines oder mehrerer Mitgliedstaaten auf Antrag der betreffenden Mitgliedstaaten.

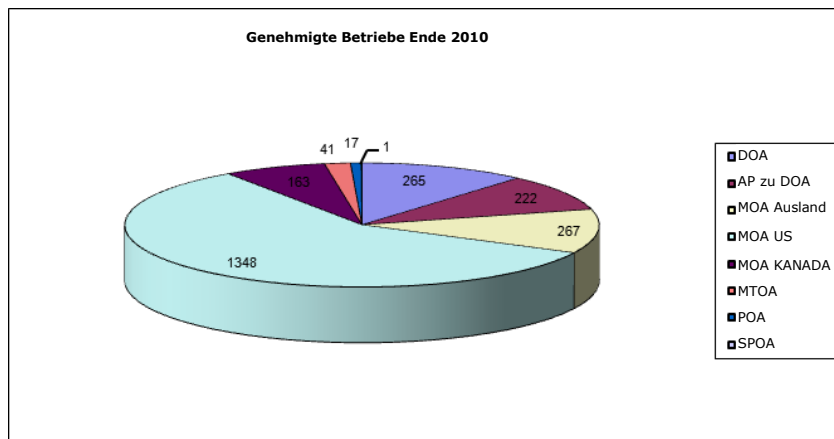
Bezogen auf den ursprünglichen Aufgabenbereich der Agentur hat die Tätigkeit „Genehmigung von Betrieben“ 2010 sowohl was die Tätigkeit anbelangt als auch hinsichtlich der Methodik einen hohen Reifegrad erreicht. 2010 konzentrierten sich die Tätigkeiten auf die derzeitige Methode und Vorgehensweise für die Genehmigung von Betrieben und auf die Vorbereitung der neuen Tätigkeitsbereiche sowie die Umsetzung der damit zusammenhängenden Verfahren, z. B. Erweiterung der Lizenzierung von Flugbesatzungen und ATM/ANS (beschleunigtes Verfahren).

5.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010

Die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Genehmigung von Betrieben haben 2010 stetig zugenommen, einschließlich der Genehmigung von Entwicklungsbetrieben (Design Organisation Approvals, DOA)/Alternatives Verfahren (Alternative Procedure, AP) zu DOA, Genehmigung von Herstellungsbetrieben (Production Organisation Approvals, POA) und der Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben und Betrieben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Maintenance/Continuing Airworthiness Organisations, MOA/COA). Das Arbeitspensum bezüglich der Überwachung der europäischen Genehmigung als Herstellungsbetrieb (Single Production Organisation Approval, SPOA) für den Airbus hat sich leicht erhöht, auch für die außereuropäischen Standorte. Die Zahlen in Verbindung mit den Betriebsgenehmigungen lassen sich wie folgt darstellen:

Neu genehmigte Betriebe 2010



Genehmigte Betriebe zum 31.12.2010

➤ **Genehmigungen als Entwicklungsbetrieb**

Am 31. Dezember 2010 waren insgesamt 265 Genehmigungen als Entwicklungsbetrieb ausgestellt, wovon 192 von der Agentur internalisiert waren. 73 liegen nach wie vor in den Händen der nationalen Luftfahrtbehörden. Bei 92 Betrieben wurde eine Anfangsbeurteilung für DOA und bei 45 für AP zu DOA durchgeführt. Bei der Internalisierung von Tätigkeiten wurde das erwartete Ziel erreicht. 3 weitere Betriebe wurden 2010 EASA-Teamleitern übertragen, davon 1 DOA und 2 AP zu DOA. Weitere Übertragungen werden folgen, wenn die nationalen Luftfahrtbehörden beschließen, ihre Tätigkeit einzustellen oder wenn die Erweiterung des DOA-Geltungsbereichs dies erfordert.

➤ **Genehmigung von Herstellungsbetrieben**

Die Kontakte mit den chinesischen Behörden im Zusammenhang mit Produktionsstätten von zwei POA-Inhabern der EASA und mit dem Endmontageband von Airbus in China wurden intensiviert. Darüber hinaus wurde das Verfahren für die Ausstellung von Export-Lufttüchtigkeitszeugnissen (Export Certificates of Airworthiness, ECoFA) der EASA für in China hergestellte Luftfahrzeuge eingeführt und gefördert. Diese spezielle Tätigkeit wurde vom EASA-Vertreter in China unterstützt.

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

Im Bereich der Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben und Betrieben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit übergibt die Agentur die technischen Untersuchungen und die fortlaufende Aufsicht über die Betriebe in der Mehrzahl der Fälle an die nationalen Luftfahrtbehörden. Eine begrenzte Zahl der Genehmigungen wird von eigenen Sachverständigen der Agentur bearbeitet, um die Fachkompetenz zur effizienten Verwaltung der Aktivitäten der nationalen Luftfahrtbehörden zu halten und auszubauen. Die EASA hat an der Vorbereitung des reibungslosen Übergangs von den bestehenden bilateralen Abkommen zu den neuen bilateralen Abkommen zwischen der EU und den Vereinigten Staaten mitgewirkt.

5.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI)

| Ziel | SLI | Ziel 2009 | Ziel 2010 | Ergebnis 2010 |
|---|--|---|---|---|
| Schaffung von Leistungsprüfungen für die Überwachung von nationalen Luftfahrtbehörden, um die gemeinsame Anwendung der Überwachung von Betrieben sicherzustellen; dies unabhängig davon, ob die Überwachung von der EASA oder einer nationalen Luftfahrtbehörde im Auftrag der EASA durchgeführt wird | Anzahl der von EASA-Teamleitern oder EASA-Führungspersonal durchgeführten Besuche bei nationalen Luftfahrtbehörden | Nicht zutreffend | 5 % | 3,8 % |
| Einführung neuer Tätigkeitsbereiche, rechtzeitig an die Änderung der Einführungsstermine angepasst | Verfügbarkeit des Einführungsplans | Regelmäßige Anpassung des Einführungsplans | Einführung der neuen Tätigkeitsbereiche gemäß Einführungsplan | Anpassung an den Einführungsplan gemäß Änderungen der Durchführungsbestimmungen |
| Vorausschauende Erstellung strukturierter Verbindungen mit der Kommission und den wichtigsten Aufsichtsbehörden hinsichtlich Drittlandbetreibern unter Wahrung der Unabhängigkeit der Agentur | Anzahl der regelmäßig mit der EU abgehaltenen Besprechungen | Nicht zutreffend | Vierteljährliche Besprechungen | Regelmäßig abgehaltene Besprechungen |
| Vorbereitung angemessener Verfahren für die Auslagerung von Tätigkeiten an die nationalen Luftfahrtbehörden bezüglich neuer Tätigkeitsbereiche | Verhältnis ausgelagerte Aufgaben/von EASA-Mitarbeitern durchgeführte Aufgaben | Abschluss der Entwurfsphase für Auslagerungsverfahren | Erarbeitung von Auslagerungsverfahren (Ziel 80 %) | Anpassungen an Auslagerungsverfahren aufgrund der Aufschiebung der Auslagerungspolitik |
| Erarbeitung eines risikobasierten Überwachungssystems mit definierten Test- und Umsetzungsphasen | Einführung der risikobasierten Überwachungsphasen im Vergleich mit dem Einführungsplan | Abschluss der Definitionsphase | Abschluss der Testphase | Konzept abgeschlossen, weitere Fortschritte vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Werkzeugen für den Test |

6. Inspektionen von Mitgliedstaaten

6.1. Ziel und Umfang

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

Im Bereich der anfänglichen und der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit überwacht die Agentur die Einhaltung der Anforderungen der Grundverordnung und damit zusammenhängender Durchführungsbestimmungen gemäß dem durch die Verordnung (EG) Nr. 736/2006¹² geschaffenen Rahmen. In den Bereichen Flugbetrieb (Air Operations, OPS), Lizenzen für Flugbesatzungen (Flight Crew Licensing, FCL) und Flugsimulationsübungsgeräte (Flight Simulation Training Devices, FSTD) führt die Agentur Inspektionen zur Kontrolle der Normung durch, um einen nahtlosen Übergang sicherzustellen und eine Sicherheitslücke bis zur Verabschiedung der angekündigten EU-Durchführungsbestimmungen zu vermeiden. Die bisherigen gemeinsamen Lufttüchtigkeitsvorschriften (Joint Aviation Requirements, JARs) und die Anforderungen von Verordnung (EWG) Nr. 3922/91¹³ („EU-OPS“) – für die gewerbsmäßige Beförderung mit Flugzeugen – gelten weiterhin.

2010 hat sich die Agentur insbesondere auf die weitere Optimierung der derzeitigen Normungstätigkeiten und die ständige Verbesserung des Normungsprozesses konzentriert.

6.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010

➤ **Das Tätigkeitsfeld**

2010 erfassten die Normungstätigkeiten 46 Länder: die 31 „EASA“-Staaten sowie 15 Staaten, die eine Arbeitsvereinbarung (Working Arrangement, WA) mit der EASA unterzeichnet haben. Im Laufe des Jahres wurden Inspektionen in 26 „EASA“- und 7 „WA“-Staaten durchgeführt. Die Normung zur Zusammenfassung aller für ein bestimmtes Land geplanten sektoriellen Inspektionen wurde fortgeführt, um der Europäischen Kommission ein einheitliches „globales Bild“ bezüglich aller technischen Bereiche zu verschaffen. Demgemäß wurden 2010 rund 90 % der regelmäßigen Inspektionen als „kombinierte Inspektionen“ geplant und durchgeführt.

➤ **Inspektoren-Pool**

Der EASA ist daran gelegen, abgeordnete Inspektoren der nationalen Luftfahrtbehörden in ihre Inspektionsteams aufzunehmen, um deren Kompetenz und praktische Erfahrung zu nutzen und ein gemeinsames Verständnis der einschlägigen Anforderungen in den nationalen Luftfahrtbehörden zu schaffen und zu verbreiten (vorausschauende Normung). 2010 stellten abgeordnete Inspektoren der nationalen Luftfahrtbehörden 95 Teammitglieder (54 %). Es wurden 3 grundlegende Ausbildungen für

¹² Verordnung (EG) Nr. 736/2006 der Kommission vom 16. Mai 2006 über die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung, ABl. L 129/10.

