

**EASA**

## **Jährlicher Tätigkeitsbericht 2015**

Köln, den 31. Mai 2016

## Analyse und Bewertung durch den Verwaltungsrat

MB 01/2016

### ANALYSE UND BEWERTUNG DES JÄHRLICHEN TÄTIGKEITSBERICHTS DES ANWEISUNGSBEFUGTEN FÜR DAS JAHR 2015

DER VERWALTUNGSRAT —

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008,

gestützt auf die Finanzregelung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (MB/06/2009), insbesondere auf Artikel 40,

gestützt auf das Arbeitsprogramm der Europäischen Agentur für Flugsicherheit für das Jahr 2015, angenommen vom Verwaltungsrat auf seiner Sitzung im November 2014,

gestützt auf den jährlichen Tätigkeitsbericht des Anweisungsbefugten der Europäischen Agentur für Flugsicherheit für das Jahr 2015 in der dem Verwaltungsrat im Mai 2016 vorlegten Fassung —

1. begrüßt die im jährlichen Tätigkeitsbericht des Anweisungsbefugten vorgelegten Ergebnisse sowie die Leistungen bei der Wahrnehmung der Aufgaben gemäß der Grundverordnung der EASA (EG) Nr. 216/2008.
2. Nach Auffassung des Verwaltungsrats bietet der Tätigkeitsbericht ein getreuliches und umfassendes Bild der von der Agentur im Jahr 2015 durchgeführten Tätigkeiten. Er stellt fest, dass die meisten der im Jahresarbeitsprogramm 2015 dargelegten Maßnahmen durchgeführt wurden.
3. Der Verwaltungsrat begrüßt ferner, dass sich der jährliche Tätigkeitsbericht inhaltlich an das Jahresarbeitsprogramm 2015 anlehnt. Die Agentur wird nachdrücklich aufgefordert, in Zukunft ebenso zu verfahren und die beiden Dokumente enger miteinander zu verknüpfen.
4. Als Beitrag zu den Bausteinen für die Zuverlässigkeit begrüßt der Verwaltungsrat die Beurteilung der Audit-Ergebnisse und das Aufgreifen von Audit-Empfehlungen.

Auf der Grundlage des Berichts und häufiger Kommunikation mit der Organisation erkenne ich in der gesamten Organisation eine kontinuierliche Verbesserung der Leistung. Bemerkenswert ist auch, dass die EASA die Fähigkeit besaß, auf die neuen Bedrohungen und Herausforderungen, denen wir uns im vergangenen Jahr gegenüber sahen, dynamisch zu reagieren und Maßnahmen zu ergreifen.

Köln, den 7. Juni 2016

Für den Verwaltungsrat

**Pekka Henttu**

**Vorsitzender des Verwaltungsrates**



## Zusammenfassung

2015 war erneut ein sehr aktives Jahr für die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency – EASA). Zu den wichtigsten Erfolgen der Agentur im Jahr 2015 gehörten:

- **Beginn der technischen Beurteilung von Drittlandsbetreibern (Third Country Operators – TCO):** Bei der EASA gingen 650 Anträge von TCO ein. Die ersten TCO-Zulassungen wurden am 2. Juli 2015 während einer Veranstaltung am Flughafen Brüssel bekannt gegeben. In den technischen Bewertungen der Betreiber wurden 66 % aller Luftfahrzeuge von mit der gewerbsmäßigen Beförderung im Luftverkehr in die EU befassten Luftfahrzeugbetreibern aus Drittländern erfasst.
- **Veröffentlichung einer technischen Stellungnahme zu Drohnen:** Diese Stellungnahme schafft die Grundlage für alle zukünftigen Tätigkeiten zur Erarbeitung von Vorschriften und Anleitungen sowie zur Förderung der Sicherheit, um zu gewährleisten, dass unbemannte Luftfahrzeuge in einer sicheren Weise betrieben werden und dass ihre Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrssystems auf ein Minimum begrenzt werden.
- **Erarbeitung eines Strategieplans zur Förderung der Cybersicherheit:** Die Agentur hat einen Strategieplan bezüglich der Cybersicherheit in der Luftfahrt erarbeitet, der vom Verwaltungsrat im Dezember 2015 gebilligt wurde. Dieser Strategieplan gibt strategische Ausrichtungen im Bereich von Verordnungen, reaktiver Cybersicherheit, Forschung und Förderung vor, um Cyberrisiken in der Luftfahrt besser angehen zu können.
- **Start eines Big-Data-Programms:** Die EASA hat eine Studie über die Machbarkeit der Entwicklung eines europäischen Datenaustauschprogramms geleitet, das die Vorteile von Big Data-Technologien nutzen soll.
- **Überarbeitung des Regelsetzungsprogramms (Rulemaking Programme, RMP):** Die Erarbeitung eines neuen RMP auf der Grundlage wesentlich geänderter Grundsätze begann Anfang 2015. Das Ergebnis dieser Erarbeitung wurde schließlich im Dezember 2015 als RMP 2016-2020 genehmigt. Die wichtigste Neuerung war, dass das RMP Regelungsaufgaben aus der allgemeinen Sicherheitsperspektive behandelt; es wurde eine enge Verbindung zwischen dem Europäischen Plan für die Flugsicherheit und dem RMP hergestellt.
- **Neues transparentes Verfahren für Inspektionen in den Mitgliedstaaten – fortlaufende Überwachung:** Alle Standardisierungstätigkeiten sind jetzt durch fortlaufende Überwachung gesteuert. Die Inspektionen wurden auf der Grundlage dessen priorisiert und geplant, wie die Agentur die Fähigkeit der zuständigen Behörden zur Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten im Bereich der Aufsicht bewertete. Die Inspektionen sind zielgerichteter, was eine Konzentration auf wichtige Problembereiche ermöglicht.
- **Unterstützung der neuen Verordnung über die Meldung von Ereignissen (376/2014),** die am 15. November 2015 in Kraft trat. Zunächst führte die Agentur die notwendigen Arbeiten zur Sicherstellung durch, dass sie selbst die Verordnung erfüllt. Zweitens beinhaltete die Umsetzung der Verordnung auch die Unterstützung der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten seitens der Agentur über das Netzwerk von Analysten.
- **Fortschritte bei bilateralen Abkommen und Arbeitsvereinbarungen:** Vereinigte Staaten: Die Tätigkeiten der Agentur konzentrierten sich auf die Fertigstellung der neuen Anhänge des EU-US BASA. Die Anhänge wurden auf technischer Ebene abgeschlossen. China: Umsetzung eines technischen Fahrplans zur Unterstützung der potentiellen Eröffnung von BASA-Verhandlungen zwischen der EU und China. Japan: Beginn der vorläufigen Beurteilung des japanischen Zivilluftfahrtsystems im Bereich der Lufttüchtigkeit zur Unterstützung der möglichen Eröffnung



von BASA-Verhandlungen zwischen der EU und Japan. Brasilien: Das BASA ist jetzt vollständig umgesetzt.

- **Umsetzung einer neuen Forschungsstrategie:** 2015 begann die EASA mit der Umsetzung ihrer neuen Forschungsstrategie. Das Ziel für 2015 war es, die notwendigen Mechanismen für eine vollständige Umsetzung der Strategie im Jahre 2016 einzurichten.
- **Inbetriebnahme der neuen europäischen zentralen Fragenbank (European Central Question Bank – ECQB):** Die erste vollständige Umsetzung des neuen Verfahrens wurde im November 2015 abgeschlossen. Es wurden 1.476 neue Fragen in allen Fächern hinzugefügt, sodass jetzt insbesondere Fragen in der Hubschrauberkategorie besser vertreten sind. 1.876 vorhandene Fragen wurden verbessert und 251 gesperrt. Obiges steht für ca. 30 % der gesamten Fragenbank.
- **Sicherheitsleistung und Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management – ATM):** Die Agentur spielte eine Schlüsselrolle bei der Unterstützung der Europäischen Kommission bei der Bewertung der Sicherheitsleistung im ATM.

Als Regulierungsbehörde sieht sich die EASA mit immer neuen Sicherheitsbedrohungen und neuen Geschäftsanforderungen konfrontiert.

Ein erheblicher Teil der Tätigkeiten der Agentur im Jahre 2015 betraf den Germanwings-Unfall. Beim Abschluss des Arbeitsprogramms 2015 war auch das ganze Ausmaß der Folgen des MH17-Unfalls vom Juli 2014 noch nicht absehbar gewesen. Insbesondere sind Flüge über Konfliktzonen seit MH17 zu einem sehr schwerwiegenden Problem geworden, und in Europa fehlt ein in geeigneter Weise koordiniertes Warn- und Informationsaustauschsystem. Mit diesem Mangel befasst sich die 2015 eingerichtete hochrangige Task Force für Konfliktzonen, die 2016 ihre Empfehlungen vorlegte.

Weiterhin:

- Neu entstandene Geschäftsmodelle in der Luftfahrt sind für die traditionellen Aufsichtssysteme eine Herausforderung.
- Sicherheit und Gefahrenabwehr sind immer enger miteinander verflochten, und neue Technologien haben Auswirkungen auf die Cybersicherheit, wodurch das Bedrohungsniveau für die Luftfahrtindustrie zunimmt.
- Die Drohnenindustrie wächst rasant.

Außerdem wächst die Luftfahrtindustrie in einem schnelleren Tempo als die Ressourcen der Agentur. So verkaufte zum Beispiel Airbus im Jahr 2015 über 1.000 Flugzeuge und erhielt Bestellungen für über 4.500 A320neo. Die A320neo wurde von der EASA Ende 2015 rechtzeitig für die erste Lieferung zertifiziert. Boeing stellte ihre 737 MAX vor, für die sie 3.000 Bestellungen erhielt. Die 737 MAX wird vom Triebwerk Leap-1A von CFM angetrieben, das die EASA 2015 zertifizierte, ebenfalls rechtzeitig entsprechend dem Bedarf der Industrie.

Neben den oben genannten Leistungen hat die EASA im Jahr 2015 auch den Boden für anstehende Herausforderungen bereitet:

- Zunächst einmal legte die Agentur der Europäischen Kommission ihre Stellungnahme zur Änderung der Grundverordnung der EASA vor; die EASA schlägt darin ein effizientes, nicht fragmentiertes und flexibles Regulierungssystem in Europa mit vollständiger Integration der Mitgliedstaaten vor.
- Zweitens hat die Agentur ihren neuen Strategieplan für den Zeitraum 2016-2020 veröffentlicht, in dem ihre Sichtweise und ihre strategischen Prioritäten für die kommenden 5 Jahre angesichts der Herausforderungen dargestellt sind.



- Drittens hat die EASA ihren Personalbestand optimiert: Zum ersten Mal in der Geschichte der Agentur hat die EASA einen Besetzungsgrad von 100 % für Bedienstete auf Zeit erreicht (2014: 95 %). Die Personalwechselrichtlinie der EASA wurde im November 2015 verabschiedet, und die Erarbeitung der Junior-Einstellungs- und -Entwicklungsstrategie begann im Einklang mit der Vision und den strategischen Zielsetzungen der Agentur bezüglich des Aufbaus eines engagierten, agilen und talentierten Mitarbeiterbestands.

Der Auftrag der EASA ist die Gewährleistung eines sicheren Reisens mit dem Flugzeug für die EU-Bürger in Europa und weltweit. 2015 hat gelehrt, dass dieser Auftrag nie für selbstverständlich genommen werden kann. Im vorliegenden jährlichen Tätigkeitsbericht werden die Erfolge der EASA im Jahr 2015 im Einzelnen dargestellt.



**Inhalt**

**ANALYSE UND BEWERTUNG DURCH DEN VERWALTUNGSRAT ..... 1**

**ZUSAMMENFASSUNG..... 2**

**1. ERFOLGE IM JAHR 2015 ..... 8**

**1.1 Sicherheitsmanagement.....8**

1.1.1 Zielsetzung und Geltungsbereich ..... 8

1.1.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015..... 8

**1.2 Förderung der Sicherheit.....11**

1.2.1 Zielsetzung und Geltungsbereich ..... 12

1.2.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015..... 12

**1.3 Regelsetzung .....13**

1.3.1 Zielsetzung und Geltungsbereich ..... 13

1.3.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015..... 14

**1.4 Produktsicherheitsaufsicht.....20**

1.4.1 Zielsetzung und Geltungsbereich ..... 20

1.4.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015..... 20

**1.5 Genehmigung von Betrieben.....24**

1.5.1 Zielsetzung und Geltungsbereich ..... 24

1.5.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015..... 24

**1.6 Inspektionen in den Mitgliedstaaten.....27**

1.6.1 Zielsetzung und Geltungsbereich ..... 27

1.6.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015..... 28

**1.7 Betreiber .....30**

1.7.1 Zielsetzung und Geltungsbereich ..... 30

1.7.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015..... 30

**1.8 European Central Question Bank (Europäische Zentrale Fragenbank).....32**

1.8.1 Zielsetzung und Geltungsbereich ..... 32

1.8.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015..... 32

**1.9 Internationale Zusammenarbeit.....32**

1.9.1 Zielsetzung und Geltungsbereich ..... 32

1.9.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015..... 33

**1.10 Unterstützungstätigkeiten .....35**

1.10.1 Antrags- und Vergabedienste ..... 35

1.10.2 Finanzen und Beschaffung..... 36

1.10.3 Informationstechnologie ..... 38



1.10.4	Interne Dienste .....	38
1.10.5	Kommunikation .....	39
1.10.6	Interner Auditdienst und Qualität .....	39
1.10.7	Personalwesen (HR).....	39
1.10.8	Rechtsabteilung .....	42
1.10.9	Technische Weiterbildung .....	42
<b>2.</b>	<b>VERWALTUNG .....</b>	<b>44</b>
2.1	Verwaltungsrat und wichtige Entwicklungen .....	44
2.2	Haushaltsführung und Finanzmanagement .....	44
2.3	Personalwesen (HR) .....	46
2.4	Bewertung durch die Leitung .....	46
2.5	An andere Dienststellen und Einrichtungen übertragene Aufgaben der Haushaltsausführung.....	47
2.6	Bewertung der Prüfergebnisse während des Berichtszeitraums.....	47
2.6.1	Interner Auditdienst (IAS) .....	47
2.6.2	Interne Auditstelle (IAC).....	47
2.6.3	Europäischer Rechnungshof (ERH).....	48
2.7	Weiterverfolgung von Auditplänen, Prüfungen und Empfehlungen .....	48
2.8	Weiterverfolgung der Feststellungen der Entlastungsbehörde.....	48
<b>3.</b>	<b>BEWERTUNG DER WIRKSAMKEIT DER INTERNEN KONTROLLSYSTEME .....</b>	<b>50</b>
3.1	Risikomanagement .....	50
3.2	Einhaltung und Wirksamkeit der Internen Kontrollstandards .....	52
<b>4.</b>	<b>ZUVERLÄSSIGKEIT DER LEITUNG .....</b>	<b>53</b>
4.1	Überprüfung der Elemente zur Unterstützung der Zuverlässigkeit .....	53
4.2	Vorbehalte .....	53
4.3	Schlussfolgerungen über die Zuverlässigkeit .....	53
<b>5.</b>	<b>ZUVERLÄSSIGKEITSERKLÄRUNG DES ANWEISUNGSBEFUGTEN .....</b>	<b>54</b>
	<b>ANHANG I: STATISTIKEN ZUM KERNGESCHÄFT.....</b>	<b>55</b>
1.	Wesentliche Leistungsindikatoren (KPI) .....	55
2.	Beschlüsse, Stellungnahmen und Änderungsmitteilungen (NPA) im Jahr 2015.....	60



3. Studien und Forschungsprojekte .....	62
<b>ANHANG II: STATISTIKEN ZUR FINANZVERWALTUNG .....</b>	<b>65</b>
<b>ANHANG III: ORGANIGRAMM .....</b>	<b>67</b>
<b>ANHANG IV: STELLENPLAN UND ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN ZUM PERSONALWESEN.....</b>	<b>69</b>
<b>ANHANG V: BENCHMARKING .....</b>	<b>70</b>
<b>ANHANG VI: SCHLÜSSELFUNKTIONEN .....</b>	<b>71</b>
<b>ANHANG VII: PERSONALBESTAND .....</b>	<b>74</b>
<b>ANHANG VIII: BEZIEHT SICH AUF TEIL 2.....</b>	<b>75</b>
1. 2015 eingeleitete und/oder abgeschlossene Vergabeverfahren .....	75
2. Verzicht auf Beitreibungen .....	80
3. Übersicht über die Beschlüsse des Verwaltungsrats (MB) im Jahr 2015.....	80
<b>ANHANG IX: BEZIEHT SICH AUF TEIL 3.....</b>	<b>81</b>
1. Maßnahmen der Agentur zur Vorbeugung von und zum Umgang mit Interessenkonflikten.....	81
2. Maßnahmen der Agentur gegen Betrug .....	81
<b>ANHANG X: ENDGÜLTIGER JAHRESABSCHLUSS (T€).....</b>	<b>82</b>
<b>ANHANG XI: MITGLIEDER DES EASA-VERWALTUNGSRATS .....</b>	<b>83</b>
<b>ANHANG XII: DARSTELLUNG DER LANDES-ÜBERSICHT FÜR DIE KONTINUIERLICHE ÜBERWACHUNG.....</b>	<b>88</b>
<b>ANHANG XIII: VERZEICHNIS DER VERWENDETEN ABKÜRZUNGEN.....</b>	<b>90</b>





## 1. Erfolge im Jahr 2015

### 1.1 Sicherheitsmanagement

#### 1.1.1 Zielsetzung und Geltungsbereich

Sicherheitsmanagement auf Agenturebene bedeutet die Bündelung aller Sicherheitsmanagement-Aktivitäten der Agentur sowie der in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten oder der Industrie durchgeführten Aktivitäten, um ein europaweites Sicherheitsrisikomanagement umzusetzen. Oberstes Ziel der EASA ist es, den Übergang zu einem effizienten, proaktiven und evidenzbasierten Sicherheitssystem voranzutreiben. Dieses wird auf zwei Säulen ruhen: (1) Stärkung der Sicherheitsintelligenz- und Sicherheitsleistungsfunktionen und (2) Einrichtung einer Top-down- und risikobasierten Sicherheitsprogrammierungsfunktion.

Zur Förderung dieser Ziele im Jahr 2015 hat die Agentur eine Mehrschicht-Strategie angewandt, mit der (i) laufende Prozesse optimiert werden, (ii) neue, effiziente IT-Werkzeuge entwickelt werden, (iii) eine Reorganisation des Risikomanagement-Prozesses auf europäischer Ebene eingeleitet und (iv) innovative und ehrgeizige Lösungen insbesondere im Bereich Forschung und Nutzung von Big Data-Technologien untersucht wurden.

#### 1.1.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015

##### 1.1.2.1 *Sicherheitsintelligenz und -leistung*

#### **Unterstützung der neuen Verordnung über die Meldung von Ereignissen (376/2014)**

Eine wichtige Priorität der Agentur im Jahre 2015 war die Vorbereitung des Inkrafttretens der Verordnung (EU) 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt. Diese trat am 15. November 2015 in Kraft. Zunächst führte die Agentur umfangreiche Arbeiten zur Sicherstellung durch, dass sie selbst die Verordnung erfüllt. Dies beinhaltete die Anpassung der Prozesse und Werkzeuge der Agentur zur Meldung von Ereignissen sowie die Sicherstellung, dass ihre meldenden Stellen angemessene Unterstützung bei der Anpassung ihrer eigenen Prozesse zur Meldung von Ereignissen erhielten. Die Umsetzung der Verordnung beinhaltete auch die Unterstützung der Europäischen Kommission (EK) und der Mitgliedstaaten seitens der Agentur über das Netzwerk von Analysten (Network of Analysts – NoA). Dazu gehörte auch die Entwicklung von Leitlinien, technischen Mitteln (IT-Spezifikationen und -Werkzeuge), um den Fluss der Ereignisse sowie die Unterstützung verschiedener EK-Kommunikationen zu erleichtern. Zweitens leitete die Agentur die Entwicklung des neuen europäischen Risikoklassifizierungsschemas, um die Beurteilung einzelner Vorkommnisse ab Mai 2017 zu ermöglichen.

#### **Neues Fundament des Sicherheitsanalyseprozesses**

Im Bereich der Sicherheitsanalyse hat die Agentur signifikante Verbesserungen bei der Identifizierung und Bewertung von Sicherheitsrisiken in allen Bereichen der Luftfahrt vorgenommen. Der neue europäische Sicherheitsanalyseprozess beinhaltet die Einrichtung einer Reihe von Domänen-Sicherheitsrisiko-Portfolios, die die zentralen Risikobereiche (Ergebnisse) und die zugehörigen Sicherheitsprobleme erfassen. Dieser Prozess ist vollständig in einen neuen Sicherheitsrisikomanagement-Prozess eingebettet, der die systematische Identifizierung von Sicherheitsproblemen ermöglicht und einen datengesteuerten Ansatz für die anschließende Risikobewertung sicherstellt. Diese Sicherheitsrisiko-Portfolios fließen dann in den Europäischen Plan für die Flugsicherheit (European Plan for Aviation Safety – EPAS) und andere Agenturprozesse ein, die die Entscheidungsgrundlage für die erforderlichen Sicherheitsverbesserungsmaßnahmen bilden. Im Rahmen dieser Änderung wurde der Jahressicherheitsbericht erheblich überarbeitet, um eine stärkere Konzentration auf die Ursachenanalyse und die Verbindung zum EPAS zu ermöglichen. Die



Verbesserung der Sicherheitsanalyse beinhaltete eine enge Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten über das NoA, indem eine Neuorientierung in Richtung einer kooperativen Sicherheitsanalysearbeit vorgenommen wurde. Zusätzlich unterstützt wurde dieser Prozess durch die Einrichtung einer Reihe von kooperierenden Domänen-Analysegruppen (Collaborative Analysis Groups – CAGs), in denen die Mitgliedstaaten und die Industrie bei der koordinierten Entwicklung von Sicherheitsrisiko-Portfolios zusammenarbeiten. 2015 wurden die CAGs für Ballone und Offshore-Hubschrauber eingerichtet. Diese haben bereits zu einer Koordinierung der Sicherheitsstrategien der verschiedenen in diesen Bereichen gemeinsamer Sicherheitsziele tätigen Organisationen beigetragen.

Wichtige im Jahr 2015 durchgeführte Sicherheitsanalyseaufgaben sind:

- Identifizierung von zentralen Risikobereichen (Ergebnissen) und Sicherheitsfragen in den Betriebsbereichen Offshore-Hubschrauber, Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt und Ballonbetrieb.
- Analyse von Unfällen in Europa mit außerhalb der EASA-Mitgliedstaaten registrierten Flugzeugen der allgemeinen Luftfahrt.
- Eine Studie über durch Kontrollverlust bedingte Unfälle im gewerblichen Luftverkehr.

### **Start eines Big-Data-Programms**

Die EASA hat eine Studie über die Machbarkeit der Entwicklung eines europäischen Datenaustauschprogramms in Auftrag gegeben, das die Vorteile von Big-Data-Technologien nutzen soll. Diese Studie wurde unter Leitung der EASA durchgeführt und von einer unabhängigen Firma (Bearing Point) im Anschluss an eine Ausschreibung unterstützt. Vier Mitgliedstaaten beteiligten sich direkt an der Studie, indem sie Expertenwissen zur Verfügung stellten und im Lenkungsausschuss saßen. Die Ergebnisse der Studie belegten die Durchführbarkeit des Programms. Insbesondere zeigten sich (i) die Unterstützung der großen Mehrheit der europäischen Akteure für ein solches Programm, (ii) das Potenzial für die Generierung von Vorteilen auf der strategischen, systemischen und betrieblichen Ebene, (iii) die Bereitschaft der Beteiligten, ihre Daten zur Verfügung zu stellen, sofern ein robuster Datenschutz besteht, und (iv) die technische Machbarkeit des Programms. Die Studie ergab auch, dass ein Konzeptnachweis vor der vollständigen Implementierung erforderlich ist. Der Konzeptnachweis wird mit einer begrenzten Anzahl von Akteuren (Gründungsmitgliedern) durchgeführt, um die erwarteten Vorteile mittels eines Tests der technischen und Governance-Modelle zu bestätigen.

### **Nachverfolgung von Unfällen und Sicherheitsempfehlungen**

Die Agentur hat ihre Koordination mit Untersuchungsstellen für die Sicherheit verstärkt und einen kooperativen Ansatz bei der gemeinsamen Nutzung und der Einspeisung von Daten in das Europäische System der Sicherheitsempfehlungen erarbeitet. Die EASA hat weiterhin die Entwicklung des Konzepts der Sicherheitsempfehlungen von Bedeutung für die Gemeinschaft in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Netz der Sicherheitsuntersuchungsstellen unterstützt, um die Identifizierung der dringlichsten Verbesserungen der Sicherheit auf EU-Ebene zu fördern und direkten Sicherheitsinput für Sicherheitsrisikoportfolio-Aktivitäten und EPAS zu liefern. Außerdem hat sie einen Quartalsbericht zur Information einzelstaatlicher Luftfahrtbehörden über Empfehlungen und durchgeführte Maßnahmen erstellt. Schließlich ermöglicht jetzt ein systematisches Screening untersuchter Schadensereignisse eine systematische Risikoklassifizierung und unterstützt den Sicherheitsanalyseprozess.

Bezüglich der regelmäßigen Arbeit zur Behandlung von an die Agentur gerichteten Sicherheitsempfehlungen wird ein getrennter Bericht veröffentlicht, der Jahresübersichtsbericht über Sicherheitsempfehlungen (Annual Safety Recommendations Review Report). 2015 gingen 84 neue Sicherheitsempfehlungen ein, und es wurden insgesamt 72 Antworten zu offenen Sicherheitsempfehlungen gegeben.



## Meldung von Ereignissen

2015 hat die Agentur die Qualität ihres Prozesses zur Meldung besonderer Ereignisse verbessert, insbesondere durch die Einrichtung einer regelmäßigen Screening-Aktivität, die eine kollektive Überprüfung vor der Entscheidung zum „Abschluss nach Erhalt“ bei bestimmten Ereignissen ermöglicht.

## Sicherheitsleistung und Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management)

Im Bereich der Sicherheitsleistung spielte die Agentur eine Schlüsselrolle bei der Unterstützung der Europäischen Kommission bei der Bewertung der Sicherheitsleistung im ATM. Dies beinhaltete den Abschluss der Bewertungen für das letzte Jahr des 1. Referenzzeitraums (RP1) und die Einrichtung der erforderlichen Prozesse für das erste Jahr des 2. Referenzzeitraums (RP2). Die Vorausplanung und Vorbereitung auf den 3. Referenzzeitraum begann ebenfalls 2015, um sicherzustellen, dass die notwendigen Sicherheitsleistungsindikatoren (Safety Performance Indicators – SPI) mit der gesamten europäischen Luftfahrtgemeinschaft koordiniert werden. In einem weiteren Rahmen hat die Agentur auch die Erarbeitung eines ersten Sicherheitsleistungsrahmens für die Sicherheitsrisiko-Portfolios abgeschlossen.

## Sicherheitsdatenmanagement und zugehörige Werkzeuge

In Bezug auf das Sicherheitsdatenmanagement und die zugehörigen Werkzeuge hat die Agentur die Struktur ihrer Sicherheitsdatenarchive sowie die verknüpften Prozesse für die Datenerfassung optimiert.

Eine erste Studie über die Durchführbarkeit und Effektivität fortgeschrittener Analysetechniken wie „Textmining“ wurde gestartet, und es wurde ein IT-Pilotprojekt festgelegt. Ferner wurde eine ausführliche Studie über „Off-the-shelf“-Software („von der Stange“) für Sicherheitsmanagementsysteme durchgeführt, eine Lösung erhalten und beschafft. Die Umsetzung begann mit einem projektierten operativen Datum Ende 2016. Dieses System wird der gesamten Agentur effizientere Sicherheitsinformationen liefern. 2015 verarbeitete die Agentur 5 200 Meldungen über neue Ereignisse, Updates, Unfallberichte usw., die in verschiedene Prozesse eingespeist wurden: z. B. als Sicherheitsuntersuchung, Meldung besonderer Ereignisse und Sicherheitsanalyse.

## Forschung

2015 begann die EASA mit der Umsetzung ihrer neuen Forschungsstrategie. Das Ziel für 2015 war es, die notwendigen Mechanismen für eine vollständige Umsetzung der Strategie im Jahre 2016 einzurichten. Aus diesem Grund fanden Gespräche mit der EU statt, um den Zusammenhang zwischen der neuen Forschungsstrategie der EASA und bestehenden EU-Forschungsinstrumenten zu klären. Weiterhin wurden interne Governance-Maßnahmen eingerichtet, z. B.:

- Schaffung des EASA-Forschungsausschusses (EASA Research Committee – ERC);
- Einrichtung eines zentralen Datenstandorts für Forschung und den ERC;
- Entwicklung eines neuen Forschungsverfahrens mit der neuen Strategie;
- Vereinfachung der Forschungsprozessstrategie.

Darüber hinaus hat die EASA eine 4-Säulen-Forschungsstrategie für das Management ihrer Aktivitäten eingeführt:

- Externe Unternehmensführung – kohäsive Planung und Überwachung;
- Innovationsförderung – verkürzte Einführungszeit auf dem Markt;
- Anhebung der internationalen Sicherheits- und Umweltschutzstandards;
- Dringende Sicherheits- und Umweltschutzforschung.



Die Erfolge sind für jede strategische Säule in Anhang I unter Punkt 3 im Einzelnen dargestellt.

### Weitere Tätigkeiten

#### European Aviation Crisis Coordination Cell (Europäisches Krisenkoordinierungsgremium für die Luftfahrt – EACCC)

Die Agentur ist aktives Mitglied des EACCC. 2015 beteiligte sich die Agentur an allen planmäßigen EACCC-Aktivitäten (Besprechungen, Workshops, Übungen).

Zum spezifischen Thema Vulkanasche wurde eine Kommunikationsinitiative mit der Veröffentlichung einer eigenen Vulkanasche-Webseite ergriffen. <http://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/volcanic-ash>

#### Alarmsystem für Risiken im Zusammenhang mit Konfliktgebieten

Die Agentur erhöhte proaktiv die Wahrnehmbarkeit spezifischer nationaler Konfliktzonenveröffentlichungen. Eine hochrangige Besprechung wurde gemeinsam mit der rumänischen Zivilluftfahrtbehörde (Civil Aviation Authority (CAA) Romania) am 29. September 2015 organisiert, die Auslöser für die Einrichtung einer EU-Konflikt-Task Force war; diese legte ihre Ergebnisse im März 2016 vor.

### Cybersicherheit

Die Agentur hat einen Strategieplan bezüglich der Cybersicherheit in der Luftfahrt erarbeitet, der vom Verwaltungsrat im Dezember 2015 gebilligt wurde. Dieser Strategieplan gibt strategische Ausrichtungen im Bereich von Verordnungen, reaktiver Cybersicherheit, Forschung und Förderung vor, um Cyber Risiken in der Luftfahrt besser angehen zu können.

#### 1.1.2.2 Top-down-, risikobasierte Sicherheitsprogrammierung

2015 hat die Agentur einen Sicherheitsrisikomanagement-(Safety Risk Management – SRM-)Prozess eingerichtet, der es der Organisation erlaubt, Sicherheitsmanagement in einer strukturierten und systematischen Art und Weise zu betreiben und aus Sicherheitsrisiken Sicherheitsprioritäten abzuleiten. SRM umfasst die Identifizierung und Beurteilung von Sicherheitsproblemen einschließlich der Beurteilung und Überwachung der relevanten Eindämmungsmaßnahmen. Sichtbarer Ausdruck des SRM-Prozesses sind spezifische Sicherheitsrisiko-Portfolios (Safety Risk Portfolios – SRP) für unterschiedliche Betriebssektoren und -arten. Die SRP unterstützen die vorläufigen Folgenabschätzungen (Preliminary Impact Assessments – PIA) und die Priorisierung von Maßnahmen des Europäischen Plans für die Flugsicherheit (European Plan for Aviation Safety, EPAS, ehemals European Aviation Safety Plan – European Aviation Safety Programme), der für die Strategie und die Programmierungsaktivitäten der Agentur leitend ist.

Dieser Prozess, der jetzt in der zweiten Auflage des Europäischen Programms für Flugsicherheit beschrieben ist, wird durch einen internen Sicherheitsrisiken-Ausschuss unterstützt, der in allen Phasen die interne Koordination gewährleistet und dem Sicherheitsausschuss der Agentur, dem endgültigen Entscheidungsgremium, Empfehlungen vorlegt.

## 1.2 Förderung der Sicherheit

Die Förderung der Sicherheit ist ein wesentlicher Bestandteil des Europäischen Programms für Flugsicherheit, und dessen Rolle ist im ICAO-Anhang 19 (ICAO: Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) anerkannt. Es ist eine der drei Säulen des Sicherheitsmanagements, nämlich: Vorschriftenerstellung, Überwachung und Förderung der Sicherheit. Diese drei Instrumente können einzeln oder gemeinsam zur Eindämmung von Sicherheitsrisiken eingesetzt werden.



### 1.2.1 Zielsetzung und Geltungsbereich

Das Ziel dieser Aktivität ist die Mitwirkung an einem hohen und einheitlichen Niveau der Sicherheitsleistung im europäischen Luftfahrtsystem durch ein effektives Management von Sicherheitsförderungsaktivitäten im Einklang mit dem allgemeinen Sicherheitsprogramm und durch Bereitstellung von effektivem Material zur Förderung der Sicherheit.

Sicherheitsförderung kann ein Ersatz oder eine Ergänzung der Vorschriftenerstellung sein, indem das Risikobewusstsein der Beteiligten gesteigert und die allgemeine Sicherheitskultur durch den Austausch bewährter Praktiken verbessert wird. Produkte zur Förderung der Sicherheit sind Sicherheitsüberprüfungen und -berichte, Mitteilungen, Broschüren und Poster, audiovisuelles Material, Toolkits, Handbücher und Leitfäden. Zur Förderung von Sicherheitsmaßnahmen gehören auch Workshops und Veranstaltungen zur Sicherheit.

Sicherheitsförderung war bislang vor allem eine Tätigkeit der Europäischen Strategischen Sicherheitsinitiative (European Strategic Safety Initiative – ESSI). In diesem Jahr hat auch die EASA ihre eigene Sicherheitsförderungsmarke herausgebracht.

### 1.2.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015

#### 1.2.2.1 Die europäische strategische Sicherheitsinitiative (European Strategic Safety Initiative)

Die ESSI hat die Ausarbeitung von Sicherheitsförderungsmaterial zur Eindämmung von Sicherheitsrisiken und von bewährten Verfahrensweisen unter anderem in Bezug auf Sicherheitsmanagementsysteme fortgesetzt.

Das Europäische Team für Hubschraubersicherheit (European Helicopter Safety Team – EHEST) hat eine Zusammenarbeit mit HeliOffshore aufgenommen. HeliOffshore dient als Plattform, die der Hubschrauber-Gemeinschaft die Aktivitäten der EASA im Rahmen der Offshore-Sicherheit vermittelt. 2015 hat das EHEST folgendes Material vorgelegt:

- EHEST-Bericht über Unfälle 2006-2010;
- EHEST-Handbuch für Hubschrauber-Fluglehrer;
- Sicherheits-Workshop bei der HELITECH Intl 2015, London;
- EHEST-Werbeclip Ausgabe 2;
- Broschüre HE 9 – Automatisierung und Flugbahnmanagement;
- Broschüre HE10 – Unterricht und Test in Flugsimulationsübungsgeräten (FSTD);
- Broschüre HE11 – Ausbildung in und Prüfung von Notfall- und außergewöhnlichen Verfahren in Hubschraubern.

Das europäische Sicherheitsteam der allgemeinen Luftfahrt leistet einen Beitrag zum Erreichen der Zielsetzungen des Strategieplans für die allgemeine Luftfahrt (General Aviation – GA). In diesem Jahr hat es folgendes Material vorgelegt:

- Broschüre GA10 – Vereisung während des Fluges;
- Broschüre GA11 - Flugvorführungen für Piloten (Vorab-Veröffentlichungsreihe).

