



EASA

Europäische Agentur für
Flugsicherheit

2013

Tätigkeitsbericht

easa.europa.eu

2014

Eine Agentur der Europäischen Union



Vorwort des Vorsitzenden des Verwaltungsrates

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit steht im Zentrum des Systems für die Regulierung der Flugsicherheit in Europa. Um ihre Aufgaben wahrnehmen zu können, verfügt die Agentur über breit gefächerte Funktionen und Verantwortlichkeiten, die für alle von Bedeutung sind, die in der einen oder anderen Weise von der Luftfahrt in Europa betroffen sind, seien es Fluggäste, Anbieter oder überflogene Bürger. Dieser Jahresbericht bietet einen umfassenden Überblick über die Arbeit der Agentur im Jahr 2013.

Die EASA befasst sich heute mit allen Aspekten der Flugsicherheit – Lufttüchtigkeit, Betrieb, Personallizenzierung, Flugplätze und Luftverkehrsdienste. Die Agentur erarbeitet nicht nur gemeinsame Vorschriften für mehr als 30 Länder, sondern stellt auch in eigenem Namen zahlreiche Bescheinigungen und Genehmigungen aus und kontrolliert sie dort, wo nationale Luftfahrtbehörden für ihre Anwendung zuständig sind, um zu gewährleisten, dass die Standards überall in Europa gleichermaßen hoch sind.

Um ihre Arbeit auf eine solide Grundlage zu stellen, erhebt und analysiert die EASA eine Vielzahl von Daten unterschiedlichster Art, um zu ermitteln, wo sowohl in der jetzigen Vorgehensweise der Industrie als auch in der möglichen künftigen die größten Sicherheitsrisiken liegen. Der von der EASA aufgestellte jährliche Europäische Plan für die Flugsicherheit beschreibt diese Hauptrisikobereiche und erläutert, welche Maßnahmen die Agentur diesbezüglich ergreifen will. Durch die Überwachung der Wirksamkeit von Abhilfemaßnahmen ist die Agentur in der Lage, ihre Prioritäten im Zeitverlauf den sich verändernden Gegebenheiten anzupassen.

Im September 2013 wurde Patrick Ky Exekutivdirektor der EASA. Er hat deutlich gemacht, dass die auf einer umfassenden Datenerhebung fußende Sicherheitsstrategie im Mittelpunkt des Handelns der Agentur steht. Mit ihrer Hilfe kann die EASA zunehmend proaktiv Risiken ermitteln und muss nicht nur auf Unfälle oder Zwischenfälle reagieren; außerdem kann sie die Betreiber auf der Grundlage ihrer Sicherheitsleistung regulieren. Desgleichen hat der Exekutivdirektor die zentrale Bedeutung einer engen Partnerschaft zwischen EASA und nationalen Behörden unterstrichen, die einander bei der Wahrnehmung ihrer jeweiligen Verantwortlichkeiten innerhalb des Systems unterstützen, um Nutzern, Betreibern und Bürgern einen sicheren Luftverkehr bieten zu können. Mit seiner Fokussierung auf diese beiden Grundsätze – auf Daten und Leistung beruhende Regulierung und wirksame Partnerschaft – kann er auf die hundertprozentige Unterstützung durch den Verwaltungsrat setzen, in dem alle EASA-Staaten vertreten sind.

Zum Abschluss eine eher persönliche Anmerkung. Ich war von Beginn an eng in den Aufbau und die Entwicklung der EASA eingebunden, werde jedoch im September 2014 meinen Posten im Verwaltungsrat aufgeben; dann endet nämlich meine sechsjährige Amtszeit als Vorsitzender. Ich hatte das Privileg, die Agentur aus dem Nichts zu Anfang des neuen Jahrtausends wachsen zu sehen zu der maßgebenden und einflussreichen Behörde, die sie heute ist. Das Engagement und der Sachverstand der Mitarbeiter der Agentur in Köln waren herausragend, und die gemeinsamen Anstrengungen von Agentur, Kommission, Mitgliedstaaten und EU-Industrie, die innerhalb so kurzer Zeit eine so effektive Organisation entstehen ließen, sind ein beeindruckendes Beispiel europäischer

Zusammenarbeit. Ich freue mich, auch an den künftigen Fortschritten der Agentur Anteil nehmen zu dürfen.

Michael Smethers

Vorsitzender des Verwaltungsrats

Vorwort des Exekutivdirektors

Im Berichtszeitraum hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit Arbeit in beeindruckendem Umfang geleistet. Seit der Übernahme des Postens des Exekutivdirektors im September 2013 habe ich erfreut festgestellt, dass die Agentur auch weiterhin ihre Stellung als zentraler Pfeiler Europas für die Flugsicherheit festigt.

2013 konnte die Agentur in ihrem Zuständigkeitsbereich Stabilisierung und Verbesserung vermerken. Aufbauend auf dem vorhandenen Sachverstand und unter Sparzwang ist es uns gelungen, den im Jahresarbeitsprogramm 2013 zum Ausdruck gebrachten hohen Erwartungen gerecht zu werden.

Unsere Arbeiten an einem leistungsbasierten Sicherheitsansatz haben wir fortgesetzt. In diesem Zusammenhang wurden Anforderungen an die Sicherheitsmanagementsysteme eingeführt, mit denen die Sicherheit verbessert und den im Europäischen Flugsicherheitsplan aufgeführten Risiken begegnet werden soll. Ferner haben wir während des gesamten Jahres intensiv an der Einführung der neuen Normungsmethode gearbeitet, die mit einer neuen Kommissionsverordnung anwendbar wurde. Diese neue Verordnung baut auf den Erfahrungen der vergangenen sieben Jahre auf und strafft den Inspektionsprozess.

2013 haben wir Fortschritte bei der Behandlung von Fragen im Bereich der allgemeinen Luftfahrtgemeinschaft gemacht, haben regulatorische Anforderungen nach Möglichkeit auf ein Mindestmaß zurückgefahren und sie vereinfacht, wo dies möglich war. Langfristig möchten wir erreichen, dass das regulatorische Umfeld in einem angemessenen Verhältnis zu den Sicherheitserwartungen der vielfältigen allgemeinen Luftfahrtgemeinschaft steht.

Im Oktober 2013 wurden die Stellungnahmen der Agentur zu Flugzeitbeschränkungen und zu Drittlandsbetreibern vom Europäischen Parlament und dem Rat geprüft und gebilligt. In den Stellungnahmen kamen die breite Akzeptanz durch die europäische Luftfahrtgemeinschaft und die Tatsache zum Ausdruck, dass der Sicherheit ganz entschieden Vorrang eingeräumt wird.

Im Jahresverlauf beschäftigten wir uns mit zahlreichen anderen Aufgaben; dazu gehörten die Zulassung des neuen Airbus A350 und des Airbus A320neo, die Erweiterung bilateraler Abkommen mit Regionen außerhalb der EU sowie die weitere Förderung des EU SAFA-Systems, das nunmehr als ein wichtiges Instrument anerkannt ist, mit dem sich weltweit die Flugsicherheit steigern lässt.

Im Mittelpunkt steht für uns, Europas Streben nach einem sicheren und effizienten Luftfahrtsystem zu erfüllen. Die Erwartungen sind so hoch wie nie, da sich die Agentur das Vertrauen aller Beteiligten als fachlich exzellenter, unparteiischer und integrierender Partner erworben hat. Die Tätigkeiten der EASA sind für Europa von strategischer Bedeutung, da die Auswirkungen ihrer Arbeit Wirtschaftswachstum ermöglichen und der Luftfahrtindustrie die Chance für eine bessere Entwicklung innerhalb Europas und in der übrigen Welt eröffnen.

Abgeschlossen wurde das Jahr 2013 mit einem Meilenstein, nämlich dem zehnten Jahrestag der Gründung der Agentur. Nun beginnt für sie eine Zeit, in der die Nutzung und die Verfügbarkeit von Ressourcen entscheidend sein werden, damit sie ihren Verpflichtungen ordnungsgemäß

nachkommen und die Erwartungen der europäischen Bürger und der europäischen Industrie gleichermaßen erfüllen kann.

Patrick Ky

Exekutivdirektor

Inhalt

VORWORT DES VORSITZENDEN DES VERWALTUNGSRATES	1
VORWORT DES EXEKUTIVDIREKTORS	3
EINLEITUNG	8
DAS LUFTFAHRTSYSTEM.....	9
DIE AGENTUR	9
Organisationsstruktur	11
BEWERTUNG DES INTEGRIERTEN MANAGEMENTSYSTEMS DER AGENTUR..	13
EINDÄMMUNG DER RISIKEN	15
STRATEGISCHE SICHERHEIT.....	17
1.1 Zielsetzung und Geltungsbereich	17
1.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013.....	17
REGELSETZUNG	23
1.3 Zielsetzung und Geltungsbereich	23
1.4 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013.....	23
PRODUKTSICHERHEITSAUFSICHT.....	28
1.5 Zielsetzung und Geltungsbereich	28
1.6 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013.....	28
GENEHMIGUNG VON BETRIEBEN.....	31
1.7 Zielsetzung und Geltungsbereich	31
1.8 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013.....	31

INSPEKTIONEN IN DEN MITGLIEDSTAATEN	34
1.9 Zielsetzung und Geltungsbereich	34
1.10 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013.....	34
AKKREDITIERUNG	37
BETREIBER.....	37
1.11 Zielsetzung und Geltungsbereich	37
1.12 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013.....	38
INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT	40
1.13 Zielsetzung und Geltungsbereich	40
1.14 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013.....	40
UNTERSTÜTZUNGSTÄTIGKEITEN	43
1.15 Zielsetzung und Geltungsbereich	43
1.16 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013.....	43
Wichtige Veranstaltungen 2013	45
ANHANG 1: ZUVERLÄSSIGKEITSERKLÄRUNG DES ANWEISUNGSBEFUGTEN.	52
ANHANG 2: BEURTEILUNG DER AUDIT-ERGEBNISSE UND FOLLOW-UP VON AUDIT-EMPFEHLUNGEN	53
ANHANG 3: MAßNAHMEN DER AGENTUR ZUR VORBEUGUNG VON UND ZUM UMGANG MIT INTERESSENKONFLIKTEN.....	55
ANHANG 4: WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN (KPI).....	56
ANHANG 5: VERZICHT AUF BEITREIBUNGEN.....	70
ANHANG 6: GESCHÄFTSERGEBNIS DER AGENTUR IM JAHR 2013 (EASA- HAUSHALTSVOLLZUG)	71
ANHANG 7: 2013 EINGELEITETE UND/ODER ABGESCHLOSSENE VERGABEVERFAHREN	81

ANHANG 8: BEDIENSTETE AUF ZEIT PRO TÄTIGKEIT	88
ANHANG 9: PERSONALBESTAND UND ENTWICKLUNG DES PERSONALBESTANDS	89
ANHANG 10: BESCHLÜSSE, STELLUNGNAHMEN UND ANKÜNDIGUNGEN VON ÄNDERUNGEN (NPA) IM JAHR 2013	92
ANHANG 11: STUDIEN UND FORSCHUNGSPROJEKTE.....	95
ANHANG 12: MITGLIEDER DES EASA-VERWALTUNGSRATS	96
ANHANG 13: ANALYSE UND BEWERTUNG DES TÄTIGKEITSBERICHTS DES ANWEISUNGSBEFUGTEN FÜR 2013	102
ANHANG 14: VERZEICHNIS DER VERWENDETEN ABKÜRZUNGEN	103

Einleitung

Der vorliegende Tätigkeitsbericht spiegelt das Arbeitsprogramm 2013 wieder, in dem die für dieses Jahr geplanten Tätigkeiten beschrieben sind. 2013 legte die Agentur besonderes Augenmerk auf einen optimalen Einsatz der Ressourcen, um trotz knapper Mittel ihre geplanten Tätigkeiten durchführen zu können. Die Agentur hat ihre Rolle als Schaltstelle der Flugsicherheitsstrategie der Europäischen Union weiter ausgebaut. Im Verlauf dieses Jahres hat sie sich auf den Ausbau ihrer bereits bestehenden Fähigkeiten konzentriert und Verbesserungen vorgenommen, um die im Europäischen Flugsicherheitsplan (EASp) aufgeführten systemischen Fragen zu behandeln.

Nach wie vor hat die Agentur mit Foren und Workshops externe Akteure einschließlich Industrie und Behörden aktiv eingebunden und sich mit ihnen ausgetauscht. Der Flugbetrieb im Winter war das Thema der von der Agentur veranstalteten jährlichen Sicherheitskonferenz, die sich mit Fragen des Enteisens von Flugzeugen befasste.

Neben den bereits genannten Tätigkeiten strebte die Agentur auch weiterhin nach kontinuierlicher Verbesserung:

- Als Teil ihres Integrierten Managementsystems schloss die Agentur erfolgreich ihr jährliches Re-Zertifizierungsaudit nach ISO 9001:2008 ab.
- 2013 wurde die Unterabteilung „Genehmigung von Organisationen für die Lizenzierung von Flugbesatzungen“, die Organisationen außerhalb der EASA-Mitgliedstaaten beaufsichtigt, in vollem Umfang betriebsfähig.
- Bestehende bilaterale Flugsicherheitsabkommen (BASA) wurden um neue Anhänge ergänzt und somit weiter vertieft, während auch die Arbeiten an neuen Abkommen Fortschritte machten und deren Abschluss im kommenden Jahr absehbar ist.
- Die SAFA-Datenbank wurde im Hinblick auf größere Stabilität und verbesserten Zugang zu Analyseergebnissen für die Industrie modernisiert.
- Der Ethik-Ausschuss setzte sich mit seiner Tätigkeit auch weiterhin dafür ein, dass die Entscheidungen bzw. die Urteilskraft der Bediensteten der Agentur nicht durch ihre privaten Interessen beeinflusst werden. Die diesbezüglichen Maßnahmen der Agentur sind im Anhang am Ende dieses Berichts aufgeführt.
- Nach Genehmigung durch den Verwaltungsrat, den Rat der Europäischen Union und das Europäische Parlament wurde im Juli 2013 der Mietvertrag für den neuen Hauptsitz, Neue Direktion Köln, unterzeichnet.

Der vorliegende Bericht wurde im Februar 2014 verfasst und hat lediglich das Jahr 2013 (Januar bis Dezember) zum Gegenstand. Es ist daher möglich, dass die enthaltenen Informationen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht dem neuesten Stand entsprechen.