¹³ Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen, ABl. L 254/1.

Normungsinspektoren veranstaltet, an denen über 40 neue Inspektoren teilnahmen, hauptsächlich auf den Gebieten FCL, OPS und FSTD.

➤ **Schlüsselergebnisse der Normung**

2010 wurden 111 Inspektionen zur Kontrolle der Normung¹⁴ wie folgt durchgeführt:

| Inspektionsart | IAW | CAW | OPS | LISTE | MEST | FSTD |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|
| Regelmäßig | 14 | 22 | 12 | 18 | 18 | 7 |
| Nachverfolgung | 0 | 4 | 9 | 3 | 2 | 0 |
| Ad hoc | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamt | 14 | 27 | 22 | 21 | 20 | 7 |

Dabei wurden insgesamt 949 Befunde erhoben, wovon 876 als Nichtkonformitäten eingestuft wurden, für die ein Abhilfeplan vorgeschlagen und von der geprüften nationalen Luftfahrtbehörde umgesetzt werden musste. Rund 20 % aller Befunde wurden als erhebliche Mängel eingestuft, die Sicherheitsbelange berühren könnten, wenn sie nicht ordnungsgemäß behoben würden.

Alle von den nationalen Luftfahrtbehörden vorgeschlagenen Maßnahmenpläne wurden von den entsprechenden Normungsbereichen geprüft. In einigen wenigen Fällen konnte keine Übereinkunft erzielt werden, weshalb die Erstellung ergänzender Berichte notwendig wurde. Die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen wurde von der Agentur überwacht.

➤ **Normungssitzungen**

2010 organisierte die Abteilung Normung 10 Sitzungen, an denen insgesamt 448 Vertreter der nationalen Luftfahrtbehörden teilnahmen. Diese Normungssitzungen haben sich als erfolgreiches Mittel erwiesen, um ein besseres gemeinsames Verständnis der einschlägigen Anforderungen und eine bessere Übereinstimmung bei deren Auslegung zu erreichen. Die Ergebnisse dieser Sitzungen werden an die Direktion Vorschriftenerstellung weitergeleitet, damit diejenigen, die möglicherweise für die Vorschriftenerstellung genutzt werden können, weiter bearbeitet werden können. Aufgrund der positiven Rückmeldungen der nationalen Luftfahrtbehörden hat die Agentur beschlossen, diese Normungssitzungen häufiger anzuberaumen.

➤ **Ständige Verbesserung des Normungsprozesses**

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

Dennoch arbeitet die Agentur weiter an einer ständigen Verbesserung der Qualität, Effizienz und Effektivität des Prozesses. Zu diesem Zweck wurde bereits eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, die 2011 weiter verbessert werden sollen, und zukünftig wird der Prozess eine wesentliche Weiterentwicklung in Richtung eines risikobasierten Verfahrens der fortlaufenden Überwachung (Continuous Monitoring Approach, CMA) erfahren.

Diese dynamische Vorgehensweise wurde während des IAS¹⁵-Audits im September bekräftigt. Der Auditbericht kam zu dem Ergebnis, dass das bestehende System für die interne Kontrolle ausreichend Gewissheit bezüglich der Frage verschafft, ob die Zielsetzungen im Zusammenhang mit der Inspektion von nationalen Luftfahrtbehörden erreicht werden.

¹⁴ Darüber hinaus nahm die Abteilung Normung an 7 internationalen Normungsbesuchen (Vereinigte Staaten, Kanada, Brasilien) und 9 Akkreditierungsbesuchen teil.

¹⁵ Internal Audit Service (Interner Auditdienst der Europäischen Kommission).

6.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI)

| Ziel | SLI | Ziel 2009 | Ziel 2010 | Ergebnis 2010 |
|---|--|---|---|--|
| Durchführung der gemäß dem genehmigten Jahresplan vereinbarten Zahl von Besuchen | % geplante Besuche durchgeführt | | 100 % geplante Besuche + Ad-hoc- und sonstige unangekündigte Besuche | Geplant: 104 Durchgeführt: 111 (2 ad hoc) |
| Ausdehnung der Normungssitzungen auf die neuen Tätigkeitsbereiche | Anzahl der Normungssitzungen pro Geltungsbereich | 1 Sitzung pro Geltungsbereich | 1 Sitzung pro Geltungsbereich | 2 Sitzungen pro Geltungsbereich in den neuen Tätigkeitsbereichen |
| Aktive Beteiligung an den für die nationalen Luftfahrtbehörden angebotenen Lehrgängen | Anzahl der aktiv teilnehmenden Personen | 1 Person pro Geltungsbereich | Mindestens 1 Person pro Geltungsbereich | 1 Person pro Geltungsbereich hat teilgenommen |
| Qualifikation der gleichen Inspektoren ausdehnen auf OPS/FCL/FSTD | | Verzeichnis der auszubildenden Inspektoren erstellen | Ausbildung beginnen | Ausbildung begonnen |
| Weitere Konsolidierung des Bestands an Inspektoren | | Erhöhung um 10 % | Erhöhung um 10 % | Durchschnittliche Erhöhung 2010 > 10 % |
| Abklärung der Möglichkeit (Bereitschaft) einer kurzfristigen (1 Jahr) Abordnung von Mitarbeitern der nationalen Luftfahrtbehörden an die EASA | Feststellung des Bedarfs und Erstellung des Verfahrens | Schreiben an die nationalen Luftfahrtbehörden zur Klärung der möglichen Anzahl | Mindestens 1 END | 1 abgeordneter nationaler Sachverständiger 2010 |
| Verwendung des Reaktivitätsindex zur Besuchsplanung | | Änderung der Verfahren zur Berücksichtigung möglicher Implikationen der Umsetzung des risikobasierten Systems (kürzer, einjährig, und länger, dreijährig) | Änderung der Verfahren zur Berücksichtigung möglicher Implikationen der Umsetzung des risikobasierten Systems (kürzer, einjährig, und länger, dreijährig) | Teilweise erreicht; Verfahren werden geändert in Richtung einer risikobasierten Vorgehensweise gemäß dem CMA-Modell der ICAO |

7. Betreiber

7.1. Ziel und Umfang

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

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

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

Außerdem wird die Agentur im Rahmen des Geltungsbereichs von Artikel 23 der Grundverordnung für die Ausstellung von Genehmigungen für Drittlandbetreiber zuständig sein, die in den Luftraum der EASA fliegen und in einem der EASA-Länder landen wollen.

Die Agentur konzentrierte sich 2010 auf die weitere Ausgestaltung des SAFA-Programms (z. B. Erarbeitung und Einsatz des erneuerten SAFA-Antrags, Umsetzung des zentralisierten Systems für die Nachverfolgung von Abhilfemaßnahmen, kontinuierliche Aktualisierung der SAFA-Verfahren), auf die Durchführung von SAFA-Normungsaudits bei nationalen Luftfahrtbehörden und die laufende Unterstützung der Kommission bezüglich des Flugsicherheitsausschusses (Air Safety Committee, ASC) für die EU-Sicherheitsliste.

In Bezug auf die Drittlandbetreiber konzentrierte sich die Agentur auf vorbereitende Arbeiten (Definition des genauen Geltungsbereichs, Arbeitsumfang und Verfahren).

7.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010

SAFA

➤ Erweiterung des SAFA-Programms

2010 begann die EASA mit der Neuentwicklung einer neuen SAFA-Anwendung und -Datenbank durch die Festlegung von hochrangigen Anforderungen und detaillierten Geschäftsanforderungen. Diese neue Anwendung wird den gesamten Prozess in vollem Umfang unterstützen (Vorbereitung, Meldung, Nachverfolgung und Abschluss von Befunden).

Die SAFA-Analyse wurde gemäß dem festgelegten Terminplan durchgeführt. Allen regelmäßigen Analysen ging eine Qualitätsüberprüfung voraus, um Meldungsfehler zu ermitteln. Die Analyseergebnisse sowie die Ergebnisse der Priorisierung von SAFA-Inspektionen wurden bei den Sitzungen des Flugsicherheitsausschusses (Sicherheitsliste) vorgelegt. Zahlreiche Ad-hoc-Analysen wurden zudem im Auftrag der Europäischen Kommission im Rahmen der Untersuchung verschiedener Fälle durchgeführt.

2010 wurden die SAFA-Anleitungen (einschließlich detaillierter Verfahren für die Durchführung einer Vorfeldinspektion, Berichten und Folgemaßnahmen) überprüft, wobei die letzten Änderungen an den einschlägigen ICAO-Standards sowie Beiträge von den an der SAFA beteiligten Staaten und Ergebnisse der von der EASA durchgeführten SAFA-Normungsaudits berücksichtigt wurden.

Wie in der SAFA-Richtlinie vorgeschrieben und gemäß der mit den an SAFA teilnehmenden Staaten vereinbarten Aufgabenbeschreibung für die SAFA-Normung setzte die EASA den 2009 begonnenen SAFA-Normungsprozess fort. 2010 wurden insgesamt 24 Inspektionen zur Kontrolle der Normung in an SAFA teilnehmenden EU- und Nicht-EU-Staaten geplant und durchgeführt.

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

Im Hinblick auf die Unterstützung des SAFA-Programms der EU auf internationaler Ebene wurden die SAFA-Grundsätze und die SAFA-Methodik auf dem Forum für Internationale Zusammenarbeit der EASA und dem von der ICAO/dem Interstate Aviation Committee organisierten 2. Workshop zum Fahrplan zur weltweiten Flugsicherheit einem breiten internationalen Publikum vorgestellt. Zudem wurde das SAFA-Programm bei verschiedenen Seminaren, Workshops und einem bilateralen Gespräch einer Reihe von Staaten präsentiert: VAR, Indien, Venezuela und China.

Gemäß dem von der Europäischen Kommission erteilten Mandat führte die Agentur auch mit außereuropäischen Staaten Verhandlungen über ihre Aufnahme in das SAFA-Programm der EU. In der ersten Phase wurden 4 Länder eingeladen: Brasilien, Kanada, Marokko und Tunesien; mit Brasilien, Kanada und Marokko wurden bereits Verhandlungen aufgenommen.