Das europäische Sicherheitsteam der gewerblichen Luftfahrt (European Commercial Aviation Safety Team, ECAST) ist die für gewerbliche Luftverkehrsunternehmen mit Flugzeugen zuständige Komponente der ESSI. Das ECAST bietet eine Plattform für die Diskussion des Sicherheitsrisikomanagements im Rahmen des Europäischen Plans für Flugsicherheit (European Aviation Safety Plan – EPAS). 2015 befasste sich das ECAST mit verschiedenen Themen wie Kontrollverlust während des Flugs, Sicherheit der Start-/Landebahn, Durchstarten und Zusammenstöße in der Luft, Sicherheitsmanagement, Feuer und Rauch (Lithium-Batterien) und Kommunikation. Das ECAST brachte drei wichtige Veröffentlichungen heraus. Zwei von ihnen wurden



vom Flugdaten-Überwachungsforum europäischer Betreiber (European Operators Flight Data Monitoring Forum – EOFDM), einem Team unter der Leitung des ECAST, erarbeitet:

- ECAST/EOFDM-Studie über Vorstufen von Abkommen von der Start- und Landebahn;
- ECAST/EOFDM-Studie über Vorstufen von Kontrollverlust während des Flugs;
- EASA/ECAST-Infoblatt über Brandrisiken bei Lithium-Batterien (siehe unten).

### 1.2.2.2 EASA-Sicherheitsförderungsmaterial

#### Allgemeine Luftfahrt

Sicheres Fliegen in der allgemeinen Luftfahrt, Kontrollverlust während des Flugs in der allgemeinen Luftfahrt

<http://easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/flying-safely/loss-of-control>

#### Strategieplan für die allgemeine Luftfahrt

Broschüren für die allgemeine Luftfahrt: Fliegen in der EU

<http://easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/ga-leaflets>

#### Zivile Drohnen – RPAS

Poster und Video „Fliegen einer Drohne“

[civil-drones-rpashttps://easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas](https://easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas)

#### Lithium-Batterien

Die EASA veröffentlichte eine Broschüre, die Passagiere auf die Brandgefahr bei Lithium-Batterien aufmerksam macht. Diese zusammen mit dem ECAST erstellte Pionierarbeit entstand in Zusammenarbeit mit einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden und Gefahrgut-Experten der Industrie.

[http://essi.easa.europa.eu/ecast/?page\\_id=1618](http://essi.easa.europa.eu/ecast/?page_id=1618)

### 1.2.2.3 Untersuchung über die Zufriedenheit mit Sicherheitsförderungsmaterial von ESSI und EASA

Die EASA startete 2015 eine Untersuchung über die Zufriedenheit der Beteiligten mit der Förderung der Sicherheit durch ESSI und EASA. Es gab 205 Reaktionen. Anzahl und Art der Kommentare belegen ein großes Interesse an dem von ESSI und Agentur entwickelten Sicherheitsförderungsmaterial. Eine Mehrheit der Befragten wünschte sich, dass die Agentur mehr Sicherheitsförderungsmaterial erarbeiten solle. Viele Empfänger dieser Umfrage wussten jedoch gar nichts von der Existenz von Sicherheitsförderungsmaterial von ESSI und EASA, was Anlass sein sollte, mehr in die Kommunikation und die Verbreitung zu investieren.

## 1.3 Regelsetzung

### 1.3.1 Zielsetzung und Geltungsbereich

Bezüglich der Realisierung der geplanten Tätigkeiten im Bereich Vorschriftenerstellung (siehe RMP 2014-2017 Änd. 1) markiert das Jahr 2015 einen Übergangszeitraum. Anfang 2015 begann die Erarbeitung eines neuen RMP auf der Grundlage wesentlich geänderter Grundsätze. Das Ergebnis dieser Erarbeitung wurde schließlich im Dezember 2015 als RMP 2016-2020 genehmigt. Die wichtigste Neuerung war, dass das RMP Regelungsaufgaben aus der allgemeinen Sicherheitsperspektive behandelt; es wurde eine enge Verbindung zwischen dem EPAS und dem RMP geschaffen. Das Regelsetzungsprogramm wurde in Konsultation mit den Beratungsorganen der Agentur, den Themen-Beratungsgruppen (Thematic Advisory Groups – TAG) und den beratenden Unterausschüssen für Sicherheitsstandards erarbeitet. Die Erarbeitung der Vorschriften wurde durch verschiedene themenbezogene Sitzungen und Untersuchungen unterstützt.





### 1.3.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015

In verschiedenen Bereichen wurden die Anforderungen für die allgemeine Luftfahrt vereinfacht. Die Anstrengungen zur Umsetzung der neuen Regelungen wurden fortgesetzt. Es wurden mehrere Workshops organisiert, und die Agentur intensivierte ihre Präsenz bei externen Veranstaltungen wie von den Mitgliedstaaten organisierten regionalen Workshops und Konferenzen.

Die Abstimmung mit und Unterstützung von ICAO-Aktivitäten (z. B. „Verfahren bei verminderter Sicht auf Flugplätzen“ (Reduced Aerodrome Visibility Procedures) und Aktualisierung des Handbuchs „Allwetterflugbetrieb“ (All-Weather Operations)) und die Harmonisierung mit Vorschriften von Drittländern spielten eine wichtige Rolle.

#### 1.3.2.1 Ausarbeitung neuer Vorschriften

##### Lufttüchtigkeitserstzeugnisse:

2015 wurden in Teil 21 neue Anforderungen für Fertigungs- und Entwicklungsbetriebe aufgenommen, die Testflüge durchführen. Weiterhin arbeitete die Agentur die Konzeption des Beteiligungsgrads (Level of involvement – Lol) weiter aus und war bezüglich der vorgeschlagenen Änderungen an Teil 21 beratend tätig. Ferner verabschiedete die EU eine neue Verordnung über zusätzliche Lufttüchtigkeitspezifikationen für bestimmte Betriebsarten (Teil-26). Die Agentur gab weiterhin Änderungen an von der Agentur veröffentlichten „Soft Law“ (nicht zwingenden Recht) in Form von Zulassungsspezifikationen (Certification Specifications – CS)-25 heraus (einschließlich neuer Zertifizierungsstandards für einen besseren Schutz vor den Gefahren bei Flügen in Vereisungsbedingungen), CS-26, CS-E und CS-STAN.

##### Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit:

Im Bereich der allgemeinen Luftfahrt befasste sich die Agentur mit folgenden Themen: Stellungnahme zu Lizenzen B2L und L Teil-66 für die Wartung von Luftfahrzeugen (Lizenzierung von an der Wartung von ELA 1-Flugzeugen beteiligtem Zertifizierungspersonal) und Entscheidung zu Teil M Task Force Phase I mit Verlängerungen der Zeit zwischen Grundüberholungen. Als Reaktion auf eine signifikante Zahl gemeldeter Betrugsfälle bei Stand-alone-Basisprüfungen nach Teil-147 wurde eine Stellungnahme erstellt, in der Einschränkungen für die Stand-alone-Basisprüfungen vorgeschlagen wurden, um den unmittelbaren Sicherheitsbedenken zu begegnen. Die Agentur veröffentlichte aufgrund von Rückmeldungen über Probleme bei der Umsetzung einen Änderungsvorschlag (Notice of Proposed Amendment) zum Prozess der Prüfung der Lufttüchtigkeit. Er war im September 2008 in Kraft getreten und brachte erhebliche Änderungen an früheren einzelstaatlichen Anforderungen mit sich.

##### Flugbetrieb:

Nach Fertigstellung aller Anhänge der Flugbetriebsverordnungen konzentrierte sich die Agentur 2015 auf die Modernisierung von Vorschriften zur Berücksichtigung neuester technischer Entwicklungen, die Behandlung neu auftauchender Sicherheitsprobleme und die Vereinfachung und Straffung der regulatorischen Landschaft für Nutzer der allgemeinen Luftfahrt. Die Kommission veröffentlichte eine Änderung mit Anforderungen an sterile Cockpitumgebungen und Flugschreiber, Unterwasserortungsgeräte und Flugzeugverfolgungssysteme, letztere als Reaktion auf die Lehren aus den Unfällen von AF447 und MH370. Einige zugehörige annehmbare Nachweisverfahren (Means of compliance – AMC) und Anleitungen (Guidance material – GM) wurden 2015 veröffentlicht, weitere werden 2016 folgen. Die EASA wartet derzeit auf die Verabschiedung der einschlägigen Normen für die Flugzeugverfolgung durch die ICAO. Weitere wichtige Leistungen im Bereich Flugbetrieb betrafen



geänderte AMC und GM für CRM-Schulung (Crew Resource Management – effektives Arbeiten als Besatzung), mit denen der einschlägige Rechtsrahmen komplett umgearbeitet wurde. Diese wurden als Reaktion auf eine Reihe von Sicherheitsempfehlungen erarbeitet, die bei der Agentur eingingen.

Um den Weg für zukünftige Änderungen zu ebnen, veröffentlichte die EASA drei Stellungnahmen, die sich mit der Überarbeitung der betrieblichen Genehmigungskriterien für leistungsbasierte Navigation (Performance Based Navigation – PBN) und Hubschrauber-Offshore-Betrieb befassten und die Bedingungen für die Genehmigung von gewerblichem Flugbetrieb für einmotorige Turbinenflugzeuge bei Nacht oder bei Instrumentenflugwetterbedingungen (Instrumental meteorological conditions – IMC) festlegten. [NPA 2015-18](#) beinhaltete eine Aktualisierung der Vorschriften für den Flugbetrieb mit dem Hauptziel, effiziente und angemessene Anforderungen sicherzustellen und Inkonsistenzen zu beseitigen, die nach der Verabschiedung der Durchführungsbestimmungen bezüglich des Flugbetriebs festgestellt wurden.

#### Fliegendes Personal:

2015 führte die Agentur die Arbeiten an den Lizenzanforderungen für ferngesteuerte Luftfahrzeugsysteme (Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS) in Zusammenarbeit mit ICAO/Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (JARUS) fort, und das RPAS-Handbuch wurde veröffentlicht. Als Ergebnis dieser Zusammenarbeit wurde die Flight Crew Licensing JARUS-Empfehlung zur Lizenzierung von Flugbesatzungen (Flight Crew Licensing) veröffentlicht. Im Einklang mit dem Strategieplan für die allgemeine Luftfahrt wurde das Ergebnis der Arbeiten von zwei Arbeitsgruppen veröffentlicht: Änderungsvorschlag für einen erleichterten Zugang von Piloten der allgemeinen Luftfahrt zum Fliegen nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules – IFR) und Änderungsvorschlag zur Ausbildung außerhalb einer zugelassenen Ausbildungsorganisation (Approved Training Organisation – ATO).

Weiterhin wurde ein Änderungspaket für Teil-FCL der Verordnung über das fliegende Personal verabschiedet, in dem Änderungen an den Anforderungen für die Ausbildung und die Tests für die Instrumentenflugberechtigung in Bezug auf leistungsbasierte Navigation (Performance based navigation – PBN) vorgeschlagen wurden, womit wichtige ICAO-Änderungen berücksichtigt und festgestellte Umsetzungsprobleme beseitigt wurden. Die Entscheidung des Exekutivdirektors (Executive Director – ED) 2015-11 mit Änderungen an Teil-ORA (Organisatorische Anforderungen an fliegendes Personal) und Teil-ARA (Behördliche Anforderungen an fliegendes Personal), die hauptsächlich die organisatorische Überprüfung betraf, wurde veröffentlicht.

Entsprechend einer der höchsten Prioritäten der Agentur, nämlich der Schaffung von Maßnahmen zur Eindämmung von Kontrollverlust während des Fluges, wurde eine ED-Entscheidung bezüglich Upset Prevention (Vorbeugung gegen Verlassen des normalen Flugzustandes) und Recovery Training (Wiederherstellung eines stabilen Flugzustandes, bevor es zu einem aerodynamischen Kontrollverlust kommt) herausgegeben.

#### Flugverkehrsmanagement und Flugnavigationsdienste.

Die EASA gab eine Stellungnahme zu technischen Anforderungen und Betriebsverfahren für die Bereitstellung von Daten an Luftraumnutzer für die Zwecke der Flugnavigation heraus, die sich mit Fragen der Sicherheit und der wirtschaftlichen und behördlichen Abstimmung hinsichtlich der Bereitstellung von Daten an Luftraumnutzer für die Zwecke einer sicherheitskritischen Flugnavigation befasst.

Für die Lizenzierung und die medizinischen Tauglichkeitsbescheinigungen für Fluglotsen wurden die notwendigen zulässigen Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance – AMC) und Anleitungen (Guidance material – GM) entsprechend dem Wortlaut der verabschiedeten Vorschrift veröffentlicht.





Für die Lizenzierung von Fluglotsen bezüglich Remote Tower-Flugbetrieb veröffentlichte die EASA mit Entscheidung 2015/015 AMC und GM zu Verordnung (EU) 2015/340. Weiterhin legte die EASA mit Entscheidung 2015/014 eine hochrangige Anleitung bezüglich Remote Tower-Flugbetrieb vor.

Der NPA zu zulässigen Nachweisverfahren und Anleitungen für den (wesentlichen) Sicherheitsleistungsindikator „Verwendung des Risikoanalysewerkzeugs“ für das Leistungssystem des Flugverkehrsmanagements befasste sich mit einem aufsichtsbehördlichen Abstimmungsproblem im Zusammenhang mit Änderungen am Risikoanalysewerkzeug (Risk analysis tool – RAT) und an den von der RAT-Benutzergruppe erarbeiteten Definitionen. Der NPA stand im Zusammenhang mit der erwarteten Verordnung der Kommission zu SERA (Teil C), die abgeleitet ist von Quellen wie ICAO Anhang 10, Band II, ICAO-Dokument 4444 (PANS-ATM), ICAO-Dokument 7030, ICAO-Dokument 8168 (PANS-OPS) und ICAO Anhang 2.

Der NPA zur leistungsbasierten Navigation (Performance-based navigation – PBN) schlug Bestimmungen für eine harmonisierte Bestimmung über verwandte Verfahren vor, die im europäischen Flugverkehrsmanagementnetz eingerichtet werden sollen.

#### Flugplätze:

2015 setzte die Agentur die 2014 eingeleiteten Tätigkeiten bezüglich Rettungs- und Feuerlöschdiensten (Rescue and Firefighting Services – RFFS) und der regelmäßigen Aktualisierung von Zulassungsspezifikationen fort. Als Ergebnis wurde ein NPA über Rettungs- und Feuerlöschdienste (Rescue and Firefighting Services – RFFS) veröffentlicht. Der Inhalt dieses NPA stellt einen wichtigen Schritt zur Klärung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Rettungs- und Feuerlöschdienste dar und verleiht der Notwendigkeit einer Wartung der Rettungs- und Feuerlöschfahrzeuge und -ausrüstung (Rescue and firefighting – RFF) mehr Nachdruck, indem diese in das Flugplatz-Instandhaltungsprogramm aufgenommen werden. Eine Aktualisierung der Flugplatzauslegung – CS-ADR-DSN wurde mit einer eigenen ED-Entscheidung eingeführt.

im Hinblick auf Sicherheitsinteressen wurden 2015 drei Sicherheitsmitteilungen (Safety Information Bulletins) veröffentlicht:

- Mögliche Störungen des Instrumentenlandesystems signals;
- Veröffentlichung deklarerter Strecken für Startbahnen, an denen Starts ab Rollbahneinmündung (Intersection Take-Offs – ITO) durchgeführt werden;
- Bewusstsein der Passagiere für die Risiken von Lithium-Batterien.

#### Unbemannte Luftfahrzeuge: Eine schnell wachsende Industrie und eine Priorität für die Agentur

Unbemannte Luftfahrzeuge sind ein Sektor der Luftfahrt, der sich rasant entwickelt und ein erhebliches Potenzial für die Schaffung von Arbeitsplätzen und Wachstum besitzt. Diese Aktivität muss in einer sicheren und umweltfreundlichen Weise entwickelt werden, wobei zugleich den Bedenken der Bürger bezüglich Datenschutz Rechnung getragen werden muss.

Nach der Veröffentlichung eines Vorab-NPA im Juli 2015 hat die Agentur im Dezember 2015 eine technische Stellungnahme verabschiedet. Diese technische Stellungnahme umfasst 27 konkrete Vorschläge für Regulierungsvorschriften für alle unbemannten Luftfahrzeuge; sie ist betriebsorientiert, angemessen, risiko- und leistungsorientiert und schafft drei Kategorien wie folgt:

- „Offene“ Kategorie (geringes Risiko): Die Sicherheit wird durch Einhaltung von Betriebsbeschränkungen, Massegrenzen als Ersatz für Energiegrenzen, Produktsicherheitsvorschriften und einen Mindestumfang von Betriebsvorschriften gewährleistet.



- „Spezifische Kategorie“ (mittleres Risiko): Die Genehmigung erfolgt durch eine nationale Luftfahrtbehörde (National Aviation Authority - NAA), die möglicherweise von einer Qualifizierten Stelle (Qualified Entity – QE) unterstützt wird, nachdem der Betreiber eine Risikobewertung durchgeführt hat. In einem Betriebshandbuch sind die Maßnahmen zur Risikominderung aufgeführt.
- „Zertifizierte Kategorie“ (höheres Risiko): Anforderungen vergleichbar denjenigen der bemannten Luftfahrt. Die Aufsicht erfolgt durch die NAA (Erteilung von Lizenzen und Genehmigung von Wartungs-, Betriebs-, Ausbildungs-, ATM/ANS- und Flugplatzorganisationen) sowie durch die Agentur (Entwicklung und Genehmigung von fremden Organisationen).

Die technische Stellungnahme enthält keinen neuen rechtlichen Entwurfstext außer demjenigen, der bereits in der Luftfahrtstrategie vorgeschlagen wurde<sup>1</sup>. Ihr Zweck ist es, die Grundlagen für zukünftige Arbeiten zu schaffen, den Inhalt der Entwurfsänderungen an der Grundverordnung zu illustrieren und den Mitgliedstaaten Anleitung für die Erarbeitung oder Änderung ihrer Verordnungen über unbemannte Luftfahrzeuge zu geben.

#### Strategieplan für die allgemeine Luftfahrt: eine Strategie für eine dynamische allgemeine Luftfahrt in Europa:

2012 erarbeitete eine hochrangige Gruppe von Vertretern der Agentur, Endbenutzerverbänden der allgemeinen Luftfahrt, einzelstaatlicher Luftfahrtbehörden und der Europäischen Kommission eine Perspektive und eine robuste Strategie, um das „langfristige Wohlergehen“ der Branche in einer sicheren Betriebsumgebung sicherzustellen.

Gemäß der strategischen Ausrichtung der Sicherheitsstrategie der allgemeinen Luftfahrt verpflichtete sich die Agentur bei der EASA-Sicherheitskonferenz 2014 zu sechs Schlüssel-Zielsetzungen. Bei jeder dieser Schlüssel-Zielsetzungen gab es 2015 wesentliche Fortschritte:

1. **Fliegen nach IFR:** im Dezember 2015 wurde ein Entwurfspapier vorgelegt. Ziel ist es, einen interdisziplinären Ansatz anzuwenden und eine holistische Sichtweise oder ein gemeinsames Verständnis der komplexen grenzüberschreitenden Probleme zu schaffen, die den Zugang zum Fliegen nach IFR erschweren.
2. **Privatpilotenausbildung außerhalb zugelassener Ausbildungsorganisationen (Approved Training Organisation – ATO):** Die Agentur stellte einen Änderungsvorschlag (Notice of Proposed Amendment – NPA) fertig, mit dem das Konzept der Basis-Ausbildungsorganisation (Basic Training Organisation – BTO) für die Ausbildung für nichtgewerbliche Pilotenlizenzen vorgestellt wurde. Dieses umfasst die Leichtflugzeug-Pilotenlizenz (Light aircraft pilot licence – LAPL), Privatpilotenlizenz (Private pilot licence – PPL), Segelflugzeugpilotenlizenz (Sailplane pilot licence – SPL) und die Ballonpilotenlizenz (Balloon pilot licence – BPL) sowie die Ausbildung für die entsprechenden Erlaubnisse, Zeugnisse und Berechtigungen. Dieses neue Konzept basiert auf einer leistungsorientierten Vorschrift, die einen weniger einengenden und aufwändigen Aufsichts-Ansatz bietet als der bestehende ATO-Rahmen, während gleichzeitig das Sicherheitsniveau aufrechterhalten wird.
3. **Teil-M Leicht:** Am 9. Juli 2015 veröffentlichte die EASA einen Vorschlag mit einfacheren Regeln für die Luftfahrzeugwartung in der allgemeinen Luftfahrt. Das Vorhaben, die Vorschriften für Wartungsarbeiten in der allgemeinen Luftfahrt einfacher und weniger anspruchsvoll zu gestalten, ist der Realisierung einen Schritt näher gekommen. Es wurden weitere Verbesserungen neben denjenigen vorgeschlagen, die in Phase I der „Arbeitsgruppe

<sup>1</sup> Mitteilung der Kommission 598/2015, [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy/index_en.htm)



allgemeine Luftfahrt Teil-M“ vorgeschlagen wurden. Diese Vereinfachungen beinhalten unter anderem eine weniger einengende und aufwändige Verfahrensweise für:

- Instandhaltungsprogramme;
- Prüfungen der Lufttüchtigkeit;
- Aufschiebung der Behebung von Mängeln und
- Orientierung für Verlängerungen der Zeit zwischen Grundüberholungen.

4. **Technik (oder das Standard-Änderungs- und Reparaturverfahren):** Am 14. Juli 2015 veröffentlichte die Agentur die ersten Standard-Änderungen und -Reparaturen (Standard changes and repairs – CS-STAN), mit denen die Wartungs- und Betriebskosten gesenkt werden sollen. Mit dieser Entscheidung entfällt die Notwendigkeit einer Zulassung durch einen Entwicklungsbetrieb oder die Agentur für die festgelegten Änderungen und Reparaturen für Leichtflugzeuge in der allgemeinen Luftfahrt.
5. **Einfachere Zertifizierung (oder Angemessenheit von Teil 21):** Die Agentur veröffentlichte den Plan mit den Einzelheiten der Zielsetzungen und der Zeitpläne für ein einfacheres Zulassungsverfahren für diesen Luftfahrzeugtyp. Hiermit soll der Sicherheitsstrategie der allgemeinen Luftfahrt bezüglich einer risikobasierten Verfahrensweise bei der Zertifizierung einfacher Luftfahrzeuge, der Überprüfung von Berechtigungen für beteiligte Parteien und der Aufsicht über die entsprechenden Organisationen Rechnung getragen werden. Die Aktivität wird die Lufttüchtigkeitsvorschriften und das Zulassungsverfahren (oder den so genannten Teil-21) entsprechend den Vorschlägen für eine Änderung der Grundverordnung vereinfachen. Gleichzeitig wird erwartet, dass Verbesserungen des Zulassungsverfahrens ebenfalls zu einer pragmatischeren Umsetzung und Anleitung führen werden.
6. **Industriestandards (oder CS-23-Reorganisation):** Am 27. März 2015 veröffentlichte die Agentur einen Vorschlag für die Einführung objektiver Anforderungen, die entwurfsunabhängig sind und für den gesamten „CS-23“-Bereich gelten, der normale, Mehrzweck- und Kunstflug-Flugzeuge und Flugzeuge für den regionalen Pendelverkehr sowie einfache zweisitzige CS-VLA-Flugzeuge umfasst. Die konstruktionsspezifischen Details für CS-23 und CS-VLA werden in den zulässigen Lufttüchtigkeitsentwurfsnormen (Airworthiness Design Standards – ADSs) erfasst werden. Das neue Konzept objektiver Vorschriften, begleitet von Lufttüchtigkeitsanweisungen, ermöglicht die Anwendung zweckdienlicher und angemessener Standards als annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance – AMC) auf CS-23. Die Tätigkeit erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Federal Aviation Administration (US-Bundesluftfahrtbehörde – FAA).

Die Agentur sieht es als ihre Verpflichtung an, die Sicherheitsstrategie der allgemeinen Luftfahrt umzusetzen und den Herausforderungen des Sektors zu begegnen. Sie arbeitet an den Veränderungen bei den europäischen Regulierungsvorschriften für den Sektor.

### 1.3.2.2 Unterstützung im Bereich Vorschriften

Im Bereich der Lufttüchtigkeitsergebnisse unterstützte die Agentur die Mitgliedstaaten (MS) und die Industrie bei der Umsetzung neuer Verordnungen, überprüfte Freistellungen von Artikel 14 und Anträge auf Abweichung hiervon, alternative Nachweisverfahren und unterstützte die EU (DG-CLIA) und die Industrie bei ihrer Diskussion über eventuelle Konsequenzen der EU-Verordnung 744/2010 (Halonersetzung).

Erhebliche Ressourcen wurden für die Unterstützung der Umsetzung der Flugbetriebsverordnungen eingesetzt, indem der Kontakt mit den Mitgliedstaaten und den Beteiligten in der Industrie intensiviert, Themenworkshops (Kabinensicherheit, Betriebseignungsdaten (Operational Suitability



Data – OSD), Beschränkung der Flugzeiten) durchgeführt und an einzelstaatlichen oder regionalen Konferenzen/Industrie-Veranstaltungen teilgenommen wurde. Mit der fortschreitenden Umsetzung verschiedener Teile der Flugbetriebsverordnungen wurde mehr Aufwand in die Überprüfung der Flexibilitätsbestimmungen (Befreiungen, Ausnahmen, individuelle Flugzeitfestlegungsprogramme) und von Mitgliedstaaten vorgeschlagener alternativer Nachweisverfahren investiert.

Die wichtigsten Herausforderungen bei den mit dem fliegenden Personal zusammenhängenden Aktivitäten waren die angemessene Unterstützung der MS und der Industrie bei der Umsetzung der neuen Verordnung, die Überprüfung der Freistellungen von Artikel 14 und der Anträge auf Abweichung hiervon sowie die Überprüfung alternativer Nachweisverfahren, die Intensivierung der Erstellung technischer Veröffentlichungen, die Unterstützung von MS im Rahmen von Beratungen über die Erstellung von Umwandlungs- und Anrechnungsberichten, die Unterstützung von MS bei Benachrichtigungen über alternative Nachweisverfahren und die Konsolidierung der Prozesse für die Ausarbeitung eines risikobasierten Regelsetzungsprogramms. Eine wichtige Tätigkeit war die Unterstützung der Umsetzung der neuen Vorschriften. Viel Zeit wurde in die Kommunikation mit MS und beteiligten Akteuren investiert. So wurde unter anderem verstärkt an externen Veranstaltungen, regionalen Workshops und Konferenzen der Mitgliedstaaten teilgenommen.

Im Bereich der Flugplätze wurde den MS und der Industrie laufend Unterstützung bezüglich der Umsetzung der Verordnung (EU) 139/2014 gewährt. Viel Zeit wurde in die Kommunikation mit MS und beteiligten Akteuren investiert. So wurde unter anderem verstärkt an externen Veranstaltungen wie z. B. regionalen Workshops und Konferenzen der Mitgliedstaaten über die Umsetzung der Verordnung (EU) 139/2014 teilgenommen. Im Laufe des Jahres organisierte die Agentur mehrere Workshops: über die Umsetzung der Verordnung (EU) 139/2014, über die Beurteilung des Zustands der Landebahnfläche und Meldungen zur Festlegung des Mindestreibwerts für Start-/Landebahnen und internationale Konferenzen über die Umsetzung der Bestimmungen für große Luftfahrzeuge auf Flugplätzen. Die Teilnahme an mehreren externen Veranstaltungen wie z. B. von den Mitgliedstaaten organisierten regionalen Workshops und Konferenzen wurde sichergestellt. Schulungen wurden für MS und/oder die Industrie auch in Staaten außerhalb der Europäischen Union durchgeführt.

### **1.3.2.3 Abstimmung mit ICAO und Harmonisierung der Vorschriften mit Drittländern**

Bezüglich ICAO-Aktivitäten war die Agentur als Beobachter in mehreren Ausschüssen und spezifischen Arbeitsgruppen anwesend.

### **1.3.2.4 Regelungsbezogene Aufgaben**

Im Bereich der Lufttüchtigkeitserstzeugnisse startete die Agentur 2015 zwei Untersuchungen hinsichtlich der Kabinen-Luftqualität und veröffentlichte ein Zertifizierungsmemo über wesentliche behördliche Normenunterschiede (Significant Standards Differences – SSDs) zwischen CS-25 Nachtrag 12 und 14 CFR Nachtrag 1 bis 136. Im Bereich fliegendes Personal wurde 2014 die Grundlage für ein risikobasiertes und integriertes Regelsetzungsprogramm geschaffen und 2015 weiter ausgebaut. Hierfür war eine Koordinierung mit anderen Kerntätigkeiten der Agentur wie Aktivitäten in den Bereichen Normung, Sicherheitsempfehlungen, EPAS und Zertifizierung notwendig. Im Zuge der Anwendung der ersten Erweiterungsvorschriften hat die Zahl der Befreiungen und Ausnahmen nach Artikel 14 im Jahr 2015 erheblich zugenommen.

### **1.3.2.5 Umweltschutz**

Die Agentur unterstützte die Kommission und die MS bei der Ausarbeitung gemeinsamer europäischer Positionen für die für Februar 2016 angesetzte 10. Sitzung des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz in der Luftfahrt (ICAO Committee on Aviation Environmental Protection – CAEP). Sie leitete die technischen Gespräche in den CAEP/10-Arbeitsgruppen über Fluglärm und die Emissionen von Triebwerken, in denen eine neue ICAO-Norm und empfohlene Handlungsweise (Standard and



Recommended Practice – SARP) über Luftfahrzeug-CO<sub>2</sub> (Treibstoff-Wirtschaftlichkeit) und eine neue Norm über Triebwerkpartikelemissionen diskutiert wurden. Beide Normen wurden anschließend bei der CAEP/10-Besprechung vereinbart. Die EASA unterstützte weiterhin die Kommission durch technisches Management des Vertrages über das öffentliche europäische Musterpaket für die Luftfahrt bezüglich der Ausarbeitung eines Hubschrauberlärmmodells und der Messung von Emissionen nichtflüchtiger Partikel von Flugzeugtriebwerken.

Die EASA unterstützte die Ausarbeitung von Änderungen der Grundverordnung und der Durchführungsverordnung zur Integration der ICAO CAEP/9-Änderungen an ICAO Anhang 16 Band I (Lärm) und Band II (Emissionen) nebst entsprechenden Änderungen an der Durchführungsverordnung und den Zulassungsspezifikationen 34 und 36. Die geänderten Vorschriften traten im Januar 2016 in Kraft.

Die Agentur erweiterte das STAPES-Flugplatz-Lärmexpositionsmodell auf über 70 Flughäfen insgesamt. Darüber hinaus leitete sie die Ausarbeitung des ersten Umweltberichts der europäischen Luftfahrt, der im Januar 2016 veröffentlicht wurde.

## 1.4 Produktsicherheitsaufsicht

### 1.4.1 Zielsetzung und Geltungsbereich

Die Agentur ist für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrterzeugnisse, -teile und -ausrüstungen zuständig. Diese Zuständigkeit umfasst die Erstzertifizierung neuer Musterbauarten einschließlich Betriebseignungsdaten und eine Reihe damit zusammenhängender Zertifizierungstätigkeiten wie z. B. ergänzende Musterzulassungen, Genehmigung von Änderungen an Musterzulassungen und Reparaturverfahren. Weiterhin fallen hierunter auch Tätigkeiten zur Sicherstellung der Erhaltung der Lufttüchtigkeit zertifizierter Produkte, Teile und Ausrüstungen während ihrer gesamten Betriebsdauer. Hierzu gehören unter anderem die Ermittlung von Sicherheitsproblemen und die unverzügliche Reaktion hierauf sowie die Herausgabe und Verteilung der entsprechenden obligatorischen Lufttüchtigkeitsanweisungen (Airworthiness Directives – AD).

Die Agentur erbringt auch Leistungen für externe Beteiligte wie z. B. die Genehmigung von Berichten von MRB (Instandhaltungsprüfstellen), Zertifizierungsunterstützung für Validierung (CSV) außerhalb der EU und technische Beratungsverträge auf Anfrage der Industrie, von Luftfahrtbehörden oder sonstigen öffentlichen Einrichtungen.

### 1.4.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015

#### 1.4.2.1 Erteilung von Lufttüchtigkeitserstzeugnissen und Umweltzeugnissen

Insgesamt blieb die Zahl der 2015 eingegangenen Anträge im Vergleich mit 2014 stabil. 2015 gingen bei der Agentur Musterzulassungsanträge hauptsächlich in den Bereichen allgemeine Luftfahrt und Triebwerk ein. Die Anzahl der größeren Änderungen und Derivate nahm in allen Produktkategorien geringfügig zu (z. B. Derivate: Boeing 737-7 und Boeing 737-8200). Ebenso stieg die Anzahl der Anträge auf Flughandbuchänderungen und Genehmigungen von Flugbedingungen für eine Fluggenehmigung leicht an. Andererseits ging die Zahl geringfügiger Änderungen und geringfügiger Reparaturen zusammen mit der Anzahl der Anträge auf Genehmigung von der EAA herausgegebener technischer Mindestforderungen (European Technical Standard Order Authorisation – ETSOA) zurück.



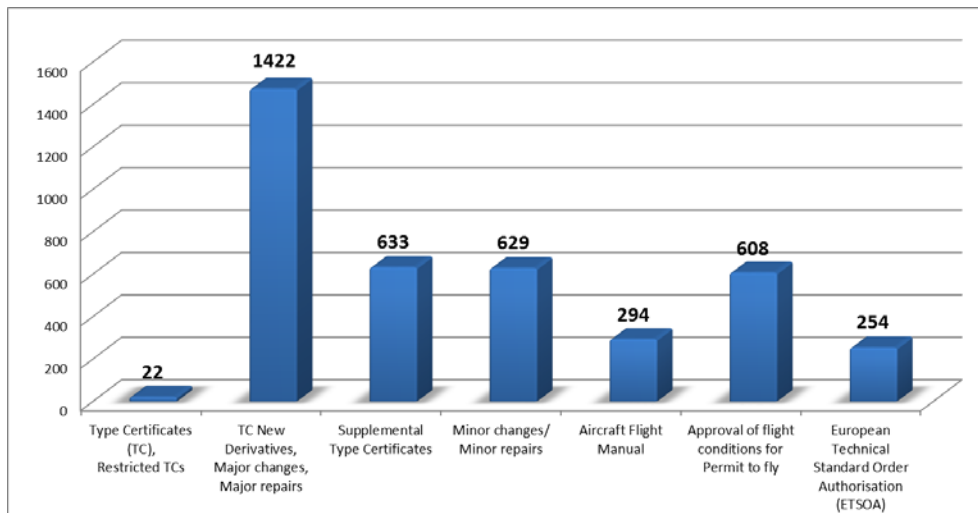


Abbildung 1 2015 bei der Agentur eingegangene Anträge betreffend Zulassungsaktivitäten

Die Gesamtzahl der 2015 erteilten Zulassungen (3.313) liegt geringfügig über derjenigen von 2014. Im Einzelnen: Die Anzahl größerer Änderungen und Derivate sowie die Anzahl erteilter ergänzender Musterzulassungen (Supplemental Type Certificates – STC) nahm zu. Andererseits ging die Zahl von Musterzulassungen und geringfügigen Änderungen und geringfügigen Reparaturen ebenso wie die Anzahl der ETSOA zurück. Musterzulassungen wurden unter anderem für den Finmeccanica-(ehemals Agusta Westland-) Großhubschrauber AW 169 und zwei große Turbinenriebwerke (International Aero Engines PW1100-JM und CFM International LEAP-1A) erteilt. Bei den Derivaten erteilte die Agentur die Zeugnisse für Airbus A320neo, das Geschäftsflugzeug Embraer Legacy 450, vier Großhubschrauber (Sikorsky S-76D, Airbus Helicopter Deutschland EC135 P3, Airbus Helicopter Deutschland MBB-BK117 C2E, Airbus Helicopter Deutschland MBB-BK117 D-2M) und ein kleines zweimotoriges Flugzeug (Diamond DA-62). 2015 wurden insgesamt 6 neue Gerätekennblätter für die Lärmemissionen (Type Certificate Data Sheets for Noise – TCDSN) ausgestellt und insgesamt 42 TCDSN überarbeitet.