Das Luftfahrtsystem

Die Zivilluftfahrt ist sowohl in Bezug auf die Herstellung von Luftfahrterzeugnissen als auch auf Luftverkehrsdienste eine weltweite Industrie. In Europa leistet die Branche einen Beitrag von 500 Milliarden Euro zum BIP der EU und bietet 3,1 Millionen Menschen Beschäftigung. Schätzungen zufolge belaufen sich die Ausfuhren in Länder außerhalb der EU auf fast 40 Milliarden pro Jahr.¹

Europa gehört weltweit zu den sichersten Regionen. Laut dem jährlichen Sicherheitsbericht der EASA für 2013 betrug die Quote in den EASA-Mitgliedstaaten 1,8 tödliche Unfälle pro Million Flüge und war damit weltweit die niedrigste. Das europäische Luftfahrtsystem besteht aus vielfachen Wechselwirkungen zwischen mehreren Gesprächspartnern wie Luftverkehrsgesellschaften, Flughäfen, nationalen Luftfahrtbehörden usw. Die in Europa in diesem Bereich herrschende Komplexität sei an folgendem Beispiel illustriert: Ein Pilot kann in einem Mitgliedstaat ausgebildet worden sein und dort seine Lizenz erhalten haben, arbeitet jedoch für eine in einem anderen Mitgliedstaat registrierte Luftverkehrsgesellschaft, deren Operationsbasis sich wiederum in noch einem anderen Mitgliedstaat befindet.

Die EASA ist Bestandteil dieses Systems und arbeitet mit nationalen Luftfahrtbehörden und der Europäischen Kommission zusammen; sie bietet ein gesamteuropäisches Sicherheitsregulierungswerk und sorgt mit ihrer Aufsicht dafür, dass ein hohes Sicherheitsniveau gewahrt bleibt.

Kontinuierliche Verbesserung war stets die wichtigste treibende Kraft in der Luftfahrt. Die Branche bemüht sich ohne Unterlass darum, die Effizienz durch Nutzung neuer Werkstoffe im Flugzeugbau, neue Herstellungstechniken für Komponenten und neue Technologien für das Flugverkehrsmanagement zu steigern. Die EASA ist in einem Umfeld tätig, in dem Sicherheit eine Priorität und Innovation eine Notwendigkeit ist.

Die Agentur

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

Ihre Sicherheit ist unser Anliegen

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

Eine gemeinsame Strategie

Fliegen ist eine der sichersten Formen des Reisens. Da der Luftverkehr weiter zunimmt, sind gemeinsame Anstrengungen auf europäischer Ebene erforderlich, damit der Luftverkehr sicher und nachhaltig bleibt. Die Agentur entwickelt gemeinsame Sicherheits- und Umweltvorschriften. Sie überwacht die Umsetzung der Normen durch Inspektionen in den Mitgliedstaaten, stellt das erforderliche technische Know-how bereit und erbringt Ausbildungsleistungen für das System. Die

¹ Wettbewerbsfähigkeit der EU-Luft- und Raumfahrtindustrie mit Schwerpunkt Luftfahrtindustrie, ENTR/06/054, Europäische Kommission, 2009.

Agentur arbeitet Hand in Hand mit den nationalen Luftfahrtbehörden, denen eine eigene Rolle im EU-System zukommt.

Unsere Aufgaben:

Die Hauptaufgaben der Agentur umfassen derzeit Folgendes:

- Koordinierung von Sicherheitsprogrammen, Datenerfassung, Analyse und Forschung zur Verbesserung der Flugsicherheit;
- Regelsetzung: Entwurf von Flugsicherheitsvorschriften und fachliche Beratung der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten;
- Inspektionen und Schulungen, um eine einheitliche Umsetzung der europäischen Rechtsvorschriften zur Flugsicherheit in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten;
- Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umwelt-Musterzeugnissen für Luftfahrterzeugnisse, -teile und -ausrüstungen;
- Genehmigung von Luftfahrzeug-Entwicklungsbetrieben weltweit sowie von Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben außerhalb der EU;
- Koordinierung des Gemeinschaftsprogramms SAFA (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern);
- Koordinierung mit internationalen Einrichtungen der Zivilluftfahrt und mit Flugsicherheitsbehörden in Ländern außerhalb der EU.

Im Vergleich zu 2012 hat sich 2013 am Aufgabenbereich der Agentur nichts geändert.

Organisationsstruktur

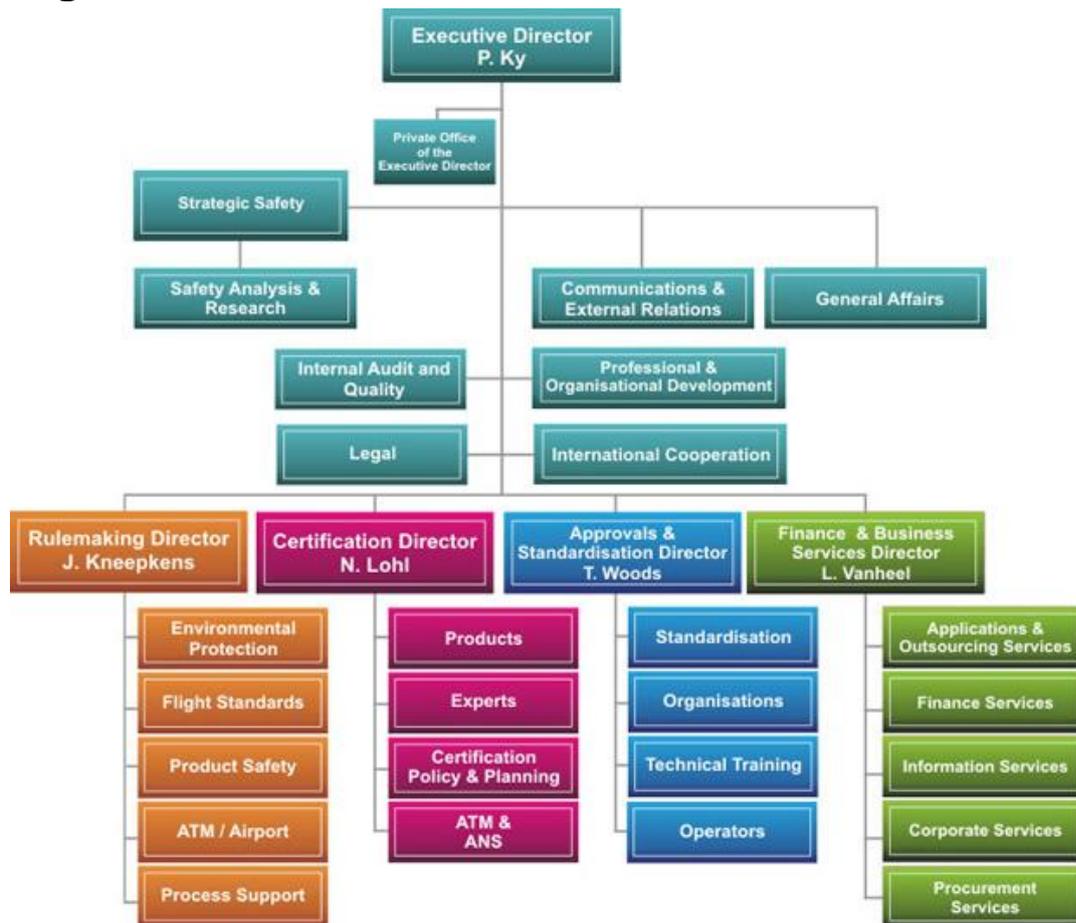


Abbildung 1: EASA Organigramm (Dezember 2013)

Executive Director	Exekutivdirektor
Private Office of the Executive Director	Kabinett des Exekutivdirektors
Strategic Safety	Strategische Sicherheit
Safety Analysis & Research	Sicherheitsanalyse und -forschung
Communications & External Relations	Kommunikation und Außenbeziehungen
General Affairs	Allgemeine Angelegenheiten
Internal Audit and Quality	Internes Audit und Qualität
Professional & Organisational Development	Berufliche und organisatorische Entwicklung
Legal	Rechtsabteilung
Internal Cooperation	Interne Zusammenarbeit
Rulemaking Director	Direktor Regelsetzung
Certification Director	Direktor Zertifizierung
Approvals & Standardisation Director	Direktor Genehmigungen und Normung
Finance & Business Services Director	Direktor Finanzen und Unternehmensdienstleistungen
Environmental Protection	Umweltschutz
Flight Standards	Flugstandards
Product Safety	Produktsicherheit
ATM/Airport	ATM/Flughafen
Process Support	Unterstützung von Prozessen
Products	Produkte
Experts	Sachverständige

Certification Policy & Planning	Zertifizierungsstrategie und –planung
ATM &ANS	ATM und ANS
Standardisation	Normung
Organisations	Organisation
Technical Training	Technische Schulung
Operators	Betreiber
Applications & Outsourcing Services	Anwendungen und Auslagerungen
Finance Services	Finanzdienste
Information Services	Informationsdienste
Corporate Services	Interne Servicedienstleistungen
Procurement Services	Beschaffungswesen

Bewertung des Integrierten Managementsystems der Agentur

Das Integrierte Managementsystem (IMS) der EASA basiert auf Managementstandards, die der Verwaltungsrat der Agentur 2013 gemäß Artikel 44 Absatz 2 der Finanzregelung angenommen hat. Diese Standards basieren auf den von der Europäischen Kommission entwickelten internen Kontrollnormen und auf den internationalen Normen nach ISO 9001:2008.

Das IMS der EASA sorgt für die umfassende Integration des Konzepts der „internen Kontrolle“, mit dem gewährleistet werden soll, dass die Risiken sachgerecht gemindert werden, wodurch die Fähigkeit der Agentur erhöht wird, ihre Ziele in den Bereichen operative Tätigkeiten, Qualität, Einhaltung von Vorschriften oder Finanzen zu erreichen.

2010 wurde das IMS der EASA zum ersten Mal nach den ISO 9001:2008-Normen zertifiziert. Dieses Zertifikat war drei Jahre gültig (2010-2013). 2013 wurde daher erfolgreich eine Re-Zertifizierung nach ISO 9001 durch GUTCert vorgenommen. Die Zertifizierung nach ISO 9001 bestätigt die Einschätzung der Wirksamkeit, Tauglichkeit und Angemessenheit des IMS der EASA durch die Agentur.

Bei der Einführung des IMS der EASA kam ein vierstufiges Rahmenkonzept zur Anwendung, das auf bewährten Verfahren einer Reihe von Organisationen des privaten und öffentlichen Sektors basiert.

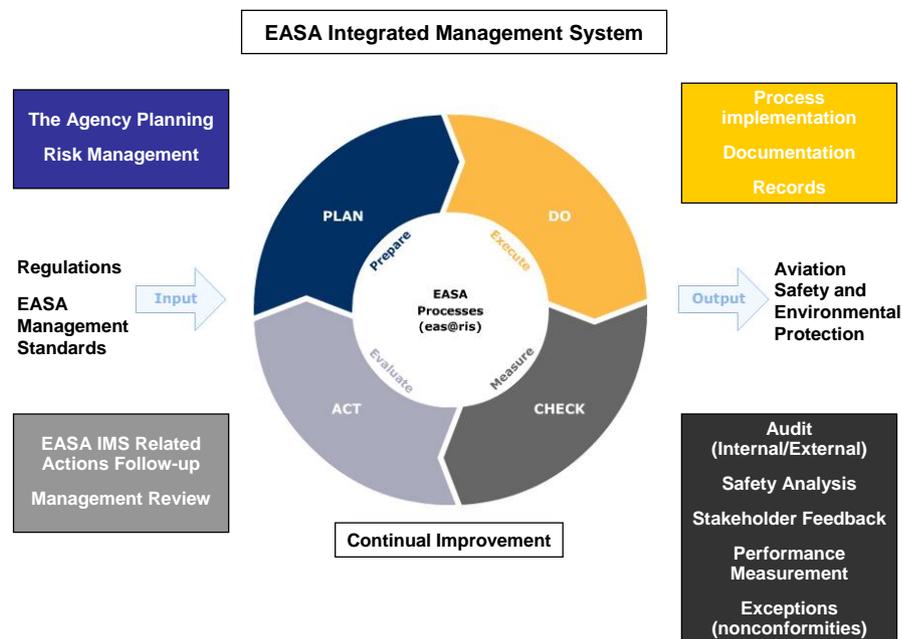


Abbildung 2: Integriertes Managementsystem der EASA

EASA Integrated Management System	Integriertes Managementsystem der EASA
The Agency Planning Risk Management	Planung der Agentur Risikomanagement

Regulations	Verordnungen
EASA Management Standards	EASA-Managementstandards
Input	Input
EASA IMS Related Actions Follow-up Management Review	Nachverfolgung der IMS-bezogenen Maßnahmen der EASA Managementüberprüfung
Continual Improvement	Kontinuierliche Verbesserung
Audit (Internal/External) Safety Analysis Stakeholder Feedback Performance Measurement Exceptions (nonconformities)	Audit (intern/extern) Sicherheitsanalyse Reaktionen Beteiligter Leistungsmessung Ausnahmen (Nichtkonformitäten)
Aviation Safety and Environmental Protection	Luftfahrtsicherheit und Umweltschutz
Output	Output
Process implementation Documentation Records	Prozessimplementierung Dokumentation Aufzeichnungen
PLAN	PLANEN
ACT	HANDELN
DO	DURCHFÜHREN
CHECK	ÜBERPRÜFEN
Prepare	Vorbereiten
Execute	Ausführen
Measure	Messen
Evaluate	Bewerten
EASA Processes (eas@ris)	EASA-Prozesse (eas@ris)

Darüber hinaus wurde 2010 auch die interne Auditstelle der Agentur nach den internen Berufsgrundlagen der internen Revision (IPPF) zum ersten Mal zertifiziert. Dieses Zertifikat war drei Jahre gültig (2010-2013). Daher wurde 2013 erfolgreich eine Re-Zertifizierung durch das französische Institut für Audit und interne Kontrolle (IFACI) vorgenommen.

Eindämmung der Risiken

Die Agentur hat einen jährlichen Risikobewertungsprozess zur Identifizierung der größeren Risiken der einzelnen Makroprozesse eingeführt. Die Risiken werden anhand ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und möglicher Auswirkungen bewertet. Die nachstehende Tabelle zeigt für das Jahr 2013 die ermittelten kritischen Risiken sowie die Maßnahmen, die zu ihrer Eindämmung durchgeführt bzw. eingeleitet wurden.