Drittlandbetreiber

Im Rahmen der Erweiterung ihres Aufgabenbestands hat die Agentur vorbereitende Arbeiten (genaue Definition des Geltungsbereichs, Arbeitsumfang und Verfahren) im Zusammenhang mit Genehmigungen von Drittlandbetreibern durchgeführt. Dies umfasste Folgendes:

- Erarbeitung eines umfassenden Drittlandbetreiber-Projektplans und von vorläufigen Elementen für eine leistungsorientierte Aufsicht unter Beachtung von Risikobewertungsgrundsätzen;
- Entwurf von technischen und administrativen Verfahren für Drittlandbetreiber;
- Unterstützung bei Tätigkeiten im Bereich der Vorschriftenherstellung für die Genehmigung von Drittlandbetreibern;
- Einleitung der Einstellung von Mitarbeitern.

Die Europäische Kommission wurde regelmäßig im Zusammenhang mit der EU-Sicherheitsliste unterstützt. Die EASA nahm an vorbereitenden Anhörungen bei ausländischen Behörden und Betreibern teil und bot bei mehreren Sicherheitsbeurteilungsmaßnahmen im Rahmen des Flugsicherheitsausschusses fachliche Unterstützung. Der für Drittlandbetreiber zuständige Bereich übernahm die Koordination und belebte die ruhende Arbeitsgruppe für die ICAO USOAP-Berichtsanalyse neu.

7.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI)

| Ziel | SLI | Ziel 2009 | Ziel 2010 | Ergebnis 2010 |
|--|--|----------------|------------------------|--|
| Beteiligung an Seminaren, Konferenzen, Roadshows | Anzahl der Initiativen außerhalb der routinemäßigen Veranstaltungen, an denen teilgenommen wurde | Mindestens 3 | Mindestens 3 | 4 |
| Vorstellung des EC-SAFA-Systems auf einschlägigen internationalen Konferenzen und auf Anfrage einzelner Staaten, um die Verfahrensweise bei Vorfeldinspektionen mit anderen größeren Luftfahrtbehörden abzustimmen | Anzahl der externen Präsentationen und Gespräche mit Drittland-Behörden | | 5 | 7 |
| Qualifikation von SAFA-Inspektoren | Abschluss einer Ausbildung bei einer von der EASA zugelassenen Ausbildungseinrichtung | | Jährliche Verbesserung | Unternehmensanforderungen der SAFA-Datenbank erfüllt. Aktuelle Entwicklungsarbeiten eingeleitet. |
| Entwicklung der SAFA-Datenbank | Benutzerfreundlichkeit und Qualität der Ergebnisse | 5 Inspektionen | 24 Inspektionen | 24 (100%) |

8. Internationale Zusammenarbeit

8.1. Ziel und Umfang

Die Agentur beteiligt sich an der Erarbeitung von Arbeitsvereinbarungen mit ausländischen Luftfahrtbehörden und unterstützt die Europäische Kommission bei der Aushandlung von bilateralen Luftverkehrssicherheitsabkommen (Bilateral Air Safety Agreements, BASA). Darüber hinaus unterstützt die Agentur Entwicklungsländer bei der Verbesserung ihrer aufsichtsbehördlichen Kompetenzen.

8.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010

➤ **Bilaterale Abkommen und Arbeitsvereinbarungen**

Das bilaterale Luftverkehrssicherheitsabkommen (Bilateral Air Safety Agreement, BASA) zwischen Brasilien und der EU einschließlich der Anhänge über die Erteilung von Lufttüchtigkeitszeugnissen für Erzeugnisse und Instandhaltung wurde am 14. Juli 2010 in Brasilia unterzeichnet.

Acht Arbeitsvereinbarungen zwischen der EASA und der chinesischen CAAC, eine Internationale Partnerschaft mit Russland, zwei Änderungen des Anhangs mit Japan und ein Anhang mit den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAR) wurden unterzeichnet.¹⁶

➤ **Technische Zusammenarbeit**

Die EASA unterstützte die Europäische Kommission bei der Ausarbeitung europäischer Unterstützungsprojekte und der Verwaltung von Gemeinschaftsprogrammen (z. B. für Südasien, Südostasien, Indien, China, die Demokratische Republik Kongo, Russland, die Balkanländer, Mittelmeerländer und Zentralasien).

Die von der EASA geleistete technische Zusammenarbeit umfasste 1) die direkte Verwaltung dedizierter Hilfsprogramme und 2) die Teilnahme an technischen Unterstützungsmissionen in Gabun, Kongo, Bangladesch, Montenegro, Georgien, Costa Rica und Malawi.

Das 2. Forum für Internationale Zusammenarbeit (ICF-2) wurde im April 2010 in Dubai abgehalten.

¹⁶ Eine detaillierte Übersicht der Arbeitsvereinbarungen der EASA findet sich auf der Website der EASA unter folgendem Link: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

8.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI)

| Ziel | SLI | Ziel 2009 | Ziel 2010 | Ergebnis 2010 |
|---|---|--|-----------------------------------|---|
| Förderung des EASA-Systems durch bilaterale Abkommen, Arbeitsvereinbarungen und lokale Vertreter | Anzahl der aktiv bearbeiteten Initiativen | 1 (1 bilateral mit Kanada + Start Erweiterung) | Fortsetzung der Erweiterung | Das EASA-System wurde kontinuierlich gefördert, z. B. durch: 1) Unterstützung bilateraler Abkommen (Brasilien) 2) Arbeitsvereinbarungen (8 mit CAAC, 2 mit JCAB, 1 mit IAC) |
| Erarbeitung von Ausbildungen und Organisation von technischen Workshops | Indikator ist die Anzahl der organisierten Workshops, in denen die Auswirkungen der EU-Vorschriften erläutert werden. | 3 | 1 Konferenz EASA-Familie | 12 Tätigkeiten organisiert 8 technische Unterstützungseinsätze Sicherheitsliste und IPA |
| Übernahme einer Führungsrolle unter den europäischen Akteuren, die an der technischen Zusammenarbeit beteiligt sind | Anzahl der von der Agentur koordinierten technischen Zusammenarbeitsmaßnahmen einschließlich der Arbeitsvereinbarung mit Nicht-EASA-JAA-Ländern | Start der europäischen Koordination | 1 koordiniertes Programm mit ECAC | 3 ICF-Veranstaltungen mit Beteiligung der nationalen Luftfahrtbehörden IPA-Projekt |

9. Unterstützungstätigkeiten

9.1. Ziel und Umfang

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

2010 lagen die wichtigsten Herausforderungen im Unterstützungsbereich im Abschluss der ISO9001:2008-Zertifizierung, der weiteren Konsolidierung von ERP/SAP und der weiteren Ausgestaltung der Personalentwicklungsverfahren.

9.2. Wichtigste Erfolge im Jahr 2010

Allgemeine Verwaltung

Vom 8. bis 10. Juni 2010 fand in New Orleans die Internationale Flugsicherheitskonferenz Vereinigte Staaten/Europa zum Thema „Weltweites Sicherheitsmanagement: Auf dem Weg zu einer gemeinsamen Kultur“ statt. Zu den über 300 Teilnehmern zählten Vertreter nationaler Luftfahrtbehörden, der Industrie und von Organisationen statt.

Verwaltung von Anträgen und Vergabedienste

2010 begann die Erarbeitung von administrativen Verfahren für die neuen Tätigkeitsbereiche der Agentur, wozu auch die Gestaltung der für die neuen Aufgaben benötigten Antragsformulare und Zulassungen gehört.

Bis Ende 2010 waren die geplanten Gebühren und Entgelte in Höhe von 72 Mio. EUR in Rechnung gestellt worden. Der Vorschlag für die dritte Generation der Gebühren- und Entgeltverordnung der Agentur wurde weiter mit der Industrie und mit der Kommission erörtert, und dem Verwaltungsrat wurde im Juni 2010 ein konsolidierter Entwurf der Verordnung vorgelegt.

Das Konzept der individuellen Bestellungen für die Vergabe von Zulassungsaufgaben wurde umgesetzt. Im 4. Quartal 2010 begannen die Planung und die Vorbereitungen für die Auslagerung der Zulassungsaufgaben (neuer und aktueller Aufgabenbestand der Agentur).

23 Ausschreibungsverfahren mit hohem Auftragswert für operativen und administrativen Bedarf wurden im Laufe des Jahres bearbeitet. 20 davon wurden erfolgreich abgeschlossen, und es wurden 29 Verträge mit einem Auftragswert von ca. 14 Mio. EUR unterzeichnet. Zudem wurden 428 Verträge im Zuge von Vergabeverfahren mit geringem Auftragswert im Umfang von insgesamt ca. 1,65 Mio. EUR unterzeichnet.

Finanzdienste

2010 erreichte die Abteilung Finanzdienste einen zufriedenstellenden Haushaltsvollzug von 98,4 %. Einzelheiten zum Haushaltsergebnis der Agentur sind **Anhang 4** zu entnehmen.

Das System zur Planung des Einsatzes der Unternehmensressourcen (Enterprise Resource Planning - ERP) wurde weiter ausgebaut und systematisch für alle Arten von Finanzvorgängen und den Jahresabschluss eingesetzt.

Der Geschäftsplan der Agentur für die Jahre 2011-2015 wurde überarbeitet, und im Dezember 2010 wurde vom Verwaltungsrat eine neue Fassung, einschließlich eines Sparpakets in Höhe von 3 Mio. EUR in Bezug auf den EU-Zuschuss, angenommen.

Rechtsabteilung

Die Rechtsabteilung hat sich aktiv an der Durchführung von Tätigkeiten im Bereich der Vorschriftenerstellung beteiligt, wozu unter anderem verschiedene bedeutsame Aufgaben wie z. B. die Stellungnahmen zu medizinischen und AOR-Anforderungen und die Ankündigungen von Änderungsvorschlägen bezüglich Beschränkungen der Flugzeiten und bezüglich Drittlandbetreibern gehörten.

Außerdem unterstützte die Rechtsabteilung die Agentur in technischen/operativen Belangen, etwa im Zusammenhang mit der Umsetzung von Artikel 1 Absatz 2 der Grundverordnung und der Anwendung der Bestimmungen von Artikel 83bis des Abkommens von Chicago auf das EU-System.