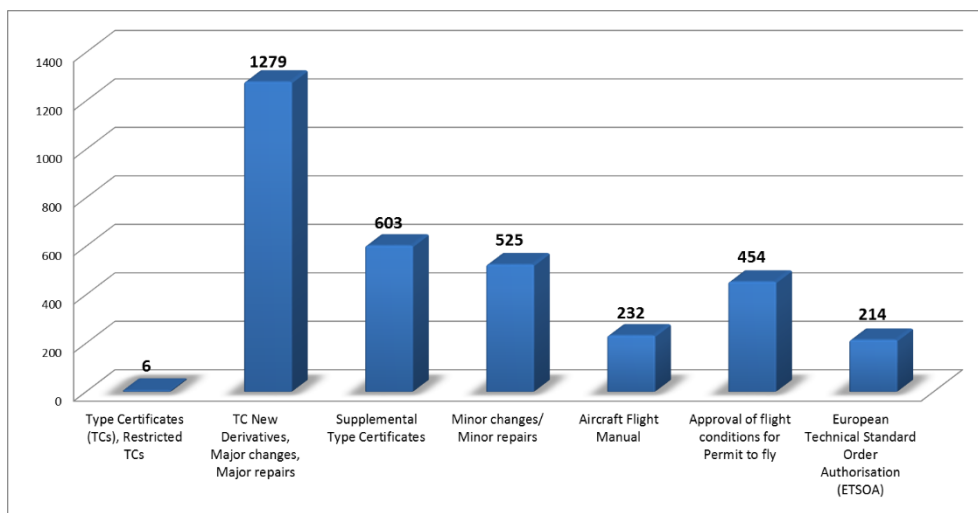


Abbildung 2 2015 von der EASA ausgestellt Genehmigungen

2015 war das erste vollständige Jahr seit der Umsetzung der Betriebseignungsdaten-Elemente (Operational Suitability Data – OSD) in das Zulassungsverfahren. Umfangreiche Arbeiten wurden geleistet, um die Konformität der OSD mit bestehenden Musterzulassungen (Type Certificates – TC)





vor dem Stichtag 18. Dezember 2015 sicherzustellen. Die große Mehrzahl der Projekte wurde vor dem Termin erledigt und ihre Genehmigung in die Gerätekenntblätter für die Musterzulassung (Type Certificate Data Sheets – TCDS) eingetragen (die OSD-Genehmigung wurde für 81 Baumuster erteilt, die jeweils mehr als ein OSD-Element enthielten). Eine kleine Anzahl von Projekten stehen vor der Genehmigung, und diese werden in der ersten Jahreshälfte 2016 abgeschlossen.

2015 wurden im Rahmen des bestehenden BASA die technischen Umsetzungsverfahren (Technical Implementing Procedures – TIP) mit der Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) Brazil und der FAA überprüft. Insbesondere beinhaltet das geänderte TIP mit der FAA (TIP Änd. 5) verschiedene Themen einschließlich der beiderseitigen Anerkennung der Standard-Auftragsgenehmigung TSOA/ETSOA und die automatische Anerkennung der Einstufung von STCs durch die Zulassungsbehörde als „einfach“.

2015 organisierte die Agentur das ganze Jahr über Veranstaltungen mit der Industrie und den einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden zur Bekanntmachung der neuesten Entwicklungen auf dem Gebiet der Produktzulassung und der entsprechenden aufsichtsbehördlichen Aufgaben. Dies betrifft z. B. den ersten DOA-Umsetzungs- und Zertifizierungs-Workshop, den ersten OSD-Workshop, das Drehflügler-Symposium, das Seminar für die allgemeine Luftfahrt, den Flugprüfungs-Workshop und den Workshop über die europäische technische Standardzulassung. Diese Veranstaltungen sind als Gelegenheit für die Teilnehmer gedacht, mit EASA-Vertretern Meinungen und Ansichten auszutauschen.

Weiterhin erarbeitete die Agentur Zulassungsmemoranden und Arbeitsanweisungen für die Umsetzung des LoI-Entwurfs. Weitere Einzelheiten sind in dem Kapitel über die Regelsetzung zu finden.

#### **1.4.2.2 Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

Die Agentur wendete viele Stunden für die Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auf, wobei insgesamt die Zahlen von 2014 übertroffen wurden. Dies ist bedingt durch die anhaltende Zunahme der Flottengröße und die Zunahme der verfügbaren Sicherheitsinformationen und ist auch eine unmittelbare Folge besonderer Vorkommnisse. So wurden zum Beispiel als Folgemaßnahme der Umsetzung der in CAP1145 („Safety review of offshore public transport helicopter operations in support of the exploitation of oil and gas“ – Sicherheitsüberprüfung des Offshore-Hubschrauberbetriebs im öffentlichen Verkehr zur Unterstützung der Ausbeutung von Erdöl- und Erdgasvorkommen) enthaltenen Empfehlungen der britischen Zivilluftfahrtbehörde zwei Zertifizierungsmemoranden veröffentlicht („Post Certification Actions to Verify the Continued Integrity of Safety Critical Parts“ – Maßnahmen nach der Zulassung zur Überprüfung der fortbestehenden Integrität sicherheitskritischer Teile) und „Vibration Health Monitoring: Prioritisation of Maintenance Alerts“ – Überwachung der Vibrationsbeständigkeit: Priorisierung von Wartungs-Warnmeldungen). Weiterhin wurde aus Anlass jüngster Vorfälle und Unfälle der Workshop „Flying at high altitude in adverse weather conditions“ (Fliegen in großer Höhe bei ungünstigen Wetterbedingungen) organisiert. Ziel war die Beurteilung des möglichen Nutzens spezifischer Ausbildungen für Flüge in großer Höhe und von verbesserten Wetterinformationen für Piloten.

Eine wichtige Rolle spielte dabei das interne Ereignismeldesystem (Internal Occurrence Reporting System – IORS), das eingehende Sicherheitsinformationen sammelt und auf schlüssige und wirksame Weise die Auswertung und Weiterbehandlung der Informationen durch Fachpersonal unterstützt. Als Ergebnis der Tätigkeiten im Bereich der Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gab die Agentur 284 Lufttüchtigkeitsanweisungen (AD) und 23 dringliche Lufttüchtigkeitsanweisungen (EAD) heraus. Eine ausführliche Auflistung findet sich im Portal für AD-Veröffentlichungen unter <http://ad.easa.europa.eu/>. Die nachstehende Übersicht zeigt einen Auszug je Produktkategorie.



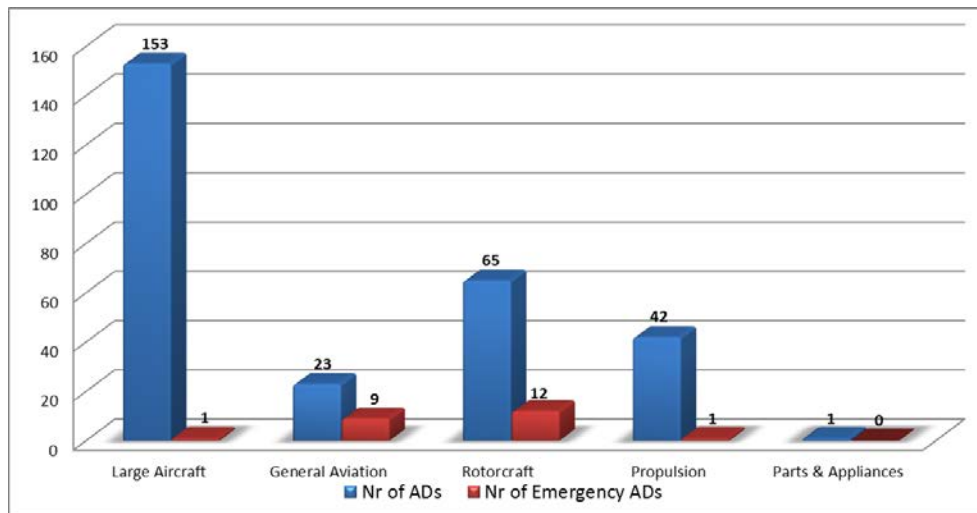


Abbildung 3 2015 von der EASA ausgestellte AD und dringliche Lufttüchtigkeitsanweisungen

Die Gesamtzahl der 2015 eingegangenen Anträge (69) für das alternative Nachweisverfahren (Alternative Method of Compliance – AMOC) liegt leicht unter dem Niveau von 2014.

Außerdem wurden 46 Sicherheitsmitteilungen (Safety Information Bulletins – SIBs) im Zusammenhang mit Lufttüchtigkeit und betrieblichen Angelegenheiten veröffentlicht. SIBs wurden unter anderem aus Anlass des Unfalls von Flug 4U9525 veröffentlicht über „Im Cockpit zugelassene Personen“ und über Konfliktzonen (z. B. Kaspisches Meer und Pakistan). Weiterhin wurden 154 ausländische AD (einschließlich Überarbeitungen und Berichtigungen) angenommen und 29 ausländische Veröffentlichungen von Sicherheitshinweisen (Foreign Safety Advisory Information publications) in das AD-Portal hochgeladen.

Am dritten AD-Workshop, der am 9. und 10. Dezember 2015 in Köln abgehalten wurde, nahmen 170 Beteiligte aus der Industrie (Musterzulassungsinhaber, Betreiber und Instandhaltungsbetriebe) und von einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden (National Aviation Authorities – NAA) teil, wobei die Gesamtzufriedenheitsquote 83 % betrug.

### 1.4.2.3 Produktsicherheitsaufsicht und damit verbundene Dienstleistungen

Im Laufe des Jahres 2015 gingen bei der Agentur 589 Anträge auf Unterstützung der Validierung von EASA-Zertifikaten/-Genehmigungen (CSV) in Drittstaaten ein. Die Agentur leistete in diesem Zusammenhang technische Unterstützung, wobei die bestehenden bilateralen Abkommen und Arbeitsvereinbarungen berücksichtigt wurden. Erwähnenswert ist, dass bei der Agentur im Rahmen des Partnerschaftsprojekts in der Luftfahrt zwischen der EU und China die ersten Anträge auf Validierung europäischer Produkte in China eingingen.

Darüber hinaus veröffentlichte die Agentur 87 MRB-(Instandhaltungsprüfstellen-)Zulassungsschreiben, um Musterzulassungsinhaber bei der Erstellung oder Änderung der planmäßigen Instandhaltungsanweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen zu unterstützen. Die Agentur gewährte technische Unterstützung bei den MRB-Prozessen für die einzelnen Luftfahrzeuge, um diese Aktivität durchführen zu können. Außerdem unterstützte die EASA die Einführung wesentlicher Änderungen an den MRB-Verfahren wie z. B. Hinzufügung von MRB im Rahmen der DOA, Hinzufügung von MRB zum EU/USA-BASA und Erstellung des Dokuments Internationaler MRB-Prozessstandard.



#### **1.4.2.4 Fachwissen und Unterstützung für andere Prozesse innerhalb der Agentur**

Das technische Personal, das hauptsächlich im Bereich Produktsicherheitsaufsicht tätig ist, wurde auch in anderen Prozessen innerhalb der Agentur eingesetzt. Die wesentlichen Ergebnisse sind den Kapiteln Regelsetzung, Zulassung von Organisationen und Internationale Zusammenarbeit und Inspektionen in den Mitgliedstaaten zu entnehmen.

### **1.5 Genehmigung von Betrieben**

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

Die EASA ist zuständig für die Genehmigung von Entwicklungsbetrieben unabhängig von deren Standort sowie von Betrieben, die für Herstellung, Instandhaltung, Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen im Bereich Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, Flugausbildung, flugmedizinische Zentren und Flugsimulationsübungsgeräte außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten zuständig sind. Dies umfasst auch die Genehmigung von Herstellungsbetrieben mit Sitz innerhalb des Hoheitsgebiets eines oder mehrerer Mitgliedstaaten auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats/der betreffenden Mitgliedstaaten. Der Bereich Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management – ATM)/Air Navigation Services (Flugsicherungsdienste – ANS) unterstützt die EU bei der Überwachung der Netzwerk-Manager-Funktion in Eurocontrol und hat die Aufsicht über die Europäische Erweiterung des geostationären Navigationssystems und die Zulassung und Aufsicht über Fluglotsen-Ausbildungsorganisationen außerhalb von Europa übernommen.

#### **1.5.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015**

Die Organisationszulassungen haben 2015 zugenommen, u. a. Zulassung von Entwicklungsbetrieben (Design Organisation Approvals – DOA)/alternatives Verfahren (Alternative Procedure – AP) zu DOA, Genehmigung von Herstellungsbetrieben (Production Organisation Approvals – POA) und Genehmigung von luftfahrttechnischen Betrieben (Maintenance Organisation Approval – Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb)/Genehmigung als Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal (Maintenance Training Organisation – MTOA)/Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing airworthiness management organisation – CAMO). Das Arbeitspensum bezüglich der Überwachung der europäischen Genehmigung als Herstellungsbetrieb (European Single Production Organisation Approval) für den Airbus hat sich mit der Steigerung der Fertigungsraten der Programme A350 und A320 leicht erhöht. Insbesondere war für die wachsende Anzahl wesentlicher Änderungen und der außereuropäischen Standorte (neues Endmontageband in den Vereinigten Staaten) eine Genehmigung erforderlich. Die erste Auslieferung wird für April 2016 erwartet.

Die Zahlen zu den Betriebsgenehmigungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:



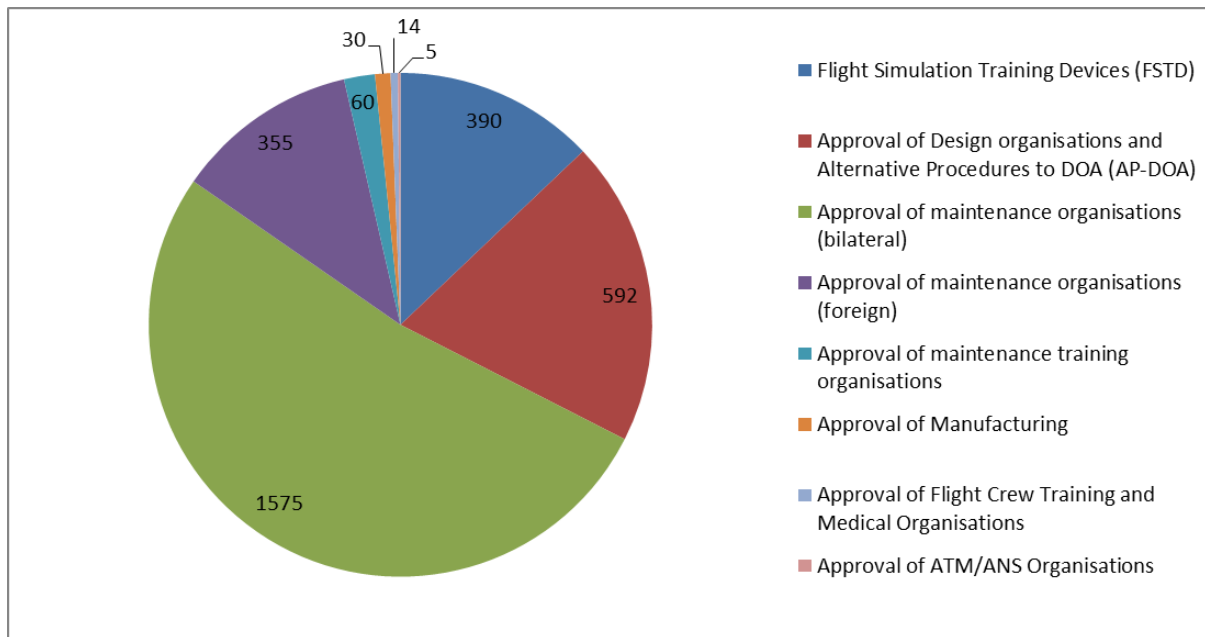


Abbildung 4 Organisationszulassungsaktivitäten 2015

### Genehmigung von Entwicklungsbetrieben

20 neue DOA wurden zugelassen und 11 DOA wurden 2015 widerrufen.

Per 31. Dezember 2015 unterlagen 320 DOA der Aufsicht der EASA, wovon 259 direkt von der Agentur betreut und 61 an einzelstaatliche Luftfahrtbehörden delegiert wurden. Der Bestand an DOA-Überwachungsangelegenheiten nahm zwischen 2014 und 2015 um 3 % zu.

Bei 100 Betrieben wurde eine Erstbeurteilung für DOA und bei 39 für AP zu DOA durchgeführt. Das Spektrum der laufenden DOA-Untersuchungen nahm zwischen 2014 und 2015 um 6 % zu.

Die Auslagerungszahlen wurden auf gleichem Niveau gehalten. Die Ressourcen des DOA-Referats sind unverändert geblieben.

Die Arbeitsmethoden wurden zur Vorbereitung auf die Umsetzung des Lol-Entwurfs angepasst. Es wurde eine risikobasierte Verfahrensweise definiert und in einem Verfahren dokumentiert, unterstützt durch ein spezifisches Instrument. Das neue System wird derzeit eingeführt.

Der DOA-Workshop mit der Industrie im November 2015 hat sich mit mehr als 350 Teilnehmern aus Industrie und Behörden erneut als voller Erfolg erwiesen. In diesem Jahr wurde der Workshop erstmals als kombinierter Zertifizierungs-/DOA-Workshop durchgeführt.

### Genehmigung von Herstellungsbetrieben

Derzeit sind 30 EASA-POAs an ausländische Herstellungsbetriebe erteilt, eine Einzel-POA an Airbus und 5 Anerkennungsmitteilungen (Letters of Acceptance – LOA) an Anbieter einer Flugnavigationsdatenbank. Darüber hinaus stellte die EASA weiterhin Export-Lufttüchtigkeitszeugnisse für von EASA-POA-Betrieben hergestellte Luftfahrzeuge (SBAAl in China und Airbus in China und Europa) aus. Im Falle der Einzel-POA für Airbus war ein wesentlicher Erfolg die Erweiterung der Airbus-POA um das neue Endmontageband in den Vereinigten Staaten (der Betrieb begann im Juli 2015, das erste Audit durch die EASA fand im September statt). Außerdem begannen im Jahr 2015 anspruchsvolle neue Projekte wie z. B. Beluga XL, A330 neo, das A330-Projekt in Tianjin und die Verlängerung der POA-Erweiterung auf neue Modelle der A320 neo-Familie im Zuge des

Ausbau des A350- und A320-Programms. Ebenso kündigte Airbus Helicopters ihre Absicht an, 2016 eine EASA-Einzel POA beantragen zu wollen. Weiterhin gab es eine Zunahme der Anzahl der POA-Anträge bei der EASA, hauptsächlich aus der Türkei, aus Indien und China. Neben diesen Kerngeschäftsaktivitäten gab es eine Reihe von internationalen Aktivitäten (neuer Airbus-Produktionsstandort in China, vertrauensbildende Maßnahmen mit ausländischen Staaten und Vorbereitung auf künftige bilaterale Verträge) sowie Arbeiten an vorhandenen BASAs. Eine besondere Aufgabe war 2015 die Umsetzung der Entscheidung 2015/023/E des Exekutivdirektors (ED) für die Zulassung von Luftfahrzeugen aus Neuseeland und Australien.

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

Im Bereich Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben/Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (MOA/CAMO) kommt die EASA ihren Aufgaben Untersuchungen und Überwachung entweder durch die Auslagerung der Aufgaben an akkreditierte nationale Luftfahrtbehörden oder durch den Einsatz eigener Auditoren/Experten nach. Per 2015 hat die EASA 355 Genehmigungen für Instandhaltungsbetriebe, 60 für Ausbildungsbetriebe für Instandhaltungspersonal, 2 für CAMOs und 1.400 Genehmigungen für die Vereinigten Staaten und 175 für Kanada erteilt. Die Anzahl der Neuanträge im Bereich der Instandhaltung und der Zulassungen als Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal wächst nach wie vor leicht, wenn auch langsamer als in den Vorjahren.

### **Genehmigungen für die Schulung der Flugbesatzung und für medizinische Betriebe (ATO und AeMC)**

Für 2015, zugelassene Ausbildungsorganisationen (Approved Training Organisations – ATO) und flugmedizinische Zentren (Aero-Medical Centres – AeMC) als die zuständige Behörde für die erstmalige und fortlaufende Aufsicht über die Zulassung von Organisationen für die Lizenzierung von Flugbesatzungen und über flugmedizinische Zentren. Außerdem umfassen die Aktivitäten des Referats auch die Zuständigkeit für die erstmalige und die wiederkehrende Qualifikation und Sonderevaluierung von Flugsimulations-Trainingsgeräten und das Audit des Konformitätsüberwachungssystems von Betreibern von Flugsimulations-Trainingsgeräten außerhalb der europäischen Mitgliedstaaten. Es hat seine Organisationszulassungsaktivitäten konsolidiert und soweit möglich optimiert und die Aufsichtstätigkeiten über den Betrieb von zugelassenen Ausbildungsorganisationen und über Flugsimulations-Trainingsgeräte zusammengefasst.

Die Anzahl der anerkannten Ausbildungsorganisationen stieg von 12 im Jahre 2014 auf 14 Ende 2015. Die Mehrzahl der zugelassenen Ausbildungsorganisationen unter Aufsicht der EASA sind große, komplexe Betriebe mit einer sehr hohen Anzahl von Ausbildungsgängen.

Größere Erfolge im Jahr 2015 waren:

- Zulassung der Ausbildungseinrichtung für Piloten für eine große Fluggesellschaft außerhalb der europäischen Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung der Kommission (EU) 1178/2011;
- Zulassung einer auf Musterberechtigungen für ATR-Flugzeuge spezialisierten Ausbildungseinrichtung für Piloten in Thailand;
- Erarbeitung eines Instruments für die Risikobewertung in der Pilotenausbildung für die Verwendung durch die zugelassenen Ausbildungsorganisationen in ihrem Sicherheitsmanagementsystem;
- Umsetzung eines Änderungsmanagementsystems für eine der großen zugelassenen Ausbildungsorganisationen zur Vereinfachung des Antragsverfahrens für Änderungen am Tätigkeitsumfang der Organisation;



- die ersten Ausbildungseinrichtungen für Testpiloten wurden Ende 2015 überprüft, und die endgültige Zulassung wird für 2016 erwartet.

Es gingen mehrere neue Zulassungsanträge von Ausbildungseinrichtungen für Piloten ein, und voraussichtlich werden 2016 mindestens drei neue Organisationen zugelassen werden.

Hinsichtlich der Aufsicht über und der Genehmigung von Flugsimulationsübungsgeräten im Jahr 2015 war der Markt sehr herausfordernd. Es gab eine hohe Anzahl von Deaktivierungen bzw. Rückgaben von Qualifikationszeugnissen für Flugsimulations-Trainingsgeräte aufgrund des kommerziellen Bedarfs und gleichzeitig eine hohe Anzahl von Erstqualifikationen für neue Flugsimulationsübungsgeräte.

Flugsimulations-Trainingsgeräte	2015	2014
Aktiv	390	390
Ausgesetzt	10	4
Zurückgegeben/widerrufen	53	46
Deaktiviert	24	-
Gesamt	477	440

Tabelle 1: Überblick über Flugsimulations-Trainingsgeräte 2015/2014

Bis Ende 2015 wurden 55 Betreiber von Flugsimulations-Trainingsgeräten mit 390 aktiven Geräten an 95 verschiedenen Standorten in aller Welt von der EASA entweder durch interne Fachleute oder durch externe Vergabe an zertifizierte Dienstleister zugelassen.

Für 2016 wird eine erhöhte Anzahl von Erstqualifikationen für Flugsimulations-Trainingsgeräte erwartet.

### ATM/ANS-Organisationen und ATCO-Ausbildungsorganisationen

2015 wurde 1 neue ATCO-Ausbildungsorganisation zugelassen. Im Rahmen des Übergangs zu einer neuen Verordnung über die ATCO-Ausbildung (Verordnung (EU) 2015/340) hat die EASA diese neue Verordnung auf die Zulassung neuer Organisationen angewandt. Außerdem durchläuft die europäische Luftfahrtbank derzeit die Zertifizierung als Flugabfertigungsorganisation. Diese Zertifizierung begann 2015 und wird voraussichtlich 2016 abgeschlossen werden.

## 1.6 Inspektionen in den Mitgliedstaaten

### 1.6.1 Zielsetzung und Geltungsbereich

In der Grundverordnung heißt es in Artikel 24 Absatz 1: „Die Agentur führt Inspektionen zur Kontrolle der Normung in den von Artikel 1 Absatz 1 erfassten Bereichen durch, um zu überprüfen, ob die zuständigen nationalen Behörden diese Verordnung und ihre Durchführungsbestimmungen anwenden, und erstattet der Kommission Bericht.“ Nach der Umsetzung der geänderten Standardisierungsverordnung sind alle technischen Bereiche innerhalb des Aufgabenbestands der EASA abgedeckt, und 2015 umfasste der Standardisierungsumfang:

- Lufttüchtigkeit;
- Flugbetrieb;
- fliegendes Personal;
- Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste einschließlich Fluglotsen;
- Vorfeldinspektionen.



Die Vorbereitungen für die Standardisierung auf Flugplätzen begannen 2015, der Abschluss ist für 2018 geplant.

### 1.6.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015

#### 1.6.2.1 *Tätigkeiten im Zusammenhang mit der kontinuierlichen Überwachung*

Alle Standardisierungstätigkeiten sind jetzt durch fortlaufende Überwachung gesteuert. Inspektionen wurden auf der Grundlage dessen priorisiert und geplant, wie die Agentur die Fähigkeit der zuständigen Behörden zur Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten im Bereich der Aufsicht bewertete. Hierzu wurde ein Modell herangezogen, das in Artikel 7 der Standardisierungsverordnung dargestellt ist. Es umfasst die Erhebung und Auswertung von Daten von zuständigen Behörden, der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organisation – ICAO), der Kommission und von anderen Quellen zur Schaffung eines „Standardisierungs-Ratings“. Hieraus werden dann mithilfe von Aktivitätskennndaten und nach Prüfung durch Fachleute der Umfang und die Häufigkeit von Inspektionen festgelegt. 2015 wurde das Modell auch auf Flugsicherungsdienste angewandt; daher stützte sich die Planung für 2016 vollständig auf dessen Ergebnis.

Die Ergebnisse des Verfahrens der fortlaufenden Überwachung (Continuous Monitoring Approach – CMA) der Standardisierung werden in Berichten zur fortlaufenden Überwachung (Continuous Monitoring Reports – CMR) dargestellt, die vierteljährlich an den nationalen Standardisierungskordinator (National Standardisation Coordinator – NSC) sowie an die EU übermittelt werden. 2015 wurden vier Berichte zur fortlaufenden Überwachung (Continuous Monitoring Reports – CMR) veröffentlicht (im März, Juni, September und Dezember). Diese beinhalteten eine Einführungsseite und drei Teile mit folgenden Themen: (1) Datenerhebung in SIS, (2) Standardisierungsdaten aus der Standardisierungsdatenbank mit der Anzahl und dem Status offener Verstöße in dem Land pro Bereich und (3) die Landesübersicht mit den verbleibenden Indikatoren (die Sicherheitsindikatoren, die seit der letzten umfassenden Inspektion in jedem Bereich vergangene Zeit und die allgemeinen Indikatoren) sowie die Ergebnisse der Berechnungen des Modells (Standardisierungs-Rating) und das Output-Niveau pro Bereich. Ein Beispiel für Letzteres enthält Anhang XII.

Zusammen mit dem CMR des vierten Quartals 2015 legte die EASA den zuständigen Behörden eine Trendanalyse der Daten in Abschnitt 1 und 3 des Berichts vor. Dies erlaubte die Identifizierung sich abzeichnender Trends und deren Behandlung, wenn diese die Fähigkeit einer Luftfahrtbehörde zu beeinträchtigen begannen, ihren Verpflichtungen im Rahmen der Sicherheitsaufsicht nachzukommen. Ein Beispiel für eine Trendanalyse ist unten dargestellt.

Mit diesen Instrumenten wird der Status eines jeden Staates besser sichtbar und kann die Planung der Inspektionen zielgenauer durchgeführt werden. Dies ermöglicht eine Anpassung des Inspektionsprogramms und die Abstimmung der geplanten Inspektionen auf wichtige Probleme. Der längstmögliche Abstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden umfassenden Inspektionen ist auf 4 Jahre festgelegt. Abschließend ist festzustellen, dass dank der Tätigkeiten im Zusammenhang mit der kontinuierlichen Überwachung auch die Transparenz im Hinblick auf die Normungstätigkeiten zwischen der EASA und den einzelnen Mitgliedstaaten erheblich verbessert werden konnte.

#### 1.6.2.2 *Durchgeführte Inspektionen*

2015 wurden 99 Inspektionen zur Kontrolle der Normung durchgeführt. Bei der Anzahl der Inspektionen ist ein rückläufiger Trend feststellbar. Dies ist als eine Folge der fortlaufenden Überwachung anzusehen, durch die Aktivitäten vor Ort entfallen können.



Hinweis: Auf der Grundlage einer Sicherheitsdatenanalyse haben Kommission und Agentur gemeinsam beschlossen, vier Ad-hoc-Inspektionen durchzuführen.

Art der Inspektion	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD	ATM/ ANS	RAMP	Gesamt
Umfassend	10	16	9	9	9	7	8	68
Gezielt	6	4	1	1	3	8	4	27
Ad hoc	2	1	1					4
<b>Alle Arten, 2015</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>99</b>

Tabelle 2: Übersicht über 2015 durchgeführte Inspektionen zur Kontrolle der Normung

711 Nichteinhaltungsverstöße wurden 2015 festgestellt, darunter 3, die unmittelbar Sicherheitsbelange berührten. Aufgrund bereichsübergreifender Inspektionen können 42 Verstöße mehr als einem Bereich zugeordnet werden. Dies ergibt 117 weitere Verstöße, wenn diese den einzelnen Bereichen zugeordnet werden, und somit insgesamt 828 Verstöße. Rund 28 % aller Verstöße (27 % in 2014) wurden als erhebliche Mängel eingestuft, die Sicherheitsbelange berühren könnten, wenn sie nicht ordnungsgemäß behoben würden. In drei Fällen stellte die Agentur eine unmittelbare Berührung von Sicherheitsbelangen fest.

**1.6.2.3 Bereichsübergreifende behördliche Anforderungen**

2015 erarbeitete die Agentur eine bereichsübergreifende Einzel-Verfahrensweise zur Beurteilung der behördlichen Anforderungen mit dem Ziel einer Minimierung des Arbeitspensums der zuständigen Behörden und der EASA (eine Einzelinspektion statt fünf Inspektionen auf der Grundlage der gleichen Anforderungen), der Sicherstellung einer internen Standardisierung bei der EASA in den fünf relevanten Bereichen und der Nutzung von Synergien bei der Durchführung von Inspektionen. Das Programm soll für EASA-Mitgliedstaaten innerhalb von 2 Jahren, Ende 2016, abgeschlossen sein.

**1.6.2.4 Lufttüchtigkeit (AIR)**

Die im Bereich der Lufttüchtigkeit durchgeführten Inspektionen zur Kontrolle der Normung bestätigten wiederum die Verteilung von Verstößen, die im letzten Vierjahreszeitraum festgestellt wurden. Es zeigt sich, dass die Verstöße hauptsächlich auf die drei kritischen Elemente hinsichtlich der Aufsicht konzentriert sind: CE-6, CE-7 in CE-8, in absteigender Reihenfolge.

**1.6.2.5 Flugbetrieb (OPS)**

Die Inspektionen zur Kontrolle der Normung im Bereich Flugbetrieb einschließlich derjenigen, die im Rahmen der bereichsübergreifenden Beurteilung durchgeführt wurden, ergaben als allgemeines Problem, dass die zuständigen Behörden allgemein mit der Umsetzung der behördlichen Anforderungen in Verzug waren. Weiterhin konzentrierten sich die Tatbestände der Nichterfüllung auf die Bereiche der Aufsicht (CE-6 und CE-7).

**1.6.2.6 Fliegendes Personal (FCL, Medizin, FSTD)**

Die Inspektionsergebnisse des Jahres 2015 machen deutlich, dass bezüglich der Umsetzung der Verordnung über das fliegende Personal einige Anpassungen vorgenommen werden müssen. Der Vergleich der Vorjahresergebnisse mit den hauptsächlichen Trends ergibt, dass die ICAO-kritischen Elemente CE-3 und CE-6 nach wie vor das Hauptproblem sind. Weiterhin wurde festgestellt, dass einige zuständige Behörden keine wirkungsvolle Aufsicht über flugmedizinische Sachverständige und flugmedizinische Zentren führten.





### 1.6.2.7 *Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste (ATM/ANS)*

Wie in allen Vorjahren war die Unterstützung des ATM/ANS-Standardisierungsprogramms durch die Behörden hervorragend, und eventuelle Probleme während der Besuche hatten nur minimale Auswirkungen auf die geplanten Programme. Der Trend, dass die Mehrzahl der während der ersten umfassenden Inspektionen bei zuständigen Behörden/nationalen Aufsichtsbehörden festgestellten Tatbestände der Nichterfüllung zum Zeitpunkt der zweiten (konzentrierten) Inspektion beseitigt waren, hielt an.

Die Anzahl der benannten Fachleute von Behörden und die zu einer Teilnahme als Teammitglied bereit waren, hat sich bei 18 stabilisiert, wovon ein Mitglied 2015 neu aufgenommen wurde. Einige weitere zuständige Behörden/nationale Aufsichtsbehörden benannten potenzielle Teilnehmer, auch wenn die Anzahl geringer war als erwartet.

Die 15 im letzten Jahr durchgeführten Inspektionen zeigten, dass die weit überwiegende Anzahl der Verstöße ICAO CE-6 (Verpflichtungen bezüglich Lizenzierung, Zertifizierung, Genehmigung und Zulassungen) und CE-7 (Überwachungsverpflichtungen) betrafen: Von den Verstößen „Berührung von Sicherheitsbelangen feststellen, wenn Verstöße nicht rechtzeitig beseitigt werden“ (Klasse D, gemäß Artikel 18 der Verordnung 628/2013) lagen 71 im Bereich dieser CEs. Dies zeigt deutlich eine mangelnde Konsequenz der Behörden bei der Wahrnehmung ihrer Zertifizierungs- bzw. Aufsichtsverpflichtungen.

## 1.7 Betreiber

### 1.7.1 Zielsetzung und Geltungsbereich

Dieser Abschnitt befasst sich mit den Tätigkeiten der Agentur in Bezug auf die Koordinierung der Programme für Vorfeldinspektionen („Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern“ (Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA) und „Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen der Gemeinschaft“ (Safety Assessment of Community Aircraft – SACA)) und der Autorisierung von Drittlandsbetreibern (TCO). Die von der EASA durchgeführte Vorfeldinspektionstätigkeit ist eine Koordinierungsaufgabe, die Folgendes umfasst:

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

Außerdem ist die Agentur gemäß Artikel 23 der EASA-Grundverordnung für die Ausstellung von Genehmigungen für Drittlandsbetreiber (TCO) zuständig, die in den Luftraum der EASA fliegen und in einem der EASA-Länder landen wollen.

### 1.7.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015

#### 1.7.2.1 *Vorfeldinspektionsprogramme (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA)/Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen der Gemeinschaft (Safety Assessment of Community Aircraft – SACA))*

Nach der aufsichtsbehördlichen Änderung des Vorfeldinspektionsprogramms im Jahre 2014 wurde den beteiligten Staaten und den Betreibern weitere Unterstützung gewährt. Eine erste Änderung der Inspektionsanweisungen wurde im November 2015 konzipiert und veröffentlicht. Sie verlieh hauptsächlich der vereinbarten Verfahrensweise zur Durchsetzung der Anforderung der ACAS-II-



Software-Version 7.1 Nachdruck, die seit dem 1. Dezember 2015 für alle Luftfahrzeuge gilt. Die Erstbeurteilung einer Ausbildungseinrichtung für die Vorfeldinspektion (Ramp Inspection Training Organisation – RITO) wurde für einen Staat durchgeführt, um den Rahmen dieser bereits zu einem früheren Zeitpunkt zugelassenen Einrichtung zu erweitern. Weiterhin wurde die fortwährende Überwachungsbeurteilung für die erstere sowie eine weitere RITO in diesem Staat durchgeführt, auf deren Grundlage die Zulassungen verlängert wurden.

Die Instrumente für das CMA wurden weiterentwickelt und Zug um Zug angewandt. Die Ergebnisse des CMA wurden, soweit notwendig, auch für eine Anpassung der kurz- und langfristigen Planung der Inspektionen zur Kontrolle der Normung im Bereich der Vorfeldinspektion herangezogen.