Risiken	Im Jahr 2013 durchgeführte/eingeleitete wichtigste Eindämmungsmaßnahmen
Managementprozesse	
Änderung der Organisationsführung der Agentur als Ergebnis der interinstitutionellen Arbeitsgruppe (IIWG) für die Agenturen.	Derzeit besteht kein Bedarf an Eindämmungsmaßnahmen, da das Gesetzgebungsverfahren zur Änderung der Organisationsführung der Agentur noch nicht abgeschlossen und sein Ergebnis noch nicht vorhersehbar ist.
Nichtbewältigung von Situationen, in denen ein Mitglied des Verwaltungsrats oder der Beschwerdekammer persönliche oder berufliche Interessen hat, die die Unabhängigkeit bei der Entscheidungsfindung gefährden können, oder die so wahrgenommen werden oder werden könnten, als wäre die Unabhängigkeit gefährdet.	Der Verwaltungsrat hat im Dezember 2012 einen Verhaltenskodex für die Mitglieder des Verwaltungsrats der EASA angenommen, der einen Anhang zum Umgang mit Interessenkonflikten enthält (Beschluss 11-2012 des Verwaltungsrats). 2013 wurde der Verhaltenskodex bereits angewandt (es gab Interessenerklärungen, Kurse zum Thema Interessenkonflikt).
Fehlende oder unangemessene Krisenreaktion in der Luftfahrt.	Das Krisenreaktionskonzept wurde im vergangenen Jahr vollständig aktualisiert. Das entsprechende Verfahren wurde aktualisiert und liegt dem Management derzeit zur Annahme vor.
Unangemessenes Nachrichtenmanagement bei externer Kommunikation.	Es wurde eine Strategie für die externe Kommunikation entworfen und überarbeitet. Sie liegt dem Management derzeit zur Annahme vor.
Unterstützungsprozesse	
Es werden nicht ausreichend (technische und administrative) Mitarbeiter mit der notwendigen Erfahrung und den notwendigen Fähigkeiten (einschließlich Führungsfähigkeiten) eingestellt.	<p>a) Die Agentur soll den Ruf eines guten Arbeitgebers bekommen:</p> <p>Damit jetzt und in Zukunft trotz der knappen Ressourcen im Luftfahrtsektor ausreichend Mitarbeiter mit den richtigen technischen Fähigkeiten eingestellt werden können, hat die Agentur eine Studie über die Schaffung einer Arbeitgebermarke in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Studie lagen Ende 2013 vor und werden in enger Absprache mit der Abteilung Kommunikation umgesetzt.</p> <p>Außerdem war die Agentur als guter Arbeitgeber auf verschiedenen externen Veranstaltungen vertreten.</p> <p>b) Assessment Center:</p> <p>2013 wurden Assessment Center als Teil der Auswahlverfahren für Führungskräfte eingeführt, um das Einstellungsverfahren weiter zu verbessern, die Einstellung hochqualifizierter Mitarbeiter zu fördern und das Bestreben der Agentur zu unterstützen, bereits in der Agentur vorhandene Führungsqualitäten zur Erleichterung vertikaler</p>

Risiken	Im Jahr 2013 durchgeführte/eingeleitete wichtigste Eindämmungsmaßnahmen
	<p>Karriereschritte zu ermitteln.</p> <p>c) Bindung qualifizierter Mitarbeiter an die Agentur:</p> <p>In den Bereichen Zertifizierung und Normung wurde ein Konzept umgesetzt, um bestimmte gültige Pilotenlizenzen für Stellen zu erhalten, an denen dies für die Wahrnehmung der Aufgaben der Agentur von entscheidender Bedeutung ist.</p>

Tabelle 1: Risiken und wichtigste Eindämmungsmaßnahmen

Strategische Sicherheit

1.1 Zielsetzung und Geltungsbereich

Die weltweite Quote tödlicher Unfälle bei Linienpassagierflügen und Frachtflügen sank auch 2012 weiter und trug somit zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Flugsicherheit bei. Dem Jährlichen Sicherheitsbericht 2012 der EASA ist zu entnehmen, dass die Quote tödlicher Unfälle in EASA-Mitgliedstaaten mit der in Nordamerika vergleichbar und sogar etwas niedriger ist.

Unter „Strategische Sicherheit“ werden die Sicherheitsmanagementtätigkeiten der Agentur zusammengefasst. Dies gewährleistet die interne Zusammenarbeit im Hinblick auf Sicherheitsthemen und den Erfahrungsaustausch. Aufbauend auf der Mitteilung „Einrichtung eines Flugsicherheitsmanagementsystems für Europa“ arbeitet die Agentur für die Bewältigung des Sicherheitsrisikos in der Zivilluftfahrt. Eine der Kerntätigkeiten ist die ständige Weiterentwicklung des Rückmeldungssystems, mit dem Daten gesammelt und Erkenntnisse und Informationen für Maßnahmen gewonnen werden.

2013 wurden zusätzliche Querschnittstätigkeiten unternommen: Risikoabschätzung, betriebliche Flugdatenanalyse, Leistungsüberprüfungsausschuss (PRB), Krisenmanagement, Qualitätsmanagement, Vulkanasche und internationale technische Aktivitäten im Hinblick auf die Zukunft der Flugsicherung.

1.2 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013

1.2.1 Ständige Betriebssicherheit

Das interne Ereignismeldesystem (Internal Occurrence Reporting System, IORS) gewährleistet, dass wichtige Ereignisse erkannt werden und ihnen nachgegangen wird. Das IORS ist in vollem Umfang betriebsbereit und stabil. Das System bearbeitet wöchentlich rund 100 Meldungen. Die Agentur ist in der Lage, alle eingegangenen Informationen zu verarbeiten und daraufhin entsprechend zu handeln. Mit Überlegungen bezüglich der Auswirkungen einer Aktualisierung des IORS wurde begonnen, mit der der neuen Verordnung über Ereignismeldungen nachgekommen werden soll. Es läuft bereits ein Pilotprogramm, das Ereignisse mit den generierten Sicherheitsveröffentlichungen verknüpft.

1.2.2 Sicherheitsanalyse

Die Arbeiten an der Gestaltung und Nutzung von Leistungsindikatoren für die Sicherheit wurden entsprechend der zunehmenden Reife neuer Datenquellen weiterhin erweitert. Im Bereich Luftverkehrsmanagement (ATM) hat die Agentur Unterstützung für den Leistungsüberprüfungsausschuss (PRB) geleistet, indem sie Indikatoren für die „Leistungsüberprüfung 1“ gesammelt und bei der Entwicklung neuer Indikatorenreihen geholfen hat. Die Agentur hat ein Data Warehouse-System eingerichtet, mit dem Expositionsdaten erhoben und die Wahrscheinlichkeit von Gefahren besser beurteilt werden können.

Es wurde der [Jahressicherheitsbericht 2012](#) veröffentlicht, dem zwei weitere Berichte zum Jahresanfang und zur Jahresmitte beigefügt waren.

Die Agentur hat der Europäischen Kommission fachliches Feedback im Zusammenhang mit der Ausarbeitung der neuen Rechtsvorschriften über die Meldung, die Analyse und das Follow-up von

Ereignissen in der europäischen Zivilluftfahrt angeboten, die demnächst fertiggestellt werden sollen. Ferner hat sie die Entwicklung des ECCAIRSS-Systems und eine stärkere Nutzung durch andere Behörden mit der Veranstaltung von Workshops und der Entwicklung von Instrumenten, Methoden und Techniken für eine bessere Qualität und Analyse von Daten unterstützt. Damit lässt sich das europäische Ereigniszentralregister (ECR) insgesamt verbessern und auch die interne Fähigkeit zur Ereignismeldung (Internal Occurrence Reporting capacity) steigern, die die Funktion Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit direkt unterstützt. Des Weiteren war die EASA im Vorsitz der ECCAIRSS Taxonomie-Arbeitsgruppe federführend bei der Erarbeitung von Luftfahrttaxonomien auf europäischer Ebene tätig. Als Mitglied des Gemeinsamen Taxonomie-Teams von CAST und IACO (CICCT) hat die Agentur auch die Koordinierung von Taxonomien weltweit unterstützt.

Ferner hat die EASA ihre zentrale Stellung im Analystennetzwerk (NoA) in Europa gefestigt und war führend an der Erarbeitung eines europäischen Risikoklassifizierungssystems beteiligt. 2013 koordinierte die Agentur Tätigkeiten im Rahmen von Sicherheitsmaßnahmen, die zu staatlichen Sicherheitsplänen (SSP) gehören, und entwickelte auf europäischer Ebene Lösungen zur Verbesserung der Qualität von Sicherheitsdaten mit dem obersten Ziel, in allen EASA-Mitgliedstaaten Wissen und Fähigkeiten im Bereich Sicherheitsanalyse zu verbessern.

1.2.3 Sicherheitsinformationen

Die Verbreitung von Sicherheitsinformationen ist für die Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen von zentraler Bedeutung, die in EU-Mitgliedstaaten und assoziierten Ländern entweder entwickelt oder dort eingesetzt werden.

Sicherheitsinformationen betreffen die Ausstellung und Verbreitung von Lufttüchtigkeitsanweisungen (AD), dringlichen Lufttüchtigkeitsanweisungen (EAD) und Sicherheitsmitteilungen (SIB) sowie die Veröffentlichung von AD, EAD und SIB, die von ausländischen Behörden des Entwurfsstaates ausgestellt und in Europa übernommen wurden. Das Portal für AD-Veröffentlichungen ist zu finden unter <http://ad.easa.europa.eu/>.

2013 beliefen sich die vorgeschriebenen Veröffentlichungen durch die Unterabteilung Sicherheitsinformationen auf 350 AD (einschließlich Überarbeitungen und Berichtigungen) und 32 EAD. Die entsprechenden Einzelheiten sind der nachstehenden Übersicht zu entnehmen:

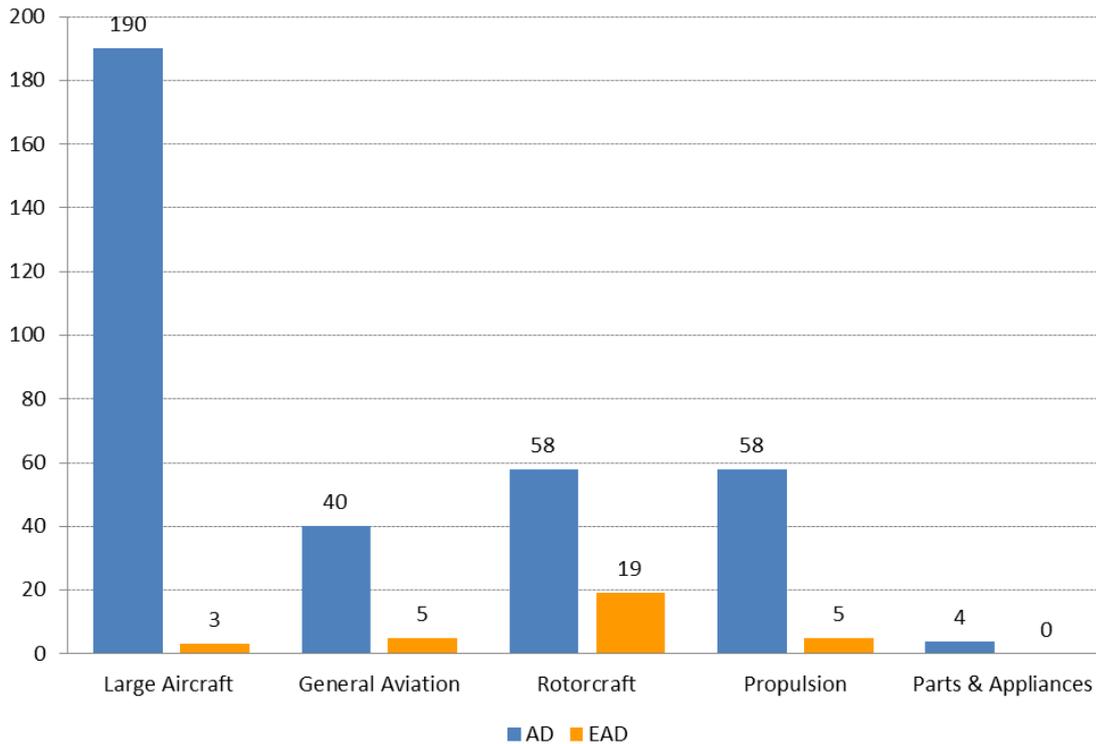


Abbildung 3: Von der EASA 2013 ausgestellte AD und EAD

Large Aircraft	Großes Luftfahrzeug
General Aviation	Allgemeine Luftfahrt
Rotorcraft	Drehflügler
Propulsion	Antrieb
Parts & Appliances	Teile und Ausrüstungen
AD	AD
EAD	EAD

Weiterhin wurden acht AD-Widerrufe (AD-Cancellation Notice) und 33 SIB (einschließlich Überarbeitungen) veröffentlicht. Weiter wurden 234 ausländische AD (einschließlich Überarbeitungen und Berichtigungen) angenommen und 23 ausländische Veröffentlichungen von Sicherheitshinweisen (Foreign Safety Advisory Information publications) in das AD-Portal hochgeladen.

1.2.4 Sicherheitsplanung, -förderung und -initiativen

Ende 2013 wurde vom EASA-Verwaltungsrat die [4. Ausgabe des EASp](#) (Europäischen Flugsicherheitsplans)² angenommen. Der Plan deckt den Zeitraum 2014 bis 2017 ab und enthält drei große Bereiche: systemische, betriebliche und neu auftretende Probleme.

Diese Ausgabe enthält ein Update zu den Hauptrisikobereichen des EASp-Portfolio, denn es wurden Feuer, Rauch und Dämpfe als eine der Kategorien aufgenommen, bei denen sich neue Möglichkeiten für größere Sicherheit auftun.

² Die neueste Fassung des EASp ist einsehbar unter: <http://www.easa.europa.eu/sms/>.

Weiterhin enthält der EASp einen Bericht über den Stand der 88 Anfang 2013 ermittelten offenen Maßnahmen und schlägt 18 neue Maßnahmen vor. Sie wurden von dem neu eingerichteten Sicherheitsrisikogremium (Safety Risk Panel) ermittelt, vom Europäischen Beratenden Ausschuss für die Flugsicherheit (EASAC) überprüft und mit den EASA-Mitgliedstaaten und der Industrie abgestimmt.

Der EASp wird nunmehr in 45 Staaten umgesetzt: 32 EASA-Staaten plus die 13 Staaten, die nicht zum EASA-System gehören, aber Mitglieder der ECAC sind. 31 EASA-Staaten und acht Nicht-EASA-Staaten haben Kontaktstellen benannt. 2013 gingen 18 Aktionsberichte ein.

Die Europäische Strategische Sicherheitsinitiative (ESSI)³ arbeitete weiter an der Entwicklung von Sicherheitsförderungsmaterial zu bekannten Risiken und von Material zu bewährten Verfahren mit Blick auf Managementsysteme (MS/SMS). Die ESSI stimmte ihre Tätigkeiten mit denen anderer wichtiger Sicherheitsinitiativen weltweit ab, wie CAST und IHST in den USA und ICAO RASG-EUR in Europa. Durch Berücksichtigung der Erfahrungen aus früheren Veröffentlichungszyklen konnte 2013 der Prozess der Planung, Veröffentlichung und Verteilung von Sicherheitsförderungspublikationen verbessert werden.

1.2.5 Unterstützung bei der Untersuchung von Unfällen

Die Agentur arbeitet mit dem Europäischen Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (ENCASIA) zusammen und unterstützt dessen Aktivitäten. Sie berät bei Gruppenaktivitäten und bringt dabei das Fachwissen von Regulierungsbehörden in die Entwicklung des zentralen EU-Sicherheitsempfehlungsinformationssystems und in die Ausbildung von Sicherheitsuntersuchungsbeauftragten ein.