In enger Zusammenarbeit mit den operativen Direktionen und externen Rechtsberatern hat die Abteilung laufend die Reaktionen der Agentur auf Anfragen von Unfalluntersuchungsbehörden und Gerichten koordiniert. Zudem hat sie sichergestellt, dass die Umsetzung der Datenschutzverordnung durch die Agentur kontinuierlich verbessert wird.

Und schließlich hat die Abteilung eine Reihe von Anfragen bezüglich eines öffentlichen Zugangs zu Dokumenten und Ersuchen der Vereinigten Staaten um die Anhörung Dritter gemäß dem Informationsfreiheitsgesetz (Freedom of Information Act, FOIA) bearbeitet und die Weiterentwicklung der Politik der Agentur bezüglich des Schutzes von Sicherheitsinformationen führend betreut.

Kommunikation

Die Website easa.europa.eu wurde vollständig neu gestaltet und bietet jetzt verbesserte Navigations- und Suchmöglichkeiten. Die EASA hat auch ihre Präsenz in den sozialen Netzwerken verbessert und nutzt aktiv Facebook und Twitter, um ihre interessierten Kreise zu informieren.

Die EASA hat Pressemitteilungen zu Themen wie z. B. den harmonisierten Vorschriften für die Erteilung von Pilotenlizenzen, Vorschlägen für die Beschränkung der Flugzeiten, der ersten EASA-Zulassung für ein russisch-französisches Triebwerk (SaM146) und der Sicherheitsmitteilung bezüglich der Vulkanasche-Krise veröffentlicht. Zudem war die EASA intensiv an der Bearbeitung der Qantas/A380/Trent900-Krise beteiligt.

In Funk, Fernsehen und Druckmedien wurden zahlreiche Gespräche mit EASA-Mitarbeitern zu Themen wie Entwicklungen hinsichtlich der Vorschriftenerstellung (FCL, FTL, usw.), der Zulassung und der strategischen Sicherheit geführt.

Die Veröffentlichungen der Agentur 2010 umfassten: Jahressicherheitsbericht 2009, Tätigkeitsbericht 2009, Factbook 2005-2009, EHEST-Sicherheitsbericht und EASA-News.

Personal

Ende 2010 beschäftigte die EASA 524 Bedienstete auf Zeit (Temporary Agents, TA), 63 mehr als im Jahr davor. Zudem waren 54 Vertragsbedienstete (Contract Agents, CA) und 8 abgeordnete nationale Sachverständige (Seconded National Experts, SNE) bei der EASA beschäftigt. Im Jahr 2010 schloss die EASA 92 neue Dienstverträge, was einem Nettozuwachs des Personalbestands von 72 Mitarbeitern entsprach. 20 Mitarbeiter verließen die Agentur aus unterschiedlichen Gründen (Ausscheiden aus dem Dienst, Vertragsende, Ruhestand und Kündigung), und 31 Mitarbeiter hatten erfolgreich an externen oder internen Auswahlverfahren teilgenommen.

Die Agentur veröffentlichte 57 Stellenausschreibungen für 67 Funktionen und schloss 60 Auswahlverfahren für 66 vorgesehene Stellen ab. Es gingen rund 2 800 Bewerbungen ein, und es wurden über 405 Bewerbungsgespräche geführt.

| | |
|--|----|
| Nettozuwachs des Personalbestands 2010 (TA/CA/SNE) | 72 |
| Stellenausschreibungen veröffentlicht 2010 (TA/CA/SNE) | 57 |
| Erfolgreiche interne Bewerber (TA) | 31 |
| Ausgeschiedene Mitarbeiter 2010 (TA/CA) | 20 |

Neben den bereits eingestellten Mitarbeitern haben 16 weitere Bewerber ein Beschäftigungsangebot angenommen und werden innerhalb der ersten Monate des Jahres 2011 in die Agentur eintreten. Einzelheiten zum Personalbestand und zur Entwicklung des Personalbestands der Agentur im Jahr 2010 sind **Anhang 5** zu entnehmen.

Bezüglich der Verwaltung und Weiterbildung des Personals hat die Agentur 235 allgemeine Schulungen (davon 104 für Sprachen/Prüfungen) mit insgesamt 1 248 (684) Teilnehmern durchgeführt und betreut. Es wurde eine Anwendung für das Management der Aus- und Weiterbildung angeschafft, und die Konfiguration begann Ende 2010. Die Anwendung soll bis zum 2. Quartal 2011 fertiggestellt und den Mitarbeitern zur Verfügung gestellt werden.

Nach dem Beurteilungs- und Neueinstufungsverfahren wurden 100 Mitarbeiter für eine Neueinstufung vorgeschlagen. Hiervon wurden letztlich 68 nach Erfüllung von Artikel 45 Absatz 2 (Kenntnisse einer dritten EU-Sprache) neu eingestuft. 2010 war das erste Jahr, in dem auch Vertragsbedienstete neu eingestuft wurden.

Das Arbeitsplatzbewertungsprojekt wurde im November 2010 abgeschlossen. Das Projekt führte zu einer Aktualisierung und zur Fertigstellung aller EASA-Stellenbeschreibungen, zur Evaluierung aller Stellen und zu einem organisatorischen Einstufungssystem, das 2011 weiter an die Bedürfnisse des EASA angepasst wird.

Zudem wurde durch den Auftragnehmer Ipsos Loyalty GmbH die erste Umfrage zur Personalmotivation gestartet. Die Umfrage wurde allen Mitarbeitern zwischen Dezember 2010 und dem 10. Januar 2011 zur Verfügung gestellt. Der vollständige Bericht wurde allen Mitarbeitern im 1. Quartal 2011 vorgelegt.

Eine Übersicht der Luftfahrtkompetenz wurde mit Beteiligung des EASA-Kerngeschäfts erstellt. Eine Befragung zur Erfassung der gesamten Luftfahrtkompetenz von EASA-Mitarbeitern ist für das 1. Quartal 2011 geplant.

Technische Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen

Um dem wachsenden Bedarf an rechtzeitiger und Ad-hoc-Ausbildung gerecht zu werden, wurden 2010 die nachfolgenden Maßnahmen ergriffen:

- Optimierung des Systems der technischen Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen hinsichtlich Terminierung, Darstellung und Erfassung und Konsolidierung von Anfragen für einen einmaligen Lehrgang;
- Veröffentlichung einer wachsenden Zahl von E-Learning-Kursen;
- Austausch über bewährte Verfahrensweisen und Ausbildungserfordernisse mit nationalen Luftfahrtbehörden bei den Sitzungen der Gruppe Gemeinsame Schulungsinitiative (Common Training Initiative Group, CTIG);
- Optimierung und allgemeine Bestandsaufnahme der Ressourcen der technischen Bibliothek und Förderung der Nutzung von E-Prüfungen durch Ausbildungseinrichtungen und nationale Luftfahrtbehörden.

Zu den wichtigsten Erfolgen im Jahr 2010 zählten:

- Vereinbarung über die Qualifikationskriterien für Inspektoren über CTIG-Verfahren;
- Zunahme der Anbieter von E-Prüfungen auf 29 plus 13 nationale Luftfahrtbehörden von Mitgliedstaaten;
- Überprüfung und Aktualisierung der 6 meistverkauften Lehrpläne für E-Prüfungen;
- Einführung neuer Ausbildungstechniken für eine wachsende Kundenbasis;
- Erarbeitung und Durchführung von Spezialkursen für CS-23, Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Mustern, Schulung von Ausbildern, Vereinbarung EU/Kanada;
- enge Zusammenarbeit mit Sachverständigen zur Erstellung von Inhalten und kompetenzbasierten Kursen;
- Veröffentlichung des Ausbildungsterminplans 2011 (Dezember 2010)

Die Ausbildungsaktivitäten im Jahr 2010:

| | |
|--|-----|
| Schulungsseminare | 70 |
| Kurse | 44 |
| Teilnehmer der EASA | 484 |
| Teilnehmer nationaler Luftfahrtbehörden | 121 |

Informationsdienste und interne Servicedienstleistungen

Bei den Geschäftsanwendungen wurden mehrere strategische Projekte gestartet, z. B. SAFA und IORS, mit einem endgültigen Umsetzungstermin im Laufe von 2011. Gleichzeitig hat die entsprechende Abteilung die Wartung und Verbesserung mehrerer Kerngeschäftsanwendungen wie z. B. Lufttüchtigkeitsanweisungen (Air Worthiness Directives, AWD), Kommentar-Antwort-Tool (Comment Response Tool, CRT), verschiedene Share-Point-Sites, das Personalsystem und das WebPortal laufend unterstützt.

Hinsichtlich ERP hat die Agentur die Optimierung der Anwendung fortgesetzt, indem weitere Leistungsmerkmale hinzugefügt und eine Feinabstimmung der implementierten Funktionen vorgenommen wurde.

Bei der Infrastruktur haben die IT-Abteilungen des Europäischen Zentrums für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) und die EASA eine Zusammenarbeit beschlossen, um durch Hosten ihrer jeweiligen Failover-Datenzentren die Kosten wirksam zu senken.

Im Bereich der internen Servicedienstleistungen haben eingehende Analysen des Platzbedarfs und der operativen Effizienz aufgezeigt, dass die Agentur spätestens bis Ende ihres laufenden Mietvertrags 2016 eine andere Liegenschaft als Hauptsitz ins Auge fassen muss. Das Verfahren wird bis weit in das Jahr 2011 hinein dauern.

Im Bereich der Dienstreiseverwaltung wurde aufgrund der Zunahme der Anzahl von Dienstreisen in Städte mit einem erhöhten Sicherheitsrisiko für bestimmte Ziele eine vorherige Risikobewertung eingeführt.

Bezüglich der Verwaltung von Dokumenten und Aufzeichnungen wurden insgesamt 5 500 von der JAA übermittelte Dateien katalogisiert und in das Zentralarchiv übertragen.