Wenn neue Staaten dem Programm beitreten, werden Normungsbesuche durchgeführt. Diesbezüglich wurden bei zwei Bewerbern erfolgreich Besuche durchgeführt. Inzwischen ist der Anfang 2015 besuchte Staat Vollmitglied geworden, während sich der andere geprüfte Staat in der letzten Phase der Beseitigung der Verstöße befindet. Ein Lückenanalysebesuch wurde bei einem dritten Bewerberstaat durchgeführt, um zu prüfen, in welchem Umfang die Anforderungen umgesetzt wurden. An einige neue strategische Partnerländer wurde eine Anfrage bezüglich einer Teilnahme am Programm gerichtet, wobei sich die Agentur derzeit auf zwei Staaten konzentriert, die ein mögliches Interesse bekundet haben.

Die Anzahl der Vorfeldinspektionen nahm 2015 um ungefähr 5 % auf über 12.000 zu. Die regelmäßige Auswertung der bei diesen Inspektionen erhobenen Daten wird fortgesetzt. Erkenntnisse wurden den beteiligten Staaten und der EU mitgeteilt (im Rahmen des Flugsicherheitslistenprozesses der EU). Darüber hinaus wurden diese Erkenntnisse intern weitergegeben und für interne Prozesse wie die Standardisierung und die Zulassung von Drittlandsbetreibern (Third Country Operators – TCO) genutzt. Mögliche Gefährdungen der Sicherheit wurden festgestellt und Maßnahmen zur Eindämmung sich abzeichnender Risiken vorgeschlagen. Synergien, die sich zwischen dem Vorfeldinspektionsprogramm und dem TCO-Prozess ergaben, erwiesen sich als sehr effektiv.

### **1.7.2.2 Drittlandsbetreiber (TCO)**

Nach Abschluss der TCO-Antragstellungsphase im November 2014, während der bei der EASA Anträge von fast 650 Drittlandsbetreibern eingingen, begann die Agentur mit den technischen TCO-Beurteilungen und der Erteilung von TCO-Zulassungen. Die ersten TCO-Zulassungen wurden am 2. Juli 2015 während einer Veranstaltung am Flughafen Brüssel in Anwesenheit des Mitglieds der Kommission Violeta Bulc und des Exekutivdirektors Patrick Ky bekannt gegeben. Bei den anschließenden technischen Bewertungen der Betreiber wurden 66 % aller Luftfahrzeuge von mit der gewerbsmäßigen Beförderung im Luftverkehr in die EU befassten Luftfahrzeugbetreibern aus Drittländern erfasst. Die Erteilung von Zulassungen markiert den Beginn des Programms zur fortlaufenden Überwachung von TCOs, dem alle zugelassenen Betreiber unterliegen.

Während des gesamten Jahres 2015 wurde eine enge Abstimmung mit der EU aufrechterhalten, um die Übereinstimmung der TCO-Zulassung mit dem EU-Flugsicherheitslistenmechanismus zu gewährleisten. Die EASA nahm an von der Kommission organisierten Sitzungen/Anhörungen zur Vorbereitung und Durchführung beider Sitzungen des Ausschusses für Luftverkehrssicherheit (Air Safety Committee – ASC) teil. Bei den ASC-Sitzungen legte die Agentur technische Analysen und Aktualisierungen zum Fortschritt der TCO-Umsetzung vor.

Die Entwicklung der webbasierten TCO-Softwareanwendung der Agentur wurde mit der Hinzufügung weiterer Funktionen zur Unterstützung des TCO-Zulassungsprozesses fortgeführt. Sie dient dazu, relevante Beteiligte über den Status der TCO-Anträge und Genehmigungen zu informieren. Weiterhin wurden im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems der Agentur TCO-Verfahren und -





Arbeitsanweisungen erstellt. Ein erstes internes Qualitätsaudit des TCO-Referats wurde im Sommer 2015 mit positivem Ergebnis durchgeführt.

Die EASA verstärkte den TCO-Personalbestand, um eine erfolgreiche Umsetzung des TCO-Systems bis zum Ende der Übergangsfrist im November 2016 zu erreichen. Das Einsatz- und Besuchsprogramm des Referats (TCO-Überprüfungen, Besuche im Zusammenhang mit der EU-Sicherheitsliste, Audits bezüglich des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht und EASA-Inspektionen zur Kontrolle der Normung) wurde vollständig absolviert.

Ein dritter TCO-Workshop mit den TCO-Anlaufstellen der einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten und der Kommission wurde im Dezember erfolgreich durchgeführt. Er förderte die Kommunikation und die Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den Mitgliedstaaten in TCO-Angelegenheiten.

## **1.8 European Central Question Bank (Europäische Zentrale Fragenbank)**

### **1.8.1 Zielsetzung und Geltungsbereich**

Die europäische zentrale Fragenbank (European Central Question Bank – ECQB) enthält die Fragen, die von den Mitgliedstaaten für die Prüfung der theoretischen Kenntnisse von Piloten für die Lizenz für Berufspiloten, die Lizenz für Verkehrspiloten, die Pilotenlizenz für den Betrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern und für Instrumentenflugberechtigungen für Flugzeuge und Hubschrauber zu verwenden sind.

Die Agentur erarbeitete Anfang 2015 ein neues Verfahren für die ECQB und richtete im Referat für die internationale Zusammenarbeit das ECQB-Team ein. Das ECQB-Team wird für die Ausarbeitung von 1.500 neuen Fragen und die Überprüfung von 2.000 vorhandenen Fragen pro Jahr zuständig sein.

### **1.8.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015**

Die erste vollständige Umsetzung des neuen Verfahrens wurde im November 2015 mit der Veröffentlichung von ECQB 3.0 abgeschlossen. Beteiligt waren über 30 Fragenersteller und 40 Fachleute aus ganz Europa. ECQB 3.0 markierte eine erhebliche Verbesserung der Fragenbank:

- Es wurden 1.476 neue Fragen in allen Fächern hinzugefügt, wobei jetzt insbesondere Fragen aus der Hubschrauberkategorie besser vertreten sind;
- 1.876 vorhandene Fragen wurden verbessert und 251 für die Sperrung vorgesehen.
- Obiges repräsentiert ca. 30 % der gesamten Fragenbank.
- Zusätzliche Elemente bezüglich der Rechtsbehelfsverfahren der einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden wurden den Fragen hinzugefügt.

Ein wesentlicher Schritt zur Sicherstellung der Relevanz und Aktualität der ECQB ist die vollständige Überarbeitung des Lehrplans der theoretischen Kenntnisse und der Lernziele. Im ersten Quartal 2015 startete die Agentur daher „RMT.0595“. Dies ist eine von den Beteiligten geleitete Aufgabe im Bereich der Vorschriftenerstellung, durch die die zulässigen Nachweisverfahren/Anleitungen im Zusammenhang mit der Verordnung über das fliegende Personal geändert werden.

## **1.9 Internationale Zusammenarbeit**

### **1.9.1 Zielsetzung und Geltungsbereich**

Die Agentur schließt auf Ad-hoc-Basis Arbeitsvereinbarungen mit ausländischen einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden ab. Sie nimmt an den Verhandlungen über bilaterale Flugsicherheitsabkommen (BASA) und sonstige Luftfahrtabkommen sowie deren Umsetzung teil und unterstützt so die Bemühungen der Europäischen Union.



Weiterhin festigt die Agentur auf multilateraler Basis in enger Abstimmung mit der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten ihre Beziehungen zur ICAO.

Schließlich unterstützt die Agentur im Rahmen ihrer internationalen Tätigkeiten durch technische Kooperationsprogramme Partnerländer bei der Verbesserung ihrer regulatorischen Kompetenzen.

Diese Aktivitäten werden in China, Kanada und den Vereinigten Staaten durch lokale externe EASA-Vertreter unterstützt.

### 1.9.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2015

#### Bilaterale Abkommen und Arbeitsvereinbarungen

Auf institutioneller Ebene waren intensive Aktivitäten mit einer Reihe internationaler Partner zu verzeichnen, darunter die Vereinigten Staaten, Kanada, China, Brasilien, Indien, Japan, Singapur, Ukraine, die Vereinigten Arabischen Emirate, Israel und die Türkei. Es folgt eine Zusammenfassung der wichtigsten Erfolge.

##### Vereinigte Staaten

Die Tätigkeiten der Agentur konzentrierten sich auf die Fertigstellung der neuen Anhänge des EU-US BASA. Die Anhänge wurden auf technischer Ebene abgeschlossen. Bezüglich einer bestimmten Frage, die alle Anhänge betraf, gestalteten sich jedoch die Verhandlungen mit der FAA schwierig. Sobald auf der politischen Ebene ein Abschluss erreicht ist, muss sie in die (vorhandenen und neuen) Anhänge und die entsprechenden Umsetzungsverfahren eingearbeitet werden. Ein weiterer Meilenstein war die Verabschiedung von Änderung 5 der TIPs durch die Aufsichtskommission für die Zertifizierung, durch die die gegenseitige Anerkennung von technischen Standardzulassungen (Technical Standards Order – TSO)/europäischen technischen Standardzulassungen und einfachen STC-Klassifizierungen sichergestellt wird. Dies wird zu erheblichen Zeiteinsparungen und Effizienzgewinnen für die Behörden wie auch für die Industrie führen.

Ebenso arbeiten EASA und FAA an weiteren Effizienzverbesserungen bei Gültigerklärungen durch Reduzierung des Beteiligungsgrades. Sobald dies abgeschlossen ist, wird sich dies in deutlichen Einsparungen bei beiden Industrien niederschlagen.

##### China

Zwischen der EASA und der Zivilluftfahrtverwaltung von China (CAAC) fanden intensive Aktivitäten statt, um sowohl die derzeitigen operativen Beziehungen zu stärken (und insbesondere die EU-Industrie zu unterstützen, damit ihre EASA-Zulassungen durch die CAAC validiert werden) als auch einen technischen Fahrplan zu entwickeln, um die mögliche Aufnahme von BASA-Verhandlungen zwischen der EU und China zu unterstützen. Die EASA gewährte der EU auch technische Unterstützung bei der Erstellung eines Empfehlungsentwurfs für den Rat der EU für die Aufnahme von Verhandlungen über ein zukünftiges BASA mit China.

##### Japan

Die Zusammenarbeit zwischen der EASA und der japanischen Zivilluftfahrtbehörde (Japanese Civil Aviation Bureau – JCAB) konzentrierte sich auf die Einleitung der vorläufigen Beurteilung des Systems der japanischen Zivilluftfahrt im Bereich der Lufttüchtigkeit. Hiermit soll die mögliche Aufnahme von BASA-Verhandlungen zwischen der EU und Japan unterstützt werden. Bezüglich China unterstützte die EASA die EU bei der Erstellung eines Empfehlungsentwurfs für den Rat der EU bezüglich der Aufnahme von Verhandlungen für ein zukünftiges BASA mit Japan.



## Brasilien

Die für die praktische Umsetzung des BASA EU-Brasilien (TIP und Anleitung zum Anhang über Wartungsarbeiten) benötigten Instrumente wurden von ANAC und EASA verabschiedet. Das bedeutet, dass das BASA EU-Brasilien jetzt vollständig umgesetzt ist.

## Südostasien

Die EASA und CAA Singapur vereinbarten die Durchführung einer Studie über Luftfahrzeug-Wirbelschleppen am Flughafen Changi mit dem Ziel einer Umsetzung der EU-Rekategorisierungsinitiative (RECAT) in Singapur und einer sicheren Reduzierung der Standards der Luftfahrzeug-Staffelung. Das Ergebnis der Studie könnte die Landebahnpazitäten am Flughafen Changi und an anderen Flughäfen weltweit erhöhen.

Die EASA hat auch einen Zusammenarbeitsrahmen mit der CAA Thailand eingerichtet, um die Zusammenarbeit bei der Vorschriftenerstellung zu stärken, die Umsetzung von EU-Flugsicherheitsvorschriften in Thailand zu fördern und die CAA Thailand bei ihren Bemühungen zu unterstützen, die Sicherheit in Thailand weiter zu verbessern.

## Gesamteuropäische Partner

Die EASA pflegte weiterhin im Rahmen der Gesamteuropäischen Partnerschaft (Pan-European Partnership – PANEP) der EASA eine enge Zusammenarbeit mit den europäischen NAA, die nicht Mitglied der EASA sind, und sorgte für die Überwachung der Umsetzung des Besitzstandes im Bereich der Luftsicherheit in der EU-Nachbarschaft. Neue Arbeitsvereinbarungen (Working Arrangements – WA) über die allgemeine Zusammenarbeit im Bereich der Sicherheit wurden mit den Luftfahrtbehörden von Albanien, Bosnien und Herzegowina, der Republik Serbien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien und Montenegro geschlossen. Weiterhin wurde eine WA mit der staatlichen Luftfahrtverwaltung der Ukraine (State Aviation Administration of Ukraine – SAAU) geschlossen, die eine Teilnahme der SAAU am SAFA-Programm der EU ermöglicht.

## ICAO

Die Agentur war in erheblichem Umfang am europäischen Input für die hochrangige ICAO-Sicherheitskonferenz (Montreal, Februar 2015) beteiligt, indem sie vier Arbeitspapiere erstellte und das Sekretariat für die europäische Koordinationsgruppe führte.

Um die EU-Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago weiter zu unterstützen, wurden von der Agentur Checklisten bezüglich der Übereinstimmung von EU-Sicherheitsvorschriften mit den ICAO SARP erarbeitet bzw. aktualisiert, und zwar für die ICAO-Anhänge 1, 6, 8, 14 (Band I), 16, 18 und 19.

## Unterzeichnete Arbeitsvereinbarungen

Insgesamt wurden im Jahr 2015 3 WA mit CAAC, 5 WA mit PANEP-Partnern des westlichen Balkans, 1 WA mit der CAA Israel, 1 WA mit der SAAU (Ukraine), 2 Änderungen an der WA mit JCAB (Japan), 1 WA mit der CAA Singapur und 1 Kooperationsvertrag mit der CAA Thailand unterzeichnet.

## Technische Zusammenarbeit

2015 führte die EASA mehrere Regionalprojekte durch, und zwar für

die europäischen Nachbarschaftsländer einschließlich der Westbalkanländer, osteuropäischen und Mittelmeerländer. Mit diesen Projekten sollen die Sicherheit und die Interoperabilität mit europäischen Normen gefördert werden. Sie umfassten den Beförderungskorridor Europa-Kaukasus-Asien (Transport Corridor Europe – Caucasus - Asia – TRACECA) (abgeschlossen im Mai 2015), das



Instrument für Unterstützung vor dem Zugang 3 (gestartet im Juli 2015 für einen Zeitraum von zwei Jahren) und das Euromed-Flugsicherheitsprojekt (Euromed Aviation Safety Project) (gestartet im Januar 2015, ebenfalls für zwei Jahre). Im Dezember wurde ein neuer Vertrag mit der Kommission für ein Nachfolgeprojekt für TRACECA unterzeichnet.

Afrika südlich der Sahara: Diese Projekte unterstützen einzelstaatliche Behörden bei der Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen und beim Ausbau regionaler Sicherheitsaufsichtsorganisationen (Amélioration du transport aérien en Afrique centrale, Support to Improvement of Aviation Safety in Africa (SIASA), Zambia and Malawi).

Die 10 Länder der Association of South East Asian Nations (ASEAN): Dieses Projekt wird in enger Zusammenarbeit mit der EU-Delegation in Thailand umgesetzt und unterstützt die Entwicklung des ASEAN-Luftverkehrsbinnenmarkts und seine Sicherheits- und Flugverkehrsmanagement-Komponenten sowie wirtschaftliche Aspekte und das Marktrecht (ASEAN Air Transport Integration Project).

Schwellenländer wie China und Indien: Unterstützung für Sicherheit und Handels- und Umweltinteressen der EU. Dies umfasste das neue Luftfahrt-Partnerschaftsprojekt zwischen der EU und China, das im September 2015 für einen Zeitraum von fünf Jahren eingeleitet wurde, sowie fortdauernde Unterstützung für die South Asia Regional Initiative (SARI) für die regionale Harmonisierung mit EU-Verordnungen.

Darüber hinaus führte die Agentur horizontale Projekte durch, um die EU-Sicherheitsvorschriften zu fördern und Kapazitäten in der Sicherheitsaufsicht aufzubauen (Internationales EASA-Kooperationsforum, Unterstützung für regionale Sicherheitsaufsichtsorganisationen und Unterstützung für die Sicherheitsliste). Soweit relevant, arbeitet die EASA eng mit interessierten EU-Mitgliedstaaten zusammen.

## **1.10 Unterstützungstätigkeiten**

### **1.10.1 Antrags- und Vergabedienste**

Mit dem bilateralen Vertrag mit den Vereinigten Staaten (2011/719/EU) sollen die aufsichtsbehördlichen Schranken im Bereich der Zivilluftfahrt abgebaut werden und ein kostengünstigerer, praktischerer und effizienterer Luftverkehr für die Verbraucher und mehr Reiseaufkommen, Handel und Wirtschaftswachstum geschaffen werden. 2015 wurde ein wechselseitiges vereinfachtes Verfahren für EU- und US-Unternehmen eingerichtet, die eine ergänzende Musterzulassung wünschten, um im jeweils anderen Hoheitsgebiet tätig sein zu können. Damit sollen Kosten gesenkt und die Zeit bis zur Markteinführung verkürzt werden. Außerdem ist das in 32 EASA-Mitgliedstaaten gültige Verfahren für die Erteilung einer einheitlichen Sicherheitszulassung für gewerbliche Luftverkehrsbetreiber aus Drittstaaten jetzt nach dem Abschluss der Antragsrunde im November 2014 vollständig funktionsfähig.

Die EASA investiert in ein Web-Portal für Antragsteller, um den Zugang zu EASA-Diensten zu erleichtern und die Bearbeitungszeiten zu verkürzen. Prominente Unternehmen wie z. B. Airbus S.A.S. und Airbus Helicopters haben sich 2015 für die Nutzung der Anwendung angemeldet. Aufgrund des Umfangs der von diesen Unternehmen eingereichten Anträge erwies sich der Nutzen des Portals in besonderem Maße. Eine erfolgreiche Pilotphase wurde ebenfalls in Zusammenarbeit mit der FAA abgeschlossen, womit für US-Bewerber der Weg für die Nutzung des Portals frei war. Derzeit ist eine zweite Phase für die verbleibenden Zertifizierungsbereiche geplant.



Die geplante Erhöhung der Tarife in der Gebühren- und Entgeltverordnung zur Deckung der Altersvorsorgebeiträge des Personals wurde im Lichte der finanziellen Ergebnisse neu bewertet und bis zur geplanten Überarbeitung der Grundverordnung im Jahre 2018 zurückgestellt. Somit bleiben die Kosten für die Industrie vorläufig unverändert.

Das Ziel der 2014 vereinbarten Auslagerungsstrategie war es, mittelfristige Sicht auf das an Zertifizierungsdiensteanbieter (Certification Service Providers – CSP) auszulagernde Arbeitspensum zu schaffen und so die Verfügbarkeit von qualifizierten Ressourcen im EASA-System zu gewährleisten. In ihrem ersten Jahr waren die Ergebnisse der Strategie ermutigend, da mehr als die Hälfte der Ziele der einzelnen Partnerschaftsabkommen in vollem Umfang erreicht und eine Gesamterfüllungsrate von 90 % erzielt wurden. Im vierten Quartal wurde die Fünfjahresprognose für den Zeitraum 2016-2020 aktualisiert. Die ersten Rückmeldungen seitens der CSPs bezüglich der Auslagerungsstrategie waren positiv (89 % Zufriedenheitsquote); dies ist auch ein Ergebnis der Effizienzgewinne durch papierlose Arbeitsabläufe und vereinfachte Verfahren.

Die EASA hat auch Schritte zu einer effizienteren Nutzung der Gebühreneinnahmen ergriffen, indem sie ihre Verpflichtungen dahingehend anpasste, dass sie besser im Einklang mit den tatsächlichen Auslagerungskosten standen. Dies führte zu einer Senkung des eingesetzten Betriebskapitals und der auf das nächste Haushaltsjahr übertragenen Verpflichtungen. Weitere diesbezügliche Anstrengungen sind für 2016 geplant.

Weiterhin setzte sich mit der risikobasierten Vorgehensweise bei der Akkreditierung der Trend zu kleineren, effizienteren Audit-Teams fort. Die Akkreditierungsteams prüfen jetzt auch die Konformität mit einer neuen Zinsmanagementrichtlinie für CSPs.

### 1.10.2 Finanzen und Beschaffung

In finanzieller Hinsicht setzte sich 2015 der positive Trend der Vorjahre fort. Die Ergebnisse zeigen wie nachfolgend dargestellt, dass die finanziellen Ziele komfortabel erreicht und sogar übertroffen wurden.

Die Leistung der Agentur entsprach den geplanten Aktivitäten. Es wurde erneut eine sehr hohe Ausführungsrate von 98 % gegenüber 97 % im Jahre 2014 erreicht, die auch über der EU-Vorgabe von 95 % liegt. Weiterhin blieb die Stornierung von aus 2014 (auf 2015) übertragenen Beträgen mit 3,2 % niedrig und unter der EU-Vorgabe von 5 % (gleiches Ergebnis wie für 2014).

2015 stellte die Agentur der Industrie 99,6 Mio. EUR für erbrachte Leistungen in Rechnung, eine Zunahme um 1,4 % gegenüber 2014, womit die 2014 festgelegten neuen Tarife erhebliche Wirkung entfalteten. Dies entspricht den Zielsetzungen des Gebühren- und Entgeltmodells 2014, sodass die Agentur die neuen Kosten tragen kann, die 2016 anfallen werden, insbesondere für die Entrichtung von Altersvorsorgebeiträgen für die Gebühren- und Entgeltmitarbeiter (8 Mio. EUR) und die Auswirkungen der personellen Vollbesetzung (5 Mio. EUR).

Ein sehr guter Forderungseinzugsstandard wurde auf dem Niveau von 2014 aufrechterhalten; der Abschlussaldo der Forderungen lag mit 5,6 Mio. EUR deutlich unter dem Wert von Ende 2014 (2 Mio. EUR bzw. 26 % niedriger). Dies führte zu einer Bareinnahme von 101,6 Mio. EUR im Jahre 2015, die damit 4,6 Mio. EUR höher war als 2014. Die Forderungen älter als 120 Tage beliefen sich auf lediglich 481 000 EUR, was die effektive Kreditkontrolle der EASA belegt.

Im Ergebnis verbuchte die Agentur 2015 einen Haushaltsgesamtüberschuss von 2 Mio. EUR, der der EU entsprechend erstattet wurde. Der Überschuss bei Gebühren und Entgelten wird als Reserve für zukünftige Investitionen bei Aktivitäten bezüglich Gebühren und Entgelten oder zur Ausgleich zukünftiger Verluste zurückbehalten.



Die Einzelheiten der finanziellen und Haushaltsergebnisse werden in Abschnitt 2.3 und Anhang II dargestellt. Weiterhin erzielte die EASA 2015 die folgenden Ergebnisse:

- Der Agentur gelang es wiederum, eine erhebliche Anzahl von Finanztransaktionen auf einem vergleichbaren Niveau wie 2014 oder im Falle von Beschaffungen einer deutlich höheren Anzahl von Verfahren zu behandeln: über 22.000 Finanztransaktionen überprüft, 2.600 Rechnungen zur Zahlung bearbeitet, 12.590 Rechnungen für Aktivitäten im Rahmen von Gebühren und Entgelten ausgestellt, 35 Verfahren mit hohem Auftragswert (>60 000 EUR) (HVPs) verwaltet – fast eine doppelt so hohe Anzahl verwalteter HVP gegenüber 2014 (17), ca. 200 Verfahren mit niedrigem Wert (1 000 - 60 000 EUR) (entsprechend dem Niveau von 2014) und 350 besondere Verträge abgeschlossen (10-15 % weniger als 2014).
- Nach der Überprüfung von Ex-ante-Verifikationsverfahren für bestimmte Arten von risikoarmen (hohes Volumen/geringe Komplexität) Transaktionen im Jahre 2014 wurden die Ex-post-Kontrollen intensiviert, um zur Kosteneffektivität des internen Kontrollsystems beizutragen. 18 Ex-post-Überprüfungsverfahren wurden 2015 durchgeführt, die sich auf die Bereiche der Erstattung von Dienstreisekosten, Vergabeverfahren, CSP und Transaktionen im Rahmen von unternehmensspezifischen Leistungen erstreckten. Insgesamt waren die geprüften Transaktionen in allen wesentlichen Punkten rechtmäßig und ordnungsgemäß. Dennoch wurden nützliche Empfehlungen hinsichtlich Standardisierung und Verbesserung der Beschaffungspraktiken gegeben und an die verschiedenen Akteure innerhalb der Organisation weitergegeben. Die Ex-post-Kontrollverfahren werden 2016 fortgesetzt.
- Das Finanzreferat unterstützte weiterhin zusätzliche Projekte, die durch Ad-hoc-Bewilligungen/Konvention dem EASA-Aktivitätenportfolio hinzugefügt wurden, insbesondere die Vorbereitungen für die Unterzeichnung des Vertrages zwischen der EU und China mit einem Volumen von 10 Mio. EUR und Rahmenvertragsverfahren zur Sicherstellung externer Unterstützung hierfür und weitere internationale Zusammenarbeitsprojekte.
- Gemäß Artikel 50 der Finanzregelung der Agentur wurde von einer externen Rechnungsprüfungsgesellschaft (Deloitte) eine Prüfung des Buchführungssystems durchgeführt, die sich auf die bereits abgeschlossene Beurteilung aus dem Jahr 2010 stützt. Auf der Grundlage der Prüfungsergebnisse und des zugehörigen Validierungsberichts bestätigte der Rechnungsführer der Agentur offiziell, dass das vorhandene Buchführungssystem der EASA das erforderliche Kontrollniveau bietet.
- Der Jahresabschluss 2014 wurde erstmals von einem externen Prüfer (Mazars) geprüft – unter der Zuständigkeit des europäischen Rechnungshofs. Es ging ein klarer Überprüfungsbericht ein, aufgrund dessen der Europäische Rechnungshof seinen eigenen Bericht ohne Vorbehalte veröffentlichte.
- Die EASA bemühte sich ebenfalls aktiv, die entsprechenden Verfahren weiter zu verbessern. 3 Finanz- und Beschaffungstage wurden mit Anlaufstellen aus der gesamten Agentur abgehalten, um Feedback über bewährte Verfahren zu geben und das finanzielle Bewusstsein bei den Schlüssel-Akteuren zu stärken. Mehrere Effizienzinitiativen wurden ebenfalls in diesem Sinne eingeleitet, wie z. B. Erarbeitung mehrerer automatisierter SAP-Berichte für Rechnungsstellung, Straffung des Zahlungsprozesses und Einführung eines speziellen SharePoint-Datenarchivinstrumentes für zentrale Beschaffungsanforderungen.
- Schließlich wurden 2015 besondere Anstrengungen unternommen (die 2016 fortgesetzt werden), um das Niveau der Planung und Überwachung zu verbessern, um:





- die Verwendungsrate der Haushaltslinie und den Status der Planung (von Verfahren mit hohem Auftragswert) bei den Fachabteilungen enger zu überwachen – mittels vierteljährlicher Haushaltsüberwachungsverfahren sowie Ad-hoc-Planungsbesprechungen, wenn nötig;
- das Ablaufdatum von Rahmenverträgen und deren Verlängerung enger zu überwachen, um eine bessere Prognostizierung und Nachverfolgung vertraglicher Erfordernisse sicherzustellen;
- Feedback zu geben und die Geschäftsleitung auf eventuelle Verzögerungen/Risiken bei der Umsetzung aufmerksam zu machen (monatlicher Leistungsanzeiger), um die Selbstverantwortung der Fachabteilungen zu stärken. Damit sollen eine engere Nachverfolgung der Planung und eine rechtzeitige Reaktion auf eventuelle Risiken und/oder Verzögerungen sichergestellt werden.

### 1.10.3 Informationstechnologie

Die Planung und der Einsatz weiterer Entwicklungen betrieblich erforderlicher IT-Funktionen werden durch 10 spezielle Programme kontrolliert, die jeweils von einem Business-Programmmanager geleitet werden: Umzug zur Neuen Direktion Köln 2016, Organisationszulassungen, Geschäftskomponenten, Meldungen und Master-Daten, Zertifizierungsanträge, Sicherheitsmanagement, Informationsmanagement, Personalverwaltung, Finanzwesen und Unterstützungsoptimierung und IT-Infrastruktur und -Systeme. Auf der Grundlage der Priorisierung der in diesen Programmen definierten Projektanforderungen wurden 22 Projekte für neue oder umfangreichere IT-Dienste für 2015 verabschiedet und geplant. Von diesen Projekten wurden 17 (77 %) im Laufe des Jahres 2015 erfolgreich abgeschlossen. Bei den übrigen ist fest von einem Abschluss Anfang 2016 auszugehen. Die wichtigsten in diesem Bereich abgeschlossenen Projekte betreffen Informationsmanagement, Unternehmensgenehmigungen, Zertifizierungsanträge und Personalverwaltung.

Weiterhin leitete die Agentur ein IT-Transformationsprojekt ein, um die eingesetzte IT-Technik optimal zu nutzen, wobei die Strategie und die Amortisationstreiber der EASA berücksichtigt wurden. Das Projekt wurde mit der Verabschiedung der ersten langfristigen IT-Strategie und der anschließenden Umsetzung des entsprechenden Fahrplans erfolgreich abgeschlossen. Gleichzeitig wurde eine neue Geschäfts-IT-Governance verabschiedet, um IT-Investitionen für Geschäftsprojekte gemäß den sich aus der Strategie und den Amortisationszielen der Agentur ergebenden Prioritäten auszuwählen.

Darüber hinaus wurde Ende 2015 eine neue IT-Organisation auf der Grundlage eines transparenteren, konsistenteren und integrierteren Geschäftspartnerschaftsmodells eingerichtet, das auf eine effiziente Unterstützung der Umsetzung der EASA und IT-Strategien abzielt.

Mit dem Umzug zur Neuen Direktion Köln im Jahre 2016 werden umfassende Aktivitäten für die Bereitstellung der Planung und Kontrollen für den Umzug der IT-Infrastruktur unter Sicherstellung einer ununterbrochenen Verfügbarkeit kritischer Anwendungen und minimaler Beeinträchtigung nichtkritischer Anwendungen durchgeführt.

### 1.10.4 Interne Dienste

2015 wurden Maßnahmen an der Gebäudehülle und an technischen Anlagen durchgeführt. Dies beinhaltete auch die Ausarbeitung oder Verbesserung verschiedener gebäudebezogener Richtlinien/Konzepte (z. B. Gebäudemanagement oder physische Sicherheit). Darüber hinaus wurden die Ausschreibungsunterlagen für die Unterstützung des effizienten Betriebs von spezialisierten Dienstleistern erstellt (wie z. B. Wartungsarbeiten, Catering, Stromversorgung usw.). Außerdem



gingen die routinemäßigen Arbeiten für den Betrieb der vorhandenen Räumlichkeiten in Köln und Brüssel mit Beiträgen zur „Project Green“-Initiative der Agentur weiter.

Es wurde ein vereinfachter Zahlungsprozess beim Dienstreisenmanagement umgesetzt, der zu einer Reduzierung der am Verfahren beteiligten VZÄ führte. Die Planung des Konferenzentrums beim neuen EASA-Hauptsitz, Neue Direktion Köln, wurde mit einer modernen Mediene Ausstattung, einer neuen Software für Raumbuchung und Besuchermanagement sowie Richtlinien und Verfahren für Veranstaltungen weiterentwickelt. Dank der neuen Konferenzräumlichkeiten werden die meisten EASA-Veranstaltungen im Hause durchgeführt werden können.

#### **1.10.5 Kommunikation**

Die Kommunikationsaktivitäten verfolgten eine zweifache Zielsetzung:

- Entwicklung der externen Reichweite mittels digitaler Kommunikation: Entwicklung einer neuen Website, die 2016 online gehen soll, aktivere Präsenz in den sozialen Medien, Erarbeitung mehrerer Videos und Animationen/Infografiken über die allgemeine Luftfahrt, Drohnen und Lithium-Batterien.
- Interne Kommunikation über den Umzug zur Neuen Direktion Köln 2016.

Umfangreiche Kommunikation war auch durch unerwartete Ereignisse veranlasst wie z. B. den Germanwings-Unfall, der einen Krisenkommunikationsmodus in die ersten beiden Wochen nach dem Unfall auslöste.

#### **1.10.6 Interner Auditdienst und Qualität**

Die Interne Auditstelle (Internal Audit Capability – IAC) führte Audits gemäß dem Jährlichen Auditprogramm 2015 durch, das auf der Grundlage eines risikobasierten Ansatzes erstellt wurde. Die IAC wurde 2015 vom Institut Français de l'audit et du Contrôle Interne (IFACI) erfolgreich anhand des Systems der professionellen internen Audit-Praktiken geprüft. Die IAC erzielte ein positives Ergebnis dahingehend, dass keine Nichtkonformitäten festgestellt wurden und die 2014 gegebenen Empfehlungen als „erledigt“ beurteilt wurden. Daher behält die IAC ihre Zertifizierung. Die IAC koordinierte auch die jährliche Risikobewertung 2015, an deren Ende das Risikoregister 2015 der Agentur stand, das im Arbeitsprogramm 2015 enthalten war.

Im Bereich der Qualität wurde das integrierte Managementsystem anhand der Normen der Internationalen Organisation für Normung (ISO) erfolgreich geprüft. Alle Empfehlungen des Jahres 2014 waren erledigt, und es wurden keine Verstöße oder Nichtkonformitäten festgestellt.

#### **1.10.7 Personalwesen (HR)**

##### **Weiterbildungsaktivitäten**

Es wurde ein System der beruflichen Einstufung (Jobfamilienrahmen) eingeführt, um eine gemeinsame Referenz für die Personalpolitik zu schaffen und Transparenz im Hinblick auf Aufstiegs- und Entwicklungswege in der Agentur zu bieten. Einsatzkritische Kompetenzen werden Arbeitsplätzen und Dienstaltersebenen zugeordnet. Mittlerweile wird ein standardisiertes Kompetenzenbeschreibungsmodell in die Schulungs- und Weiterbildungsaktivitäten integriert. Damit verschiebt sich der Fokus vom standardmäßigen theoretischen Unterricht hin zu Entwicklungsaktivitäten, die individuellen Lernstilen angepasst sind und Mitarbeitern die Möglichkeit geben, ihre Entwicklung selbst zu steuern.

Eine aktualisierte Umsetzungsvorschrift bezüglich der Durchführungsbeurteilung wurde verabschiedet und 2015 angewandt. Der Beurteilungsprozess wurde neu konfiguriert, um die aktive Einbeziehung der Mitarbeiter in Zielsetzung und Entwicklungsplanung zu ermöglichen. Zum ersten Mal ist die Beurteilung der Leistung kompetenzbasiert, wobei EASA-spezifische Kompetenzen





eingesetzt werden, die für eine solide Vergleichbarkeit von Leistung und Verdiensten sorgen. Ein verbessertes Werkzeug mit flexiblen integrierten Funktionalitäten und intelligenten Dashboards wurde bereitgestellt, um Entscheidungen des Managements in Bezug auf Leistung und Personalentwicklung zu erleichtern.

Neueinstufungen wurden im Rahmen von Interims-Maßnahmen unter Anwendung eines modifizierten Verfahrens auf der Grundlage des bestehenden Verfahrens vorgenommen, da Modellvorschriften für Agenturen seitens der Kommission fehlten. 2015 wurden 100 Mitarbeiter (89 TA und 11 CA) für eine Neueinstufung vorgeschlagen.

Es wurden kompetenzbasierte Handbücher zur Unterstützung des Lernens am Arbeitsplatz und der Selbstentwicklung eingeführt. Eine maßgeschneiderte Weiterbildung wurde durch die erfolgreiche Ausschreibung für neue Dienstleister beschafft.

Es wurde ein Austauschprogramm eingerichtet, das die Zusammenarbeit und den Wissensaustausch zwischen Beteiligten und der Agentur erleichtert.

### **Einstellungsaktivitäten**

Die Agentur verabschiedete in der zweiten Jahreshälfte neue Vorschriften über die allgemeinen Durchführungsbestimmungen über das Verfahren für die Einstellung und den Einsatz von Beschäftigten auf Zeit gemäß Artikel 2 Buchstabe f der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Union. Die neuen Vorschriften fördern die interne Mobilität und die Mobilität zwischen Agenturen und harmonisieren Vorschriften für externe Auswahlverfahren.