Für den Informationsaustausch wurde eine neue Datenbank aufgebaut, passend zum ECCAIRS 5-Format, und damit die Fähigkeit zur Erfassung und Verarbeitung größerer Ströme von Sicherheitsempfehlungen gestärkt und eine Partnerschaft mit der Federal Aviation Authority (FAA) für den Austausch über das Follow-up von Untersuchungen und dessen Koordinierung aufgebaut.

Die Agentur überwacht ferner die Entwicklung von Abhilfemaßnahmen, die nach Unfällen in die Wege geleitet wurden, lernt dabei aus Untersuchungsberichten und verstärkt Sicherheitsvorkehrungen.

Unverzüglich wurden 2013 Maßnahmen im Zusammenhang mit größeren Hubschrauberunfällen und mehreren Zwischenfällen mit Fahrwerken ergriffen.

Diese Kerntätigkeit wurde 2013 mit 97 überprüften Berichtsentwürfen und 97 erhaltenen Sicherheitsempfehlungen fortgesetzt.

1.2.6 Forschung und Vorausschau

Unter Berücksichtigung der Prioritäten des Europäischen Flugsicherheitsplans (EASp) und des thematischen Programms der Europäischen Partnerschaftsgruppe für Luftfahrtforschung (EARPG) konsolidierte die Agentur im Forschungsplan 2013 den Bedarf an neuen Forschungsprojekten und leitete ausgewählte Projekte in die Wege.

³ Nähere Informationen über ESSI sind abrufbar unter: <http://www.easa.europa.eu/essi/>.

Die von der Agentur finanzierten Projekte gingen zurück auf Vorschläge und Ersuchen aus dem Regelsetzungsprogramm, Projekte, die von Sicherheitsempfehlungen angeregt werden, Vorschläge von ESSI, Ersuchen der Direktionen Zertifizierung und Regelsetzung sowie Vorschläge der Europäischen Beratenden Gruppe Menschliche Faktoren (EHFAG).

Mit der Europäischen Kommission arbeitete die Agentur bezüglich der gemeinschaftlichen Forschungsaktivitäten mit Auswirkungen auf das EASA-System in Form von Empfehlungen für das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ zusammen. Sachverständige der Agentur sind Mitglieder der Beiräte laufender, von der EU finanzierter Forschungsprojekte.

Außerdem suchte die EASA den Anschluss an die großen gemeinsamen Technologieinitiativen SESAR und CLEAN SKY und nahm an den Überwachungstätigkeiten des Beratenden Gremiums für Luftfahrtforschung in Europa (ACARE) teil.

Ein Verzeichnis der Studien und Forschungsprojekte im Jahr 2013 findet sich in Anhang 11: Studien und Forschungsprojekte.

1.2.7 Menschliche Faktoren

Im Einklang mit den Prioritäten des Europäischen Flugsicherheitsplans (EASp) und der veröffentlichten EASA-Strategie für menschliche Faktoren wird in einem integrierten Plan für menschliche Faktoren dargelegt, wie sich eine bessere Integration von Regelungen im Hinblick auf Regelsetzung, Beratung, Ausbildung, Lizenzierung und Audit erreichen lässt.

Eine Europäische Beratende Gruppe Menschliche Faktoren unterstützte die Agentur in folgenden Bereichen:

- Beiträge Regelsetzung für RMT 004 AMC/GM;
- Überprüfung des Inhalts von NPA-2013-09 „Verringerung des Abkommens von der Start- oder Landebahn“;
- Ausarbeitung weiterer Leitlinien für CS 25.1302;
- die Fokusgruppe Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unterstützte NPA-2013-01;
- Unterstützung der MDM.055 RMT Aufgabe zur Umsetzung von SMS in Kodes für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und
- Leitfaden für das Follow-up von Sicherheitsempfehlungen.

1.2.8 Sonstige Querschnittstätigkeiten

Krisenkoordinierung: Die Agentur ist aktives Mitglied des Europäischen Krisenkoordinierungsgremiums für die Luftfahrt (EACCC).

Weltraumwetter: Am 20. März 2013 veranstalteten die EASA und das EUROCONTROL Network Management in Köln einen Workshop mit dem Titel „Weltraumwetter – Auswirkungen auf die Luftfahrt; Formulierung einer angemessenen Antwort in Europa“. Der Workshop befasste sich mit der Frage, wie mit Sicherheitsrisiken umzugehen ist und wie das Bewusstsein für mögliche Auswirkungen des Weltraumwetters geschärft werden kann. Außerdem begannen die Teilnehmer mit der Erarbeitung von Eindämmungsmaßnahmen. Zusammen legten sie Prioritäten fest, tauschten

ihr Wissen aus und sprachen sich für mehr Zusammenarbeit und Harmonisierung in diesem Bereich aus.

Vulkanasche: Im Verlauf des Jahres 2013 hat die Agentur, wie schon in den drei Vorjahren, an einem Regelwerk und damit an Strukturen für die Entscheidungsfindung im europäischen Umfeld gearbeitet. Im Hinblick auf den nach den Ereignissen der Jahre 2010 und 2011 aufgestellten Aktionsplan wurden gute Fortschritte erzielt.

Regelsetzung

1.3 Zielsetzung und Geltungsbereich

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

2013 hat die Agentur ihre Tätigkeiten hinsichtlich des Entwurfs der Rechtsvorschriften und der zugehörigen nicht zwingenden Regelungen fortgesetzt, um das Regelwerk zu vervollständigen. Die Sicherstellung einer rechtzeitigen Vorlage von Lufttüchtigkeitsvorschriften (Sicherheit und Umweltschutz) war auch 2013 eine große Herausforderung.

1.4 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013

1.4.1 Ausarbeitung neuer Vorschriften

2013 konzentrierte sich die Agentur auf die Vorbereitung der Einführung von SMS-Anforderungen für Entwurf, Herstellung und Instandhaltung, um den ICAO SARPS (ICAO-Normen und empfohlene Verfahrensweisen) Genüge zu tun, die Sicherheit insgesamt zu verbessern und die im EASp erwähnten systemischen Probleme zu beheben. Ein zentrales Projekt war die Umorganisation von CS-23 zur Verbesserung der Sicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt bei gleichzeitiger Senkung der Zertifizierungskosten. Im Hinblick auf Drittlandsbetreiber wurde ein stufenweiser Ansatz umgesetzt, d. h., es wurden zunächst die Vorschriften für die Betreiber im gewerblichen Luftverkehr (CAT) fertiggestellt, anschließend die für Sub-ICAO-Luftfahrzeuge und für den nichtgewerblichen Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen. Außerdem brachte die Stellungnahme zu Teil M Allgemeine Luftfahrt Task Force (TF) einige zusätzliche Vorteile für die allgemeine Luftfahrt und erhält die Sicherheitsniveaus aufrecht. Die Agentur setzte ihre Arbeiten zur Fertigstellung der Anhänge der Flugbetriebsverordnung fort. Die Anhänge VI und VII (Teil-NCC (nichtgewerblicher Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorbetriebenen Luftfahrzeugen) und Teil-NCO (nichtgewerblicher Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorbetriebenen Luftfahrzeugen) wurden bereits im August 2013 (zusammen mit den geänderten Anhängen I-IV) als Verordnung (EU) Nr. 800/2013 der Kommission (nebst den fünf dazu gehörenden Beschlüssen der Agentur) für den nichtgewerblichen Luftverkehr veröffentlicht; das letzte Paket dieser Verordnung hingegen, bestehend aus Anhang VIII (Teil-SPO (Sonderbetrieb)) und CAT (A-A) & CAT(S,B), befindet sich noch bis zum Ende des ersten Quartals 2014 in der Prüfung durch das Europäische Parlament und den Rat. Der entsprechende Beschluss für Teil-SPO wird von der Agentur gerade vorbereitet; die Veröffentlichung ist für 2014 geplant.

Die Stellungnahme der Agentur zu FTL (Flugzeitbeschränkung) und TCO (Drittlandsbetreiber) wurde im Europäischen Parlament und im Rat im Oktober 2013 geprüft; die Veröffentlichung der Verordnung ist für das erste Quartal 2014 geplant.

Im Anschluss an den Vergleich der Vorschriften für den Anhang über die Lizenzierung nahm die EASA 2013 an mehreren Sitzungen mit der FAA im Rahmen der vertrauensbildenden Maßnahmen zu den neuen Anhängen des bilateralen Flugsicherheitsabkommens (BASA) teil. Im ersten Paket dieses

Anhangs geht es um die Privatpilotenlizenz, die Nacht- und die Instrumentenflugberechtigung. Diese Arbeiten sind praktisch abgeschlossen, und die Entwürfe der Dokumente im Anhang selbst sowie die Durchführungsverfahren (IPL) wurden an die Mitgliedstaaten zur Überprüfung gesandt.

2013 arbeitete die Agentur weiter an den Vorschriften über ATM/ANS und Flugplätze, um die in der Grundverordnung festgelegten Anforderungen umzusetzen, zur Lösung der im EASp aufgeführten systemischen und betrieblichen Probleme beizutragen, eine Anpassung an die Anforderungen der ICAO SARP vorzunehmen und die Rückmeldungen der ATM-Inspektionsbesuche zu berücksichtigen. Die Arbeit der Agentur an den ersten gemeinsamen Vorschriften für europäische Flughäfen wurde mit der offiziellen Annahme dieser Vorschriften durch die Kommission abgeschlossen. Die Umsetzung der Grundverordnung wurde auch im Bereich Fluglotsenlizenzierung abgeschlossen; hierzu legte die Agentur der Kommission ihre Stellungnahme vor. Es wurde ferner festgelegt, welche Arbeiten zur Unterstützung künftiger Entwicklungen in diesen Bereichen erforderlich sind. Besonderes Augenmerk galt horizontalen Aufgaben wie PBN (leistungsbasierte Navigation) mit dem Ziel, den Einsatz von PBN zur Unterstützung des SES und seine weltweite Anwendung in anderen Regionen zu ermöglichen. Die Agentur unterstützte ebenfalls die Umsetzung des europäischen Fahrplans zur Regulierung von ATM und des aus dem Einsatz von SESAR entstehenden Regelungsbedarfs und begann mit der Umsetzung von Entscheidungen des CAEP/9 (ICAO Committee on Aviation Environmental Protection, 9. Tagung).

Die Agentur veröffentlichte 2013 20 Beschlüsse und 12 Stellungnahmen. Das vollständige Verzeichnis der Beschlüsse, Stellungnahmen und Ankündigen von Änderungen ist in Anhang 10 zu finden: Anhang 10: Beschlüsse, Stellungnahmen und Ankündigungen von Änderungen (NPA) im Jahr 2013

Die nachstehende Abbildung gibt im Einzelnen Auskunft über den Ursprung und die Gründe der 2013 vorgelegten Stellungnahmen und Beschlüsse.

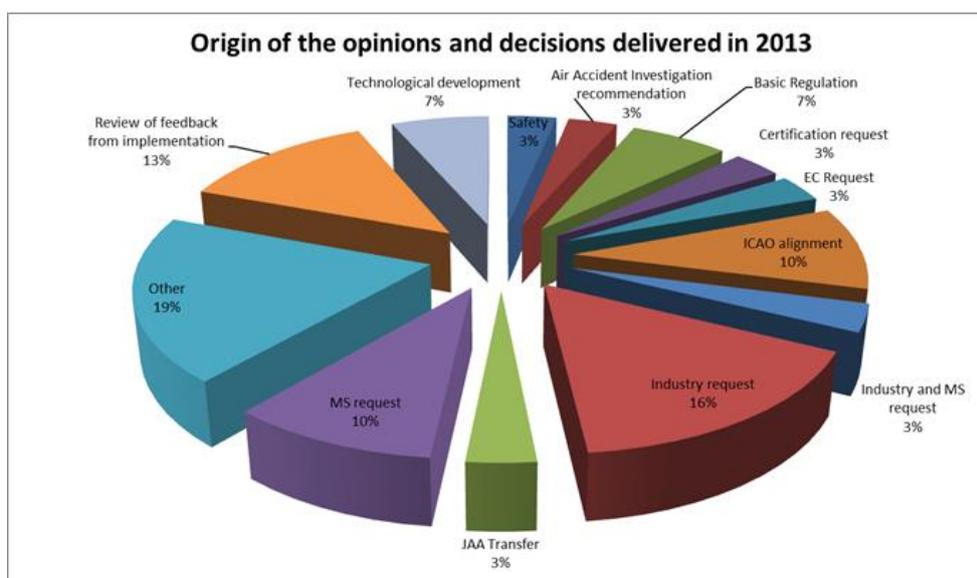


Abbildung 4: Ursprung der 2013 vorgelegten Stellungnahmen und Beschlüsse

Origin of the opinions and decisions delivered in 2013

Ursprung der 2013 vorgelegten Stellungnahmen und Beschlüsse

Review of feedback from implementation 13%	Überprüfung von Rückmeldungen aus Umsetzung 13 %
Technological development 7%	Technologische Entwicklung 7 %
Safety 3%	Sicherheit 3 %
Air Accident Investigation recommendation 3%	Empfehlung nach Untersuchung von Luftverkehrsunfällen 3 %
Basic Regulation 7%	Grundverordnung 7 %
Certification request 3%	Zertifizierungsantrag 3 %
EC Request 3%	Ersuchen der Europäischen Kommission 3 %
ICAO alignment 10%	Anpassung an ICAO 10 %
Industry and MS request 3%	Ersuchen von Industrie und MS 3 %
Industry request 16%	Ersuchen der Industrie 16 %
JAA Transfer 3%	JAA Transfer 3 %
MS request 10%	Ersuchen von MS 10 %
Other 19%	Andere 19 %

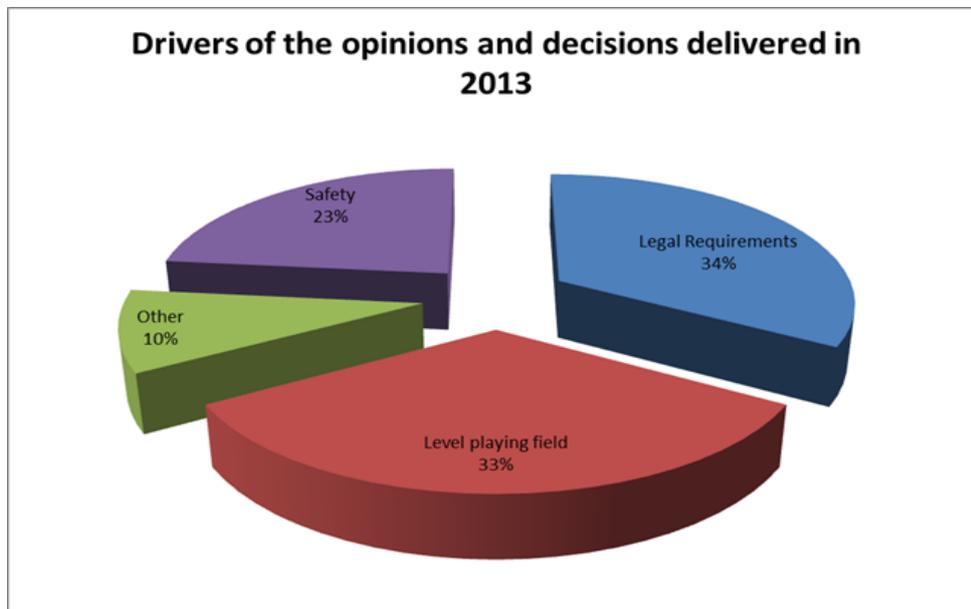


Abbildung 5: Gründe für die 2013 vorgelegten Stellungnahmen und Beschlüsse

Drivers of the opinions and decisions delivered in 2013	Gründe für die 2013 vorgelegten Stellungnahmen und Beschlüsse
Safety 23%	Sicherheit 23 %
Legal Requirements 34%	Gesetzliche Anforderungen 34 %
Level playing field 33%	Herstellung gleicher Bedingungen 33 %
Other 10%	Andere 10 %

1.4.2 Unterstützung im Bereich Vorschriften

Die wichtigsten Herausforderungen der Tätigkeit sind:

- Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Industrie auf einer angemessenen Ebene bei der Umsetzung der neuen Verordnungen;
- vermehrte Erstellung technischer Veröffentlichungen;

- Konsolidierung der Prozesse für die Entwicklung eines risikobasierten Regelsetzungsprogramms.