9.3. Schlüsselleistungsindikatoren (SLI)

| Ziel | SLI | Ziel 2009 | Ziel 2010 | Ergebnis 2010 |
|--|--|----------------------------|--|---------------|
| Schnellere Aufgabenzuweisung bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit erstmaligen Lufttüchtigkeitszeugnissen. | Anteil der innerhalb von 5 Arbeitstagen ab Eingang zur Bearbeitung zugewiesenen Anträge | 70 % | 75 % | 73 % |
| Schnellere Ausstellung von Zeugnissen | Anteil der technischen Visa, die innerhalb von 5 Arbeitstagen ab Eingang des technischen Visums zu einem Zeugnis verarbeitet werden. | 70 % | 75 % | 88 % |
| Aufrechterhaltung einer hohen Haushaltsvollzugsrate | Anteil der ausgeführten Verpflichtungsermächtigungen gegenüber der Prognose unter Berücksichtigung des gesamten Haushaltsplans | 98 % | 98 % | 98 % |
| Verbesserung der Effizienz bei der Einziehung von Forderungen | Durchschnittliche Anzahl der Tage bis zur Einziehungsanordnung | 133 | 120 | 108 |
| Umsetzung des Stellenplans | Prozentsatz der genehmigten Stellen für Bedienstete auf Zeit, die bis Ende 2010 besetzt werden | 95 % | 98 % | 92 % |
| Ermittlung eines Standardausbildungsprogramms (gemeinsame Kriterien im Hinblick auf Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrung) für das Profil von Flugsicherheitsinspektoren | Endgültiges Arbeitspapier | Entwurf des Arbeitspapiers | Vereinbartes und gebilligtes endgültiges Arbeitspapier | Erreicht |

| Ziel | SLI | Ziel 2009 | Ziel 2010 | Ergebnis 2010 |
|---|---|---|---|--|
| Förderung der Nutzung des Systems für E-Prüfungen durch die externen Anbieter und Entwicklung einer Reihe von Themen und Multiple-Choice-Fragen für E-Prüfungen | Anzahl der durchgeführten E-Prüfungen Anzahl der Themen und Multiple-Choice-Fragen für E-Prüfungen | Anzahl von E-Prüfungen: 500 Anzahl von Themen für E-Prüfungen: mindestens 16 | Anzahl von E-Prüfungen: 1 000 Anzahl der Themen für E-Prüfungen: mindestens 24 | Anzahl der Themen für E-Prüfungen: 5 |
| ISO 9001-Zertifizierung | Zertifizierungsbescheinigung erhalten | Vorbereitung und Voraudit | Zertifizierungsbescheinigung erhalten | Zertifizierungsbescheinigung am 15. Dezember 2010 erteilt |
| Erstellung des gemeinsamen Systems für die Datensatzverwaltung bei der EASA, das die Anforderungen nach ISO 9001 erfüllt. | Erfolgreiche Einführung der Datensatzverwaltungssoftware in allen Abteilungen | | 2 Pilotabteilungen | Projekt wurde wegen erneuter Priorisierung des IS-Projektportfolios zurückgestellt |

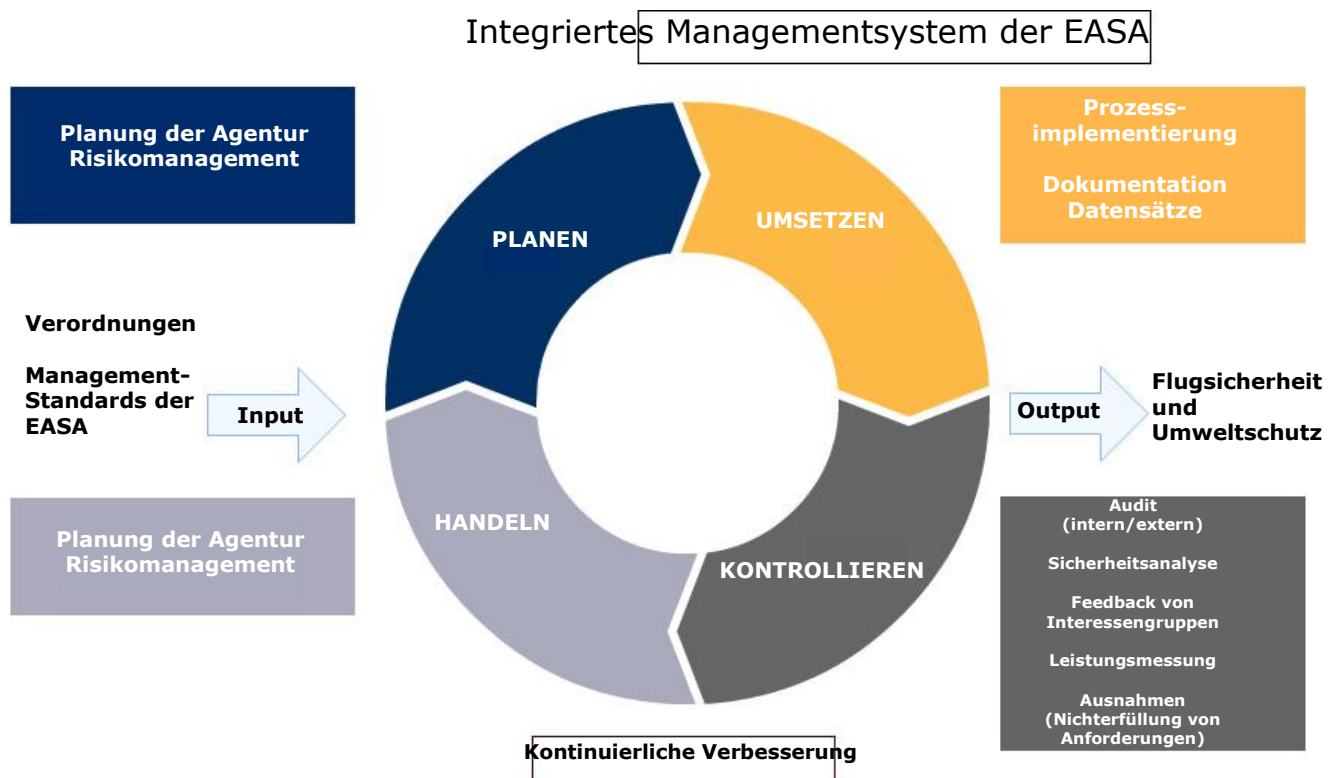
Interne Kontrolle und Minderung von Risiken

➤ Interne Kontrolle

2010 konsolidierte die EASA ihr 2008 eingerichtetes integriertes Managementsystem (Integrated Management System, IMS), um es 2010 nach ISO 9001:2008 zertifizieren zu lassen.

Das IMS der EASA basiert auf Managementstandards, die der Verwaltungsrat der Agentur 2008 gemäß Art. 38 der Haushaltsordnung eingeführt hat. Diese Standards beruhen auf den von der Europäischen Kommission entwickelten internen Kontrollnormen und auf den internationalen Normen nach ISO9001:2008. Ein derartiges System bildet die Grundlage für die interne Kontrolle und kontinuierliche Verbesserung.

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



➤ **Minderung von Risiken**

Die Agentur hat auch einen jährlichen Risikobewertungsprozess zur Ermittlung von höheren Risiken pro Makroprozess eingeführt. Die Risiken werden auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichen Auswirkungen bewertet. Die nachfolgende Tabelle zeigt die 2010 ermittelten Risiken und die Maßnahmen, die zu ihrer Minderung durchgeführt bzw. eingeleitet wurden.

| Risiken | Die wichtigsten im Jahr 2010 durchgeführten/eingeleiteten Minderungsmaßnahmen |
|--|--|
| Management-Prozesse | |
| Die Agentur wird strafrechtlich verfolgt, und eine Haftung der Agentur tritt ein. | Ablauf- und Aktionsplan, der koordinierte Maßnahmen erleichtert, wenn die Agentur strafrechtlich verfolgt wird; Verwaltungsverfahren für die Bearbeitung von Fällen, in denen die Staatsanwaltschaft die Aufhebung der Immunität der EASA beantragt; angemessene Kommunikationspolitik („Eine-Stimme-Strategie“); Festlegung einer einzigen Kommunikationsstelle und deren Bekanntgabe innerhalb der Agentur, bei Kunden und bei Dritten. |
| Negatives Medienecho z. B. aus politischen Gründen einschließlich Beschwerden von Interessengruppen, Absturz von Luftfahrzeugen oder öffentlichkeitswirksamer Vorwurf eines unangemessenen Verhaltens. | Krisenkommunikationsplan; angemessene Kommunikationspolitik („Eine-Stimme-Strategie“); Festlegung einer einzigen Kommunikationsstelle und deren Bekanntgabe innerhalb der Agentur, bei Kunden und bei Dritten. |
| Unzulängliche Bereitstellung von Ressourcen für bestehende und neue Aufgaben (Erweiterung des Aufgabenbereichs) der Agentur. | Angemessene Planungs-, Prognose- und Informationssysteme zur Ermittlung und Begründung der notwendigen Ressourcen; klare Zuordnung zwischen Aufgaben und finanziellen/personellen Ressourcen. |
| Prozesse hinsichtlich der Produkt- und Organisationssicherheitsaufsicht | |
| Nicht behandelte Sicherheitsprobleme zum Zeitpunkt der Zulassung, Validierung, Genehmigung von Flugbedingungen, die zum Absturz eines Luftfahrzeugs führen. | Effektive Arbeitsverfahren für Tätigkeiten im Zusammenhang mit Zulassungen einschließlich geeigneter Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um kontinuierliche Kompetenz sicherzustellen; effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen. |
| Absturz eines Test-Luftfahrzeugs durch Fehlbedienung des Luftfahrzeugs, fehlerhafte Zulassung eines Flugtestbetriebs oder übermäßige Konformitätsanforderungen oder Druck auf den Antragsteller. | Effektive Arbeitsverfahren für Tätigkeiten im Zusammenhang mit Zulassungen und der Genehmigung von Entwicklungsbetrieben einschließlich entsprechender Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um kontinuierliche Kompetenz sicherzustellen. |
| Unangemessene Erteilung von Genehmigungen, Erweiterung des Umfangs der Genehmigung oder Verlängerung einer Genehmigung, die die Sicherheit beeinträchtigt (aufgrund eines Fehlers/einer Unterlassung bei der vorläufigen Genehmigung oder kontinuierlichen Überwachung). | Effektive Arbeitsverfahren für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Genehmigung von Betrieben einschließlich entsprechender Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um kontinuierliche Kompetenz sicherzustellen; effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen. |
| Fehler eines Inhabers einer Genehmigung (z. B. unzureichende Instandhaltung, die zum Absturz eines großen Luftfahrzeugs führt) aufgrund einer fehlerhaften Validierung von Empfehlungen der nationalen Luftfahrtbehörden | |
| Unangemessene Ausstellung von speziellen Lufttüchtigkeitspezifikationen (Special Airworthiness Specification, SAS), was zum Absturz eines Luftfahrzeugs führt. | Durchführungsbestimmungen und Leitlinien für die Ausstellung einer SAS; Effektive Arbeitsverfahren für die Genehmigung von Betrieben einschließlich entsprechender Kontrollen. Möglichkeit, |