Nachdem ein gewisser Reifegrad erreicht war, stellte die Agentur das Einstellungsverfahren nach und nach von reaktiv (Identifikation des Bedarfs zur Besetzung von Lücken, automatischer Ersatz von Abgängen) auf proaktiv um (Vorausplanung, Prioritätensetzung und Umsetzung und Abstimmung des Ressourcenbedarfs auf die allgemeinen strategischen Zielsetzungen). Dies war auch eine natürliche Folge der Deckelung der Mittel und der Notwendigkeit, einige Aktivitäten zugunsten anderer aufzugeben.

Zusammen mit einer ersten Straffung des Einstellungsverfahrens trug die Verbesserung der E-Einstellungsanwendung insbesondere durch neue Funktionen zu einer Steigerung der Effizienz des Einstellungsprozesses und einer Verringerung des Verwaltungsaufwands bei.

Am Ende des Jahres 2015 beschäftigte die EASA 680 TA, während 679 Stellen besetzt wurden<sup>2</sup>. Die Agentur erreichte zum ersten Mal eine Vollbelegung aller Stellen gemäß dem Stellenplan.

Zudem waren 83 Vertragsbedienstete (Contract Agents – CA) und 16 abgeordnete nationale Sachverständige (Seconded National Experts – SNE) bei der EASA beschäftigt. Insgesamt schloss die EASA 62 neue Anstellungsverträge, während 22 Mitarbeiter aus der Agentur ausschieden. Dies führte zu einem Netto-Zuwachs von 39 Mitarbeitern.

2015 veröffentlichte die Agentur 33 Stellenausschreibungen für 32 befristete und 6 Stellen als Vertragsbedienstete. 66 Auswahlverfahren (33 externe, 28 interne und 5 SNE) und 24 Einstellungen aus Reservelisten wurden abgeschlossen, entsprechend 57 Zeitarbeitsplätzen, 5 Stellen als Vertragsbedienstete und 3 SNE. Es gingen 2031 Bewerbungen ein, und es wurden 242 Bewerbungsgespräche geführt.

---

<sup>2</sup> Hierin ist ein Einstellungsangebot eingeschlossen, das Ende 2015 verschickt wurde



Tätigkeit	Bedienstete auf Zeit (Temporary Agents – TA)	Vertragsbedienstete (Contract Agents – CA)
<b>Neuverträge 2015</b>	57	5
<b>Ausgeschiedenes Personal 2015</b>	19	4
<b>Nettozuwachs des Personalbestands 2015</b>	+37 <sup>3</sup>	+2
<b>2015 veröffentlichte Stellenangebote</b>	28	5
<b>Erfolgreiche interne Bewerber</b>	27	

Tabelle 3: 2015 abgeschlossene Neuverträge (Bedienstete auf Zeit (Temporary Agents – TA)/Vertragsbedienstete (Contract Agents – CA))

Zur weiteren Konsolidierung der Umsetzung des 2014 durchgeführten „Konvergenz“-Projekts wurden 70 interne Versetzungen und Ernennungen im Interesse der Dienstleistung und 41 reorganisationsbedingte Versetzungen im Jahre 2015 durchgeführt.

Die Agentur führte ihr zweites Screening von Stellen im Rahmen des Benchmarking-Verfahrens wie durch die neue Finanzrahmenverordnung vorgeschrieben durch. Das Ergebnis machte eine Verlagerung von Stellen von den Verwaltungskategorien (Verwaltung und Unterstützung, Koordination und Neutral) zu den betrieblichen Stellen deutlich.

Angesichts der guten Erfahrungen mit ihren Praktikumsprogrammen bot die Agentur weiterhin Praktikumsmöglichkeiten an, um Nachwuchskräfte, die kompetent und ausgesprochen motiviert sind, zu gewinnen und sie dabei zu unterstützen, Berufserfahrung zu sammeln. Das Programm ermöglicht es Studenten und Studienabgängern, die während des Studiums erworbenen Kenntnisse in der Praxis anzuwenden. Insgesamt wählte die Agentur im Jahr 2015 sechs Hochschulabsolventen für ein sechsmonatiges Praktikum in einer Funktion aus, die ihrem akademischen Hintergrund entsprach.

Es wurde als Pilotprojekt die neue Initiative „Junior-Qualifizierungsprogramm“ entwickelt, deren Ziel es ist, Nachwuchskräfte einzustellen, die direkt von der Hochschule kommen. Ziel ist die Unterstützung des allmählichen Übergangs von einer reaktiven zu einer proaktiven Einstellung und die Nutzung des Wissens von Studienabgängern mit hoher akademischer Qualifikation. Das Projekt ist eine Gelegenheit, junge Talente so zu formen, dass sie den Standards, den organisatorischen Bedürfnissen, der Kultur und „der Art und Weise, Dinge zu tun“ der Agentur entsprechen.

Aufgrund der positiven Erfahrungen intensivierte die Agentur die Nutzung von Assessment-Centern als Instrument für Führungskräfte-Auswahlverfahren mit dem Ziel, die Qualität des Einstellungsprozesses weiter zu verbessern und die Auswahl geeigneter Bewerber für Führungsaufgaben zu gewährleisten. 2015 war bei 1 externen und 9 internen Auswahlverfahren für Führungspositionen ein Assessment-Center beteiligt. Die Assessment-Center-Technik ist eines der mächtigsten Werkzeuge für die Vorhersage des Erfolgs von Mitarbeitern bei ihren zukünftigen Aufgaben. Sie unterstützt die Einstellung hoch qualifizierter Mitarbeiter und ermöglicht es der Agentur auch zu gewährleisten, dass intern vorhandene Führungsfähigkeiten oder -potenziale erkannt werden, um Aufstiegsmöglichkeiten zu schaffen.

<sup>3</sup> 1 interner Mitarbeiter erfolgreich in externem Auswahlverfahren (neuer Vertrag)



## Personalverwaltungsaktivitäten

Die Agentur verabschiedete in der zweiten Jahreshälfte die für Agenturen entwickelte Umsetzungsvorschrift über Maßnahmen bezüglich unbezahltem Urlaub für Zeit- und Vertragsbedienstete der Europäischen Union.

Die Agentur legte der Kommission ihre spezifische Umsetzungsvorschrift für externe Aktivitäten und Abstellungen zur Genehmigung vor. Es muss eine spezifische Vorschrift für die spezifischen Anforderungen der Agentur erarbeitet werden. Die Agentur beschäftigt eine bestimmte Kategorie von Mitarbeitern auf einer strukturellen Teilzeitbasis, um es ihnen zu ermöglichen, weiterhin bezahlten Nebentätigkeiten nachzugehen, die erforderlich sind, um ihre berufliche Qualifikation auf dem aktuellen Stand zu halten, der für die Durchführung ihrer Teilzeitaufgaben innerhalb der Agentur erforderlich ist.

Die Agentur startete das jährliche Programm „Jahres-Interessenerklärung“ für Führungskräfte und Mitarbeiter, die eine sensible Position innehaben.

### 1.10.8 Rechtsabteilung

Rechtliche Unterstützung wurde für alle Dienste der Agentur erbracht, insbesondere im Zusammenhang mit verschiedenen Vorschlägen zur Änderung der Grundverordnung, dem Schutz medizinischer Daten einschließlich der Durchführung eines Workshops zur Unterstützung der Umsetzung der Empfehlungen der Germanwings-Task Force und zur Teilnahme an den Diskussionen über operationelle Richtlinien, im Bereich der internationalen Zusammenarbeit, Unterstützung bei der Gestaltung der verschiedenen Arbeitsvereinbarungen sowie der Aktivitäten der Task Force für rechtliche Fragen bezüglich ICAO Artikel 83bis, bei der Einführung von Big Data und der Nutzung von Cloud-Diensten, und Unterstützung der Kommission bei der Umsetzung des Teils „Gerechter Umgang“ der Verordnung (EU) 376/2014 über die Meldung von Ereignissen und bei Unternehmensrechts- und -verwaltungsangelegenheiten. Auch verschiedene Entwürfe von Arbeitsvereinbarungen wurden überprüft.

Bezüglich Unternehmens- und Governance-Angelegenheiten wurde Beratung für das Projekt MOVE 2016 erteilt, wobei verschiedene vertragliche und außervertragliche kritische Angelegenheiten im Zusammenhang mit den gegenwärtigen und zukünftigen EASA-Räumlichkeiten geklärt wurden. Ebenso wurden Mitarbeiterbeschwerden, -widersprüche und -anfragen innerhalb der gesetzlichen Frist behandelt. Im Ethik-Bereich wurden Schulungen für Mitarbeiter und Führungskräfte über den EASA-Verhaltenskodex und die Handhabung von Interessenkonflikten durchgeführt; die diesbezüglichen jährlichen Erklärungen wurden überprüft und Stellungnahmen von Mitarbeitern und Mitgliedern des Verwaltungsrats abgegeben. Ebenso wurde ein Sensibilisierungstraining für verschiedene Dienste einschließlich ED-Büro, Personalabteilung und Direktion Strategie- und Sicherheitsmanagement über die Gestaltung von Entscheidungen des Exekutivdirektors durchgeführt. Schließlich nahm die Rechtsabteilung das MB-Sekretariat wahr. Mit der Verwendung von SharePoint wurde begonnen, um den Rechtsdatenspeicher des Unternehmens zu migrieren, und die Zusammenfassungen der Rechtsgutachten wurden auf die Intranetseite zu rechtlichen Themen hochgeladen.

### 1.10.9 Technische Weiterbildung

2015 wurden von der Dienststelle Technische Weiterbildung weiterhin Online- und Präsenzkurse entwickelt und angeboten, um die Unterstützung der internationalen Aktivitäten der Agentur zu erhöhen. Dazu gehörten dreizehn neue Präsenzkurse, die zum ersten Mal im Haus abgehalten wurden (vier von ihnen wurden intern entwickelt) und die Veröffentlichung von drei neuen, intern entwickelten Online-Kursen, u. a. über ferngesteuerte Luftfahrzeugsysteme (Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS).



Die Virtuelle Akademie der EASA wurde im Anschluss an die Genehmigung von vier Schulungsanbietern erfolgreich gestartet und bietet acht reguläre Kurse für Inspektoren der NAA in folgenden Bereichen an: Lufttüchtigkeitserstzeugnisse und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, fliegendes Personal, Flugbetrieb, ATM/ANS und Flugplätze.

Die Unterstützung für Universitäten und akademische Institutionen wurde mit der Festlegung eines vereinfachten Verfahrens (ED Entscheidung 2015/118/ED) und einem abgeschlossenen eigenen Vertrag mit der École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) weiterentwickelt.

<b>TECHNISCHE AUSBILDUNGSTÄTIGKEIT</b>	<b>ZAHLEN</b>
<b>Geschulte Personen</b>	909
<b>Geschulte EASA-Mitarbeiter</b>	676
<b>Geschultes externes Personal (NAA der MS, Internat. NAA, Kom. usw.)</b>	233
<b>Geschult durch externe technische Ausbilder in intern entwickelten Kursen</b>	621 (68%)
<b>Geschult durch externe Ausbilder</b>	288 (32%)
<b>Gesamtzahl der durchgeführten Kurse (Sitzungen)</b>	105
<b>Intern entwickelte/verwaltete Kurse</b>	78 (74%)
<b>Gesamtzahl der von externen Ausbildern durchgeführten Kurse</b>	27 (26%)
<b>Schulungstage gesamt</b>	172
<b>Erklärungen zu den Leistungen, ausgestellt nach dem erfolgreichen Abschluss einer EASA-Prüfung</b>	280

Tabelle 4: Überblick über die technische Ausbildungstätigkeit im Jahr 2015



## 2. Verwaltung

### 2.1 Verwaltungsrat und wichtige Entwicklungen

Der Verwaltungsrat spielt eine wichtige Rolle bei der Steuerung der Arbeit der Agentur.

Der Verwaltungsrat verabschiedete zum ersten Mal die mehrjährige Programmplanung 2016-2020 (Multi-Annual Programming – MAP). Die MAP ist ein neues offizielles Dokument, das die Strategie der Agentur, mehrjährige Ziele und die jährlichen Aktionen enthält (diese sind der erste Entwurf des Arbeitsprogramms (Work Programme – WP) 2017), die Personalelemente, die bisher im mehrjährigen Personalentwicklungsplan enthalten waren, und eine klare Verbindung zwischen den Aktivitäten und Ressourcen. Bei diesen Angelegenheiten wird der Verwaltungsrat von der Beratungsgruppe Programmierung und Ressourcen (Programming and Resources Advisory Group – PAR AG) unterstützt. Der Verwaltungsrat richtete die PAR AG ein, die mit erweiterten Zuständigkeiten an die Stelle der früheren Beratungsgruppe Finanzen und Unternehmensdienste (Finance and Business Services Advisory Group – FABS) trat. Die PAR AG analysiert vor Sitzungen des Verwaltungsrats im Detail Elemente von dessen Agenda im Zusammenhang mit finanziellen und personellen Ressourcen, damit sich der Verwaltungsrat auf Elemente strategischer Natur konzentrieren kann, die in einem direkten Zusammenhang mit der Flugsicherheit stehen. Die Risiken und risikomindernden Angelegenheiten werden im Rahmen des Arbeitsprogramms und des Jährlichen Tätigkeitsberichts erörtert (siehe Teil 3 des vorliegenden Dokuments).

Der Verwaltungsrat trat 2015 dreimal zusammen, die PAR AG viermal. Er wurde über alle wichtigen Entwicklungen des Jahres 2015 informiert und war daran beteiligt. Dies betraf insbesondere die Arbeiten nach dem Germanwings- und dem MH17-Unfall, die Aktivitäten im Zusammenhang mit Konfliktzonen, Cybersicherheit, neue Geschäftsmodelle in der Luftfahrt und deren Zusammenhang mit den Aufsichtssystemen, die neuen Entwicklungen in der Drohnen-Industrie und die Überprüfung der Grundverordnung.

### 2.2 Haushaltsführung und Finanzmanagement

EINNAHMEN	2015	2014	Veränderung
Gebühreneinnahmen	101,615	96,993	5%
Ausgleich Zuschuss der Kommission	37,428	35,209	6%
Sonstige Zuschüsse der Kommission (Phare, IPA,...)	9,236	3,905	137%
Sonstige Einnahmen	1,570	1,320	19%
<b>GESAMTEINNAHMEN (a)</b>	<b>149,849</b>	<b>137,428</b>	<b>9%</b>
AUSGABEN			
Titel I: Personal	74,245	74,775	-1%
Titel II: Verwaltungsaufwendungen	21,949	16,278	35%
Titel III: Operative Ausgaben	108,713	90,126	21%
<b>GESAMTAUSGABEN (b)</b>	<b>204,908</b>	<b>181,179</b>	<b>13%</b>
<b>ERGEBNIS FÜR DAS HAUSHALTSJAHR (a-b)</b>	<b>(55,059)</b>	<b>(43,751)</b>	<b>26%</b>
Annullierung von aus dem Vorjahr übertragenen, nicht in Anspruch genommenen Zahlungsermächtigungen	200	232	-14%
Berichtigung für die Übertragung von Mitteln aus dem Vorjahr, die zum 31.12. zur Verfügung standen – aus zweckgebundenen Mitteln	56,884	44,996	26%
Wechselkursdifferenzen (Gewinn +/Verlust -)	(29)	(17)	73%
<b>SALDO DER ERGEBNISRECHNUNG FÜR DAS HAUSHALTSJAHR</b>	<b>1,997</b>	<b>1,460</b>	<b>37%</b>

Tabelle 5: Saldo der Ergebnisrechnung für das Haushaltsjahr 2014 und 2015



## HAUSHALTSVOLLZUG FÜR DAS HAUSHALTSJAHR 2015

(Tausend Euro)

	2015		2014	
	Payments	Commitment	Payments	Commitment
<b>TITLE I - Staff expenses</b>				
Budget appropriation - C1+R0+C4+C5(1)	75,570	75,570	76,450	76,450
Committed	-	74,233	-	74,772
Paid	73,872	-	74,392	-
Automatic carryovers	373	-	383	-
<b>Total expenditure/commitment (2)</b>	<b>74,245</b>	<b>74,233</b>	<b>74,775</b>	<b>74,772</b>
Appropriations carried over from assigned revenue (3)	-	12	-	3
Cancelled	1,325	1,325	1,675	1,675
% used on budget appropriation (2+3)/(1)	98.25%	98.25%	97.81%	97.81%
<b>TITLE II - Administrative expenses</b>				
Budget appropriation - C1+R0+C4+C5(1)	22,418	22,418	16,536	16,536
Committed	0	21,949	0	16,257
Paid	17,406	0	12,676	0
Automatic carryovers	4,544	0	3,603	0
Non-automatic carryovers	0	0	0	0
<b>Total expenditure/commitment (2)</b>	<b>21,949</b>	<b>21,949</b>	<b>16,279</b>	<b>16,257</b>
Appropriations carried over from assigned revenue (3)	0	0	0	21
Cancelled	468	468	258	258
% used on budget appropriation (2+3)/(1)	97.91%	97.91%	98.44%	98.44%
<b>TITLE III - Operating expenses</b>				
Budget appropriation - C1+R0+C4+C5(1)	109,186	109,186	90,907	90,907
Committed	0	43,753	0	45,102
Paid	29,887	0	30,939	0
Automatic carryovers	78,826	0	58,827	0
Non-automatic carryovers	0	0	360	360
<b>Total expenditure/commitment (2)</b>	<b>108,713</b>	<b>43,753</b>	<b>90,126</b>	<b>45,462</b>
Appropriations carried over from assigned revenue (3)	0	64,960	0	44,664
Cancelled	473	473	781	781
% used on budget appropriation (2+3)/(1)	99.57%	99.57%	99.14%	99.14%
<b>TOTAL</b>				
Budget appropriation - C1+R0+C4+C5(1)	207,174	207,174	183,893	183,893
Committed	0	139,936	0	136,131
Paid	121,165	0	118,007	0
Automatic carryovers	83,743	0	62,812	0
Non-automatic carryovers	0	0	360	360
<b>Total expenditure/commitment (2)</b>	<b>204,908</b>	<b>139,936</b>	<b>181,179</b>	<b>136,491</b>
Appropriations carried over from assigned revenue (3)	0	64,972	0	44,688
Cancelled	2,266	2,266	2,714	2,714
% used on budget appropriation (2+3)/(1)	<b>98.91%</b>	<b>98.91%</b>	<b>98.52%</b>	<b>98.52%</b>

Tabelle 6: Gesamtzahlungen/Mittelansätze für Verpflichtungen 2015/2014

### Wichtigste Aspekte des Vollzugs des Haushaltsplans

Die Haushaltsvollzugsrate (C1) 2015 für das abgeschlossene laufende Jahr lag bei 98 % (2014: 97 %), und die Gesamtverwendungsrate mit Anpassungen für zugewiesene Einnahmen (R0) bei 99 % (2014: 99 %).





Die Stornierung von aus 2014 auf 2015 (C8) übertragenen Beträgen blieb mit 3,2 % niedrig (gleiches Ergebnis wie für 2014).

Die Gesamtausschöpfung der gebundenen Mittel belief sich auf 205 Mio. EUR (181 Mio. EUR in 2014), wovon 140 Mio. EUR (136 Mio. EUR in 2014) gebundene Haushaltsmittel sind und 65 Mio. EUR (45 Mio. EUR in 2014) auf Mittelansätze aus zugewiesenen Einnahmen automatisch gemäß Artikel 15 der EASA-Haushaltsordnung übertragen wurden.

## 2.3 Personalwesen (HR)

Für die 2015 angenommenen neuen Durchführungsbestimmungen im Zuge der Reform des Beamtenstatuts 2014 siehe Abschnitt 1.10.1.7.

Im Zusammenhang mit der Reorganisation der Agentur: Es wurden 33 externe und 80 interne Auswahlverfahren sowie 24 Einstellungen aus den Reservelisten durchgeführt. Anschließend erreichte die Agentur bis zum Jahresende die Vollbelegung aller Stellen.

Anhand der vom Netzwerk der Agenturen zur Verfügung gestellten Methodik, die auf der von der EU-Kommission angewandten Methodik basiert, führte die EASA für das zweite Jahr das Screening und Benchmarking der Stellen durch. Die Tabelle in Anhang IV zeigt das Ergebnis dieser Maßnahme.

## 2.4 Bewertung durch die Leitung

### Gesamtverwendungsrate des Haushalts

Aufgrund einer umfassenden Haushaltsüberwachung im Verlauf des Jahres wurde das Ziel der EK einer Vollzugsrate von 95 % für C1 (Haushalt des laufenden Jahres) und C8 (Übertrag) erreicht. Daher werden auf die Zuschüsse der Kommission des Folgejahres 2017 keine Sanktionen angewandt. Die endgültige Verwendungsrate der C1-Haushaltsmittel lag 2015 bei 98 % (2014: 97 %). und die Gesamtverwendungsrate ist mit 99 % weiterhin hoch (2014: 99 %).

### Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit

Eine Ex-ante-Überprüfung wurde für alle von der Agentur bearbeiteten 25.000 Vorgänge (22.000 durch Finanzprüfer und 3.000 vom bevollmächtigten Anweisungsbefugten für Dienstreisezahlungen) durchgeführt. Außerdem wurden 2015 in Übereinstimmung mit dem Jahresprogramm für Ex-post-Kontrollen 18 Ex-post-Kontrollen durchgeführt, und zwar in folgenden Bereichen: Interne Dienste, CSP-Zahlungen, durchgeführte Beschaffungsverfahren (vierteljährlich) und Erstattungen für Aufwendungen bei Dienstreisen (monatlich). Insgesamt waren die geprüften Vorgänge in allen wesentlichen Punkten rechtmäßig und ordnungsgemäß.

### Validierung der Rechnungsführung

Gemäß Artikel 50 der Finanzregelung der Agentur wurde von einer externen Rechnungsprüfungsgesellschaft (Deloitte) eine Prüfung des Buchführungssystems durchgeführt, die sich auf die bereits abgeschlossene Beurteilung aus dem Jahr 2010 stützt. Auf der Grundlage der Prüfungsergebnisse und des damit verbundenen Validierungsberichts validierte der Rechnungsführer der Agentur offiziell das vorhandene Buchführungssystem der EASA.

### Vergabeverfahren

Im Jahr 2015 leitete die Agentur 33 Verfahren mit hohem Wert (> 60 000 EUR) ein, davon 12 zur Unterstützung des MOVE2016 Projekts. Außerdem wurden ca. 350 Einzelverträge (unter Rahmenverträgen) und 200 Verträge mit geringem Wert (1 000 - 60 000 EUR) abgeschlossen. Nach dem Prüfbesuch des Europäischen Rechnungshofs im Dezember 2015 gab es keine vorläufigen



Beanstandungen bezüglich Beschaffungsaktivitäten. Nähere Einzelheiten hierzu finden sich in Abschnitt 1.10.2 sowie Anhang VIII.

### **Erfassung von Ausnahmen**

Gemäß dem EASA-Managementstandard 17 sollen durch das Managementsystem eine angemessene Rückverfolgbarkeit und Konformitätsnachweise in Bezug auf die geleistete Arbeit sichergestellt werden. Im Einklang mit den entsprechenden Verfahren der Agentur wird jeder Fall von Nicht-Konformität dokumentiert und in einem Ausnahmenregister erfasst. Jeder Antrag wird kontrolliert, und Korrektiv- und/oder Präventivmaßnahmen werden vor der Überprüfung und Genehmigung durch den zuständigen Direktor ermittelt.

Abweichungen von Vorschriften und/oder Verfahren werden im Ausnahmeverzeichnis der Agentur erfasst und von den Direktoren genehmigt. Diese Ausnahmen werden jährlich mittels Grundursachenanalyse und Abhilfemaßnahmen überprüft, um ein erneutes Auftreten zu vermeiden. 2015 wurden keine nennenswerten Ausnahmen registriert.

Im November 2014 verabschiedete die Agentur eine Betrugsbekämpfungsstrategie. Hauptzweck dieser Strategie ist es, die wirksame Prävention und Aufdeckung von Betrug zu verbessern sowie Gegenmaßnahmen zu entwickeln. Der Fokus lag auf der Verbesserung der Sensibilisierung der Mitarbeiter in Bezug auf Betrugsrisiken mit dem Ziel, die Interessen der Agentur und der Europäischen Union zu schützen. 2015 wurden keine Betrugsfälle festgestellt.

## **2.5 An andere Dienststellen und Einrichtungen übertragene Aufgaben der Haushaltsausführung**

*Nicht zutreffend*

## **2.6 Bewertung der Prüfergebnisse während des Berichtszeitraums**

### **2.6.1 Interner Auditdienst (IAS)**

Der IAS begann eine Bewertung des Regelsetzungsprozesses, die im 2. Quartal 2016 abgeschlossen sein wird. Die Überprüfung umfasste alle wesentlichen Elemente im Zusammenhang mit den Kontrollen in Bezug auf die Organisation und das Management des Regelsetzungsprozesses, vor allem bezüglich der folgenden Phasen: Identifizierung und Programmierung von Problemen; Einleitung und Erarbeitung von Vorschriften; Beratung, Überprüfung und Verabschiedung; Veröffentlichung; Maßnahmen zur Beurteilung und Nachverfolgung der Ergebnisse und Auswirkungen der Vorschriftenerstellung und Optimierung der Nutzung der verfügbaren Ressourcen. Im 1. Quartal 2015 führte der IAS eine Überprüfung der offenen Maßnahmen aus früheren Überprüfungen durch. Das Ergebnis wird im nachfolgenden Abschnitt 2.7 dargestellt.

### **2.6.2 Interne Auditstelle (IAC)**

Die IAC führte 2015 acht Audit-Sicherstellungsmaßnahmen in der Agentur durch, darunter Planung und Überwachung von Normungsaktivitäten, BASA und Arbeitsvereinbarungen, Ex-Post-Kontrollen, Sozialausschusskonten, Zertifizierungsunterstützung bei der Validierung, IT-Projektmanagement-Tools, Drittlandsbetreiber und Agentur-Strategie.

Das Ziel bei jedem dieser Audits bestand darin zu bewerten, ob hinreichende Zuverlässigkeit besteht, dass die einschlägigen Verordnungen und/oder Anforderungen eingehalten wurden, dass die Prozessziele erreicht wurden und die wesentlichen Risiken durch robuste interne Kontrollsysteme angemessen eingedämmt wurden. In jeder der Prüfungen war diese Zuverlässigkeit gegeben, und es wurden Empfehlungen ausgesprochen, um entweder das Kontrollumfeld oder die Gesamteffizienz der Prozesse zu verbessern.



### 2.6.3 Europäischer Rechnungshof (ERH)

Die vorläufige vom ERH eingegangene Stellungnahme im Jahr 2016 betraf den Jahresabschluss 2015. Im Hinblick auf dessen Zuverlässigkeit wurde Folgendes festgestellt: „Nach Beurteilung des Hofes stellt der Jahresabschluss der Agentur ihre Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2015 sowie die Ergebnisse ihrer Vorgänge und Cashflows für das an diesem Stichtag endende Jahr in Übereinstimmung mit ihrer Finanzregelung und den vom Rechnungsführer der Kommission erlassenen Rechnungsführungsvorschriften in allen wesentlichen Belangen insgesamt sachgerecht dar.“ Bezüglich der Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der Vorgänge hieß es: „Nach Beurteilung des Hofes sind die dem Jahresabschluss der Agentur für das am 31. Dezember 2015 endende Jahr zugrunde liegenden Vorgänge in allen wesentlichen Belangen rechtmäßig und ordnungsgemäß.“ Es gab keine größeren Beanstandungen.

## 2.7 Weiterverfolgung von Auditplänen, Prüfungen und Empfehlungen

Wie oben in Abschnitt 2.6.3 bereits erwähnt, lautete das Prüfurteil des ERH zum Jahresabschluss 2015, dass dieser zuverlässig war und die zugrunde liegenden Vorgänge rechtmäßig und ordnungsmäßig waren, weshalb der Jahresabschluss gebilligt wurde. Er stellte ferner fest, dass die Ergebnisse aus den Vorjahren umgesetzt wurden, mit Ausnahme des ERH-Kommentars über das Fehlen eines umfassenden Hauptsitz-Abkommens zwischen der Agentur und dem Mitgliedstaat.

Während der IAS-Nachuntersuchung im ersten Quartal 2015 stellte der IAS fest, dass 10 von 11 offenen geprüften Maßnahmen aus früheren Audits umgesetzt waren; der Abschluss der verbleibenden Maßnahme (wesentlicher Leistungsindikator (Key Performance Indicator – KPI) in WP und jährlichem Tätigkeitsbericht) war für die Veröffentlichung des Mehrjahres-Planungsdokuments 2017-2020 im Dezember 2015 geplant.

Diese abschließende Maßnahme betrachtete der IAS als im Februar 2016 umgesetzt.

Alle aus Audits hervorgehenden Empfehlungen werden registriert und zentral erfasst. Es findet eine kontinuierliche Überwachung von und Berichterstattung zu diesen Empfehlungen statt. Es wurde eine Überprüfung des Überwachungsprozesses durchgeführt, um den Anteil der rechtzeitigen Abschlüsse zu erhöhen; dies beinhaltet eine Durchsicht zwischen Überprüften und Überprüfern und Nachfolgeaudits.

Die wichtigsten Empfehlungen als Ergebnis der IAC-Audits 2015 betrafen Standardisierung (Durchführung und Leistung der Prozesse und Aktivitäten), Zertifizierungsunterstützung für die Validierung (Aktualisierung der Verfahren und des Rechnungsstellungszyklus), Drittlandbetreiber-Aktivitäten (Aktualisierung der Verfahren und des Planungsprozesses) und IT-Aktivitäten (Kapazitätenplanung, Projektmanagement und Governance-Aktivitäten).

Die Maßnahmen befinden sich derzeit in der Abschlussphase und werden im Laufe des Jahres 2016 umgesetzt werden.

## 2.8 Weiterverfolgung der Feststellungen der Entlastungsbehörde

Für das Haushaltsjahr 2014 erteilte das Europäische Parlament (EP) der EASA Entlastung und genehmigte den Jahresabschluss. Bezüglich der Feststellungen des EP im Jahre 2013 begrüßt das EP hinsichtlich einiger Aspekte des finanziellen und administrativen Managements der EASA Folgendes:

- Auslagerungsrichtlinien: Die EASA hat korrigierende Maßnahmen ergriffen, um die Kriterien für die Zuweisung von Zertifizierungsdiensten der EASA zu konkretisieren und zu dokumentieren.



- Überträge: Die Bemühungen um Verbesserungen bei den Überträgen waren bereits erfolgreich.
- Management eventueller Interessenkonflikte: Die EASA hat diesbezüglich in ihrem „Verhaltenskodex für die Mitarbeiter der EASA“ in Bezug auf die „Vorbeugung und Eindämmung von Interessenkonflikten“ und „Geschenke und Bewirtung“ bereits eine umfassende Strategie festgelegt und umgesetzt. Diese Strategie umfasst unter anderem die Einrichtung eines Ethik-Ausschusses, der für die Bewertung der abgegebenen Interessenerklärungen und sämtliche Themen im Zusammenhang mit dem „Verhaltenskodex für die Mitarbeiter der EASA“ zuständig ist, sowie die Einführung einer obligatorischen Schulung zum Verhaltenskodex für alle Mitarbeiter der Agentur. Zudem wurden auch für die Mitglieder der EASA-Beschwerdekammer sowie des EASA-Verwaltungsrates Verhaltenskodizes angenommen, unter anderem eine Strategie zur „Vorbeugung und Eindämmung von Interessenkonflikten“.

Wie vom EP gefordert, wurden die Lebensläufe und Interessenerklärungen aller Direktoren und Abteilungsleiter der EASA bereits auf der EASA-Website veröffentlicht. Die Lebensläufe und Interessenerklärungen der Mitglieder der EASA-Beschwerdekammer sowie des EASA-Verwaltungsrates wurden ebenfalls auf der Website veröffentlicht.

Weiterhin hat die EASA 2015 ihr System-/Kontrollumfeld in diesem Bereich unter angemessener Berücksichtigung der Feststellungen des Europäischen Parlaments erneut beurteilt.

2015 wurden von der EASA keine Drehtürfälle festgestellt.



### 3. Bewertung der Wirksamkeit der internen Kontrollsysteme

Die internen Kontrollstandards der Agentur umfassen sowohl die 16 internen Kontrollnormen der Europäischen Kommission als auch die internationalen Qualitätsnormen (ISO 9001:2008) in ihrer jüngsten Fassung. Hieraus ergeben sich 24 EASA-Managementstandards. Diese wurden erstmals 2008 vom Verwaltungsrat angenommen. Infolge einer Aktualisierung wurden die Managementstandards im März 2013 erneut vom Verwaltungsrat verabschiedet.

#### 3.1 Risikomanagement

Die Agentur führt jedes Jahr eine Risikobewertung gemäß den für EU-Einrichtungen entwickelten Methoden durch. Im Rahmen dieser Bewertung wird auf der Grundlage der Eintrittswahrscheinlichkeit und potenziellen Auswirkungen von Risiken deren Kritikalität ermittelt. Es werden Eindämmungsmaßnahmen entwickelt und beschlossen, die ausdrücklich im Vorfeld oder während des Jahres N umgesetzt werden sollen. Die Ergebnisse der Risikobewertung fließen in die Planungen des Arbeitsprogramms mit ein, in dessen Rahmen der Risikobewertungsstatus der Maßnahmen und kritischen Risiken für das Folgejahr bewertet wird. Für das Jahr 2015 wurden insbesondere die folgenden kritischen Risiken ermittelt:

**Krisenmanagement:** Fehlende oder unangemessene Krisenreaktion in der Luftfahrt

Ergriffene Maßnahmen: 2015 wurde auf der Grundlage des Krisenreaktionsplans, der während der Vorbereitung und Nachverfolgung der Krisenübung im Juni 2014 überprüft und aktualisiert wurde, eine Krisenübung durchgeführt.

**Reaktion auf Sicherheitsprobleme:** Nicht rechtzeitige Identifizierung von oder Reaktion auf Sicherheitsprobleme(n).

Ergriffene Maßnahmen: 2015 hat die Agentur einen Sicherheitsrisikomanagement-(Safety Risk Management – SRM-)Prozess eingerichtet, der es der Organisation erlaubt, Sicherheitsmanagement in einer strukturierten und systematischen Art und Weise zu betreiben und aus Sicherheitsrisiken Sicherheitsprioritäten abzuleiten. SRM umfasst die Identifizierung und Beurteilung von Sicherheitsproblemen einschließlich der Beurteilung und Überwachung der relevanten Eindämmungsmaßnahmen. Sichtbarer Ausdruck des SRM-Prozesses sind spezifische Sicherheitsrisiko-Portfolios (Safety Risk Portfolios – SRP) für unterschiedliche Betriebssektoren und -arten.

**Einheitliches Sicherheitsniveau in Europa und in assoziierten MS:** Versäumnis, durch Sicherheitsaufsicht über Mitgliedstaaten ein einheitliches Sicherheitsniveau in Europa und den assoziierten MS herzustellen und aufrechtzuerhalten.

Ergriffene Maßnahmen: Eine Strategie für die externe Kommunikation wurde entwickelt und vom Management der Agentur genehmigt.

Ergriffene Maßnahmen: Alle Elemente der Verordnung (EU) Nr. 628/2013 zur Aufhebung der Verordnung Nr. 736 wurden umgesetzt und gelten auch für die ANS.

**Management externer Kompetenzen (Externbeschaffung):** Externe Fachleute (Auslagerung) erbringen gegenüber der Agentur keine angemessenen Dienstleistungen (Termine, Kosten und Qualität).

Ergriffene Maßnahmen: Das Ziel der 2014 vereinbarten Auslagerungsstrategie war es, mittelfristige Sicht auf das an Zertifizierungsdienstleister (Certification Service Providers – CSP) auszulagernde Arbeitspensum zu schaffen und so die Verfügbarkeit von qualifizierten Ressourcen im EASA-System zu gewährleisten. Im Jahr 2015 waren die Ergebnisse der Strategie ermutigend, da mehr als die Hälfte



der Ziele der einzelnen Partnerschaftsabkommen in vollem Umfang erreicht und eine Gesamterfüllungsrate von 90 % erzielt wurde.