Eine wichtige Tätigkeit war die Unterstützung der Umsetzung der neuen Vorschriften. Viel Zeit wurde in die Kommunikation mit Mitgliedstaaten und Beteiligten investiert. Die Direktion Regelsetzung nahm verstärkt an externen Veranstaltungen teil und organisierte regionale Workshops.

Eine enge Zusammenarbeit mit der Direktion Normung erleichterte eine optimale Unterstützung von Mitgliedstaaten und Beteiligten bezüglich der neuen Verordnungen im Zusammenhang mit der ersten und zweiten Erweiterung.

1.4.3 Abstimmung mit ICAO und Vorschriftenharmonisierung mit Drittländern

2013 war die EASA intensiv mit Regelungsaufgaben auf ICAO-Ebene befasst, um Kohärenz zu gewährleisten und den europäischen Ansatz zu stärken. Die Agentur wirkte an Gremien und Arbeitsgruppen wie z. B. SMS, PBN, AWO, DG, Pilotenausbildung, Flugplätze und RPAS mit. Dies verbesserte die Effizienz des Regelsetzungsprozesses und versetzte die Agentur in die Lage, die ICAO SARP-Entwicklung von Anfang an besser mitzugestalten und den europäischen Standpunkt aus Expertensicht zu vertreten.

Beim Umweltschutz lag der Schwerpunkt auf proaktivem Handeln im ICAO-Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt (CAEP). Die wesentlichen ICAO/CAEP-Tätigkeitsbereiche im Zeitraum 2012-2016 sind: Erarbeitung von CO₂-Anforderungen und -Normen, stringente Lärmschutzanforderungen, neue Anforderungen bezüglich Feinstaub und neue Aufgaben wie die Erarbeitung einer Verifizierungsmethode für Lärmkontur-Berechnungsdaten (im Hinblick auf einen ausgewogenen Lärmschutzansatz [Balanced Approach for Noise]).

1.4.4 Regelungsbezogene Aufgaben

2013 führte die Agentur eine Konsultation zu den regulatorischen Herausforderungen 2013-2023 durch. Viele Beteiligte und Mitgliedstaaten nahmen teil und gaben entsprechend ihren Ansichten und Bedürfnissen ihre Prioritäten an. Die Rückmeldungen flossen in die Überarbeitung des Regelsetzungsprogramms 2014 und 2015 ein. Sie werden ebenfalls von der hochrangigen Gruppe des Verwaltungsrats bei der Festlegung der Herausforderungen für die kommenden zehn Jahre herangezogen werden.

Die Agentur hat zur Umsetzung der Änderungen des überarbeiteten Regelsetzungsprozesses, wie er vom Verwaltungsrat 2012 vereinbart worden war, alle Verfahren, Arbeitsanweisungen und Vorlagen angepasst. Nach diesem überarbeiteten Prozess ist es nunmehr unter anderem möglich, das Regelsetzungsverfahren auf die Art einer Aufgabe zuzuschneiden oder bei der Auswertung der Anmerkungen gezielt zu bestimmten Themen zu konsultieren. Die EASA-Mitarbeiter sowie die Mitgliedstaaten und Beteiligten haben eine entsprechende Schulung erhalten.

Vor dem Hintergrund der Überarbeitung des Regelsetzungsprozesses und der Initiative „Bessere Rechtsetzung“ wurde die im Vorfeld erfolgende Koordinierung durch die Agentur mit der Europäischen Kommission, NAA und Beteiligten verstärkt. Außerdem wurden die Struktur und der Tätigkeitsbereich der die Agentur in Regelsetzungsfragen beratenden Gremien, Mitgliedstaaten und

Partner aus der Luftfahrt überarbeitet. In diesem Zusammenhang traten der neue Beirat Regelsetzung (RAG) und der Thematische Beirat (TAG) 2013 regelmäßig zusammen, und beim Beratenden Ausschuss Sicherheitsstandards (SSCC) mit seinen Unterausschüssen wurden Änderungen an Zusammensetzung und Arbeitsmethoden vorgenommen. Außerdem wurde ein neuer Unterausschuss für Fragen der Allgemeinen Luftfahrt eingerichtet.

Im Zusammenhang mit der Initiative „Bessere Rechtsetzung“ befanden Exekutivdirektor und Verwaltungsrat, es sei notwendig, sich bei der Ressourcenzuweisung an einer Risikohierarchie zu orientieren. Die (verbindlichen oder nicht verbindlichen) Maßnahmen sollten in einem angemessenen Verhältnis zu dem Risiko stehen, für dessen Minderung sie erlassen werden. Dies wird zu größerer Effizienz und einer stärkeren Förderung neuer Technologien führen.

Produktsicherheitsaufsicht

1.5 Zielsetzung und Geltungsbereich

Die Agentur ist verantwortlich für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrterzeugnisse, -teile und -ausrüstungen. Diese Verantwortlichkeit umfasst die Erstzertifizierung neuer Musterbauarten und eine Reihe damit zusammenhängender Tätigkeiten wie z. B. ergänzende Musterzulassungen, Genehmigung von Änderungen an Musterzulassungen und Reparaturverfahren. Weiterhin fallen hierunter auch Tätigkeiten zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zertifizierter Produkte, Teile und Ausrüstungen während der gesamten Lebensdauer. Hierzu gehören unter anderem die Ermittlung eines offensichtlichen oder potenziellen Sicherheitsproblems und die unverzügliche Reaktion hierauf sowie die Herausgabe und Verteilung der entsprechenden obligatorischen Lufttüchtigkeitsanweisungen (AD).

Die Agentur erbringt auch Leistungen für externe Beteiligte, wie z. B. die Genehmigung von MRB- und OEB-Berichten, Zertifizierungsunterstützung für Validierung (CSV) von Zertifikaten außerhalb der EU und technische Beratung und Unterstützung auf Ersuchen von Industrie, Luftfahrtbehörden oder sonstigen öffentlichen Einrichtungen.

1.6 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013

Im Bereich der Lufttüchtigkeitserstzeugnisse war die Musterzulassung des Airbus A400M, die an die Stelle der eingeschränkten Musterzulassung vom April 2012 trat, das erste Beispiel für ein großes Militärluftfahrzeug, das die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit und den Umweltschutz für zivile Luftfahrzeuge erfüllt. 2013 war auch das erste vollständige Jahr, in dem Qualifikationszertifikate für Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD) außerhalb der EASA-Mitgliedstaaten ausgestellt und die entsprechende betriebliche Aufsicht wahrgenommen wurde. Das maßgebliche Verfahren und die entsprechenden Arbeitsmethoden wurden erfolgreich festgelegt. Es sei darauf hingewiesen, dass sich die Agentur auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeitserstzeugnisse in enger Zusammenarbeit mit der Industrie mit der Ausarbeitung verbesserter Kriterien für den Umfang einer risikobasierten Beteiligung der Agentur an Zertifizierungsaktivitäten befasst hat.

Die Agentur hat ihre Zusammenarbeit und ihre Kommunikation mit Beteiligten weiter aktiv ausgebaut und verbessert. Eine der wichtigsten Veranstaltungen war der dritte Zertifizierungsworkshop mit der Industrie. Weiterhin wurden spezifische Veranstaltungen organisiert, so z. B. der regelmäßige ETSO-Workshop, das zweite Seminar der Allgemeinen Luftfahrt und das regelmäßige Drehflügler-Symposium. Ferner legte die „Arbeitsgruppe Zertifizierungsstrategie Industrie/EASA“, die vom Verwaltungsrat für die Erörterung des Bedarfs an einer Verfeinerung und Ergänzung der Zertifizierungsstrategie eingesetzt worden war, dem Verwaltungsrat ihre Empfehlungen vor.

1.6.1 Produktzulassung

Tendenz bei den eingegangenen Anträgen

Insgesamt lag die Zahl der bei der Agentur eingereichten Anträge auf Zulassung (5 081) leicht unter dem Niveau des Jahres 2012. Die Zahl der Anträge auf Zulassung neuer Musterbauarten ist

zurückgegangen, während die Zahl der größeren Änderungen und Derivate gestiegen ist. Die Anträge auf Zulassung neuer Musterbauarten betrafen im Wesentlichen die Sektoren Allgemeine Luftfahrt und Antrieb. Im Bereich der Großraumflugzeuge sind der Airbus A350-1000 und die Weiterentwicklungen des Embraer ERJ 190-300 und des ERJ 190-400 zu erwähnen.

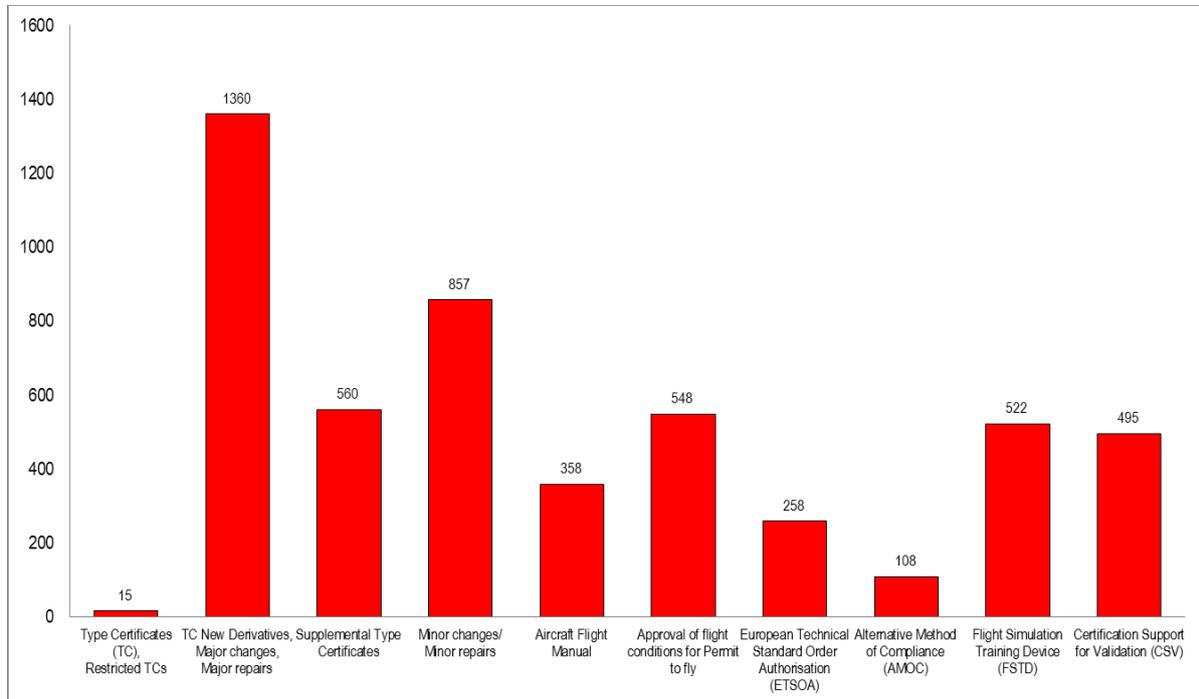


Abbildung 6: 2013 bei der Agentur eingereichte Anträge betreffend Zulassungsaktivitäten

Type Certificates (TC), Restricted TCs	Musterzulassungen , eingeschränkte Musterzulassungen
TC New Derivatives, Major changes, Major repairs	Musterzulassungen neuer Versionen, größerer Änderungen, größerer Reparaturen
Supplemental Type Certificates	Ergänzende Musterzulassungen
Minor changes/Minor repairs	Kleinere Änderungen / kleinere Reparaturen
Aircraft Flight Manual	Flughandbuch
Approval of flight conditions for Permit to fly	Genehmigung der Flugbedingungen für Fluggenehmigung
European Technical Standard Order Authorisation (ETSOA)	Europäische Technische Standardzulassung (ETSOA)
Alternative Method of Compliance (AMOC)	Alternatives Nachweisverfahren (AMOC)
Flight Simulation Training Device (FSTD)	Flugsimulationsübungsgerät (FSTD)
Certification Support for Validation (CSV)	Zertifizierungsunterstützung für Validierung (CSV)

Größere über mehrere Jahre laufende Musterzulassungsprogramme

Die Arbeit an einer Reihe mehrjähriger Musterzulassungsprojekte ging 2013 weiter, so z. B. am Airbus A350, Airbus A320neo, Falcon 5X von Dassault Aviation, den Geschäftsflugzeugen Embraer EMB-545/550, dem Regionalflugzeug von Mitsubishi, dem MRJ-200 und den Großhubschraubern AW169 und AW189 von Agusta Westland.

Anzahl der ausgestellten Zulassungen

2013 wurden 3 741 Zulassungen ausgestellt. Musterzulassungen wurden unter anderem ausgestellt für den Airbus A400M, das Geschäftsflugzeug Gulfstream G280, das Triebwerk Trent XWB (für den Einbau in den Airbus A350-800/-900 XWB) und das Triebwerk Trent 1000 C1 von Rolls-Royce.

1.6.2 Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

2013 widmete die Agentur eine beträchtliche Stundenanzahl der Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, wobei insgesamt die Zahlen von 2012 übertroffen wurden. Eine wichtige Rolle dabei spielte das interne Ereignismeldesystem (IORS), das eingehende Sicherheitsinformationen sammelt und auf schlüssige und wirksame Weise die Auswertung und Weiterbehandlung der Informationen durch Fachpersonal unterstützt. Die Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den bilateralen Partnern im Rahmen der einschlägigen bilateralen Flugsicherheitsabkommen (BASA).