| Risiken | Die wichtigsten im Jahr 2010 durchgeführten/eingeleiteten Minderungsmaßnahmen |
|---|--|
| | durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen. |
| Nicht behandelte Sicherheitsprobleme, die wegen Nichterteilung einer Lufttüchtigkeitsanweisung, unzureichender Abhilfemaßnahmen oder einer unzureichenden in einer Lufttüchtigkeitsanweisung angegebenen Einhaltungsfrist zum Absturz eines Luftfahrzeugs führen. | Effektive Arbeitsverfahren für die Freigabe alternativer Mittel zur Einhaltung von Lufttüchtigkeitsanweisungen einschließlich entsprechender Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um kontinuierliche Kompetenz sicherzustellen; effektives Ereignis-Meldesystem; effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen. |
| Nicht behandelte Sicherheitsprobleme, die wegen fehlerhafter Freigabe alternativer Mittel zur Einhaltung von Lufttüchtigkeitsanweisungen zum Absturz eines Luftfahrzeugs führen. | Effektive Arbeitsverfahren für die Freigabe alternativer Mittel zur Einhaltung von Lufttüchtigkeitsanweisungen einschließlich entsprechender Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um kontinuierliche Kompetenz sicherzustellen; effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen. |
| Unzulängliches Ereignis-Meldesystem und ineffektive Verarbeitung von Ereignisberichten, die darauf hinweisen, dass die Lufttüchtigkeit von Produkten nicht mehr gegeben ist, was zu vermeidbaren Unfällen oder schwerwiegenden Ereignissen führt. | Förderung des Ereignis-Meldesystems und einer Kultur des gerechten Umgangs. Ein wirksames Meldesystem, das die Rückverfolgbarkeit aller Ereignisse und einschlägigen Maßnahmen gewährleistet; effektive Arbeitsverfahren für die Analyse von Meldungen besonderer Ereignisse und Verdeutlichung der erforderlichen Maßnahmen einschließlich entsprechender Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um kontinuierliche Kompetenz sicherzustellen; effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen. |
| Unterstützungsprozesse | |
| Ein Ereignis, das die Sicherheit der Betriebseinrichtungen, die Möglichkeit zu arbeiten oder die Verfügbarkeit von Daten/Unterlagen beeinträchtigen kann (z. B. Brand, terroristische Anschläge, schwere Epidemie, Diebstahl). | Ein effektives Sicherheitssystem; Abschluss einer geeigneten Versicherung; Back-up-IT-Einrichtungen und externe Datenspeicherung zur Wahrung der kontinuierlichen Betriebs; Notfallplan; Reaktionsplan für schwere Epidemien. |

Anhänge

- **Anhang 1: Zuverlässigkeitserklärung des Anweisungsbefugten**
- **Anhang 2: Studien- und Forschungsprojekte 2010**
- **Anhang 3: Beschlüsse, Stellungnahmen und Ankündigungen von Änderungsvorschlägen (NPA) 2010**
- **Anhang 4: Haushaltsergebnis der Agentur im Jahr 2010 (EASA-Haushaltsvollzug)**
- **Anhang 5: Personalbestand und Entwicklung des Personalbestands**
- **Anhang 6: EASA-Verwaltungsrat**
- **Anhang 7: Liste der verwendeten Abkürzungen**

Anhang 1: Zuverlässigkeitserklärung des Anweisungsbefugten

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

- dass die in diesem Bericht enthaltenen Informationen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermitteln¹⁷,
- dass ich mit angemessener Sicherheit sagen kann, dass die Ressourcen, die für die in diesem Bericht beschriebenen Tätigkeiten bereitgestellt wurden, für ihren vorgesehenen Zweck und gemäß den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung verwendet wurden, und dass die vorhandenen Kontrollverfahren die notwendigen Garantien im Hinblick auf die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der zugrunde liegenden Vorgänge bieten.

Diese angemessene Sicherheit stützt sich auf mein eigenes Urteil sowie auf die mir vorliegenden Informationen, darunter die jährliche Überprüfung der internen Kontrollen und die Erkenntnisse aus dem Bericht des Internen Auditdienstes sowie aus den Berichten des Rechnungshofes für die Jahre vor dem Jahr, auf das sich diese Erklärung bezieht.

- Ich versichere, dass mir keine Informationen vorliegen, die in diesem Bericht nicht dargelegt wurden und die den Interessen der Agentur schaden könnten.
- Ich versichere, dass nach dem Audit des Internen Auditdienstes geeignete Maßnahmen ergriffen wurden, um den wichtigsten im Audit ausgesprochenen Empfehlungen nachzukommen.

Ort Köln Datum

Unterschrift

Patrick Goudou,
Exekutivdirektor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit

¹⁷ „Ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermitteln“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass sie ein zuverlässiges, vollständiges und korrektes Bild von der aktuellen Lage der Agentur vermitteln.

Anhang 2: Studien- und Forschungsprojekte 2010

Im Jahr 2010 hat die Agentur nach einem erfolgreichen Ausschreibungsverfahren beschlossen, für die folgenden sieben Projekte mit einer Laufzeit zwischen 6 und 15 Monaten Mittel von insgesamt 1,507 Mio. EUR bereitzustellen:

| |
|---|
| • CODAMEIN: Kombinierte Schadenskenzahlen und Untersuchung (Gefahr eines stumpfen Aufpralls mit starker Wucht) |
| • WAFCOLT: Wasser in Luftfahrtkraftstoffen bei niedrigen Temperaturen |
| • SEBED: Materialermüdung bei Sicherheitsgurten |
| • SOMCA: Sicherheitstechnische Auswirkungen bei der Durchführung von Analysen hinsichtlich der Abdeckung von Softwaremodellen |
| • WATUS: Sicherheitsstudie über den Abstand bei Wirbelschleppen großer Luftfahrzeuge |
| • Untersuchung über Vorschriften für Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren |
| • SAMPLE III: Partikelemissionen von Flugzeugtriebwerken |

2010 erhielt und genehmigte die Agentur die Abschlussberichte über folgende Projekte:

| |
|---|
| • SAVE: Study on AViation Economic modelling (Studie zu ökonomischen Modellen für die Luftfahrt) |
| • SAMPLE II: Studying, sAmpling and Measuring of aircraft ParticuLate Emissions (Studie, Probennahme und Messung von Partikelemissionen bei Luftfahrzeugen) |
| • Ökonomische Modellierungskapazität in der Luftfahrt für die Abschätzung von Regulierungsfolgen auf die Umwelt. |
| • LIBCOS: Bedeutung der Vorspannkraft in Bezug auf das Verhalten von Verbundwerkstoffen bei einem Aufprall |
| • SAPOX: Sicherheitsaspekte hinsichtlich Impuls-Sauerstoffsystemen |
| • MOSTDONT: Mode-S-Transponder in einem Einsatzumfeld mit hoher Dichte |
| • Ultraleicht-Flugzeuge, Überprüfung der Vorschriften in Mitgliedstaaten |
| • Standardmodell für Hagelrisiken |
| • RuFAB: Messung der Reibungsmerkmale von Landebahnen und Bremsvorgang bei Luftfahrzeugen |

Die Berichte können auf der Forschungswebseite der Agentur eingesehen und heruntergeladen werden.¹⁸

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

Anhang 3: Beschlüsse, Stellungnahmen und Ankündigungen von Änderungsvorschlägen (NPA) im Jahr 2010

Beschlüsse

| Beschluss | Aufgabennummer | Gegenstand |
|--|-----------------------|---|
| Beschluss 2010/001/R | 21.001 | POA für Anbieter von Navigationsdatenbanken |
| | 21.002 | Nummer der Zulassung von genehmigten Betrieben |
| | 21.003 | Bereinigung von Teil 21 und AMC/GM |
| | 21.023(c) | Fluggenehmigung: Berechtigung für Unternehmen für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. |
| | MDM.007 (c) | Freigabebescheinigung |
| Beschluss 2010/002/R | 21.023(c) | Fluggenehmigung: Berechtigung für Betriebe für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. |
| | 66.001 (b) | Korrektur von redaktionellen Fehlern in Teil-66 und dem entsprechenden AMC |
| | 145.001 (b) | Korrektur von redaktionellen Fehlern in Teil-145 und dem entsprechenden AMC |
| | 147.001 (b) | Korrektur von redaktionellen Fehlern in Teil-147 und dem entsprechenden AMC |
| | M.001 (b) | Korrektur von redaktionellen Fehlern in Teil-M und dem entsprechenden AMC |
| | MDM.007 (b) | Freigabebescheinigung |
| | MDM.002 (c) | System für elektrische Verkabelung Vorgesehene Lieferung: Beschluss zur Änderung von AMC/GM für Teil M (vorbehaltlich der Änderung von Teil M gemäß MDM.002(a)) |
| Beschluss 2010/003/R | MDM.034 | Verbundwerkstoffe |
| Beschluss 2010/005/R | 25.040 | AUSGÄNGE TYP III (Zugang und einfache Bedienung) |
| | 25.057 | Sicherheitsrelevante Auslegungsnormen |
| | MDM.034 | Verbundwerkstoffe |
| Beschluss 2010/006/R | MDM.054 | AMC und GM Enteisierung/Vereisungsschutz gemäß A-NPA 2007-11 |
| Beschluss 2010/007/R Beschluss 2010/008/R | MDM.034 | Verbundwerkstoffe |
| Beschluss 2010/010/R | ETSO.007 | Systematische Überprüfung und Umsetzung bestehender FAA TSO für Teile und Ausrüstungen in EASA ETSO |
| Beschluss 2010/011/R | 66.025 | Regelmäßige Aktualisierung dieses geltenden AMC, das als Referenz zur Ausstellung von Musterberechtigungen verwendet wird. Vorgesehene Lieferung: ein Beschluss zur Aktualisierung von Anhang I des AMC zu Teil-66 |
| Beschluss 2010/012/R Beschluss 2010/013/R Beschluss 2010/014/R Beschluss 2010/015/R | MDM.001 (a) | ETOPS/LROPS |
| Beschluss 2010/016/R | 21.042 | Überwachung von Drittlieferanten Teil-21 |
| | ETSO.007 | Systematische Überprüfung und Umsetzung bestehender FAA TSO für Teile und Ausrüstungen in EASA ETSO |
| | MDM.001 (a) | ETOPS/LROPS |