**Einstellung und Bindung ausreichender und kompetenter Mitarbeiter:** Es werden nicht ausreichend (technische und administrative) Mitarbeiter mit der notwendigen Erfahrung und den notwendigen Fähigkeiten (einschließlich Führungsfähigkeiten) eingestellt.

Ergriffene Maßnahmen: Die Agentur soll den Ruf eines guten Arbeitgebers bekommen

- Für die Ausarbeitung dieses Arbeitgeberwertversprechens (vor der Festlegung einer Strategie zur Schaffung einer Arbeitgebermarke) wurde die Beratung der Europäischen Kommission in Anspruch genommen. Im September wurde eigens hierfür ein Workshop abgehalten. Zudem wurde ein Konzeptpapier zum Arbeitgeberwertversprechen ausgearbeitet, in dem eine Umsetzungsstrategie in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Kommunikation vorgeschlagen wurde, um Kohärenz mit der Arbeit der Agentur zur Schaffung einer Arbeitgebermarke sicherzustellen.
- Damit jetzt und in Zukunft trotz der knappen Ressourcen im Luftfahrtsektor ausreichend Mitarbeiter mit den richtigen technischen Fähigkeiten eingestellt werden können, war die Agentur als guter Arbeitgeber auf verschiedenen externen Veranstaltungen vertreten, darunter bei den Karrieretagen der Paris Air Show und der Nacht der Technik.
- Die Agentur startete zwei Programme für bezahlte Praktikanten, deren Teilnehmer im Frühjahr und im Herbst aufgenommen werden. Insgesamt wurden im Jahr 11 Praktikanten für ein sechsmonatiges Praktikum in einer Funktion ausgewählt, die ihrem akademischen Hintergrund entsprach.

Beurteilungszentren (im Jahresbericht 2013 enthalten):

- Aufgrund der positiven Erfahrungen führte die Agentur standardmäßig die Nutzung von Assessment-Centern als Instrument für Führungskräfte-Auswahlverfahren ein. Damit soll die Qualität des Einstellungsprozesses weiter verbessert und die Auswahl geeigneter Bewerber für Führungsaufgaben gewährleistet werden. 2015 wurde für 1 externes und 9 interne Auswahlverfahren für Führungspositionen ein Assessment-Center herangezogen.

Kompetenzmodell und Jobfamilien

- Es wurde ein System der beruflichen Einstufung (Jobfamilienrahmen) eingeführt, um eine gemeinsame Referenz für die Personalpolitik zu schaffen und Transparenz im Hinblick auf Aufstiegs- und Entwicklungswege in der Agentur zu bieten. Einsatzkritische Kompetenzen werden Arbeitsplätzen und Dienstaltersebenen zugeordnet.

Nach der Einführung des neuen Personalstatuts im Jahr 2014 wurde 2015 eine aktualisierte Durchführungsbestimmung in Bezug auf Leistungsbeurteilung angenommen und umgesetzt. Der Beurteilungsprozess wurde neu konfiguriert, um eine aktivere Einbeziehung der Mitarbeiter in Zielsetzung und Entwicklungsplanung zu ermöglichen. Erstmals ist die Beurteilung der Leistung kompetenzbasiert, wobei EASA-spezifische Kompetenzen herangezogen werden, die für eine solide Vergleichbarkeit von Leistungen sorgen. Ein verbessertes Werkzeug mit flexiblen integrierten Funktionalitäten und intelligenten Dashboards wurde bereitgestellt, um Entscheidungen des Managements in Bezug auf Leistung und Personalentwicklung zu erleichtern.





**Unternehmenskontinuität:** Fehlende Fähigkeit, auf Zwischenfälle und Betriebsstörungen zu reagieren und den Geschäftsbetrieb auf einem akzeptablen vordefinierten Niveau fortzusetzen und damit gleichzeitig Wohlergehen und Sicherheit zu schützen.

Ergriffene Maßnahmen: Das Projekt zur Beurteilung und Verbesserung der Geschäftskontinuität der Agentur wurde im Jahr 2015 gestartet. Der Plan zur Sicherstellung des Geschäftsbetriebs wird bis Ende 2016 geliefert werden.

2015 traten keine gravierenden Risiken auf.

### 3.2 Einhaltung und Wirksamkeit der Internen Kontrollstandards

Die Agentur hat für das Jahr 2015 die jährliche Bewertung der EASA-Managementstandards vorgenommen; diese beinhalten sowohl ICS- als auch ISO-Normen. Das Endergebnis dieser Beurteilung war, dass das Managementsystem der Agentur aufgrund des robusten Überwachungssystems, das sowohl auf Management- als auch auf Prozessebene eingerichtet wurde, die Managementstandards erfüllt. Ein gewisses Verbesserungspotenzial wurde im Bereich der Geschäftskontinuität festgestellt; hierfür wurde ein Aktionsplan herausgegeben, der 2017 vollständig abgeschlossen sein soll. Weiterhin wurde noch Raum für Verbesserungen bei der Informations- und Dokumentenverwaltung festgestellt. Zu diesem Zweck wurde ein Aktionsplan erstellt, um den Rahmen der Strategie und die Meilensteine des Umsetzungsplans festzulegen. Die Stelle des Verantwortlichen für die Sicherstellung des Geschäftsbetriebs konnte in der ersten Jahreshälfte 2016 besetzt werden.

Im Einklang mit den ISO-Normen erstrecken sich das System und dessen Bewertung über die Umsetzungsphase hinaus und sehen eine vollständige Überwachung vor. Die vollständige Überwachung umfasst Kontrollaktivitäten und Korrektur-/Verbesserungsmaßnahmen für die Zwecke einer kontinuierlichen Verbesserung.

Das integrierte Managementsystem der Agentur wurde 2013 nach ISO und IFACI rezertifiziert. Die Effektivität dieses Managementsystems wird jährlich von den Direktoren bei der Managementüberprüfungssitzung überprüft. Bei dieser Gelegenheit werden den Direktoren die Ergebnisse des integrierten Managementsystems vorgestellt und Verbesserungsmaßnahmen zur Entscheidung vorgelegt. 2015 ergaben alle diese Aktivitäten, dass das interne Kontrollsystem voll und ganz den EASA-Managementstandards entspricht.



## 4. Zuverlässigkeit der Leitung

### 4.1 Überprüfung der Elemente zur Unterstützung der Zuverlässigkeit

Die Agentur übernahm Aufbau und Betrieb eines ISO-zertifizierten Managementsystems, mit dem sichergestellt wird, dass Ressourcen und Prozesse verwaltet und überwacht werden. Alle Prozesse werden gemäß den identifizierten Zielsetzungen, Risiken und KPIs beschrieben und verwaltet. Dazu gehört auch Betrugsrisiko. Fortwährende Beurteilungen und Verbesserungen bezüglich der Einhaltung einschlägiger Verordnungen und die Leistung werden dadurch gewährleistet. Vollständigkeit und Wirksamkeit des integrierten Managementsystems werden einmal pro Jahr mittels Selbstbewertung überprüft. Die Ergebnisse dieser Bewertung werden den Direktoren bei der Managementüberprüfungssitzung vorgelegt, bei der die fortlaufende Wirksamkeit des Systems beurteilt wird. Auf Managementebene wird regelmäßig Bericht über die Verwendung der Ressourcen erstattet, insbesondere im Bereich der Humanressourcen und Finanzaktivitäten und als Teil des Planungs- und Berichterstattungszyklus der Agentur. Kontrollen wurden umgesetzt durch eine solide IFACI-zertifizierte interne Auditstelle, Ex-post- und Ex-ante-Kontrollen, Ausnahmen, Befugnisübertragung, Ethik-Ausschuss und schließlich regelmäßige Prüfungen durch ECA und IAS. Entsprechende Abhilfemaßnahmen werden dann im Rahmen des Managementsystems weiterverfolgt.

Zusammengefasst basieren die in Teil II und III gemeldeten Informationen auf folgenden Elementen:

- Zuverlässigkeit des Managements der Agentur,
- Ergebnisse der internen Kontrolle bezüglich der Selbstbeurteilung der EASA-Managementstandards,
- Ergebnisse der Audits der internen Auditstelle der EASA,
- Ergebnisse der Audits durch die Dienststellen der Kommission und den Rechnungshof sowie Umsetzung der Maßnahmen zur Behebung der ermittelten Schwachstellen,
- Berichterstattung über Ausnahmen und durchgeführte Präventions-/Korrekturmaßnahmen,
- Eindämmungsmaßnahmen, die infolge der jährlichen Risikobewertung durchgeführt werden,
- Ex-ante- und Ex-post-Kontrollen,
- das jährliche Managementüberprüfungsschreiben, das vom Rechnungsführer der Agentur und vom Exekutivdirektor unterzeichnet wird;
- Bericht des Ethik-Ausschusses.

### 4.2 Vorbehalte

Auf der Grundlage obiger Informationen und Wesentlichkeitskriterien sind keine Vorbehalte erforderlich.

### 4.3 Schlussfolgerungen über die Zuverlässigkeit

Abschließend hat das Management die angemessene Gewissheit, dass insgesamt geeignete Kontrollen vorhanden sind und wie vorgesehen wirken; Risiken werden angemessen überwacht und eingedämmt; notwendige Verbesserungen und Verschärfungen werden umgesetzt. Der Exekutivdirektor hat in seiner Eigenschaft als Anweisungsbefugter die Zuverlässigkeitserklärung ohne Vorbehalte unterzeichnet.



## 5. Zuverlässigkeitserklärung des Anweisungsbefugten

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

dass die in diesem Bericht enthaltenen Informationen ein richtiges und angemessenes Bild bieten;

dass ich hinreichende Gewähr dafür habe, dass die Mittel, die den in diesem Bericht beschriebenen Tätigkeiten zugewiesen wurden, für ihren vorgesehenen Verwendungszweck und nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung eingesetzt wurden und dass die eingerichteten Kontrollverfahren die notwendigen Garantien bezüglich der Rechtmäßigkeit und Vorschriftsmäßigkeit der zugrunde liegende Vorgänge bieten;

Diese hinreichende Gewähr stützt sich auf mein eigenes Urteil und die mir vorliegenden Informationen, wie z. B. die Ergebnisse der Selbstbeurteilung ihrer Managementstandards durch die EASA, die Ausnahmenanalyse, Ex-post-Kontrollen, Risikobewertung, die Arbeit der internen Auditstelle, die Anmerkungen des internen Auditdienstes sowie die Berichte des Rechnungshofes für die Jahre vor dem Jahr dieser Erklärung;

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

**Patrick Ky**

**Exekutivdirektor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit**



## Anhang I: Statistiken zum Kerngeschäft














### 1. Wesentliche Leistungsindikatoren (KPI)

#### Einführung:

Die nachstehenden Tabellen enthalten die Leistungsergebnisse der Agentur für 2015, die anhand der im Arbeitsprogramm 2015 festgelegten Leistungsindikatoren gemessen wurden. Das angewandte Rot-Gelb-Grün-(Red-Amber-Green, RAG) Ampelwertungssystem folgt der nachfolgenden Struktur:

Ergebnis der KPI auf niedrigerer Ebene:	Ergebnis der KPI auf höherer Ebene:
Alle grün	Grün
Grün und 1 gelb	Grün
Grün und 2 gelb	Gelb
Grün und 1 rot	Gelb
Alle Gelb	Gelb
2 gelb und 1 rot	Gelb
2 rot und 1 gelb	Rot
Alle rot	Rot



WESENTLICHES LEISTUNGS-GEBIET	TÄTIGKEITSBEREICHE DER EASA			
	Zertifizierung und Genehmigungen	Regelsetzung	Normung	Unterstützung
<b>Verfahren/ Wirksamkeit</b>	1. Effizienz der Tätigkeiten bezüglich Zertifizierung und Genehmigungen, einschließlich eines akzeptablen Niveaus bezüglich der Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit 	2. Transparenz und Wirksamkeit bei der Regelsetzung 	3. Einhaltung von Sicherheitsnormen durch ein effizientes und wirksames Normungsverfahren 	4. Effizienz bei der Planung und Unterstützung zur Erfüllung der Kerntätigkeiten 
<b>Akteure/Kunden</b>	5. Zufriedenheit der Industrie mit dem Zertifizierungs- und Genehmigungsverfahren 	6. Zufriedenheit der beteiligten Akteure mit dem Regelsetzungsprozess 	7. Zufriedenheit der beteiligten Akteure mit den Normungstätigkeiten 	8. Zeitnahe Durchführung der wesentlichen Verwaltungsaufgaben 
<b>Mittel</b>	9. Einhaltung von Haushalts- und Internalisierungsstrategie 	10. Einhaltung des Haushaltsrahmens und Mittelzuweisung 	11. Einhaltung des Haushaltsrahmens und Mittelverwendung 	12. Einhaltung des Haushaltsrahmens insgesamt und Fähigkeit zur Begrenzung der Unterstützungskosten 
<b>Mitarbeiter, Weiterbildung und Wachstum</b>	13. Effizientes Personalmanagement und Personalentwicklung 			

Hinweise: Diese 2014 eingeführten wesentlichen Leistungsindikatoren wurden von einer Arbeitsgruppe der Beratungsgruppe FABS (heute PAR) entwickelt. Die Messung dieser Indikatoren wird mittels einer Reihe von Indikatoren auf unterer Ebene durchgeführt, die derzeit von der Agentur gemessen werden (dargestellt in der nachfolgenden Tabelle). Die Häufigkeit der Messungen richtet sich nach dem Indikatortyp, im Allgemeinen werden sie jedoch alle zwei Jahre oder jährlich erfasst und gemeldet. Diese Indikatoren werden von der PAR-Beratungsgruppe überprüft, die die erzielten Fortschritte dem Verwaltungsrat vorlegt. Die PAR-Beratungsgruppe prüft zusammen mit der Agentur mindestens einmal im Jahr die KPIs und die Indikatoren auf unterer Ebene, um die fortdauernde Relevanz zu gewährleisten sowie die Fortschritte bei der Entwicklung neuer Indikatoren aufzunehmen.



WESENTLICHES LEISTUNGS- GEBIET	TÄTIGKEITSBEREICHE DER EASA																																																																																																																					
	Zertifizierung und Genehmigungen	Regelsetzung	Normung	Unterstützung																																																																																																																		
<b>Verfahren/ Wirksamkeit</b>  Ziel: Gewährleistung eines akzeptablen Niveaus bei der Überwachung der Erhaltung der Lufttüchtigkeit 1.1 Indikator: Jährlich geleistete technische Arbeitszeit in Prozent der geplanten Stunden (CAWR).  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2014</th> <th>Ziel-vor-gabe 2015</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>71 %</td> <td>82 %</td> <td>71 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Hinweis: 2014 wurden die tatsächlichen, von NAA gemeldeten Stunden aktualisiert und Feedback, das nach der Veröffentlichung des jährlichen Tätigkeitsberichts 2014 einging, berücksichtigt.</p> <p>Ziel: Gewährleistung einer zeitnahen Durchführung der Zertifizierungs- und Genehmigungsverfahren</p> 1.2 Indikator: Prozentsatz positiver Rückmeldungen auf Fragebögen von beteiligten Akteuren nach Abschluss der verschiedenen Zertifizierungsaufgaben.  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2013</th> <th>Ziel-vor-gabe 2014</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>--</td> <td>70 %</td> <td>67 %</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Rückla ufquo te</td> <td></td> <td></td> <td>41 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Hinweis: Die Untersuchung für 2015 ist noch nicht abgeschlossen. Die dargestellten Ergebnisse für 2015 betreffen 2014. Diese Ergebnisse wurden erstmals 2015 veröffentlicht.</p>		Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung	2015	71 %	82 %	71 %			Ergeb-nis 2013	Ziel-vor-gabe 2014	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung	2015	--	70 %	67 %		Rückla ufquo te			41 %		Ziel: Umsetzung des Programms für die Regelsetzung 2.1 Indikator: Prozentsatz der Umsetzung des Arbeitsprogramms für die Regelsetzung (unter ausschließlicher Berücksichtigung der beauftragten Aufgabe R während des Jahres N des verabschiedeten Arbeitsprogramms für die Regelsetzung)  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2014</th> <th>Ziel-vor-gabe 2015</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>86 %</td> <td>95 %</td> <td>89 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Ziel: Erfüllung der Verpflichtungen der EASA gemäß der Basisverordnung zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gemäß dem Abkommen von Chicago</p> 2.2 Indikator: Prozentsatz der rechtzeitig vorgelegten Empfehlungen für ICAO-Schreiben (State Letters, SL).  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2014</th> <th>Ziel-vor-gabe 2015</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>100 %</td> <td>90 %</td> <td>93 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Ziel: Effizienz des Regelsetzungsverfahrens und Einbeziehung der Akteure</p> 2.3 Indikator: Prozentsatz positiver Rückmeldungen von beteiligten Akteuren über das Regelsetzungsverfahren und dessen Ergebnisse  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2013</th> <th>Ziel-vor-gabe 2014</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>--</td> <td>65 %</td> <td>63 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Hinweis: Wird nur alle zwei Jahre durchgeführt, letzte Durchführung 2014</p>		Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung	2015	86 %	95 %	89 %			Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung	2015	100 %	90 %	93 %			Ergeb-nis 2013	Ziel-vor-gabe 2014	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung		--	65 %	63 %		Ziel: Effizienz und Wirksamkeit des Programms zur Normungskontrolle 3.1 Indikator: Prozentsatz der durchgeführten Besuche im Rahmen des genehmigten Programms zur Normungskontrolle  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2014</th> <th>Ziel-vor-gabe 2015</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>94 %</td> <td>95 %</td> <td>108 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>3.2 Indikator: Prozentsatz der den Mitgliedstaaten innerhalb von 10 Wochen (12 Wochen bis Ende 2013) nach Abschluss der Kontrolle vorgelegten endgültigen Kontrollberichte</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2014</th> <th>Ziel-vor-gabe 2015</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>76 %</td> <td>95 %</td> <td>79 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Ziel: Messung der Fortschritte bei der Einführung von Risikoelementen bei der Normungsplanung</p> 3.3 Indikator: Fortschritte bei der Umsetzung eines risikobasierten Konzepts für eine kontinuierliche Überwachung (CMA)  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2014</th> <th>Ziel-vor-gabe 2015</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>100 %</td> <td>95 %</td> <td>100 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung	2015	94 %	95 %	108 %			Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung	2015	76 %	95 %	79 %			Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung	2015	100 %	95 %	100 %		Ziel: Verbesserung der Effizienz und Wirksamkeit der Unterstützungsverfahren 4.1 Indikator: Prozentsatz der agenturweit für Unterstützungsaufgaben aufgewendeten Arbeitsstunden im Vergleich zur Gesamtarbeitszeit (Istwert gegenüber Sollwert)  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2014</th> <th>Ziel-vor-gabe 2015</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>20 %</td> <td>24 %</td> <td>22 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Ziel: Verbesserung der Effizienz des Verfahrens zur Einziehung von Forderungen</p> 4.2 Indikator: Durchschnittliche Anzahl der Tage bis zur Einziehungsanordnung  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2014</th> <th>Ziel-vor-gabe 2015</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>41 Tage</td> <td>75 Tage</td> <td>33 Tage</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Ziel: Verbesserung der Reaktion der Agentur auf formelle Sicherheitsempfehlungen</p> 4.3 Indikator: Prozentsatz der neuen Sicherheitsempfehlungen, die innerhalb von 90 Tagen beantwortet wurden (d. h. ergriffene und erwogene Maßnahmen)  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergeb-nis 2014</th> <th>Ziel-vor-gabe 2015</th> <th>2015 Ergeb-nis</th> <th>Am-pel-Wer-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>66,7 %</td> <td>97,5 %</td> <td>95,2 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung	2015	20 %	24 %	22 %			Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung	2015	41 Tage	75 Tage	33 Tage			Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung	2015	66,7 %	97,5 %	95,2 %	
		Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																	
	2015	71 %	82 %	71 %																																																																																																																		
		Ergeb-nis 2013	Ziel-vor-gabe 2014	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																	
2015	--	70 %	67 %																																																																																																																			
Rückla ufquo te			41 %																																																																																																																			
	Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																		
2015	86 %	95 %	89 %																																																																																																																			
	Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																		
2015	100 %	90 %	93 %																																																																																																																			
	Ergeb-nis 2013	Ziel-vor-gabe 2014	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																		
	--	65 %	63 %																																																																																																																			
	Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																		
2015	94 %	95 %	108 %																																																																																																																			
	Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																		
2015	76 %	95 %	79 %																																																																																																																			
	Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																		
2015	100 %	95 %	100 %																																																																																																																			
	Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																		
2015	20 %	24 %	22 %																																																																																																																			
	Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																		
2015	41 Tage	75 Tage	33 Tage																																																																																																																			
	Ergeb-nis 2014	Ziel-vor-gabe 2015	2015 Ergeb-nis	Am-pel-Wer-tung																																																																																																																		
2015	66,7 %	97,5 %	95,2 %																																																																																																																			





WESENTLICHES LEISTUNGS- GEBIET	TÄTIGKEITSBEREICHE DER EASA																																																																													
	Zertifizierung und Genehmigungen	Regelsetzung	Normung	Unterstützung																																																																										
<b>Akteure/Kunden</b> Ziel: Zufriedenheit der beteiligten Akteure (Industrie) <b>5.1 Indikator: Prozentsatz positiver Rückmeldungen auf Fragebögen von beteiligten Akteuren nach Abschluss der verschiedenen Zertifizierungsaufgaben</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>76 %</td> <td>74 %</td> <td>75 %</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Rücklaufquote</td> <td></td> <td></td> <td>41 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Hinweis: Die Untersuchung für 2015 ist noch nicht abgeschlossen. Die dargestellten Ergebnisse für 2015 betreffen 2014. Diese Ergebnisse wurden erstmals 2015 veröffentlicht.</p>		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	76 %	74 %	75 %		Rücklaufquote			41 %		Ziel: Zufriedenheit der beteiligten Akteure <b>6.1 Indikator: Prozentsatz der positiven Rückmeldungen über das Verfahren und die Ergebnisse der Konsultation der beteiligten Akteure</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2013</th> <th>Zielvorgabe 2014</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>--</td> <td>65 %</td> <td>63 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Hinweis: Wird nur alle zwei Jahre durchgeführt, letzte Durchführung 2014</p>		Ergebnis 2013	Zielvorgabe 2014	2015 Ergebnis	Ampelwertung		--	65 %	63 %		Ziel: Zufriedenheit der beteiligten Akteure <b>7.1 Indikator: Rückmeldungen der im Bereich Normung tätigen Akteure für Vorbereitungsphase und Besuchsphase</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vorbereitung</td> <td>88 %</td> <td>90 %</td> <td>87 %</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besuche</td> <td>87 %</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Rücklaufquote</td> <td>46 %</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Hinweis: Ab 2015: Gesamtzufriedenheit mit den Normungsprozessen: Vorbereitung, Besuch, Kontrolle und Folgemaßnahmen werden in einer Frage erfasst.</p> <b>7.2 Indikator: Durchschnittliche Zufriedenheit in Bezug auf Kontrolle sowie Folgemaßnahmen und Abschluss im Bereich Normung</b> Hinweis: Folgemaßnahmen/Abschluss wurden nicht bewertet. Die neue Verordnung 628/2013 sieht die „Einzel“-Behandlung eines jeden Verstoßes vor, weshalb der Zusammenhang mit der Kontrolle nur sehr lose ist. Es ist daher schwierig, konsistente Bewertungsergebnisse zu erhalten.	2015	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	Vorbereitung	88 %	90 %	87 %		Besuche	87 %				Rücklaufquote	46 %				Ziel: Zeitnahe Durchführung der wesentlichen Verwaltungsaufgaben <b>8.1a Indikator: Prozentsatz der Anträge für Tätigkeiten bezüglich der erstmaligen Lufttüchtigkeitsbescheinigung, die innerhalb von 5 Tagen nach Eingang des Antrags in die Aufgabenzuteilung übergehen</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>82 %</td> <td>80 %</td> <td>79 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <b>8.1b Indikator: Prozentsatz der Bescheinigungen, die innerhalb von 2 Arbeitstagen ab Eingang des technischen Visums ausgestellt werden</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>95 %</td> <td>90 %</td> <td>94 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <b>8.2 Indikator: Prozentsatz der ersten Rechnungen, die innerhalb von 2 Arbeitstagen nach Projektfreigabe erstellt werden</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>84 %</td> <td>80 %</td> <td>95 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	82 %	80 %	79 %			Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	95 %	90 %	94 %			Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	84 %	80 %	95 %	
		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																																																																									
2015	76 %	74 %	75 %																																																																											
Rücklaufquote			41 %																																																																											
	Ergebnis 2013	Zielvorgabe 2014	2015 Ergebnis	Ampelwertung																																																																										
	--	65 %	63 %																																																																											
2015	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																																																																										
Vorbereitung	88 %	90 %	87 %																																																																											
Besuche	87 %																																																																													
Rücklaufquote	46 %																																																																													
	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																																																																										
2015	82 %	80 %	79 %																																																																											
	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																																																																										
2015	95 %	90 %	94 %																																																																											
	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																																																																										
2015	84 %	80 %	95 %																																																																											
<b>Mittel</b> Ziel: Einhaltung des Haushaltsrahmens <b>9.1 Indikator: Tatsächlicher Haushaltsrahmen gegenüber geplantem Haushaltsrahmen</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>90 %</td> <td>95 %</td> <td>99 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	90 %	95 %	99 %		Ziel: Einhaltung des Haushaltsrahmens <b>10.1 Indikator: Tatsächlicher Haushaltsrahmen gegenüber geplantem Haushaltsrahmen</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>87 %</td> <td>95 %</td> <td>98 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	87 %	95 %	98 %		Ziel: Einhaltung des Haushaltsrahmens <b>11.1 Indikator: Tatsächlicher Haushaltsrahmen gegenüber geplantem Haushaltsrahmen</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>93 %</td> <td>95 %</td> <td>94 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	93 %	95 %	94 %		Ziel: Aufrechterhaltung einer hohen Haushaltsvollzugsrate <b>12.1 Indikator: Prozent der ausgeführten Verpflichtungen gegenüber der Prognose für den gesamten Jahreshaushaltsplan</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>97 %</td> <td>95 %</td> <td>98 %</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	97 %	95 %	98 %																																				
	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																																																																										
2015	90 %	95 %	99 %																																																																											
	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																																																																										
2015	87 %	95 %	98 %																																																																											
	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																																																																										
2015	93 %	95 %	94 %																																																																											
	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																																																																										
2015	97 %	95 %	98 %																																																																											



WESENTLICHES LEISTUNGS- GEBIET	TÄTIGKEITSBEREICHE DER EASA																																
	Zertifizierung und Genehmigungen	Regelsetzung	Normung	Unterstützung																													
<b>Mittel</b> Ziel: Internalisierung der Zertifizierungsaufgaben entsprechend der Internalisierungsstrategie 9.2 Indikator: Interne Stunden in Prozent der Gesamtstunden (Istwert gegenüber Sollwert)	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>87 %</td> <td>77 %</td> <td>87 %</td> <td style="background-color: #92d050;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Hinweis: 2014 wurden die tatsächlichen, von NAA gemeldeten Stunden aktualisiert und Feedback, das nach der Veröffentlichung des jährlichen Tätigkeitsberichts 2014 einging, berücksichtigt.</p>		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	87 %	77 %	87 %		Ziel: Aufteilung der für die Erarbeitung von Regeln und der für Unterstützungsverfahren aufgewendeten Zeit 10.2 Indikator: Zahl der für die Erarbeitung von Regeln aufgewendeten VZÄ und der für die Unterstützung zur Einhaltung der Regeln aufgewendeten VZÄ		Ziel: Überwachung der Unterstützungskosten gegenüber Gesamtkosten 12.2 Indikator: Anteil der Unterstützungskosten an Gesamtkosten (Istwert gegenüber Sollwert)																			
		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																												
2015	87 %	77 %	87 %																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>33 VZÄ</td> <td>45 VZÄ</td> <td>53 VZÄ</td> <td style="background-color: #92d050;"></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	33 VZÄ	45 VZÄ	53 VZÄ		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>19 %</td> <td>19 %</td> <td>21 %</td> <td style="background-color: #92d050;"></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	19 %	19 %	21 %													
	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																													
2015	33 VZÄ	45 VZÄ	53 VZÄ																														
	Ergebnis 2014	Zielvorgabe 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																													
2015	19 %	19 %	21 %																														
<b>Mitarbeiter, Weiterbildung und Wachstum</b> Ziel: Verbesserung der Effizienz des technischen Personals. 13. Indikator: Zahl der technischen Arbeitsstunden (Projektarbeit) in Prozent der Gesamtarbeitszeit	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Zielvorgabe</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>62 %</td> <td>65 %</td> <td>64 %</td> <td style="background-color: #92d050;"></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Zielvorgabe	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	62 %	65 %	64 %		Ziel: Organisation der Weiterbildung 13.1a Indikator: Prozentsatz positiver Rückmeldungen von Mitarbeitern in Bezug auf Weiterbildung		13.1b Indikator: Zahl der Weiterbildungstage pro Mitarbeiter																			
		Ergebnis 2014	Zielvorgabe	2015 Ergebnis	Ampelwertung																												
	2015	62 %	65 %	64 %																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Ziel 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>93 % (Allg. W.) 90 % (Techn. W.)</td> <td>≥ 75 %</td> <td>92 %</td> <td style="background-color: #92d050;"></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Ziel 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	93 % (Allg. W.) 90 % (Techn. W.)	≥ 75 %	92 %		13.2 Indikator: Anteil unbesetzter Stellen gegenüber den erforderlichen Stellen für die entsprechenden Jahre		13.3 Indikator: Durchschnittliche Zahl der Krankheitstage je Vollzeitäquivalent																				
	Ergebnis 2014	Ziel 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																													
2015	93 % (Allg. W.) 90 % (Techn. W.)	≥ 75 %	92 %																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Ziel 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>5 %</td> <td>&lt;2 %</td> <td>0 %</td> <td style="background-color: #92d050;"></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Ziel 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	5 %	<2 %	0 %		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Ziel 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>2,4</td> <td>5</td> <td>4,3</td> <td style="background-color: #ffc107;"></td> </tr> </tbody> </table>			Ergebnis 2014	Ziel 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	2,4	5	4,3		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ergebnis 2014</th> <th>Ziel 2015</th> <th>2015 Ergebnis</th> <th>Ampelwertung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>6 Tage</td> <td>9 Tage</td> <td>7,5 Tage</td> <td style="background-color: #92d050;"></td> </tr> </tbody> </table>		Ergebnis 2014	Ziel 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung	2015	6 Tage	9 Tage	7,5 Tage	
	Ergebnis 2014	Ziel 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																													
2015	5 %	<2 %	0 %																														
	Ergebnis 2014	Ziel 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																													
2015	2,4	5	4,3																														
	Ergebnis 2014	Ziel 2015	2015 Ergebnis	Ampelwertung																													
2015	6 Tage	9 Tage	7,5 Tage																														



## 2. Beschlüsse, Stellungnahmen und Änderungsmittelungen (NPA) im Jahr 2015

### 1. Beschlüsse

Beschluss	Aufgabennummer	Thema
ED-Beschluss 2015/001/R	RMT.0591	Update der Zulassungsspezifikationen ADR-DSN.D.260 Rollbahn-Mindeststaffelung
ED-Beschluss 2015/002/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Verfahren für ein steriles Cockpit – Anleitungen zu Anhang I (Begriffsbestimmungen) – Nachtrag 2
ED-Beschluss 2015/003/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Verfahren für ein steriles Cockpit – Teil-NCC AMC/GM – Nachtrag 2
ED-Beschluss 2015/004/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Verfahren für ein steriles Cockpit – Teil-NCO AMC/GM Ausgabe 2 – Nachtrag 2
ED-Beschluss 2015/005/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Verfahren für ein steriles Cockpit – Übertragung von JAA-Kabinensicherheitsaufgaben während des Fluges – Teil-ORO AMC/GM Ausgabe 2 - Nachtrag 2
ED-Beschluss 2015/006/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Verfahren für ein steriles Cockpit – Teil Sonderbetrieb GM – Nachtrag 2
ED-Beschluss 2015/007/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Verfahren für ein steriles Cockpit – Teil Gewerblicher Luftverkehr - AMC/GM Ausgabe 2 – Nachtrag 2
ED-Beschluss 2015/008/R	RMT.0058	CS-25 – Nachtrag 16
ED-Beschluss 2015/009/R	RMT.0176/(E.004)	Untersuchungen über Triebwerkschwingungen
ED-Beschluss 2015/009/R	RMT.0179/(E.009)	Vereisungsschutz von Turbinentriebwerken
ED-Beschluss 2015/010/R	RMT.0153/(ATM.003(A)) & RMT.0154 (ATM.003(B))	Anforderungen bezüglich der Lizenzierung von Fluglotsen
ED-Beschluss 2015/011/R	RMT.0421/(FCL.014)	Zulässige Nachweisverfahren/Anleitungen für technisch nicht komplizierte zugelassene Ausbildungsorganisationen (Approved training organisations (ATOs))
ED-Beschluss 2015/012/R	RMT.0581 & RMT.0582	Upset Prevention and Recovery Training (UPRT)
ED-Beschluss 2015/013/R	RMT.0110/(21.039(K))	Zusätzliche Lufttüchtigkeitspezifikationen für den Flugbetrieb – CS-26
ED-Beschluss 2015/014/R	RMT.0624	Technische und betriebliche Vorschriften für den Remote Tower-Flugbetrieb
ED-Beschluss 2015/015/R	RMT.0624	Technische und betriebliche Vorschriften für den Remote Tower-Flugbetrieb
ED-Beschluss 2015/016/R	RMT.0245/(MDM.048)	Zulassungsspezifikationen für globale Änderungen und globale Reparaturen (Certification Specifications for Standard Changes & Standard Repairs – CS-STAN) - Phase 1
ED-Beschluss 2015/017/R - AMC-20 Nachtrag 13	RMT.0223/(MDM.024)	CS - 25 - Schutz gegen Störstrahlung hoher Intensität/Blitzschutz
ED-Beschluss 2015/018/R - CS-23 Nachtrag 4	RMT.0223/(MDM.024)	CS - 25 - Schutz gegen Störstrahlung hoher Intensität/Blitzschutz
ED-Beschluss 2015/019/R - CS-25 Nachtrag 17	RMT.0223/(MDM.024)	CS - 25 - Schutz gegen Störstrahlung hoher Intensität/Blitzschutz
ED-Beschluss 2015/019/R - CS-25 Nachtrag 17	RMT.0500	Regelmäßige Aktualisierung von CS-25
ED-Beschluss 2015/020/R	RMT.0541	Luftfahrzeug-Musterberechtigungen für Teil-66 Luftfahrzeugwartungshandbuch
ED-Beschluss 2015/021/R	RMT.0400/(OPS.090(A)) & RMT.0401 (OPS.090(B))	Ergänzung von Anforderungen für Flugdatenschreiber und Unterwasserortungsgeräte
ED-Beschluss 2015/022/R	RMT.0411/(OPS.094)	CRM-Schulung (Crew Resource Management – effektives Arbeiten als Besatzung)
ED-Beschluss 2015/023/R	RMT.0411/(OPS.094)	CRM-Schulung (Crew Resource Management – effektives Arbeiten als Besatzung)
ED-Beschluss 2015/024/R	RMT.0463	Arbeitsgruppe für die Überprüfung von Teil-M für die allgemeine Luftfahrt

ED-Beschluss 2015/026/R	RMT.0219/(MDM.003)	Flugprüfungen
ED-Beschluss 2015/027/R	RMT.0696	Angleichung der Umsetzung einer nachweisbasierten Ausbildung an die europäischen Luftverkehrsregeln (EBT-Einführungsaufgabe)
ED-Beschluss 2015/028/R	RMT.0692	Pflege der zulässigen Nachweisverfahren und Anleitungen für den (wesentlichen) Sicherheitsleistungsindikator „Verwendung des Risikoanalysewerkzeugs“ für den Flugverkehrsmanagement-Leistungsplan
ED-Beschluss 2015/029/R	RMT.0699	AMC und GM zu den Anhängen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 - Ausgabe 2'
ED-Beschluss 2015/030/R	RMT.0400/(OPS.090(A)) & RMT.0401 (OPS.090(B))	Nachtrag zu den Anforderungen an Flugschreiber und Unterwasserortungsgeräte