1.6.3 Dienstleistungen im Bereich Flugnormen

2012 wurden zwei Pilotprojekte (Airbus A350 und Falcon 5X) zur Vorbereitung des Inkrafttretens der Durchführungsverordnung ausgewählt, die das Konzept der Betriebseignungsdatenelemente (OSD) einführt. Die dabei gewonnenen Erfahrungen dienten als Ausgangspunkt für die Entwicklung eines Zulassungsprozesses, bei dem die Betriebseignungsdatenelemente in das Produktzulassungsverfahren integriert werden.

Genehmigung von Betrieben

1.7 Zielsetzung und Geltungsbereich

Die EASA ist zuständig für die Genehmigung von Entwicklungsbetrieben unabhängig von deren Standort sowie von Betrieben, die für Herstellung, Instandhaltung, Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen im Bereich Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten zuständig sind. Dies umfasst auch die Genehmigung von Herstellungsbetrieben mit Sitz innerhalb des Hoheitsgebiets eines oder mehrerer Mitgliedstaaten auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats/der betreffenden Mitgliedstaaten. Die Unterabteilung ATM/ANS hat die Europäische Kommission bei der Aufsicht über die Eurocontrol-Netzwerkmanager-Funktion zu unterstützen, und sie hat die Aufsicht über EGNOS sowie die Genehmigung von und Aufsicht über ATCO-Schulungsorganisationen außerhalb von Europa übernommen. Seit 2013 ist die Unterabteilung Genehmigung von Organisationen für die Lizenzierung von Flugbesatzungen (FCLOA) in vollem Umfang in der Lage, die Genehmigung und Aufsicht bei Zugelassenen Ausbildungsbetrieben für Flugschulung (Approved Training Organisations for Flight Training) und Flugmedizinischen Zentren (Aeromedical Centres) zu übernehmen, wenn diese ihren Sitz außerhalb der EASA-Mitgliedstaaten haben.

1.8 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013

Die Betriebsgenehmigungen haben 2013 stetig zugenommen; dabei ging es unter anderem um Genehmigungen von Entwicklungsbetrieben (DOA)/Alternatives Verfahren (AP) zu DOA, Genehmigungen von Herstellungsbetrieben (POA) und Genehmigungen von Instandhaltungsbetrieben/Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (MOA/MTOA/CAMO). Das Arbeitspensum bezüglich der Überwachung der europäischen Genehmigung als Herstellungsbetrieb (SPOA) für den Airbus hat sich aufgrund des Hochfahrens der Fertigungsrate und neuer Programme (A350) auch für die außereuropäischen Standorte leicht erhöht. Die Zahlen in Verbindung mit den Betriebsgenehmigungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

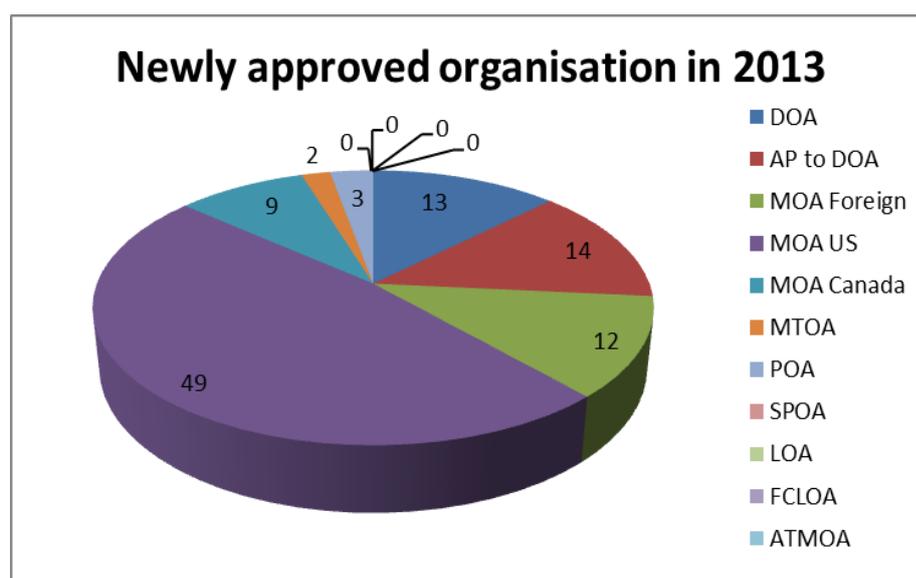


Abbildung 7: 2013 neu genehmigte Betriebe

Newly approved organisation in 2013	2013 neu genehmigte Betriebe
DOA	DOA
AP to DOA	AP zu DOA
MOA Foreign	MOA Ausland
MOA US	MOA USA
MOA Canada	MOA Kanada
MTOA	MTOA
POA	POA
SPOA	SPOA
LOA	LOA
FCLOA	FCLOA
ATMOA	ATMOA

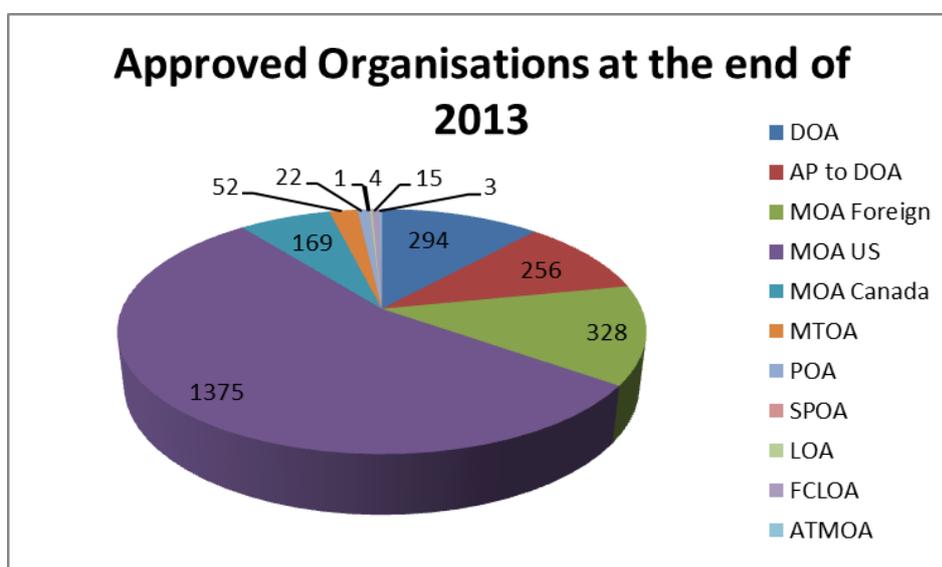


Abbildung 8: Genehmigte Betriebe Ende 2013

Approved Organisations at the end of 2013	Genehmigte Betriebe Ende 2013
DOA	DOA
AP to DOA	AP zu DOA
MOA Foreign	MOA Ausland
MOA US	MOA USA
MOA Canada	MOA Kanada
MTOA	MTOA
POA	POA
SPOA	SPOA
LOA	LOA
FCLOA	FCLOA
ATMOA	ATMOA

Genehmigung von Entwicklungsbetrieben

Am 31. Dezember 2013 waren insgesamt 294 Genehmigungen als Entwicklungsbetrieb (DOA) ausgestellt, von denen 227 von der Agentur bearbeitet wurden. 67 wurden im Namen der EASA

durch nationale Luftfahrtbehörden untersucht. Bei 80 Betrieben wurde eine Erstbeurteilung für DOA und bei 39 für AP zu DOA durchgeführt. Die Internalisierung von Tätigkeiten hat das erwartete Ziel von 40 % erreicht. Fünf weitere Betriebe wurden im Jahr 2013 EASA-Teamleitern übertragen, davon zwei DOA und 3 AP zu DOA. Weitere Übertragungen werden folgen, wenn die nationalen Luftfahrtbehörden beschließen, ihre Tätigkeit einzustellen, oder wenn die Erweiterung des DOA-Geltungsbereichs dies erfordert.

Genehmigung von Herstellungsbetrieben

Bis Ende 2013 waren insgesamt 22 EASA Genehmigungen von Herstellungsbetrieben (POA) an ausländische Herstellungsbetriebe und eine Einzel-POA an Airbus sowie vier Annahmeschreiben für Anbieter von Navigationsdatenbanken ausgestellt. Darüber hinaus stellte die EASA weiterhin Export-Lufttüchtigkeitszeugnisse für von EASA-POA-Organisationen hergestellte Luftfahrzeuge (SBAAI in China und Airbus in China und Europa) aus.

Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben/Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

In dem Bereich Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben/Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (MOA/CAMO) kommt die EASA ihren Aufgaben Untersuchungen und Überwachung entweder durch die Weitergabe der Aufgaben an akkreditierte nationale Luftfahrtbehörden oder durch den Einsatz eigener Auditoren/Experten nach. Bis Ende 2013 hat die EASA 328 Genehmigungen von Instandhaltungsbetrieben, 52 Genehmigungen von Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal, vier CAMO, 1 375 USA- und 169 Kanada-Genehmigungen erteilt, und in dem Bereich Genehmigungen von Instandhaltungsbetrieben und Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal gehen noch immer laufend neue Anträge ein.

Genehmigung von Organisationen für die Lizenzierung von Flugbesatzungen

2013 hat FCL OA (Genehmigung von Organisationen für die Lizenzierung von Flugbesatzungen) in Abstimmung mit größeren NAA Unterstützung bei der Behandlung verschiedener Genehmigungsprobleme im Zusammenhang mit der FCL-Verordnung geleistet. Die Umsetzungsprozesse von FCL OA wurden in die tägliche Arbeit einschließlich Arbeitsanweisungen und Anleitungen integriert. Die Einstellung von Teamleitern für FCL OA wurde abgeschlossen. Außerdem wurden technische Spezifikationen und Abschätzungen des Arbeitspensums für die Auslagerung erstellt. Die Tätigkeiten der EASA im Bereich Genehmigung von FCL-Organisationen haben ihren vollen Umfang erreicht, und bei Bedarf werden die qualifizierten Stellen für die Aufsicht über Pilotenausbildungseinrichtungen im Namen der EASA aktiv.

Genehmigungen Flugverkehrsmanagement (ATM)/Flugsicherungsdienste (ANS)

Die Unterabteilung Genehmigungen von ATM/ANS-Organisationen hat im Auftrag der Europäischen Kommission Verfahren und Arbeitsanweisungen für die Aufsicht über den Eurocontrol-Netzwerk-Manager ausgearbeitet.

Parallel dazu übernahm die Unterabteilung die Aufsicht über die EGNOS-Flugsicherungsorganisation, ESSP. Diese Tätigkeit bestand in Aufsichtsbesprechungen mit den französischen und belgischen

Behörden sowie der Teilnahme an Audits und der Wahrnehmung der Aufsichtsverantwortung durch die EASA. Ab der zweiten Jahreshälfte 2013 wurden Maßnahmen zur Vorbereitung der Genehmigung Zentralisierter Dienste bei Eurocontrol ergriffen.

Inspektionen in den Mitgliedstaaten

1.9 Zielsetzung und Geltungsbereich

Gemäß Artikel 24 der Grundverordnung hat die Agentur die Aufgabe, die Anwendung dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen durch die zuständigen nationalen Behörden in allen Bereichen, in denen sie gilt, zu überwachen. Diese Bereiche sind:

- Lufttüchtigkeit
- Flugbetrieb
- Flugbesatzung
- Vorfeldinspektionen (SAFA-Inspektionen)
- Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste einschließlich Fluglotsen

Seit Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 90/2012 am 3. Februar 2012 gilt für Normungskontrollen in allen oben genannten Bereichen die gleiche Rechtsgrundlage.

Der geografische Anwendungsbereich der Normungskontrollen umfasst 46 Länder: 32 „EASA-Staaten“ (also die 28 EU-Mitgliedstaaten plus vier weitere Staaten, in denen im Wege bilateraler oder multilateraler Abkommen mit der EU das Flugsicherheitsrecht der Union gilt) sowie 14 Staaten, mit denen die EASA Arbeitsvereinbarungen (WA) abgeschlossen hat. Im Verlauf des Jahres 2013 wurden in 38 dieser Länder (29 „EASA-Staaten“ und 9 „WA-Staaten“) ein oder mehrere technische Bereiche einer Inspektion unterzogen.

1.10 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013

Die Agentur setzte mit Erfolg ihr Jahresprogramm 2013 für Normungskontrollen um und nahm insgesamt 103 Inspektionen in den Bereichen Lufttüchtigkeit (AIR), Flugbetrieb (OPS), Lizenzierung von Flugbesatzungen (FCL), Luftfahrtmedizin (MED), Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD), Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste (ATM/ANS) und Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) vor, wie in nachstehender Tabelle dargestellt.

Im Verlauf dieser Inspektionen wurden 802 Verstöße festgestellt, zu denen von der kontrollierten NAA ein Plan mit Abhilfemaßnahmen vorgelegt und umgesetzt werden musste. Rund 34 % aller Befunde wurden als erhebliche Mängel eingestuft, die Sicherheitsbelange berühren könnten, wenn sie nicht ordnungsgemäß behoben würden.

Inspektionsart	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD	ATM/ ANS	SAFA	Gesamt
Regulär	22	5	10	9	7 ⁴	12	13	78
Nachverfolgung	-	11	6	3	2	3	-	25
Gesamt	22	16	16	12	9	15	13	103

⁴ Ein Mitgliedstaat wurde im Bereich FSTD zum ersten Mal inspiziert.

Tabelle 2: Zusammenfassung der 2013 durchgeführten Normungskontrollen**1.10.1 Flugbetrieb/Flugbesatzung (OPS, FCL, MED, FSTD)**

In den Bereichen Flugbetrieb und Flugbesatzung war 2013 ein Jahr des Übergangs. Das Inkrafttreten der EU-Durchführungsbestimmungen verlangte nicht nur von den zuständigen Behörden, sondern auch von den jeweiligen Unterabteilungen innerhalb der Agentur erhebliche Vorarbeiten. Dazu gehörten die Vorbereitung neuer Arbeitsinstrumente (z. B. von vor dem Besuch auszufüllenden Fragebögen und von Inspektionschecklisten) sowie interne Schulungen, um den Wissensstand der Teamleiter aufzufrischen. In der Übergangsphase galt größere Aufmerksamkeit ferner proaktiven Normungstätigkeiten, um den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der neuen Verordnungen zu helfen. Die Inspektionsteams befassten sich hauptsächlich mit der Umsetzung von Plänen mit Abhilfemaßnahmen zu Befunden früherer Inspektionen, die aber nach den neuen Durchführungsbestimmungen noch immer relevant sind, sowie mit den Fortschritten der Mitgliedstaaten bei Umsetzungsplänen und Umwandlungsberichten. Dieser Ansatz gilt auch für 2014.

1.10.2 Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste

Mit den Normungskontrollen im Bereich ATM/ANS begann die EASA im Jahr 2012. 2013 setzte die EASA ihre umfassenden Inspektionen mit dem Ziel fort, bis Ende 2014 in allen Mitgliedstaaten einen vollen Inspektionszyklus abzuschließen, um so eine kohärente Grundlage für den risikobasierten Ansatz der kontinuierlichen Überwachung zu schaffen. Auf Ersuchen der Kommission führte die EASA ferner eine erste Überprüfungsrunde der Sicherheits-KPI (wesentliche Leistungsindikatoren) durch und bewertete die jährlichen Leistungsberichte, wie in der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 verlangt.