Stellungnahmen

| Stellungnahmen | Aufgabennummer | Gegenstand |
|---------------------------|------------------------|--|
| Stellungnahme Nr. 01/2010 | 21.024(a) | Abschnitt J, Genehmigung als Entwicklungsbetrieb |
| Stellungnahme 02/2010 | ATM.001 (BESCHLEUNIGT) | Erweiterung des EASA-Systems auf die Sicherheitsverordnung in Bezug auf das Flugverkehrsmanagement (ATM) und Flugsicherungsdienste (ANS) – Festlegung von Anforderungen für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten |
| | ATM.004 (BESCHLEUNIGT) | Erweiterung des EASA-Systems auf die Sicherheitsverordnung in Bezug auf das Flugverkehrsmanagement (ATM) und Flugsicherungsdienste (ANS) – Festlegung von Anforderungen für die zuständigen Aufsichtsbehörden |
| Stellungnahme 03/2010 | ATM.003 (BESCHLEUNIGT) | Erweiterung des EASA-Systems auf die Sicherheitsverordnung für Flugverkehrsmanagement (ATM) und Flugsicherungsdienste (ANS) – Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lizenzen und Tauglichkeitszeugnissen von Fluglotsen |
| Stellungnahme 04/2010 | FCL.001 | Teil-FCL. Erweiterung der Grundverordnung auf die Zulassung von Flugbesatzungen |
| Stellungnahme 05/2010 | ATM/ANS.002 | Einführung der TCAS II-Software Version 7.1 |
| Stellungnahme 06/2010 | 145.012 (a) | Teil-145: Einfache und mehrfache Freigabe |
| Stellungnahme 07/2010 | FCL.001 | Teil-MED: Erweiterung der Grundverordnung auf die Zulassung von Flugbesatzungen |

NPA

| NPA | Aufgabennummer | Gegenstand |
|-------------|----------------|---|
| NPA 2010-01 | 21.042 | Überwachung von Drittlieferanten |
| NPA 2010-02 | 21.018 | Verbesserung von GM für 21A.101 |
| NPA 2010-03 | ATM/ANS.002 | Einführung der ACAS II-Software Version 7.1 |
| NPA 2010-04 | 27&29.002 | Schadenstoleranz und Ermüdungsbeurteilung von Drehflügler-Strukturen aus Verbundwerkstoffen |
| NPA 2010-05 | 66.025 | Anlage 1 Luftfahrzeugmusterberechtigungen für Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal Teil-66 |
| NPA 2010-06 | 27&29.002 | Schadenstoleranz und Ermüdungsbeurteilung von Drehflügler-Strukturen aus Metall |
| NPA 2010-07 | M.022 | Änderung von AMC M.A.706 Buchstabe e, um weitere Fälle zu erfassen, in denen die zuständige Aufsichtsbehörde akzeptieren kann, dass der benannte Fachbereichsleiter in der Einrichtung des Luftfahrtunternehmers/der Einrichtung gemäß Teil-M Teilabschnitt G von dem unter Vertrag genommenen Teil-145-Betrieb beschäftigt werden kann |
| NPA 2010-08 | 145.022 | Überwachung von unter Vertrag genommenem Instandhaltungspersonal |
| NPA 2010-09 | M-014 | Vergabe des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an einen Auftragnehmer |
| NPA 2010-10 | MDM.047 | Angleichung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 an Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und an die Anforderung von ICAO-Anhang 6, dass bei der Ausarbeitung und Anwendung von Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogrammen Grundsätze, die den menschlichen Faktor betreffen, beachtet werden müssen |
| NPA 2010-11 | 25.039 | Notausgänge für Passagiere, Notfalleinrichtungen und Fluchtwege – Harmonisierung mit FAA |

| NPA | Aufgabennummer | Gegenstand |
|-------------|----------------|--|
| NPA 2010-12 | 27&29.019 | Gesundheitsüberwachung im Hinblick auf Vibrationen |
| NPA 2010-13 | 21.059 | Umweltschutz – Klassifizierung von Änderungen an einem Muster |
| NPA 2010-14 | OPS.055 | Durchführungsbestimmungen für Beschränkungen der Flug- und Dienstzeiten und Ruhevorschriften für den gewerblichen Luftverkehr (CAT) mit Flugzeugen |

Anhang 4: Haushaltsergebnis der Agentur im Jahr 2010 (EASA-Haushaltsvollzug)¹⁹

4.1. Vorläufiges Haushaltsergebnis 2010 (alle Zahlen in 1 000 EUR).

Die Haushaltsrechnungen liefern ein genaues Bild des Haushaltsvollzugs und basieren auf dem Prinzip der geänderten Einnahmen- und Ausgabenrechnung.

| EINNAHMEN | 2010 | 2009 |
|---|----------------|----------------|
| Kommissionszuschuss (für den operativen Haushalt – Titel 1, 2 und 3 – der Agentur) | 35.025 | 33.862 |
| Phare-Mittel der Kommission | 515 | 322 |
| Sonstige über die Kommission erhaltene Beiträge und Mittel | 962 | 972 |
| Gebühreneinnahmen | 68.260 | 54.867 |
| Sonstige Einnahmen | 802 | 1.909 |
| EINNAHMEN INSGESAMT (a) | 105.564 | 91.932 |
| AUSGABEN | | |
| Titel I: Personalausgaben | 56.215 | 46.887 |
| Titel II: Verwaltungsausgaben | 13.919 | 12.927 |
| Titel III: Betriebsausgaben ohne zweckgebundene Gebühren- und Entgelteinnahmen | 52.654 | 46.505 |
| Von F&C übertragene zweckgebundene Einnahmen | 21.230 | 27.135 |
| AUSGABEN INSGESAMT (b) | 144.018 | 133.454 |
| ERGEBNIS FÜR DAS HAUSHALTSJAHR (a-b) | -38.454 | -41.522 |
| In Abgang gestellte, nicht verwendete und vom Vorjahr übertragene Zahlungsermächtigungen | 1.101 | 1.283 |
| Anpassung für vom Vorjahr übertragene Ermächtigungen, verfügbar am 31.12. aus zweckgebundenen Einnahmen | 38.934 | 41.325 |
| Wechselkursunterschiede für das Jahr (Gewinn +/-Verlust -) | -16 | -3 |
| SALDO DER ERGEBNISRECHNUNG FÜR DAS HAUSHALTSJAHR | 1.565 | 1.083 |

¹⁹ Der Abschlussbericht des Europäischen Rechnungshofes über den EASA-Jahresabschluss 2010 wird für Juni 2010 erwartet.

| | | |
|--|---------------|----------------|
| Saldo Jahr N-1 | 1.083 | 1.316 |
| Positiver Saldo für das Jahr N-1, erstattet an die Kommission im Jahr N | -1.083 | -1.316 |
| Ergebnis verwendet zur Ermittlung der Beträge in der allgemeinen Rechnungsführung | 1.565 | 1.083 |
| Kommissionszuschuss - die Agentur registriert antizipative Aktiva und antizipative Passiva der Kommission | 33.460 | 32.779 |
| Offen bleibende Vorfinanzierung, von der Agentur an die Kommission im Jahr N+1 zu erstatten | 1.565 | 1.083 |
| Nicht im Haushaltsergebnis enthalten: | | |
| Zinsen bis 31.12./N auf Zuschüsse der Kommission, die an die Kommission erstattet werden müssen (Passiva) | 49.734 | 133.600 |

Im Jahr 2010 hat die Agentur ausschließlich nicht getrennte Mittel verwendet. Die Gesamtausschöpfung der Mittelbindungen belief sich auf 144,018 K€ (133,454 K€ im Jahr 2009), wovon 122,271 K€ (106,137 K€ im Jahr 2009) gebundene Haushaltsmittel sind und 21,747 K€ (27,317 K€ in 2009) der Mittelansätze aus zugewiesenen Einnahmen automatisch gemäß Artikel 10 der Finanzregelung der EASA übertragen wurden. Die Mittelansätze aus den zugewiesenen Einnahmen von 21,747 K€, die automatisch übertragen wurden, setzen sich aus 21,230 K€ externer zugewiesener Einnahmen aus Gebühren und Entgelten und 517 K€ aus sonstigen zugewiesenen Einnahmen zusammen.

4.2. Vorläufiger Haushaltsvollzug (alle Zahlen in 1 000 EUR).

| | 2010 | | 2009 | |
|---|------------------|------------------------|------------------|------------------------|
| TITEL I – Personalausgaben | | | | |
| | Zahlungen | Verpflichtungen | Zahlungen | Verpflichtungen |
| Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5 (1) | 56.288 | 56.288 | 47.763 | 47.763 |
| Gebunden | 0 | 56.214 | 0 | 46.887 |
| Bezahlt | 55.429 | 0 | 46.306 | 0 |
| Automatische Übertragungen | 786 | 0 | 581 | 0 |
| Gesamtausgaben/Mittelbindung (2) | 56.215 | 56.214 | 46.887 | 46.887 |
| Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3) | 0 | 1 | 0 | 0 |
| In Abgang gestellt | 73 | 73 | 876 | 876 |
| % der verwendeten Haushaltsmittel (2+3)/(1) | 99,87 % | 99,87 % | 98,17 % | 98,17 % |
| TITEL II – Verwaltungsausgaben | | | | |
| Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1) | 14.102 | 14.102 | 13.270 | 13.270 |
| Gebunden | 0 | 13.919 | 0 | 12.926 |
| Bezahlt | 10.357 | 0 | 9.666 | 0 |

| | | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Automatische Übertragungen | 3.563 | 0 | 3.260 | 0 |
| Nicht-automatische Übertragungen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamtausgaben/Mittelbindung (2) | 13.919 | 13.919 | 12.926 | 12.926 |
| Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| In Abgang gestellt | 183 | 183 | 343 | 343 |
| % der verwendeten Haushaltsmittel (2+3)/(1) | 98,70 % | 98,70 % | 97,41 % | 97,41 % |
| | | | | |
| TITEL III – Betriebsausgaben | | | | |
| Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1) | 74.038 | 74.038 | 73.917 | 73.917 |
| Gebunden | 0 | 52.138 | 0 | 46.323 |
| Bezahlt | 30.098 | 0 | 25.752 | 0 |
| Automatische Übertragungen | 43.786 | 0 | 47.888 | 0 |
| Nicht-automatische Übertragungen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamtausgaben/Mittelbindung (2) | 73.884 | 52.138 | 73.641 | 46.323 |
| Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3) | 0 | 21.746 | 0 | 27.317 |
| In Abgang gestellt | 154 | 154 | 277 | 277 |
| % der verwendeten Haushaltsmittel (2+3)/(1) | 99,79 % | 99,79 % | 99,63 % | 99,63 % |
| | | | | |
| GESAMT | | | | |
| Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1) | 144.428 | 144.428 | 134.950 | 134.950 |
| Gebunden | 0 | 122.271 | 0 | 106.137 |
| Bezahlt | 95.884 | 0 | 81.725 | 0 |
| Automatische Übertragungen | 48.134 | 0 | 51.729 | 0 |
| Nicht-automatische Übertragungen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamtausgaben/Mittelbindung (2) | 144.018 | 122.271 | 133.454 | 106.137 |
| Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3) | 0 | 21.747 | 0 | 27.317 |
| In Abgang gestellt | 410 | 410 | 1.496 | 1.496 |
| % der verwendeten Haushaltsmittel (2+3)/(1) | 99,72 % | 99,72 % | 98,89 % | 98,89 % |

4.3. Vorläufiges wirtschaftliches Ergebnis 2010 (alle Zahlen in 1 000 EUR).

Die Finanzausweise zeigen alle Gebühren und Einnahmen für das Haushaltsjahr auf der Grundlage der Vorschriften der Periodenrechnung im Einklang mit den Rechnungsführungslegungsgrundsätzen der Kommission.

| | 2010 | 2009 |
|---|-----------------|----------------|
| BETRIEBSEINNAHMEN | | |
| Gebühren und Entgelte | 77.374 | 61.621 |
| Beitrag von EG-Einrichtungen | 33.725 | 32.661 |
| Rückerstattung von Ausgaben | 417 | 645 |
| Sonstige | -399 | 0 |
| Beitrag der EFTA-Staaten | 962 | 1.729 |
| BETRIEBSEINNAHMEN INSGESAMT | 112.079 | 96.657 |
| BETRIEBSAUSGABEN | | |
| Personalausgaben | -53.023 | -44.977 |
| Gebäude und damit zusammenhängende Ausgaben | -8.187 | -7.707 |
| Sonstige Ausgaben | -7.088 | -6.901 |
| Wertminderungen und Abschreibungen | -3.670 | -1.645 |
| Auslagerung und Vergabe von Tätigkeiten | -36.016 | -33.693 |
| BETRIEBSAUSGABEN INSGESAMT | -107.984 | -94.922 |
| ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN | 4.094 | 1.735 |
| BETRIEBSFREMDE EINNAHMEN (AUSGABEN) | | |
| Zinseinnahmen von Dritten | 413 | 630 |
| An Dritte bezahlte Zinsen und Gebühren | -96 | -86 |
| ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS BETRIEBSFREMDEN TÄTIGKEITEN | 317 | 544 |
| ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS ORDENTLICHEN TÄTIGKEITEN | 4.411 | 2.278 |
| ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSTEN | 0 | 0 |
| NETTO-ÜBERSCHUSS FÜR DEN ZEITRAUM | 4.411 | 2.278 |

Anhang 5: Personalbestand und Entwicklung des Personalbestands

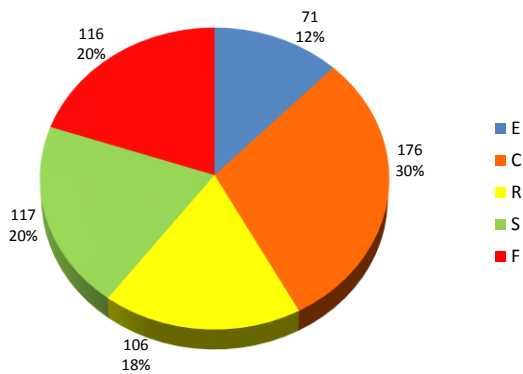
Dieser Teil enthält Analysen und Statistiken zum Personal, das zum Ende des Berichtszeitraums beschäftigt war, anhand verschiedener Parameter wie Staatsangehörigkeit, Geschlecht und Alter. In allen Tabellen dieses Teils stellen die Zahlen die Situation zum 31.12.2010 dar.

Abbildung 1: Stellenplan

| Besoldungsgruppe | Besetzte Stellen am 31.12.2009 | Stellenplan 2010 | Besetzte Stellen am 31.12.2010 | Anteil besetzter Stellen 31.12.2010 |
|------------------|--------------------------------|------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 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 | |
| Gesamt | 460 | 570 | 523 | 92% |

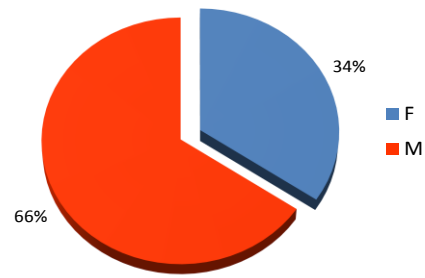
- In der Tabelle sind nur Stellen für Bedienstete auf Zeit (TA) aufgeführt. Diese Tabelle zeigt die besetzten Stellen zum Ende des Berichtszeitraums und nicht die Zahl der Mitarbeiter (Halbtagsstelle für zwei Mitarbeiter). Außerdem waren Ende 2010 54 Vertragsbedienstete (CA) und 8 abgeordnete nationale Sachverständige (SNE) beschäftigt.
- Alle von der EASA im Stellenplan genehmigten Stellen sind als „auf Zeit“ definiert.
- Es ist zu beachten, dass es in EU-Einrichtungen möglich ist, Stellen „unterzubesetzen“, d. h. eine Stelle kann mit einem Mitarbeiter besetzt werden, der in eine niedrigere Besoldungsgruppe als die theoretische Besoldungsgruppe für die betreffende Stelle eingestuft ist. Die Verteilung der Besoldungsgruppen im Stellenplan entspricht der „höchsten“ genehmigten Verteilung von Besoldungsgruppen, wobei die besetzten Stellen von der höchsten bis zu den niedrigsten absteigend gerechnet werden.

Abb. 2: Personalverteilung nach Direktionen



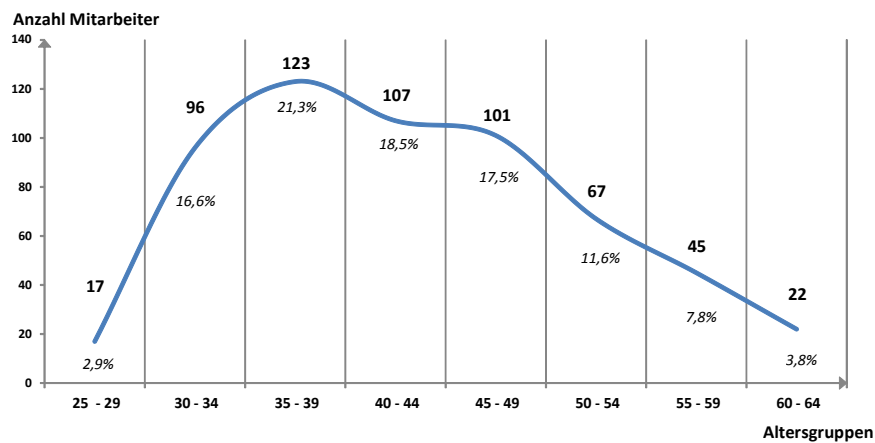
Berücksichtigtes Personal: TA, CA, SNE.

Abb. 3: Verteilung nach Geschlecht



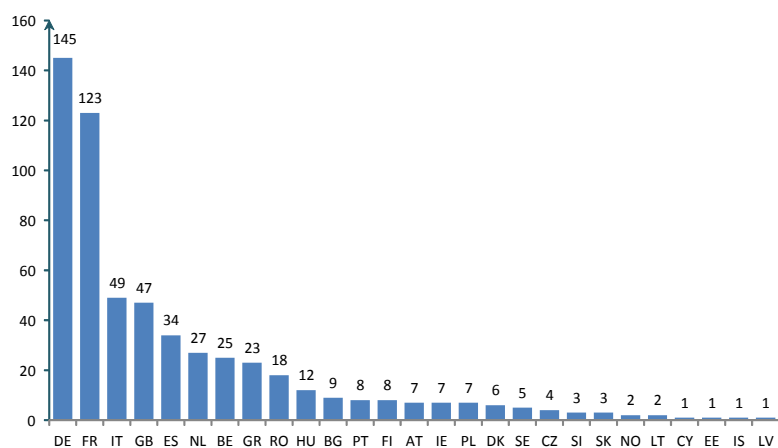
Berücksichtigtes Personal: TA, CA, SNE.

Abb. 4: Verteilung nach Alter



Berücksichtigtes Personal: TA, CA.

Abb. 5: Verteilung nach Staatsangehörigkeit



Berücksichtigtes Personal: TA, CA.

Anhang 6: EASA-Verwaltungsrat

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

Zusammensetzung²⁰

| | |
|--|--|
| Mitglieder mit Stimmrechten | Europäische Kommission und europäische Mitgliedstaaten (27) |
| Nicht stimmberechtigte Mitglieder | Norwegen, Liechtenstein, Island, Schweiz |
| Beobachter | Albanien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien, Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Montenegro, Serbien und die Mission der Vereinten Nationen im Kosovo (zu ernennen) |

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

| | |
|---|---|
| Vorsitzender des Verwaltungsrats | Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats |
| Hr. Michael SMETHERS | Hr. Maxime COFFIN |

²⁰ Eine detaillierte Auflistung der Mitglieder des EASA-Verwaltungsrats findet sich auf der Website der EASA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Anhang 7: Liste der verwendeten Abkürzungen

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

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