## 2. Stellungnahmen

Stellungnahme	Aufgabennummer	Thema
Stellungnahme 01/2015	RMT.0613	Richtlinieninitiative der Europäischen Kommission bezüglich Flugsicherheit und einer möglichen Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 216/2008
Stellungnahme 02/2015	RMT.0593	Technische Anforderungen und betriebliche Verfahren zur Bereitstellung von Daten für Luftraumnutzer für die Zwecke der Flugnavigation
Stellungnahme 03/2015	RMT.0256/& RMT.0257 (MDM.062(A) & (B))	Überarbeitung der Betriebsgenehmigungskriterien für leistungsorientierte Navigation
Stellungnahme 04/2015	RMT.0409/(OPS.093(A))	Offshore-Betrieb von Hubschraubern
Stellungnahme 05/2015	RMT.0135/(66.027)	B2L und L Teil-66 Lizenzen für die Instandsetzung von Luftfahrzeugen
Stellungnahme 06/2015	RMT.0232/& RMT.0233 (MDM.031(A)&(B))	Gewerbsmäßige Beförderung im Luftverkehr bei Nacht oder in IMC mit einem einmotorigen Flugzeug mit Turbinenantrieb
Stellungnahme 07/2015	RMT.0697	Grundlegende Teil-66-Untersuchungen durch Teil-147-Ausbildungsbetriebe für Instandhaltungspersonal (Maintenance Training Organisations – MTOs)
Technische Stellungnahme	RMT.0230	Einführung eines Regulierungsrahmens für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge

## 3. Änderungsmitteilungen (NPA)

NPA	Aufgabennummer	Thema
NPA 2015-01	RMT.0639/	Die Umsetzung leistungsbasierter Navigation in den europäischen Flugverkehrsmanagementnetzsystemen
NPA 2015-02	RMT.0206/(ETSO.011)	Systematische Überprüfung und Umsetzung bestehender FAA TSO-Standards für Teile und Ausrüstungen in europäischen technischen Standardzulassungen
NPA 2015-03	RMT.0262/(MDM.060)	Aufnahme von Bestimmungen des Einbindungsgrads (Level of Involvement – LOI) in Teil-21
NPA 2015-04	RMT.0624/	Technische und betriebliche Vorschriften für den Remote Tower-Flugbetrieb
NPA 2015-05	RMT.0352/(OPS.075(a)) & RMT.0353(OPS.075(b))	Nichtgewerblicher, in den Flugbetriebskenndaten (OpSpecs) dokumentierter Betrieb von Luftfahrzeugen durch einen Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses
A-NPA 2015-06	RMT.0498/	Überarbeitung von Teil-23 und CS-23



NPA 2015-07	RMT.0572/	Anwendung einer vergleichenden Analyse für die Erfüllung der SLD-Vereisungsbestimmungen
NPA 2015-08	RMT.0547/	Leichtflugzeuge Teil-M
NPA 2015-09	RMT.0589/	Rettungs- und Feuerlöschdienste (Rescue and Firefighting Services – RFFS)
A-NPA 2015-10	RMT.0230/	Einführung eines Regulierungsrahmens für den Einsatz von Drohnen
NPA 2015-11	RMT.0673/	Regelmäßige Aktualisierung von CS-25
NPA 2015-12	RMT.0607/(21.039(b))	Zulässige Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) und Anleitungen (Guidance Material GM) zu Teil-21 für Änderungen der Betriebseignungsdaten (Operational Suitability Data, OSD)
NPA 2015-13	RMT.0581/& RMT.0582	Ausbildung in Vermeidung von Kontrollverlust und Wiederherstellung der Kontrolle
NPA 2015-14	RMT.0609/(ATM.001(A)) & RMT.0610 (ATM.001(B))	Zulässige Nachweisverfahren und Anleitungen für die Verordnung der Kommission (EU) 2015/XXX zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und betrieblicher Bestimmungen bezüglich Diensten und Verfahren in der Flugsicherung (SERA TEIL C)
NPA 2015-15	RMT.0071/(26.004)	Zusätzliche Lufttüchtigkeitspezifikationen für den Flugbetrieb: Thermisches/akustisches Isolationsmaterial
NPA 2015-16	RMT.0692/	Pflege der zulässigen Nachweisverfahren und Anleitungen für den (wesentlichen) Sicherheitsleistungsindikator „Verwendung des Risikoanalysewerkzeugs“ für den Flugverkehrsmanagement-Leistungsplan
NPA 2015-17	RMT.0521/	Prozess der Prüfung der Lufttüchtigkeit
NPA 2015-18	RMT.0516/&RMT.0517	Aktualisierung der Vorschriften für den Flugbetrieb (Flugbetrieb-Verordnung - alle Anhänge und einschlägige AMC/GM)
NPA 2015-19	RMT.0264/(MDM.066)	Executive-Innenausstattung
NPA 2015-20	RMT.0657/	Überprüfung der Verordnung über das fliegende Personal, um ein Ausbildungssystem für Privatpiloten außerhalb zugelassener Ausbildungsorganisationen und die entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen zur Verfügung zu stellen.
NPA 2015-21	RMT.0371/& 0372 (OPS.078 (A) & (B))	TAWS-Betrieb nach IFR und VFR und TAWS für Flugzeuge mit Turbinenantrieb unter 5.700 kg MTOM, die sechs bis neun Fluggäste mitführen können.
NPA 2015-22	RMT.0384/(MDM.092)	Open-Rotor-Triebwerke und deren Einbau

### 3. Studien und Forschungsprojekte

#### Strategische Säule 1

##### *Externe Unternehmensführung – kohäsive Forschungsplanung und Überwachung*

Es wurden Anstrengungen unternommen, die Zusammenarbeit mit der EU, hauptsächlich DG RTD und DG MOVE, zu verbessern. Im Februar 2015 führte dies zur Einrichtung monatlicher Sitzungen für den Meinungsaustausch, zur Klärung von Positionen und zur Schaffung von Synergien. Zum Beispiel wurde die Agentur bezüglich Horizon 2020 – Arbeitsprogramm 2016-2017 intelligenter, grüner und integrierter Transport, konsultiert. Gleichzeitig wurden verschiedene Lösungen zur Finanzierung von EASA-Aktivitäten geprüft. Dies führte zu einem außerordentlichen Beitrag von 7 Mio. EUR aus dem Haushalt der Kommission zur Deckung des Forschungsbedarfs der EASA. Außerdem wird im



Zusammenhang mit der Beteiligung der EASA an der Interessenbekundung zu Mobilität für Wachstum, „MG-3,1-2016: Addressing aviation safety challenges“, ein Gesamtvolumen von 15 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

Weiterhin steht die EASA in einem engen Dialog mit dem Gemeinsamen Unternehmen Clean Sky (CSJU). Ziel ist es, in allen Phasen des Clean Sky-Programms eine bessere Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen zu gewährleisten. Das CSJU nimmt an der monatlichen Sitzung der Kommission teil. In diesem Zusammenhang schlug das CSJU vor, einen Mechanismus für die Finanzierung der EASA-Unterstützung zu schaffen. Die Verhandlungen wurden im Mai aufgenommen und sind weit fortgeschritten; jedoch sind die Gespräche noch nicht abgeschlossen.

## **Strategische Säule 2**

### *Innovationsförderung – Verkürzung der Markteinführungszeit*

Es wurde beschlossen, keine neuen Projekte ohne Finanzierungsvereinbarung zu unterstützen, um zu vermeiden, dass die EASA wegen fehlender Mittel die Erwartungen nicht erfüllen könnte; diese Haltung wurde von der Kommission unterstützt. In der Zwischenzeit wurden neue Lösungen zur Finanzierung der EASA-Unterstützung für die Luftfahrt-Forschungsinitiativen untersucht, während die Agentur die laufenden Projekte soweit möglich weiterführte. Die EASA beteiligt sich z. B. weiterhin an einigen FP7-Projekten (ASCOS, ACROSS, EVITA, ASHLEY, SAFUEL).

Letztlich vereinbarten die EASA und die Kommission einen Finanzierungsmechanismus. Die Agentur soll über Zuschüsse aus Forschungsprojekten bezahlt werden, soweit die Unterstützung der Agentur für notwendig erachtet wird. Während der Interessenbekundung muss der Antragsteller das Einverständnis der Agentur bezüglich der Ausrichtung der Projektziele auf die mit der Flugsicherheit zusammenhängenden Verpflichtungen einholen. Das Konzept wurde bei der Interessenbekundung Mobilität für Wachstum „MG-3.1-2016: Addressing aviation safety challenges“ 2016 getestet. Wenn dies erfolgreich ist, wird dies in den kommenden Jahren auf andere Untersuchungsanforderungen in Zusammenhang mit der Luftfahrt ausgedehnt.

## **Strategische Säule 3**

### *Anhebung der internationalen Sicherheits- und Umweltschutzstandards*

Im September vereinbarten die EU und DG MOVE, ausnahmsweise Ausschreibungen und Finanzierungsarbeiten zur Erfüllung einiger spezifischer von der EASA zum Ausdruck gebrachter Erfordernisse einzuleiten. Als Ergebnis werden 2016 die folgenden Projekte gestartet:

- Effektivität der Flugzeitbegrenzung (2 Mio. EUR)
- Untersuchung der Luftqualität in der Kabine großer Transportflugzeuge und deren Auswirkungen auf die Gesundheit (2 Mio. EUR)
- Transport von Lithium-Batterien in der Luft (1 Mio. EUR)

## **Strategische Säule 4**

### *Dringende Sicherheits- und Umweltforschung*

2015 wurden Anstrengungen unternommen, von der EU-Kommission für die „Provision of technical research services in support of EASA activities“ (Bereitstellung technischer Forschungsdienstleistungen zur Unterstützung der EASA-Aktivitäten) eine externe Mittelbereitstellung in Höhe von 15 Mio. EUR als 4-Jahres-Rahmenvertrag zu erhalten. Aufgrund einer neuen Priorisierung innerhalb der EU-Kommission konnten die Mittel der EASA jedoch 2015 nicht zur





Verfügung gestellt werden. Der Rahmenvertrag wird bei Verfügbarkeit von Finanzmitteln aktiviert werden.

Unabhängig davon befasste sich die EASA mit dringlichen Sicherheits- und Umweltforschungsprojekten und nutzte dazu Mittel des eigenen Forschungshaushalts. Folgende Verfahren mit einem hohen (HVP) und niedrigen Wert (LVP) wurden 2015 gestartet:

- Management des Hubschrauberbetriebs über der Nordsee – Aktuelle Verfahrensweisen – Sicherheitsbericht (EASA.2015.HVP.01, Volumen: 135.700 EUR)
- Management der Schreckreaktion (EASA.2015.HVP.20, Volumen: 320.000 EUR)
- Charakterisierung der Toxizität von Motorenöl für Flugzeugtriebwerke nach der Pyrolyse (EASA.2015.HVP.23, Volumen: 225.000 EUR)
- Vorläufige Messkampagne II der Kabinenluftqualität (Cabin Air Quality – CAQ) (EASA.2015.LVP.64, Volumen: 50.000 EUR)

Außerdem wurden 2015 folgende interne Projekte abgeschlossen:

- Zustand des Hubschrauber-Hauptgetriebes (Helicopter Main Gearbox Health, MGH) (EASA.2014.C11, Volumen: 150.000 EUR)
- High IWC II – Beitrag zur Definition des Eiswassergehalts von Wolken in großer Höhe (Ice Water Content of Clouds at High Altitude) SC002: Beitrag zum Peer-Review von Rohdaten während der zweiten internationalen Feldkampagne und Auswertung aller Daten über Eiskristalle/HIWC mittels einer vereinbarten Methode (EASA.2013.FC27.SC002, Volumen: 219.976 EUR)
- Elektronischer Pilotenkoffer (Electronic Flight Bag – EFB) – Berechnungen der Luftfahrzeugleistung und Masse und Schwerpunktlage, bewährte Verfahren zur Bewertung und Nutzung des elektronischen Pilotenkoffers (EASA.2014.C06, Volumen: 60.000 EUR)
- Anstellwinkel-Anzeige für die allgemeine Luftfahrt (Angle of Attack Indication for General Aviation, AoA) (EASA.2014.C14, Volumen: 50.900 EUR)



**Anhang II: Statistiken zur Finanzverwaltung <sup>4</sup>**
**HAUSHALTSPLAN FÜR DAS HAUSHALTSJAHR 2015**

(Tausend Euro)

EINNAHMEN	Vollzogener Haushalt 2014	Vollzogener Haushalt 2015	Haushalt 2016
1 EINNAHMEN AUS GEBÜHREN UND ENTGELTEN	96,993	101,615	95,926
2 EU-BEIHILFE	34,174	36,370	36,370
<a href="#">3 BEITRÄGE VON DRITTSTAATEN (einschließlich EFTA und Bewerberländer) [1]</a>	2,072	2,161	2,107
4 SONSTIGE BEITRÄGE	2,869	8,133	p.m.
5 VERWALTUNGSTÄTIGKEITEN	796	904	825
6 EINNAHMEN AUS ENTGELTLICHEN LEISTUNGEN	125	210	150
7 HAUSHALTSKORREKTUREN	0	0	41,101
<b>EINNAHMEN GESAMT ohne interne zweckgebundene Mittel</b>	<b>137,029</b>	<b>149,393</b>	<b>176,479</b>
<a href="#">Einnahmen aus Gebühren und Entgelten insgesamt [2]</a>	97,713	102,246	102,863
<a href="#">Einnahmen aus Regulierungstätigkeiten insgesamt [3]</a>	36,447	39,013	38,998

(ohne interne zweckgebundene Mittel)

[\[1\] Der endgültige Betrag der Haushaltskorrekturen wird mit dem ersten Berichtigungshaushaltsplan eingetragen.](#)

[\[2\] Die Einnahmen umfassen nicht die übertragenen zweckgebundenen Einnahmen.](#)

[\[3\] Die Einnahmen aus Regulierungstätigkeiten insgesamt umfassen nicht die zweckgebundenen Einnahmen für internationale Kooperationsprojekte.](#)

AUSGABEN	Vollzogener Haushalt 2014	Vollzogener Haushalt 2015	Haushalt 2016
T1 PERSONAL	74,756	74,226	85,948
T2 GEBÄUDE, AUSRÜSTUNG	16,226	21,919	24,982
T3 OPERATIVE AUSGABEN	32,650	31,327	33,881
T4 SPEZIFISCHE PROGRAMME	5,343	5,406	p.m.
<a href="#">T5 RESERVE[4]</a>	0	0	31,668
<b>AUSGABEN GESAMT ohne interne zweckgebundene Mittel</b>	<b>128,976</b>	<b>132,878</b>	<b>176,479</b>

(ohne interne zweckgebundene Mittel)

[\[4\] Diese Mittelzuweisung dient der Deckung von Ausgaben, die aus den zugewiesenen Einnahmen aus Gebühren und Entgelten bestritten werden sollen.](#)

<sup>4</sup> Der Abschlussbericht des europäischen Rechnungshofs über den EASA-Rechnungsabschluss 2015 wird für Juni 2016 erwartet.



**Mittelübertragungen und Berichtigungshaushaltspläne:**

42 Übertragungen in Höhe von insgesamt 6,795 Mio. EUR und ein Berichtigungshaushaltsplan wurden während 2015 durchgeführt.

**Die wichtigsten Übertragungen waren:**

2,102 Mio. EUR wurden aus den Haushaltslinien Titel 1 (Personal) und Titel 2 (administrativ) übertragen, um Folgendes abzudecken:

- eine Vorauszahlung an den Neubau-Anbieter in Bezug auf den anstehenden Umzug der Agentur im Jahr 2016;
- Unterstützung für eine flugmedizinische Datenbank;
- die Kosten eines Berufungsgerichts;
- Veranstaltungen für Expertentreffen;
- Kosten für externe Sachverständige für die CEI-Liste;
- Kosten hinsichtlich ECQB-Fragen und der ICF-Veranstaltung.

585.000 EUR wurden aus den IT-Haushaltslinien Titel 1 (Personal) und Titel 2 (administrativ) übertragen, um Folgendes abzudecken:

- Softwarelizenz-Erneuerungszyklus;
- Regeln-Basissoftware;
- Lizenz für Siemens-System für Sitzungsraum;
- GMS System.

Bei sämtlichen Mittelübertragungen zwischen den einzelnen Titeln wurde die in der Finanzregelung der EASA vorgegebene 10 %-Grenze eingehalten.

**Verzugszinsen**

Die Verzugszinsen im Jahr 2015 beliefen sich auf insgesamt 11.188 EUR.



Anhang III: Organigramm

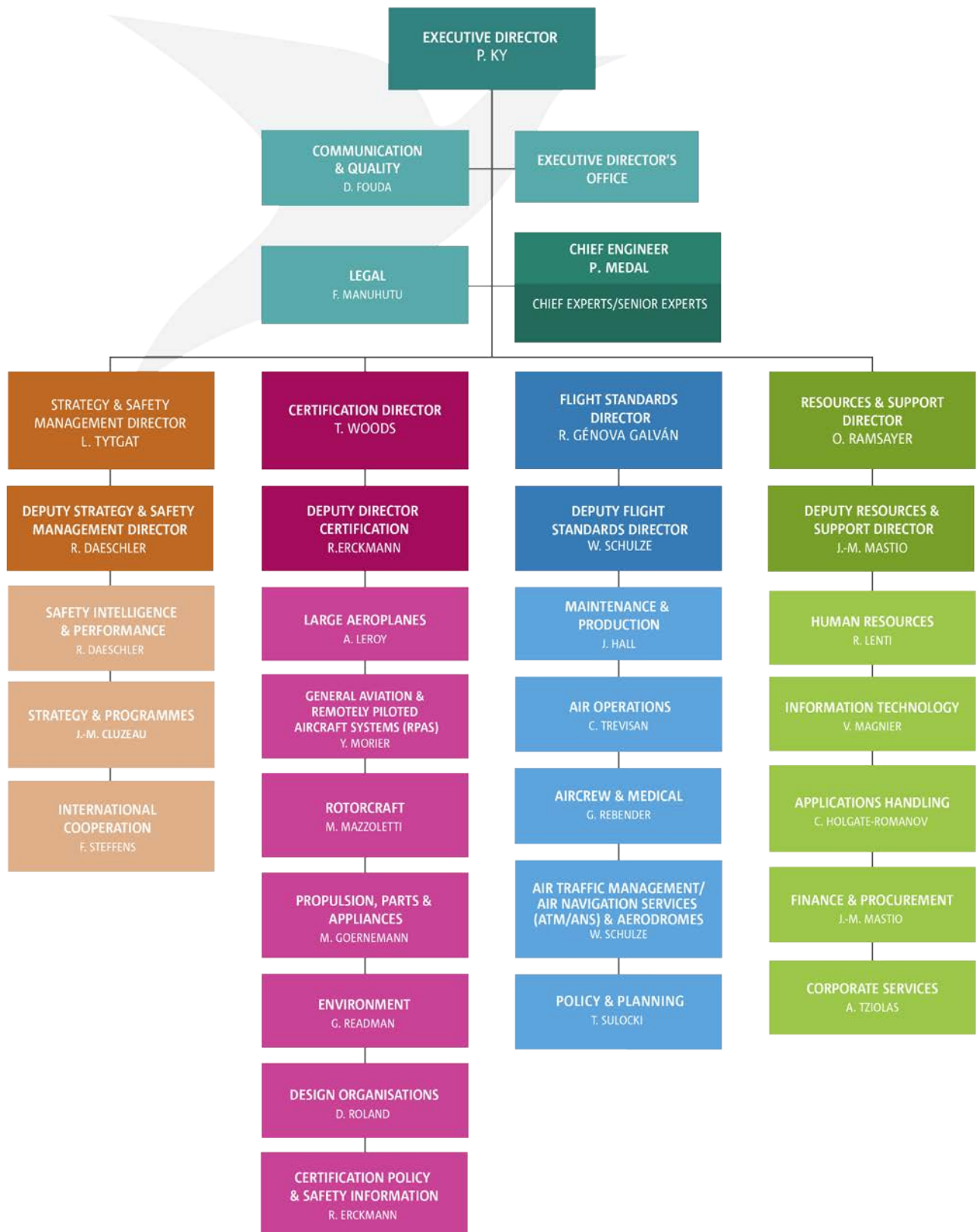


Abbildung 5: EASA-Organigramm (31.12.2015)



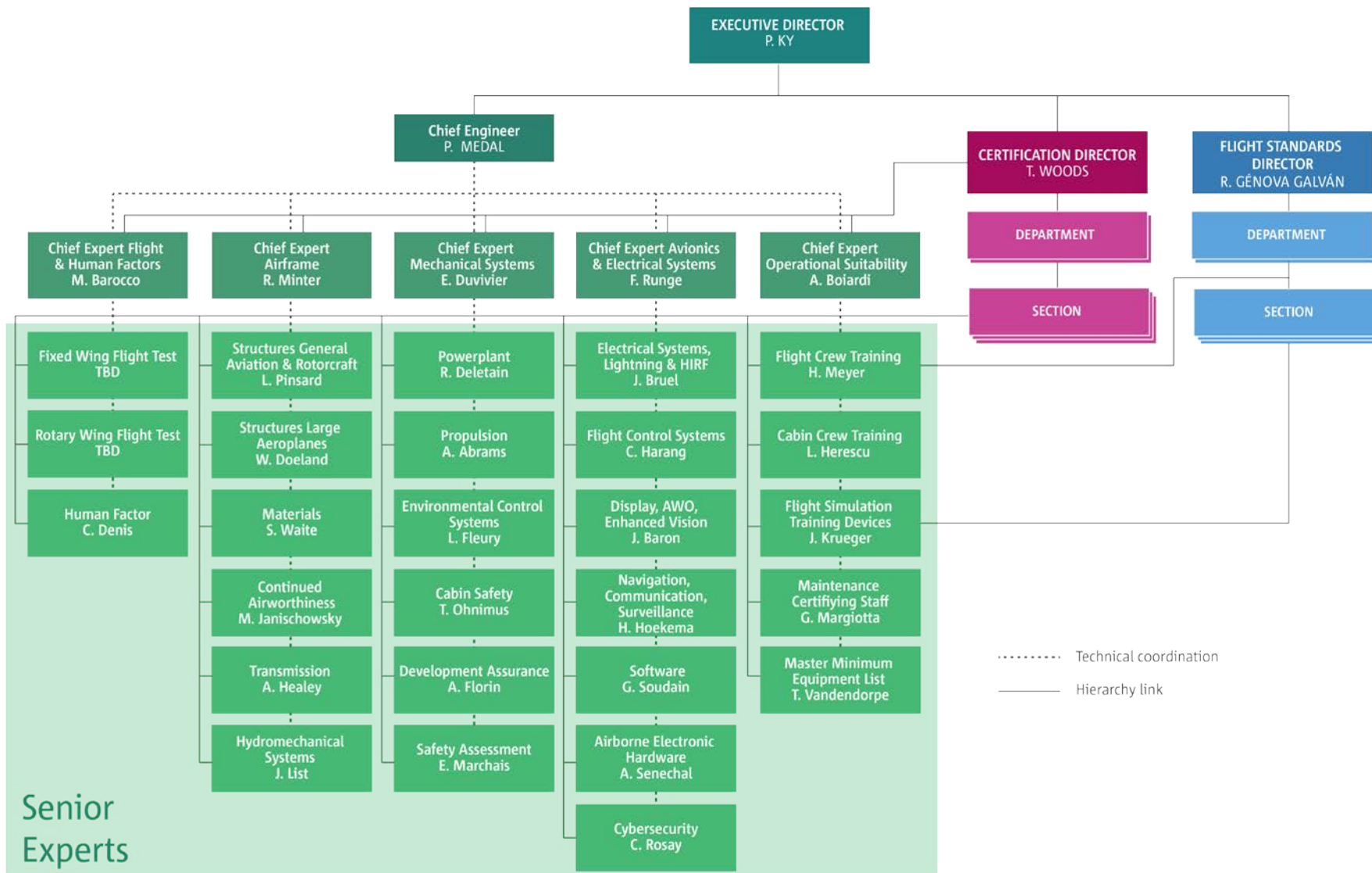


Abbildung 6: EASA Experten-Organigramm (31.12.2015)



**Anhang IV: Stellenplan und zusätzliche Informationen zum Personalwesen**

Funktions- und Besoldungsgruppe	2015				2016	
	Im Haushaltsplan der EU genehmigt		Tatsächlich besetzte Stellen zum 31.12.2015		Im Haushaltsplan der EU genehmigt	
	Dauerplanstellen	Planstellen auf Zeit	Dauerplanstellen	Planstellen auf Zeit	Dauerplanstellen	Planstellen auf Zeit
AD 16						
AD 15		2		2		1
AD 14		23		23		25
AD 13		31		31		32
AD 12		48		48		53
AD 11		72		72		76
AD 10		95		95		98
AD 9		118		118		117
AD 8		81		81		77
AD 7		55		55		47
AD 6		24		24		20
AD 5		2		2		2
AD GESAMT		551		551		548
AST 11						
AST 10						
AST 9		1		1		1
AST 8		4		4		4
AST 7		12		12		13
AST 6		22		22		23
AST 5		32		32		33
AST 4		26		26		25
AST 3		18		18		17
AST 2		11		11		10
AST 1		2		2		2
AST GESAMT		128		128		128
<b>GESAMT</b>		<b>679</b>		<b>679</b>		<b>676</b>

Tabelle 7: Stellenplan



## Anhang V: Benchmarking

Job Type (Sub Category)	2014	2015
<b>Administrative Support and Coordination</b>	<b>14%</b>	<b>13.8%</b>
Administrative Support	11.3%	10.6%
Coordination	2.7%	3.2%
<b>Operational</b>	<b>78.7%</b>	<b>79.5%</b>
Top Level Operational Coordination	1.6%	2.0%
Programme Management & Implementation	48.9%	47.6%
Evaluation & Impact Assessment	10.9%	11.6%
General Operational	17.3%	18.2%
<b>Neutral</b>	<b>7.3%</b>	<b>6.7%</b>
Finance/Control	6.7%	6.1%
Linguistics	0.6%	0.6%

Tabelle 8: Ergebnisse der Benchmarking Maßnahme – nach Einführung

Job type (Sub Category)	Art der Tätigkeit (Unterkategorie)
Administrative Support and Coordination	Administrative Unterstützung und Koordinierung
Administrative Support	Administrative Unterstützung
Coordination	Koordinierung
Operational	Operativ
Top Level Operational Coordination	Operative Koordinierung auf höchster Ebene
Programme Management & Implementation	Programmmanagement und -umsetzung
Evaluation & Impact Assessment	Bewertung und Folgenabschätzung
General Operational	Allgemeine operative Tätigkeit
Neutral	Neutral
Finance Control	Finanzielle Kontrolle
Linguistics	Sprachen





**Anhang VI: Schlüsselfunktionen**

<b>Wesentliche Funktionen (Beispiele)</b>	<b>Art des Vertrags (Beamter, Bediensteter auf Zeit oder Vertragsbediensteter)</b>	<b>Funktionsgruppe, Besoldungsgruppe der Einstellung (oder niedrigste Besoldungsgruppe der Ausschreibung)</b>	<b>Angabe, ob die Funktion administrativ unterstützen-den oder strategischen (operativen) Aufgaben zugewiesen ist</b>
<b>KERNFUNKTIONEN</b>			
Direktor	Bediensteter auf Zeit  Stufe 2	AD 14	Abhängig von der Direktion: operativ im Bereich Luftfahrt, unterstützend im Bereich Verwaltung, z. B.: Direktor Finanz- und Business-Dienste (Unterstützung); Direktor Zertifizierungen (operativ)
<i>Abteilungsleiter (Bitte angeben, welcher Stufe in der Struktur dies entspricht, wobei Direktor Stufe 1 entspricht)</i>	Bediensteter auf Zeit  Stufe 3	AD 9 – AD 12 (abhängig von Komplexität, Größe, Zuständigkeiten der Abteilung)	Abhängig von der Abteilung: operativ im Bereich Luftfahrt, unterstützend im Bereich Verwaltung, z. B.: Leiter Finanzen (Unterstützung); Leiter Produkt-abteilung (operativ)
<i>Referatsleiter (Bitte angeben, welcher Stufe in der Struktur dies entspricht, wobei</i>	--	--	--



<i>Direktor Stufe 1 entspricht)</i>			
<i>Unterabteilungsleiter (Bitte angeben, welcher Stufe in der Struktur dies entspricht, wobei Direktor Stufe 1 entspricht)</i>	Bediensteter auf Zeit „Unterabteilungsmanager“  Niveau 4 (von Managementzuschuss ausgenommen)	AD 7 – AD 10 (abhängig von Komplexität, Größe, Zuständigkeiten der Unterabteilung)	Abhängig von der Unterabteilung (operativ im Bereich Luftfahrt, unterstützend im Bereich Verwaltung)
<i>Leitender Bediensteter (Senior Officer)</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 9	Abhängig von der Unterabteilung (operativ im Bereich Luftfahrt, unterstützend im Bereich Verwaltung)
<i>Bediensteter (Officer)</i>	Bediensteter auf Zeit oder CA IV	AD 6/7	Abhängig von der Unterabteilung (operativ im Bereich Luftfahrt, unterstützend im Bereich Verwaltung)
<i>Beigeordneter Bediensteter (Junior Officer)</i>	Bediensteter auf Zeit oder CA IV	AD 5	Abhängig von der Unterabteilung (operativ im Bereich Luftfahrt, unterstützend im Bereich Verwaltung)
<i>Leitender Assistent (Senior Assistant)</i>	Bediensteter auf Zeit oder CA III	AST 3	Abhängig von der Unterabteilung (operativ im Bereich Luftfahrt, unterstützend im Bereich Verwaltung)
<i>Beigeordneter Assistent (Junior Assistant)</i>	Bediensteter auf Zeit oder CA III	AST 1	Abhängig von der Unterabteilung (operativ im Bereich Luftfahrt,



			unterstützend im Bereich Verwaltung)
<b>UNTERSTÜTZUNGSFUNKTIONEN</b>			
<i>Leiter Verwaltung</i>	Bediensteter auf Zeit	--	
<i>Leiter Personalwesen</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 9	
<i>Leiter Finanzen</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 11	
<i>Leiter Kommunikation</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 9	
<i>Leiter IT</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 10	
<i>Leitender Bediensteter (Senior Officer)</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 8/9	
<i>Bediensteter (Officer)</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 6/7	
<i>Beigeordneter Bediensteter (Junior Officer)</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 5	
<i>Webmaster-Editor</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 5 („Web Content Officer/Web Master“)	
<i>Sekretär</i>	Bediensteter auf Zeit	AST 1	
<i>Postsekretär (Mail Clerk)</i>	--	--	
<b>SONDERFUNKTIONEN</b>			
<i>Datenschutzbeauftragter</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 5	
<i>Rechnungsführer</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 9	
<i>Interner Prüfer</i>	Bediensteter auf Zeit	AD 7	

Tabelle 9: Schlüsselfunktionen in der gesamten Agentur



Anhang VII: Personalbestand

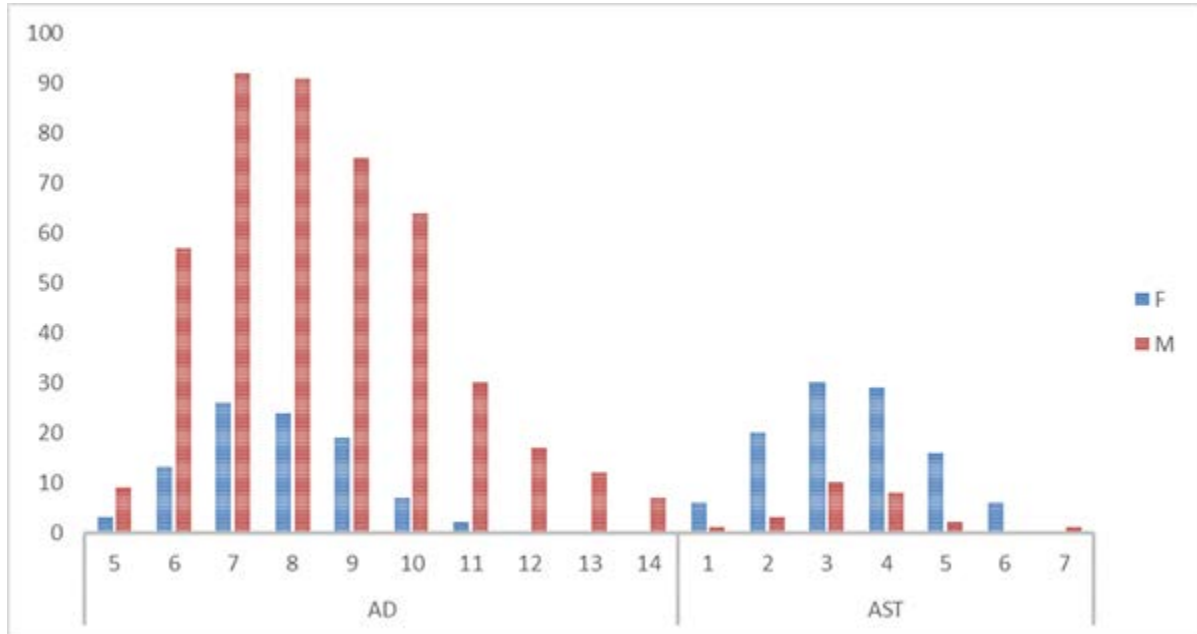


Abbildung 7: Geschlechterverteilung in Besoldungsgruppe 2015



**Anhang VIII: bezieht sich auf Teil 2**

**1. 2015 eingeleitete und/oder abgeschlossene Vergabeverfahren**

ART DES VERFAHRENS	REF.	TITEL	ART DES VERTRAGS	ZEITRAUM	VERTRAGS-UMFANG	AUFTRAGNEHMER	VERTRAGS-UNTER-ZEICHNUNG	VERTRAGS-ABLAUF
AUSGE-HANDELT	EASA.2015.HVP.14	Flugplatzstudie ATA-Ac-Projekt (wieder aufgenommen)	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	500.000 EUR	NOCH ZU BESTÄTIGEN - Bewertung vollständig - Zuschlag und Vertragsunterzeichnung bevorstehend.		
OFFEN	EASA.2015.HVP.30	Energielieferant	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	1 Mio. EUR	NOCH ZU BESTÄTIGEN - Bewertung vollständig - Zuschlag und Vertragsunterzeichnung bevorstehend.		
OFFEN	EASA.2015.HVP.31	Technisches Gebäudemanagement (mit HTP)	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	350.000 EUR	NOCH ZU BESTÄTIGEN - Bewertung und Vertragsunterzeichnung bevorstehend.		
OFFEN -> AUSGE-HANDELT	EASA.2015.HVP.34	Büromobiliar (Serienmöbel) - Spezialmobiliar - <i>(wieder aufgenommenes Los 3)</i>	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	1,2 Mio. EUR	NOCH ZU BESTÄTIGEN - Vertragsunterzeichnung bevorstehend.		
OFFEN	EASA.2015.HVP.19	KANTINE: Bezahlungssystem und Instandsetzung	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	300.000 EUR	NOCH ZU BESTÄTIGEN - Bewertung vollständig - Zuschlag und Vertragsunterzeichnung bevorstehend.		
OFFEN -> AUSGE-HANDELT	EASA.2015.HVP.35	KANTINE: Küchenzubehör (Kleininventar) - wieder aufgenommen	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	150.000 EUR	NOCH ZU BESTÄTIGEN - Vertragsunterzeichnung bevorstehend.		
OFFEN	EASA.2015.HVP.26	Empfang, Sicherheitsdienste und Besucherservice	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	3 Mio. EUR	NOCH ZU BESTÄTIGEN - Bewertung vollständig - Zuschlag und Vertragsunterzeichnung bevorstehend.		
OFFEN -> AUSGE-HANDELT	EASA.2015.HVP.36	E-Learning-System (wieder aufgenommen)	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	250.000 EUR	Digital publishing AG	11.02.2016	10.02.2020