1.10.3 Lufttüchtigkeit

In Bereich Lufttüchtigkeit ist der Normungsprozess gut etabliert und ausgereift, und der Regulierungsrahmen ist relativ stabil. Die Ergebnisse der Normungskontrollen sind Ausdruck dieser Ausgereiftheit.

1.10.4 Überwachung des SAFA-Prozesses

Im Bereich der Vorfeldinspektionen gehören insgesamt 47 Länder zum SAFA-Programm, von denen 13 im Jahr 2013 besucht wurden: acht „EASA-Staaten“ und fünf „WA-Staaten“. Der geografische Geltungsbereich von SAFA-Normung entspricht dem von Normung, umfasst aber zusätzlich noch Kosovo, San Marino, Liechtenstein, Kanada, Marokko, Singapur und die Vereinigten Arabischen Emirate. Mehrere Inspektionen wurden mit anderen Bereichen abgestimmt, wodurch sichergestellt wurde, dass Besuche innerhalb eines engen Zeitrahmens durchgeführt werden konnten.

1.10.5 Flugplätze

Alle erforderlichen organisatorischen und verfahrenstechnischen Maßnahmen sind in Planung und Entwicklung, doch waren wir aufgrund fehlender Ressourcen bisher nicht in der Lage, Personal einzustellen und proaktive Maßnahmen zu konzipieren.

1.10.6 Vorbereitung der Umsetzung einer neuen Normungsmethodik

Am 29. Juni 2013 wurde mit der Verordnung (EU) Nr. 628/2013 der Kommission eine neue Normungsmethodik erlassen. Sie gilt seit dem 1. Januar 2014; die Verordnung (EG) Nr. 736/2006

wurde gleichzeitig aufgehoben. Die neue Verordnung sieht für die Normung einen risikobasierten Ansatz zur kontinuierlichen Überwachung (CMA) vor.

Der neue Ansatz beruht auf einem verbesserten Informationsaustausch zwischen den zuständigen Behörden und der Agentur. Er umfasst die Anpassung der Arbeitsmethoden der EASA an die der ICAO in deren USOAP-Programm sowie die Straffung des Inspektionsprozesses, um die Erfahrungen bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 736/2006 zu nutzen.

Die zweite Jahreshälfte war der Vorbereitung der Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 628/2013 gewidmet. Es wurde insbesondere ein zur Unterstützung der Inspektionsplanung entwickeltes Modell validiert, fertiggestellt und auch bereits zur Unterstützung der Inspektionsplanung für 2014 eingesetzt. Bestehende IT-Tools mussten angepasst, interne Verfahren und Arbeitsanweisungen in Einklang mit der neuen Verordnung gebracht und Schulungen für bereits qualifizierte Normungsinspektoren bereitgestellt werden.

1.10.7 Proaktive Normung

Im proaktiven Bemühen um Unterstützung der Normung wurden insgesamt 12 Normungssitzungen und sektorale Workshops mit einem breit gefächerten Kreis von Teilnehmern aus zuständigen Behörden abgehalten.

Anknüpfend an die EASA-Jahressicherheitskonferenz 2012 zum Thema Sicherheitsaufsicht – Sicherheitsmanagement in einem leistungsorientierten regulatorischen Umfeld („Safety Oversight – managing safety in a performance based regulatory environment“) fand am 27. Juni 2013 ein Workshop zum Übergang zu einer risikobasierten Aufsicht statt. Ziel war es, ein gemeinsames Verständnis dazu zu erarbeiten, wie die risikobasierte Aufsicht von den zuständigen Behörden umgesetzt und wie ihre Wirksamkeit bei Normungskontrollen beurteilt werden kann. Während der Workshops konnte bei einer Reihe von Aspekten ein Konsens hergestellt werden und konnten Bereiche ermittelt werden, in denen weitere Arbeiten erforderlich sind.

Akkreditierung

Unter Akkreditierung versteht man die Qualifizierung und kontinuierliche Überwachung der von der EASA beauftragten Anbieter von Zertifizierungsdiensten (CSP) auf der Grundlage des Beschlusses 01–2011 des Verwaltungsrats.

Bis Ende 2013 wurden alle in der Ausschreibung EASA.2011.RP.06 erfolgreichen CSP im Einklang mit einem unterzeichneten Rahmendienstleistungsvertrag geprüft, und der jeweilige Geltungsbereich der Akkreditierung wurde für 14 nationale Luftfahrtbehörden (NAA) und acht qualifizierte Stellen (QE) ausgestellt. Im Verlauf dieses Verfahrens zogen zwei QE ihren Antrag zurück.

Damit wurde die 2012 begonnene Runde von Erstakkreditierungsprüfungen abgeschlossen.

Drei nationale Luftfahrtbehörden wurden im Einklang mit Arbeitsvereinbarungen mit der Agentur akkreditiert. Zertifizierungsaufgaben wurden jedoch nur einer dieser NAA übertragen.

2013 begann die Unterabteilung Akkreditierung mit der Planung der auf einem kürzlich eingeführten Risikobewertungsprozess (REP) basierenden Akkreditierungsüberwachungsaudits, um die Ressourcen der EASA noch besser einsetzen zu können und allen EASA-Direktionen, die die Erledigung bestimmter Aufgaben auslagern, für jeden CSP ein wahrgenommenes Risikoniveau vorlegen zu können.

Betreiber

1.11 Zielsetzung und Geltungsbereich

Die Abteilung Betreiber ist für die Tätigkeiten der Agentur in Bezug auf die Koordinierung der Programme für Vorfeldinspektionen (SAFA/SACA) und die Zulassung von Drittlandsbetreibern (TCO) zuständig.

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-Aktivität.

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

2013 befasste sich die Agentur schwerpunktmäßig mit der Konsolidierung des SAFA-Programms, mit der Erweiterung dessen Teilnehmerkreises, mit der Vorbereitung der Umsetzung von Unterteil ARO.RAMP (z. B. Ausstellung der NPA 2013-13 mit SAFA/SACA AMC und GM), mit der Durchführung

von SAFA-Normungsaudits bei NAA und mit fortgesetzter Unterstützung der Kommission und ihres Flugsicherheitsausschusses (ASC) bezüglich der EU-Sicherheitsliste.

1.12 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013

1.12.1 Vorfeldinspektionsprogramme (SAFA/SACA)

Koordinierung des SAFA-Programms

Die SAFA-Analyse wurde nach dem festgelegten Terminplan durchgeführt, und – gestützt auf die dabei ermittelten Risiken – nahm die EASA Gespräche mit einer Reihe von Staaten über die bei Vorfeldinspektionen aufgedeckten Probleme auf. Die Analyseergebnisse sowie die Ergebnisse der Prioritätensetzung bei SAFA-Inspektionen wurden bei den Sitzungen des Ausschusses für Flugsicherheit (Sicherheitsliste) vorgelegt. Auch zahlreiche Ad hoc-Analysen wurden im Auftrag der Europäischen Kommission zur Unterstützung der Untersuchung verschiedener Fälle durchgeführt.

Gemäß ihrem Auftrag aus der SAFA-Richtlinie und der geänderten Normungsverordnung setzte die EASA den SAFA-Normungsprozess fort und entschied sich bei der Planung von Besuchen vor Ort für einen stärker leistungsorientierten Ansatz. Insgesamt wurden 13 Inspektionen zur Kontrolle der Normung in an SAFA teilnehmenden EU- und Nicht-EU-Staaten geplant und durchgeführt, darunter auch in zwei Bewerberländern (Marokko und Montenegro).

Die SAFA-Datenbank wurde hauptsächlich im Hinblick auf größere Stabilität und verbessertem Zugang zu Analyseergebnissen für die Industrie modernisiert.

Der Konsultation der Industrie kommt eine wichtige Rolle zu. Im Rahmen des Dialogs mit der Industrie organisierte die EASA das 3. SAFA Regulators & Industry Forum, auf dem auf Einladung der IATA Vertreter von den an SAFA teilnehmenden Staaten, IATA, AEA, ELFAA, IACA, AACO, AFRAA, ERAA und größeren Luftfahrzeugherstellern in offener Atmosphäre über SAFA-bezogene Angelegenheiten diskutierten.

Verordnung (EG) Nr. 965/2012, die den Unterteil ARO.RAMP einführt und den bestehenden SAFA-Regelungsrahmen aufhebt. Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten, wurde vereinbart, dass sich alle Staaten bis zum 28. Oktober 2014 aus dem System abmelden. Erhebliche Bemühungen galten der Abfassung von AMC und GM für den neuen Unterteil ARO.RAMP, wobei das bestehende SAFA-Anleitungsmaterial der EASA übertragen und durch neues zu SACA-Inspektionen vervollständigt wurde. Das neue Material wurde im Juli (als NPA 2013-13) der Öffentlichkeit zur Konsultation freigegeben und dürfte Ende des ersten Halbjahrs 2014 angenommen werden.

Internationale Werbung für das SAFA-Programm der EU

Für das SAFA-Programm der EU wurde weiter bei einem internationalen Publikum geworben, und seine Grundsätze und Verfahren werden in verschiedenen Regionen und Staaten in aller Welt angewandt. 2013 schlossen drei weitere Staaten, nämlich Kanada, Singapur und die Vereinigten

Arabischen Emirate, mit der EASA Arbeitsvereinbarungen ab; damit stieg die Gesamtzahl der teilnehmenden Staaten auf 47.

1.12.2 Drittlandsbetreiber

Im Berichtszeitraum hat die Unterabteilung Drittlandsbetreiber einen Beitrag zur Fertigstellung des Entwurfs der Vorschrift über TCO geleistet, und zwar mit der Vorlage eines entsprechenden Entwurfs an den EASA-Verwaltungsrat zur Entscheidung und in Zusammenarbeit mit Regelsetzung bei den AMC und GM für Teil TCO. Der TCO-Projektplan wurde weiter umgesetzt, unter anderem mit einem validierten risikobasierten TCO-Modell, internen administrativen und betrieblichen Arbeitsverfahren, einem TCO-Kommunikationsplan. Des Weiteren fand eine enge Zusammenarbeit mit Informationsdiensten bezüglich der Entwicklung und Erprobung der TCO-Softwareanwendung statt. Zwischen EASA und IATA wurde die Aufgabenstellung zur Umsetzung der Absichtserklärung über den Austausch von Sicherheitsinformationen vereinbart. Mit der GD MOVE.E3 und Eurocontrol wurden die Spezifikationen für die der EASA bereitzustellenden Verkehrsdaten festgelegt.

Die Koordinierung der EU-Sicherheitsliste und TCO wurde zwischen der EASA-Unterabteilung TCO und dem Referat Flugsicherheit der GD MOVE vereinbart und formalisiert. Die Unterabteilung TCO unterstützte die Europäische Kommission weiterhin regelmäßig mit Blick auf die EU-Sicherheitsliste; so nahm die EASA an zahlreichen vorbereitenden Anhörungen ausländischer Behörden und ausländischer Betreiber teil und beteiligte sich an den Analysen der einzelnen Fälle. Die Unterabteilung TCO setzte die Koordinierung mit der Arbeitsgruppe Berichtsanalyse von ICAO USOAP fort, die dem EU-Ausschuss für Flugsicherheit zahlreiche Länderberichte übermittelte. Mitarbeiter der Unterabteilung TCO der EASA nahmen an vier Dienstreisen von ICAO USOAP teil, ferner an vier EASA-Normungskontrollen, zwei EASA-Missionen im Bereich der technischen Unterstützung, einem Besuch im Zusammenhang mit der EU-Sicherheitsliste und zwei Sitzungen des EU-Ausschusses für Flugsicherheit. Die geplante Einstellung von TCO-Beamten und -Teamleitern wurde aufgrund der Sparmaßnahmen in den EU-Einrichtungen und der Umorganisation der Agentur verschoben.

Internationale Zusammenarbeit

1.13 Zielsetzung und Geltungsbereich

Die Agentur schließt Arbeitsvereinbarungen mit ausländischen Luftfahrtbehörden ab und nimmt ad hoc an den Verhandlungen über bilaterale Flugsicherheitsabkommen (BASA) und sonstige Luftfahrtabkommen sowie deren Umsetzung teil. Weiterhin festigt die Agentur in enger Abstimmung mit der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten sowie in Zusammenarbeit mit Eurocontrol ihre Beziehungen zur ICAO.

Darüber hinaus unterstützt die Agentur Partnerländer bei der Verbesserung ihrer regulatorischen Kompetenzen.

1.14 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013

Bilaterale Abkommen (BASA) und Arbeitsvereinbarungen

Im Rahmen des BASA zwischen der EU und den USA fand eine enge Koordinierung statt. Insbesondere die erste Phase der Ausarbeitung eines neuen Anhangs für die Lizenzierung von Piloten steht kurz vor dem Abschluss. Der Wortlaut des Anhangs zu Privatpilotenlizenzen sowie der Entwurf des Durchführungsverfahrens für die Lizenzierung wurden den NAA zur Kommentierung übermittelt. Die Arbeiten am Anhang zu Flugsimulationsübungsgeräten (FSTD) wurden fortgesetzt, wobei bei den vertrauensbildenden Aktivitäten und dem Vergleich der Regelwerke gute Fortschritte erzielt wurden.

Das BASA EU-Brasilien trat im August 2013 offiziell in Kraft. EASA und ANAC Brasilien haben intensiv daran gearbeitet, die Verhandlungen über die Durchführungsverfahren für beide Anhänge voranzubringen; diese Arbeiten sollten 2014 abgeschlossen sein.

Mit der kanadischen Luftfahrtbehörde Transport Canada und der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA wurden Leitlinien für die Zusammenarbeit in der Regelsetzung im Hinblick auf eine bessere Zusammenarbeit mit unseren BASA-Partnern im Bereich Regelsetzung unterzeichnet.

Nähere Informationen zu den SAFA-Arbeitsvereinbarungen (WA) sind im Abschnitt über SAFA zu finden. Es wurden 2013 noch weitere Arbeitsvereinbarungen abgeschlossen, so z. B. mit ehemaligen JAA-Staaten, den VAE und CAAC (China).

Zusammenarbeit mit der ICAO

2013 wurden die Verhandlungen über eine Arbeitsvereinbarung zwischen EASA und ICAO über kontinuierliche Überwachung abgeschlossen und es wurde die Arbeitsvereinbarung paraphiert. Weiterhin erarbeitete die EASA in Absprache mit der Europäischen Kommission und den EU-Mitgliedstaaten Leitlinien für die Erfassung von Unterschieden bei dem von der ICAO entwickelten EFOD-Tool. Die Agentur beteiligte sich aktiv an der Vorbereitung und Koordinierung seitens der EU für die Sicherheitsthemen der 38. ICAO-Versammlung.