OFFEN	EASA.2015.HVP.12	Folgenabschätzung und Bewertung der EASA-Vorschriften (ASSESS I)	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	1,2 Mio. EUR	I. OSPREY Consulting Services Limited	22.02.2016	21.02.2020
						II. Konsortium zwischen ADSE B.V. (Aircraft Development and Systems Engineering), Moving Dot und Total European Aviation System Advisory Services Limited (TEASAS)	22.02.2016	21.02.2020
						III. Konsortium zwischen Advance Logistics Group, SAU (ALG), APAC Computer Software Development GMBH	22.02.2016	21.02.2020
						IV. Konsortium zwischen Ecorys Nederland B.V. und Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	22.02.2016	21.02.2020
AUSGE-HANDELT	EASA.2015.HVP.24	EUCCC im China-Projekt	RAHMEN-VERTRAG	5 JAHRE	4,5 Mio. EUR	EU-Handelskammer in China	27.01.2016	26.01.2020
OFFEN	EASA.2015.HVP.05	Büromobiliar – Stühle (Los 2)	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	600.000 EUR	Rouette Eßer GmbH	26.01.2016	27.01.2020
OFFEN	EASA.2015.HVP.06	Maßmöbel	DIREKT	12 MONATE	317.115 EUR	Vogelsberg	11.01.2016	10.01.2017
OFFEN	EASA.2015.HVP.17	KANTINE – Bistro- und Catering-Dienstleistungen (einschließlich Leasing von Kaffeemaschinen (Büroetagen))	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	500.000 EUR	I. RI Bistro EssART GmbH & Co. KG	10.02.2016	09.02.2020
						II. RII WISAG Catering GmbH & Co. KG	10.02.2016	09.02.2020
EINSCHRÄNKUNGEN	EASA.2014.RP.12 – PHASE 2	LOS 1: Managementschulung und organisatorische Entwicklung	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	600.000 EUR	AKADEMIE FÜR FUHRUNGSKRÄFTE DER WIRTSCHAFT GMBH	15.12.2015	14.12.2019
						PWC EU SERVICES EESV	27.11.2015	26.11.2019
						MAYCOACH & COMPANY E.K	15.12.2015	14.12.2019

EINSCHRÄNKUNGEN	EASA.2014.RP.12 – PHASE 2	LOS 2: Geschäftskompetenzen	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	500.000 EUR	AMA EUROPE SA/NV	06.01.2016	05.01.2020
						PWC EU SERVICES EESV	18.01.2016	17.01.2020
						MAYCOACH & COMPANY E.K	18.01.2016	17.01.2020
EINSCHRÄNKUNGEN	EASA.2014.RP.12 – PHASE 2	LOS 3: Interkulturelle Sensibilisierung und internationale Vertretung	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	350.000 EUR	ITIM INTERNATINAL OY	18.01.2016	17.01.2020
						MAYCOACH & COMPANY E.K	26.01.2016	25.01.2020
EINSCHRÄNKUNGEN	EASA.2014.RP.12 – PHASE 2	LOS 4: Teamentwicklung	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	600.000 EUR	PWC EU SERVICES EESV	27.11.2015	26.11.2019
						MAYCOACH & COMPANY E.K	15.12.2015	14.12.2019
						THE MIND AT WORK LIMITED	09.12.2015	08.12.2015
AUSGE-HANDELT	EASA.2015.HVP.33	ITTC EASA.2012.FC22 - Steigerung von Budget-Amendment	RAHMEN-VERTRAG	12 MONATE (bis Ende des aktuellen FWC)	600.000 EUR	CAA International Limited	06.01.2016	05.01.2017
OFFEN	EASA.2015.HVP.05	Büromobiliar – Standardmobiliar (Los 1)	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	2,5 Mio. EUR	Mathes GmbH & Co. KG	13.01.2016	12.01.2020
OFFEN	EASA.2015.HVP.04	Bürolieferungen	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	320.000 EUR	Lyreco GmbH Deutschland	08.12.2015	07.12.2019





AUSGE-HANDELT	EASA.2015.HVP.32	Cybersicherheit in der Luftfahrt	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	120.000 EUR	NSENSE OY	26.11.2015	25.11.2019
OFFEN	EASA.2015.HVP.11	Geschäfts- und Mgmt.-Beratung	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	10 Mio. EUR	Ernst & Young et Associates (EY)	15.12.2015	14.12.2019
						BearingPoint France SAS	15.12.2015	14.12.2019
						Deloitte	11.01.2016	10.01.2016
AUSGE-HANDELT	EASA.2015.HVP.21	Flugsicherheitsdaten – Datenbank für zivile Luftfahrzeuge	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	96.000 EUR	Reed Business Information Ltd.	11.11.2015	10.11.2019
OFFEN	EASA.2015.HVP.07	Umzug der Agentur (Auszug)	DIREKT	12 MONATE	293.534 EUR	Andreas Christ Spedition und Möbeltransport GmbH	11.11.2015	10.11.2016
OFFEN	EASA.2015.HVP.23	Charakterisierung der Toxizität von Motorenöl für Flugzeugtriebwerke nach der Pyrolyse (AVOIL)	DIREKT	10 MONATE	225.000 EUR	TNO Niederländische Organisation für angewandte wissenschaftliche Forschungen	11.11.2015	10.09.2016
OFFEN	EASA.2015.HVP.10	Unterstützung zur Umweltberatung – Emissionen	RAHMEN-VERTRAG	4 JAHRE	1,5 Mio. EUR	Konsortium ENVISA SAS (federführend), The University of Sheffield, Cardiff University, The University of Manchester	11.11.2015	10.11.2019
OFFEN	EASA.2015.HVP.20	Management der Schreckreaktion	DIREKT	11 MONATE	350.000 EUR	Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	11.11.2015	10.10.2016
AUSGE-HANDELT	EASA.2015.HVP.28	Big Data-Machbarkeitsstudie (II)	DIREKT	6 MONATE	100.000 EUR	BearingPoint France SAS	19.10.2015	18.04.2016



OFFEN	EASA.2015.HVP.02	Reiseagentur	RAHMEN- VERTRAG	4 JAHRE	3 Mio. EUR	Top Service International Reisebüro GmbH	06.08.2015	05.08.2019
OFFEN	EASA.2015.HVP.01	Sicherheit des Offshore-Betriebs von Hubschraubern in der Nordsee	DIREKT	12 MONATE	150.000 EUR	Det Norske Veritas Limited	11.09.2015	10.09.2016
SONDER- VERTRAG – MIT ERNEUTEM AUFRUF ZUM WETTBEWERB	EASA.2011.OP.14/L 2.05	Studie über Hochleistungsflugfahrzeuge	SPEZIFISCH	13 MONATE	70.000 EUR	ECORYS	13.08.2015	12.09.2016
EINSCHRÄNKUNGEN	EASA.2014.RP.08 – PHASE 2	SOFIA – Development and Implementation of Safety Oversight Facilitated Integrated Application (SOFIA) project	RAHMEN- VERTRAG	4 JAHRE	4,5 Mio. EUR	SIG Consortium	29.06.2015	28.06.2019
OFFEN	EASA.2014.OP.13	Ausbildung für Piloten (Los 1)	RAHMEN- VERTRAG	4 JAHRE	200.000 EUR	Finnair Flight Academy	28.07.2015	27.07.2019
		Ausbildung für Piloten (Los 3)			120.000 EUR	Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC)	28.07.2015	27.07.2019

Tabelle 10: 2015 eingeleitete und/oder abgeschlossene Vergabeverfahren



## 2. Verzicht auf Beitreibungen

Gemäß Artikel 60 „Verzicht auf die Beitreibung einer Forderung“ der derzeitigen Durchführungsbestimmungen zur Finanzregelung der EASA sind Forderungsverzichte über einen Betrag von 100 000 EUR oder mehr dem jährlichen Tätigkeitsbericht beizufügen. Alle Fälle, die sich 2015 ereignet haben, lagen unter dieser Schwelle.

## 3. Übersicht über die Beschlüsse des Verwaltungsrats (MB) im Jahr 2015

### MB 01/2015

- Haushaltsplan, Stellenplan und Arbeitsprogrammewurf 2016 verabschiedet
- Mehrjähriger Personalentwicklungsplan 2016-2018 und Stellenplan 2015 verabschiedet

### MB 02/2015

- Herrn Ricardo Génova Galván zum neuen FS-Direktor ernannt
- Jährlicher Tätigkeitsbericht 2014 verabschiedet
- Stellungnahme zum Jahresabschluss 2014 verabschiedet
- Erster Berichtungshaushaltsplan 2015 verabschiedet
- Beschlüsse über die Arbeitssprache der EASA für Auswahlverfahren, die Beurteilung der Funktionäre, TA und CA sowie die Erteilung der Genehmigung an den Exekutivdirektor, der Kommission den Entwurf des überarbeiteten Texts der EASA zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen über die Vorbeugung psychologischer und sexueller Belästigung vorzulegen, wurden angenommen.

### MB 03/2015

- Haushaltsplan 2016 verabschiedet und Haushaltsplan 2017 sowie MAP 2017-2020 gebilligt.
- Entscheidung über unbezahlten Urlaub für TA/CA angenommen und Genehmigung für den ED, COM die Entwurfsentscheidung über Nebentätigkeiten und Aufgaben zur Genehmigung vorzulegen, erteilt.
- Jährliches Audit-Programm der EASA 2016 genehmigt.
- Beschlüsse über das neue Regelsetzungsverfahren, das Beratungsgremium der Mitgliedstaaten (Member States Advisory Body – MAB) sowie das Beratungsgremium für Beteiligte (Stakeholders Advisory Body – SAB) angenommen.



## Anhang IX: bezieht sich auf Teil 3

### 1. Maßnahmen der Agentur zur Vorbeugung von und zum Umgang mit Interessenkonflikten

Neben den unter Abschnitt 2.9. angegebenen Informationen ist Folgendes zu erwähnen: Alle Mitglieder des Auswahlausschusses unterzeichnen vor Beginn eines Auswahlverfahrens das Formular „Erklärung über das Nichtvorliegen jeglicher Interessenkonflikte und die Wahrung der Vertraulichkeit“. Dies ist in den „Einstellungsrichtlinien für die Auswahl der Mitglieder des Verwaltungsrats“ verankert, die alle Mitglieder des Auswahlausschusses erhalten. Weiterhin ist zusätzlich zu den verfahrenstechnischen Aspekten die Zahl der zu besetzenden freien Stellen in der Stellenausschreibung angegeben.

### 2. Maßnahmen der Agentur gegen Betrug

Hierfür wurden acht Maßnahmen festgelegt, die zwischen 2016 und 2017 vollständig umgesetzt sein werden.

2015 begann die Agentur mit der Umsetzung dieser Maßnahmen, insbesondere bezüglich der folgenden Punkte:

- Ernennung einer für die Betrugsbekämpfung verantwortlichen Person;
- erhebliche interne Kommunikationsbemühungen zur Betrugsbekämpfung mit dem Ziel, die Mitarbeiter zu sensibilisieren: im Intranet der EASA erstellte spezielle Seiten zur Betrugsbekämpfung, über Betrugsbekämpfung veröffentlichte Artikel in der internen Zeitschrift der Agentur, Kommunikation auf der Website der Agentur, systematische Darstellung der Betrugsbekämpfung für neue Mitarbeiter;
- Einführung eines Whistleblowing-Verfahrens;
- Einführung einer Verfahrensweise in Bezug auf „Informationen über die Sicherheitsklassifikation“;
- im Rahmen des Überprüfungszyklus über den Qualitätsbereich umfasst die regelmäßige Neubeurteilung der EASA-Prozesse nun auch Betrugsrisiken;
- Hergestellter Kontakt mit der Europäischen Kommission, OLAF und anderen Agenturen in Bezug auf Betrugsbekämpfung;
- Vorbereitung einer E-Learning-Schulung für alle Mitarbeiter im Jahr 2016.



**Anhang X: endgültiger Jahresabschluss (T€)**

	2015	2014
<b>BETRIEBSEINNAHMEN</b>		
Gebühren und Entgelte	95.279	89.387
Beiträge von EU-Stellen	39.994	37.721
Wiedereinzahlung von Ausgaben	1.316	923
Beiträge von EFTA-Ländern	1.103	1.036
<b>BETRIEBSEINNAHMEN GESAMT</b>	<b>137.691</b>	<b>129.067</b>
<b>BETRIEBSAUSGABEN</b>		
Personalkosten	(72.893)	(71.810)
Gebäude und damit zusammenhängende Ausgaben	(9.701)	(9.551)
Sonstige Ausgaben	(7.650)	(6.091)
Wertminderung und Abschreibungen	(1.543)	(983)
Auslagerung und externe Vergabe von Tätigkeiten	(31.692)	(32.059)
<b>BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN GESAMT</b>	<b>(123.478)</b>	<b>(120.494)</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS BETRIEBLICHEN TÄTIGKEITEN</b>	<b>14.213</b>	<b>8.573</b>
<b>NICHTBETRIEBLICHE EINNAHMEN (AUSGABEN)</b>		
Zinserträge	262	111
Aufwendungen für Zinsen und Entgelte	(131)	(71)
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS NICHTBETRIEBLICHEN TÄTIGKEITEN</b>	<b>131</b>	<b>40</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS ORDENTLICHEN TÄTIGKEITEN</b>	<b>14.344</b>	<b>8.613</b>
<b>ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSITIONEN</b>		
<b>NETTO-ÜBERSCHUSS FÜR DEN ZEITRAUM</b>	<b>14.344</b>	<b>8.613</b>

Tabelle 11: Endgültiger Jahresabschluss 2015/2014

## Anhang XI: Mitglieder des EASA-Verwaltungsrats

Der EASA-Verwaltungsrat setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der EK zusammen. Der Verwaltungsrat ist für die Festlegung der Prioritäten der Agentur, die Aufstellung des Haushaltsplans und die Überwachung der Arbeit der Agentur zuständig.

Der Verwaltungsrat trat 2015 dreimal zusammen.

### Zusammensetzung<sup>5</sup>

<b>Stimmberechtigte Mitglieder</b>	Europäische Kommission und EU-Mitgliedstaaten (28)
<b>Nicht stimmberichtigte Mitglieder</b>	Norwegen, Liechtenstein, Island, Schweiz
<b>Beobachter</b>	Albanien, Bosnien und Herzegowina, EJRM, Montenegro, Serbien

Tabelle 12: Zusammensetzung des Verwaltungsrats 2015

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

<b>Vorsitzender des Verwaltungsrates</b>	<b>Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats</b>
Herr Pekka Henttu (Finnland)	Herr Piotr OŁOWSKI (Polen)

Tabelle 13: Vorsitzender des Verwaltungsrates

Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrats sind:

<b>Land</b>	<b>Mitglied</b>
Österreich	<b>Frau Silvia GEHRER</b> Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Belgien	<b>Frau Nathalie DEJACE</b> Stellvertretender Directeur Général a.i. Service Public Fédéral Mobilité Et Transport Direction Générale Transport Aérien
Bulgarien	<b>Captain Mintcho TZVETKOV</b> Generaldirektor Zivilluftfahrtbehörde

<sup>5</sup> Mitglieder des EASA-Verwaltungsrats, Stand Dezember 2015. Eine detaillierte Auflistung der Mitglieder des EASA-Verwaltungsrats findet sich auf der Website der EASA <http://www.easa.europa.eu/the-agency/management-board/members>.



Kroatien	<p><b>Herr Dan SIMONIĆ</b></p> <p>Generaldirektor für Zivilluftfahrt</p> <p>Elektronische Kommunikation und Postdienste</p> <p>Ministerium für Seefahrt, Verkehr und Infrastruktur</p>
Zypern	<p><b>Herr Nicos NICOLAOU</b></p> <p>Geschäftsführender Direktor</p> <p>Abteilung Zivilluftfahrt</p> <p>Ministerium für Kommunikation und öffentliche Arbeiten</p>
Tschechische Republik	<p><b>Herr Josef RADA</b></p> <p>Generaldirektor</p> <p>Zivilluftfahrtbehörde der Tschechischen Republik</p>
Dänemark	<p><b>Herr Jesper RASMUSSEN</b></p> <p>Stellv. Generaldirektor</p> <p>Dänische Agentur für Verkehr und Bauwesen</p>
Estland	<p><b>Herr Kristjan TELVE</b></p> <p>Generaldirektor</p> <p>Zivilluftfahrtbehörde</p>
Finnland	<p><b>Herr Pekka Henttu</b></p> <p>Generaldirektor</p> <p>Zivilluftfahrt, Finnisches Amt für Verkehr (TraFi)</p>
Frankreich	<p><b>Herr Patrick CIPRIANI</b></p> <p>Direktor für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (DGAC/DSAC)</p>
Deutschland	<p><b>Herr Josef SCHILLER</b></p> <p>Direktor Luftfahrttechnik, Flugbetrieb, Luftfahrtpersonal, Luftverkehrssicherheit</p> <p>Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</p>



Griechenland	<p><b>Herr Konstantinos LINTZERAKOS</b></p> <p>Gouverneur der griechischen Zivilluftfahrtbehörde</p>
Ungarn	<p><b>Herr Zsolt BECSEY</b></p> <p>Generaldirektor Zivilluftfahrt, stellvertretender Landessekretär für Transport</p> <p>Ministerium für nationale Entwicklung</p>
Island	<p><b>Herr Páll S. PÁLSSON</b></p> <p>Direktor für die Abteilung Luftfahrt und stellvertretender Generaldirektor für Zivilluftfahrt</p> <p>Isländisches Amt für Verkehr</p>
Irland	<p><b>Frau Monica WALLACE</b></p> <p>Stellvertretende Generaldirektorin für Zivilluftfahrt</p> <p>Ministerium für Verkehr</p>
Italien	<p><b>Dott. Alessio QUARANTA</b></p> <p>Generaldirektor</p> <p>Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)</p>
Lettland	<p><b>Herr Maris GORODCOVS</b></p> <p>Generaldirektor für Zivilluftfahrt</p> <p>Zivilluftfahrtbehörde</p> <p>Verkehrsministerium</p>
Liechtenstein	<p><b>Herr Manfred BISCHOF</b></p> <p>Referatsleiter Zivilluftfahrt</p> <p>Amt für Bau und Infrastruktur</p> <p>Abteilung Zivilluftfahrt</p>
Litauen	<p><b>Herr Joris GINTILAS</b></p> <p>Direktor der Zivilluftfahrtverwaltung</p>

Luxemburg	<p><b>Herr Pierre JAEGER</b></p> <p>Directeur de l'Aviation Civile</p> <p>Direction de l'Aviation Civile</p>
Malta	<p><b>Herr George BORG-MARKS</b></p> <p>Generaldirektor für Zivilluftfahrt</p> <p>Verkehr Malta</p> <p>Direktion Zivilluftfahrt</p>
Niederlande	<p><b>Herr Rob HUYSER</b></p> <p>Direktor und amtierender Generaldirektor</p> <p>Direktion Zivilluftfahrt</p> <p>Ministerium für Infrastruktur und Umwelt</p>
Norwegen	<p><b>Herr Stein Erik NODELAND</b></p> <p>Generaldirektor</p> <p>Zivilluftfahrtbehörde</p>
Polen	<p><b>Herr Piotr OŁOWSKI</b></p> <p>Präsident</p> <p>Zivilluftfahrtbehörde</p>
Portugal	<p><b>Herr Luís Miguel RIBEIRO</b></p> <p>Vorstandsvorsitzender</p> <p>ANAC</p>
Rumänien	<p><b>Herr Armand PETRESCU</b></p> <p>Generaldirektor</p> <p>Rumänische Behörde für zivile Luft- und Raumfahrt (RCAA)</p>
Slowakei	<p><b>Herr Ján BREJA</b></p> <p>Direktor</p> <p>Zivilluftfahrtbehörde</p>

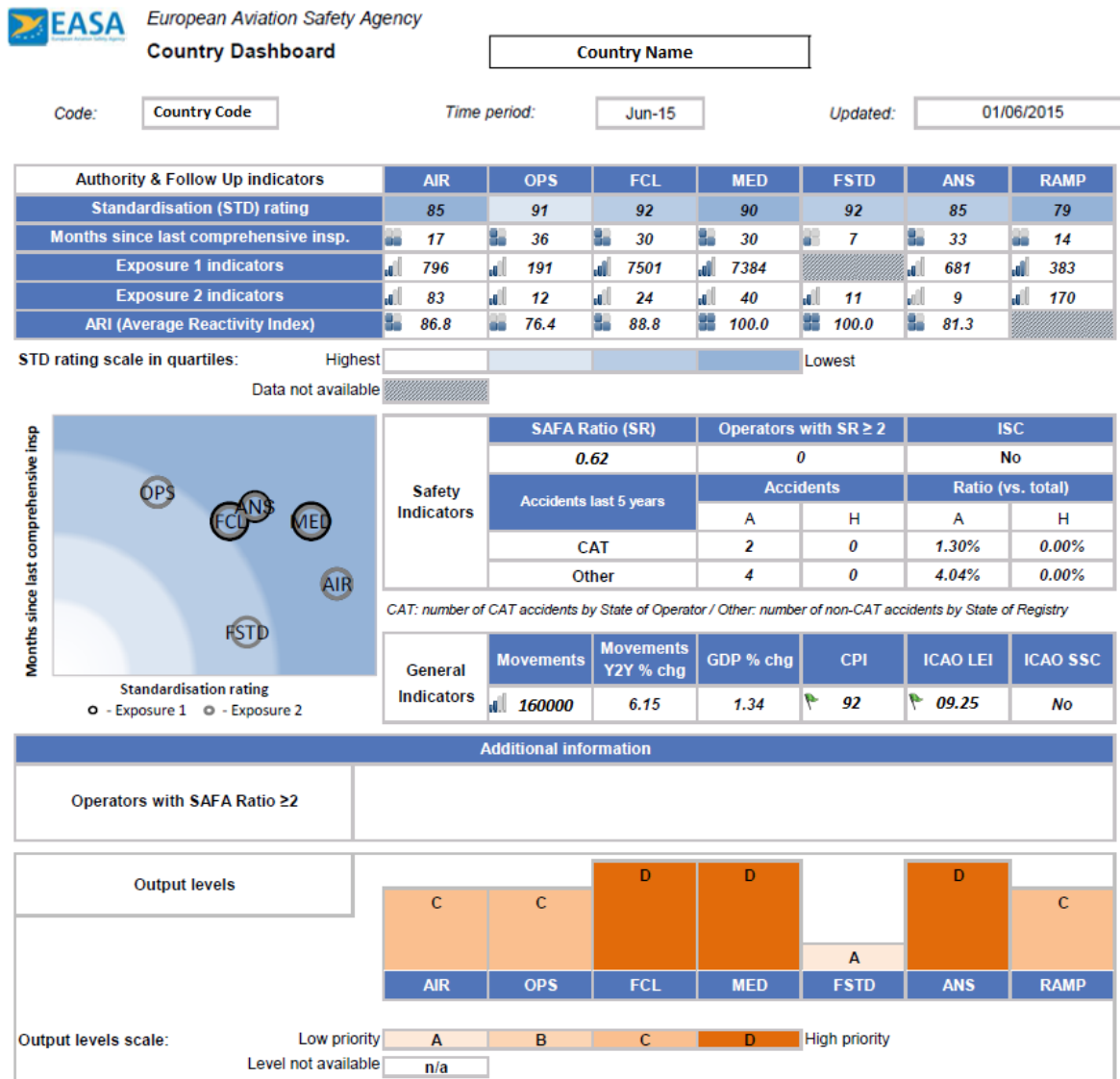


Slowenien	<p><b>Herr Alojz KRAPEZ</b></p> <p>Leiter der Abteilung Luftfahrt</p> <p>Direktion Zivilluftfahrt</p> <p>Ministerium für Infrastruktur und Raumplanung</p>
Spanien	<p><b>Frau Isabel MAESTRE</b></p> <p>Direktorin der AESA</p> <p>Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)</p>
Schweden	<p><b>Frau Ingrid CHERFILS</b></p> <p>Direktorin der Abteilung Zivilluftfahrt</p> <p>Schwedisches Amt für Verkehr</p>
Schweiz	<p><b>Herr Marcel ZUCKSCHWERDT</b></p> <p>Direktor</p> <p>Bundesamt für Zivilluftfahrt</p> <p>Eidgenössisches Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)</p>
Vereinigtes Königreich	<p><b>Herr Mark SWAN</b></p> <p>Gruppenleiter Sicherheit und Luftraum-Verordnung</p> <p>Zivilluftfahrtbehörde</p>
Europäische Kommission	<p><b>Herr Henrik HOLOLEI</b></p> <p>Generaldirektor</p> <p>Generaldirektion Mobilität und Verkehr</p>

Tabelle 14: Mitglieder des Verwaltungsrates



## Anhang XII: Darstellung der Landes-Übersicht für die kontinuierliche Überwachung



The Country Dashboard is based on SIS data as submitted during the last data collection campaign and all changes of indicator values greater than 25% notified to SIS@easa.europa.eu.

This Report may contain confidential information in accordance with the provisions of Article 15 of Regulation (EC) No 216/2008.

It is destined exclusively for the Services to which it has been expressly addressed and its contents shall not be communicated to other parties.

Abbildung 8: Beispiel für eine Landes-Übersicht

Country Indicators

Elbonia

Code **EB**

Domain **OPS**

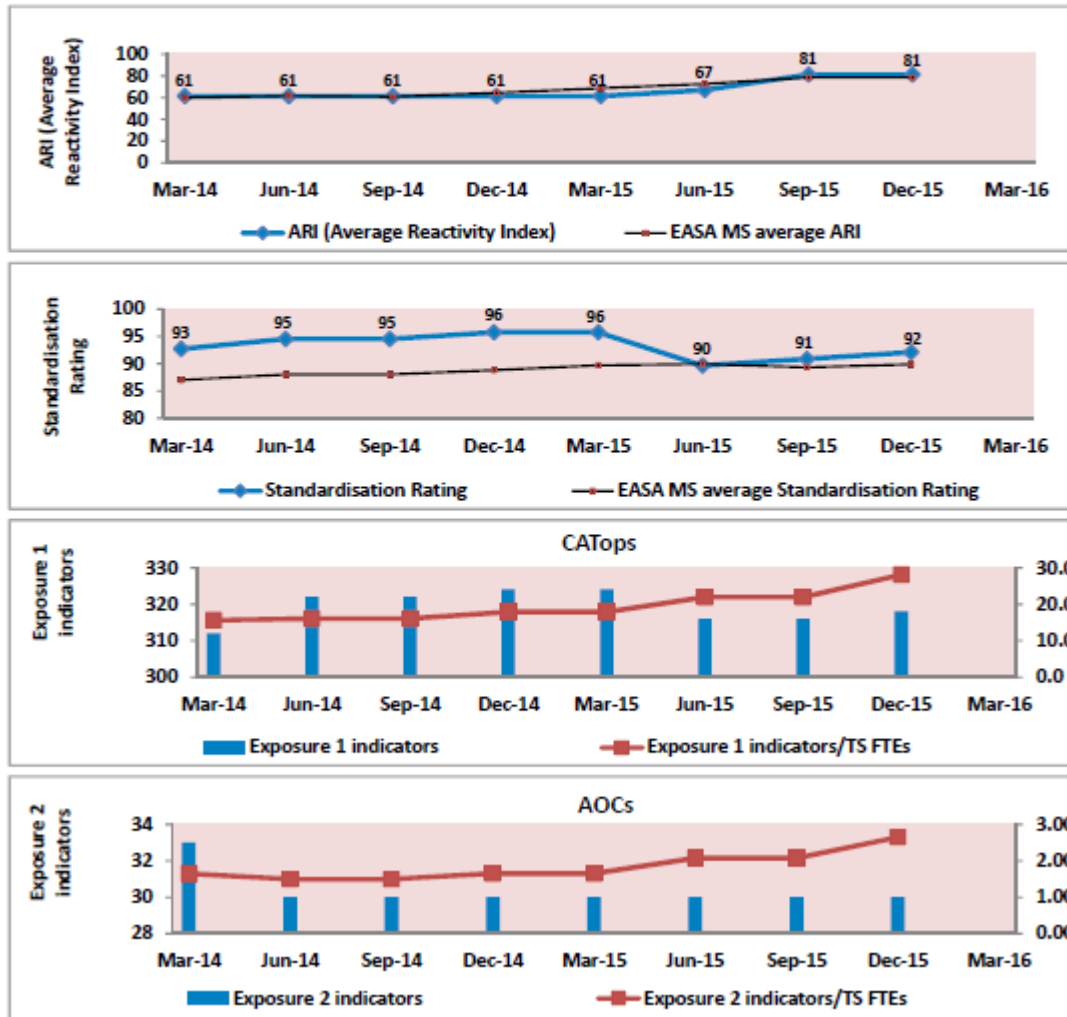


Abbildung 9: Beispiel Trendanalyse für ein Land

### Anhang XIII: Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

Abkürzung	Erläuterung
(D)CAG	Domain Collaborative Analysis Groups (kooperierende Domänen-Analysegruppen)
AD	Airworthiness Directives (Lufttüchtigkeitsanweisungen)
AeMC	Aero-Medical Centres (flugmedizinische Zentren)
AIR	Airworthiness (Lufttüchtigkeit)
AMC	Acceptable Means of Compliance (annehbare Nachweisverfahren)
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil (Nationale Agentur für Zivilluftfahrt)
ANS	Air Navigation Services (Flugsicherungsdienste)
AP	Alternative Procedure (Alternativverfahren)
ARA	Authority Requirements Aircrew (behördliche Anforderungen fliegendes Personal)
ASEAN	Association of South East Asian Nations (Verband südostasiatischer Nationen)
ATCO	Air Traffic Controller (Fluglotse)
ATM	Air Traffic Management (Flugverkehrsmanagement)
ATO	Approved Training Organisation (zugelassene Ausbildungsorganisation) - zweimal
BASA	Bilateral Air Safety Agreement (bilaterales Flugsicherheitsabkommen)
CA	Contract Agents (Vertragsbedienstete)
CAA	(Civil Aviation Authority) Zivilluftfahrtbehörde
CAAC	Civil Aviation Administration of China (Zivilluftfahrtverwaltung von China)
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt)
CAMO	Continuing airworthiness management organisation (Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit)
CMA	Continuous Monitoring Approach (Konzept für eine kontinuierliche Überwachung)
CMR	Continuous Monitoring Reports (kontinuierliche Überwachungsberichte)
CRM	Crew Resource Management (effektives Arbeiten als Besatzung)
CS	Certification Specifications (Zertifizierungsspezifikationen)
CSJU	Clean Sky Joint Undertaking (gemeinsames Unternehmen Clean Sky)
CSP	Certification Service Providers (Zertifizierungsdiensteanbieter)
CSV	Certification Support for Validation (Zertifizierungsunterstützung für Validierung)



DOA	Design Organisation Approval (Genehmigung als Entwicklungsbetrieb)
EACCC	European Aviation Crisis Coordination Cell (Europäisches Krisenkoordinierungsgremium für die Luftfahrt)
EASA	European Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit)
EK	Europäische Kommission
ERH	Europäischer Rechnungshof
EGAST	European Commercial Aviation Safety Team (europäisches Sicherheitsteam der gewerblichen Luftfahrt)
ECQB	European Central Question Bank (Europäische Zentrale Fragenbank)
ED	Exekutivdirektor
EHEST	European Helicopter Safety Team (Europäisches Team für Hubschraubersicherheit)
ENAC	Ecole Nationale de l'Aviation Civile (Hochschule für zivile Luftfahrt)
EOFDM	European Operators Flight Data Monitoring Forum (Forum europäischer Betreiber für Flugdatenanalyse)
EPAS	European Plan for Aviation Safety (Europäischer Plan für die Flugsicherheit)
ERC	EASA Research Committee (EASA-Forschungsausschuss)
ESSI	European Strategic Safety Initiative (Europäische Initiative für strategische Sicherheit)
ETSOA	European Technical Standards Order Authorisation (Zulassungen gemäß Europäischer Technischer Standardzulassung)
EU	Europäische Union
FAA	Federal Aviation Administration (US-Bundesluftfahrtbehörde)
FABS	Finance and Business Services Advisory Group (Beratungsgruppe Finanz- und Geschäftsdienstleistungen)
FCL	Flight Crew Licensing (Lizenzierung der Flugbesatzung)
FSTD	Flight Simulation Training Devices (Flugsimulationsübungsgeräte)
GA	General Aviation (allgemeine Luftfahrt)
GM	Guidance Material (Anleitungen)
HR	Humanressourcen
IAC	Internal Audit Capability (interne Auditstelle)
IAS	Internal Audit Service (interner Auditdienst)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)
IFACI	Institut Français De L'audit Et Du Contrôle Internes
IFR	Instrument Flight Rules (Instrumentenflugregeln)
IMC	Instrument Meteorological Conditions (Instrumentenflugwetterbedingungen)





ISO	International Standards Organization (Internationale Normenorganisation)
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (Gemeinsame Behörden für die Regelsetzung über unbemannte Systeme)
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau (japanische Zivilluftfahrtbehörde)
KPI	Key Performance Indicator (wesentlicher Leistungsindikator)
LOA	Letter of Acceptance (Annahmeschreiben)
LoI	Level of Involvement (Beteiligungsgrad)
LVP	Low Value Procedure (Vergabe von Aufträgen mit geringem Wert)
MAP	Multi-Annual Programming (mehnjährige Programmplanung)
MB	Management Board (Verwaltungsrat)
MOA	Maintenance Organisation Approval (Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb)
MRB	Maintenance Review Board (Instandhaltungsprüfstelle)
MTOA	Maintenance training organisation approvals (Zulassungen als Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal)
NAA	National Aviation Authority (nationale Luftfahrtbehörde)
NoA	Network of Analysts (Netzwerk von Analysten)
NPA	Notice of Proposed Amendment (Mitteilung über einen Änderungsvorschlag)
NSC	National Standardisation Coordinator (nationaler Koordinator für die Normung)
OPS	Air Operations (Flugbetrieb)
ORA	Organisation Requirements Aircrew (organisatorische Anforderungen für das fliegende Personal)
OSD	Operational Suitability Data (Betriebseignungsdaten)
PANEP	Pan-European Partnership (gesamteuropäische Partnerschaft)
PAR AG	Programming and Resources Advisory Group (Beratungsgruppe Programmierung und Mittel)
PBN	Performance Based Navigation (leistungsbasierte Navigation)
PIA	Preliminary Impact Assessments (vorläufige Folgenabschätzungen)
POA	Production Organisation Approval (Genehmigung als Herstellungsbetrieb)
RAG	Red Amber Green (Rot Gelb Grün)
RAT	Risk analysis tool (Risikoanalysewerkzeug)
RECAT	Re-categorisation (Rekategorisierung)
RITO	Ramp Inspection Training Organisation (Ausbildungseinrichtungen für die Vorfeldinspektion)
RMP	Rule Making Programme (Regelsetzungsprogramm)
RMT	Rulemaking Task (Regelsetzungsaufgabe)



Rol	Return on Investment (Rendite)
RPAS	Remotely Piloted Air System (ferngesteuerte Luftfahrzeugsysteme)
SAAU	State Aviation Administration of Ukraine (staatliche Luftfahrtverwaltung der Ukraine)
SACA	Safety Assessment of Community Aircraft (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen der Gemeinschaft)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern)
SARI	Südasiatische regionale Initiative
SARP	Standards and Recommended Practices (Normen und empfohlene Verfahrensweisen)
SIASA	Support to Improvement of Aviation Safety in Africa (Unterstützung für die Verbesserung der Flugsicherheit in Afrika)
SIB	Safety Information Bulletins (Sicherheitsmitteilungen)
ANS	Abgeordnete nationale Sachverständige
SOFIA	EASA Safety Oversight Facilitated Integration Application (EASA-Anwendung für die leichtere Integration der Sicherheitsaufsicht)
SPI	Safety Performance Indicators (Sicherheitsleistungsindikatoren)
SRM	Safety Risk Management (Sicherheitsrisikomanagement)
SRP	Sicherheitsrisiko-Portfolios
STC	Supplemental Type Certificate (ergänzende Musterzulassungen)
TAG	Thematic Advisory Group (thematischer Beirat)
TC	Musterzulassung
TCDS	Type Certificate Data Sheets (Gerätekenntblätter für die Musterzulassung)
TCDSN	Type Certificate Data Sheets for Noise (Gerätekenntblätter für die Lärmemissionen)
TCH	Type Certificate Holder (Inhaber einer Musterzulassung)
TCO	Third Country Operators (Drittlandsbetreiber)
TIP	Technical Implementing Procedures (technische Umsetzungsverfahren)
TRACECA	Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia (Verkehrskorridor Europa – Kaukasus – Asien)
TSO	Technical Standards Order (Technische Standardzulassung)
TSOA	Technical Standard Order Authorization for the FAA (Zulassung gemäß technischer Standardzulassung für die FAA)
WA	Working Arrangement (Arbeitsvereinbarung)
IAW	Arbeitsprogramm

Tabelle 15: Liste der Abkürzungen im AAR 2015