Technische Unterstützung

2013 führte die EASA neun Regionalprojekte durch bzw. half bei deren Durchführung, und zwar für

- die europäische Nachbarschaft wie die Westbalkanländer, Osteuropa und den Mittelmeerraum, mit Unterstützung für Sicherheit und Interoperabilität (IPA, MASC, TRACECA),
- Entwicklungsländer weltweit, beispielsweise in Afrika, Teilen von Lateinamerika und Südostasien, mit Unterstützung für Sicherheit und nationale Entwicklung (AATIP, ATA-AC, SIASA, Sambia),
- Schwellenländer wie China und Indien, mit Unterstützung für Sicherheit und Handels- und Umweltinteressen der EU (EU China, SARI).

Darüber hinaus führte die Agentur vier horizontale Projekte durch, zur Förderung der EU-Sicherheitsvorschriften und zum Aufbau von Kapazitäten in der Sicherheitsaufsicht (EASA Internationales Kooperationsforum, Unterstützung für regionale Sicherheitsaufsichtsorganisationen), Unterstützung für Sicherheitsliste und SOFIA-Aufsichtstool).



Abbildung 9: Geografische Aufteilung der technischen Unterstützung durch die EASA im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit

EASA ICF RSOO support Safety List assistance SOFIA oversight tool	EASA ICF RSOO Unterstützung Unterstützung Sicherheitsliste SOFIA Aufsichtstool
TRACECA	TRACECA
IPA	IPA
MASC	MASC
CHINA	CHINA
SARI	SARI

SIASA	SIASA
ATA-AC	ATA-AC
AATIP	AATIP
ZAMBIA	SAMBIA

Unterstützungstätigkeiten

1.15 Zielsetzung und Geltungsbereich

Die Unterstützungstätigkeiten der EASA umfassen das allgemeine Management und die allgemeine Verwaltung der Agentur. Dazu gehören allgemeine Organisation (Management, Planung, allgemeine Koordinierung), Kommunikation, Rechtsberatung, Audits und Qualität. Außerdem gehören zu den Unterstützungstätigkeiten Finanzen, Personalverwaltung und Informationsdienste sowie die operative Unterstützung (z. B. Schulung, Verwaltung der Verträge mit NAA usw.).

1.16 Wichtigste Erfolge im Jahr 2013

1.16.1 Antragsmanagement und Beschaffungswesen

Die neue Gebühren- und Entgeltordnung, die den tatsächlichen Kosten für Zertifizierungstätigkeiten Rechnung trägt, wurde vom Verwaltungsrat der EASA und vom EASA-Ausschuss angenommen. Nach der Überprüfung durch das Parlament dürfte sie im ersten Quartal 2014 in Kraft treten.

Mit nationalen Luftfahrtbehörden und qualifizierten Stellen wurden neue Rahmenverträge über die Erbringung von Zertifizierungsleistungen durchgeführt, und die vorherige Generation von Rahmenverträgen lief allmählich aus.

Die Komplexität von Verwaltungsvorgängen wurde durch die Zusammenfassung von Projekten verringert, die im Wesentlichen geringfügige Änderungen betrafen.

Aufgrund der Einrichtung der Abteilung Beschaffungswesen wurde die Abteilung Anträge und Beschaffungswesen zum 1. Juli 2013 in Abteilung Anträge und Auslagerungen umbenannt.

1.16.2 Finanzdienste

2013 wurden Quartalsabschlüsse erstellt, außerdem der offizielle Jahresabschluss 2012 sowie drei Zwischenabschlüsse 2013. Diese Abschlüsse enthielten eine Schätzung des wirtschaftlichen Ergebnisses am Jahresende und gaben der Agentur die Möglichkeit, die durch Gebühren und Entgelte finanzierten Tätigkeiten zu überwachen. Nach dem ersten Quartalsabschluss und der Schätzung für das Jahresende wurde ein Berichtigungshaushaltsplan angenommen, um die Höhe der Einnahmen aus Gebühren und Entgelten an die neue Schätzung anzupassen und auch die Ausgaben entsprechend anzupassen. Das SAP[®]-Tool wurde optimiert und für Quartals- und Jahresabschlüsse eingesetzt.

Die Finanzkontrolleure hielten regelmäßige Sitzungen mit der Leitung der operativen Direktionen ab, um die oben gemeldete Leistung zu erörtern.

Die Agentur erstellte pünktlich und in Übereinstimmung mit den in den einschlägigen Verordnungen festgesetzten Fristen alle Planungs- und Berichtsdokumente, also das Arbeitsprogramm 2014, den Haushaltsplan 2014, den Geschäftsplan 2014-2018 sowie Entwürfe aller Planungsdokumente 2015.

Der Jahresabschluss 2012 wurde vom Europäischen Rechnungshof gebilligt, und das Europäische Parlament erteilte der Agentur Entlastung für 2011.

Darüber hinaus baute die Agentur ihr internes Kontrollsystem durch Ex-post-Kontrollen von Transaktionen aus, die aufgrund einer Risikoanalyse ausgewählt worden waren.

Die Kommunikation und Förderung der Finanzvorschriften und ihrer korrekten Anwendung wurde durch eine modernisierte Intranet-Seite und durch die Organisation von „Finanztagen“ mit den Kontaktstellen „Agentur Finanzen und Beschaffungswesen“ verbessert, bei denen finanztechnische Fragen diskutiert und erläutert wurden.

Die Abteilung verfasste und veröffentlichte das „Rechnungsführungsprotokoll“, ein Handbuch, in dem die Gestaltung der Kostenrechnung der Agentur im Einzelnen dargestellt ist.

1.16.3 IT-Dienste

2013 wurde die Abteilung erfolgreich zu einem „Demand – Supply – Run“-Modell mit klarer und transparenter Schnittstelle und Governance für die Geschäftspartner umorganisiert, sie verfügt nun auch über einen effizienteren und optimierten internen Betriebsmodus, zu dem auch deutlich verbesserte Projektstatusmeldungen durch Einsatz des SAP-Projektmanagementtools gehören.

Die Abteilung IT-Dienste unterstützte weiterhin die zum Kerngeschäft der Agentur zählenden Aufgaben durch Arbeiten an folgenden Anwendungen:

- Anwendung Drittländbetreiber (TCO) (Phase 1), mit der die Leitung der Agentur das für die Entscheidungsfindung in Fragen von TCO-Zulassungen (Gewährung, Beschränkung oder Verweigerung) erforderliche Unterstützungstool an die Hand bekommt;
- Projekt Antragsteller-Portal, das Antragstellern die Möglichkeit gibt, ihre Anträge für die der Agentur übertragenen Zertifizierungsaufgaben online zu stellen;
- Aktualisierung unseres SAP-Systems, um die Durchführung der neu in unsere Zuständigkeit fallenden Tätigkeiten und der entsprechenden Gebühren und Entgelte nach Inkrafttreten der neuen Gebühren- und Entgeltordnung im Jahr 2014 zu erleichtern;
- weitere Unterstützung des die gesamte Agentur betreffenden Umsetzungsprogramms für das Dokumenten- und Aufzeichnungsverwaltungssystem;
- Modernisierung der technischen Infrastruktur und Verbesserung der Notfall-Wiederherstellungsfähigkeiten.

1.16.4 Interne Servicedienstleistungen

Nach Genehmigung durch den Verwaltungsrat, den Rat der EU und das Europäische Parlament wurde im Juli 2013 der Mietvertrag für den neuen Hauptsitz, Neue Direktion Köln, unterzeichnet. Parallel dazu wurde für die EASA-spezifische Ausstattung eine Vereinbarung mit einem Generalunternehmer unterzeichnet. Im zweiten Halbjahr wurde als Vorbereitung auf den für Mai 2014 geplanten Baubeginn die detaillierte Planung fortgesetzt.

Für den seit langem bestehenden Streit mit dem derzeitigen Vermieter der EASA konnte in Verhandlungen eine Lösung dahingehend gefunden werden, dass die EASA von ihrer Verpflichtung befreit wird, bei Ablauf des Mietvertrags 2016 die erheblichen Renovierungsarbeiten zu bezahlen.

Eine erste Fassung des Dokumentenverwaltungssystems wurde im Januar 2014 in Betrieb genommen. Das System wendet Strategien und Verfahren der Agentur auf die Dokumentenverwaltung an. Ein Pilotprojekt für die Dokumentenverwaltung von sogenannten „Certification Review Items“ (CRI) ging ebenfalls in diesem Jahr in die Produktion. Die Arbeiten an der Einführung des Dokumentenverwaltungssystems in der gesamten Agentur sowie an einem zweiten Pilotprojekt (EASA-Register zur Auslegung von Vorschriften) gehen weiter.

1.16.5 Beschaffungswesen

Die Abteilung Beschaffungswesen wurde am 1. Juli 2013 als weiterer Schritt der bereits laufenden Zentralisierung des Beschaffungswesens eingerichtet, um in der gesamten Agentur mehr Transparenz bei Beschaffungsvorgängen herzustellen und alle technische Beschaffungsarbeit in einem Kompetenzzentrum zu bündeln. Die Zentralisierung der Vergabe von Aufträgen mit geringem Wert lief Anfang 2013 an. Im Dezember 2013 war der Übergang fast abgeschlossen.

Im Verlauf des Jahres wurden rund 38 Verfahren (über Aufträge von hohem Wert) abgewickelt, an deren Ende der Abschluss von 44 Verträgen zur Deckung des Beschaffungsbedarfs der verschiedenen EASA-Direktionen stand (zu Einzelheiten siehe Anhang 7: 2013 eingeleitete und/oder abgeschlossene Vergabeverfahren). Neben der Vergabe von Aufträgen mit hohem Wert wurden rund 300 Verträge nach Verfahren zur Vergabe von Aufträgen mit geringem Wert unterzeichnet und 500 Einzelverträge / Auftragscheine in Rahmen von Rahmenverträgen vergeben bzw. ausgestellt.

1.16.6 Rechtsangelegenheiten

Im Berichtszeitraum wurde die Rechtsabteilung von der Direktion Regelsetzung zur Exekutivdirektion verlagert; ihre internen Strukturen blieben jedoch unberührt. Sie leistete nachdrückliche Unterstützung bei Regelsetzungs- und Normungstätigkeiten, insbesondere im Hinblick auf den Übergang zu den Verordnungen über Flugpersonal, OPS und ATM/ANS und deren anfänglicher Umsetzung. Weiter war die Rechtsabteilung in verschiedene die gesamte Agentur betreffende Projekte eingebunden und beteiligte sich unter anderem an folgenden Tätigkeiten:

- Abschluss der Arbeiten für die ICAO-Arbeitsgruppe Schutz von Sicherheitsinformationen (SIP-TF);
- Veranstaltung einer Konferenz zu rechtlichen Aspekten von ferngesteuerten Luftfahrzeugen (RPAS) in Zusammenarbeit mit dem Kölner Institut für Luft- und Raumfahrtrecht der Universität Köln;
- Ausarbeitung angemessener Antworten auf Ersuchen von Justizbehörden im Zusammenhang mit gerichtlichen Untersuchungen in einem Mitgliedstaat nach einem Flugunfall;
- Organisation der Verteidigung der Agentur in Beschwerdeverfahren vor der EASA-Beschwerdekammer und in Gerichtsverfahren vor dem EU-Gericht für den öffentlichen Dienst.

1.16.7 Kommunikation

Auch 2013 organisierte die Agentur wieder eine erfolgreiche Jahressicherheitskonferenz, erledigte aber auch die Kommunikationsarbeit für verschiedene Tätigkeiten der Agentur, unter anderem – wenn auch nicht ausschließlich – für die neuen Flugzeitbeschränkungsverordnungen und das neue Anleitungsmaterial für die Nutzung persönlicher elektronischer Geräte an Bord von Luftfahrzeugen.

Wichtige Veranstaltungen 2013

Veranstaltung	Datum
Von der EASA organisiert / mit-organisiert	
3. Zertifizierungsworkshop	24. Januar

Workshop Weltraumwetter: „Auswirkungen auf die Luftfahrt – Formulierung einer angemessenen Antwort in Europa“	20. März
Jährliche Koordinierungssitzung von EASA und CASIA	4. April
RPAS/UAS – Eine Herausforderung für das internationale, europäische und nationale Luftfahrtrecht	23. Mai
2013 EASA / FAA Internationale Flugsicherheitskonferenz	12.-14. Juni
3. Umsetzungs- und Überprüfungsgipfel für den europäischen Flugsicherheitsplan (EASp)	18. Juni
Seminar Allgemeine Luftfahrt	1./2. Oktober
Jährliche Sicherheitskonferenz: Vereisungsbedingungen am Boden und während des Fluges	15./16. Oktober
4. Umsetzungs- und Überprüfungsgipfel für den europäischen Flugsicherheitsplan (EASp)	7. November
Teil 21 Genehmigung von Entwicklungsbetrieben (DOA) Umsetzungsworkshop (Vertreter der Industrie)	20./21. November
7. Drehflügler-Symposium	4./5. Dezember
Organisiert auf ICAO- bzw. EU-Ebene	
ICAO-Versammlung, 38. Tagung	28. September-4. Oktober

Tabelle 3: Wichtige Veranstaltungen 2013

1.16.8 Humanressourcen: Berufliche und organisatorische Entwicklung / Personalverwaltung

Eine kleine Gruppe um den Leiter und den stellvertretenden Leiter der Abteilung Berufliche und organisatorische Entwicklung befasst sich mit allgemeiner Verwaltung, Haushalt und Planung, Qualitätskoordinierung, Bindung qualifizierter Mitarbeiter an die Agentur und Disziplinarverfahren.

Einstellung

Ende 2013 beschäftigte die EASA 648 Bedienstete auf Zeit (TA), 34 mehr als im Vorjahr. Darüber hinaus waren bei der EASA 84 Vertragsbedienstete (CA) und 16 Abgeordnete nationale Sachverständige (ANS) beschäftigt. Insgesamt schloss die EASA 73 neue Anstellungsverträge ab, während 19 Mitarbeiter aus der Agentur ausschieden. Das bedeutete einen Nettozuwachs um 54 Mitarbeiter. 24 Mitarbeiter nahmen erfolgreich an externen oder internen Auswahlverfahren teil.

Die Agentur veröffentlichte 34 Stellenausschreibungen für 33 befristete Stellen und 15 Stellen als Vertragsbedienstete. 44 Auswahlverfahren wurden abgeschlossen, durch die 38 befristete Stellen und 24 Stellen für Vertragsbedienstete besetzt werden konnten. Es gingen rund 2 509 Bewerbungen ein und wurden mehr als 300 Bewerbungsgespräche geführt.

Neuverträge 2013 (TA/CA/ANS)	73
Ausgeschiedene Mitarbeiter 2013 (TA/CA/ANS)	19
Nettozuwachs des Personalbestands 2013 (TA/CA/ANS)	54
2013 veröffentlichte Stellenausschreibungen (TA/CA/ANS)	34
Erfolgreiche interne Bewerber (TA)	24

Tabelle 4: Zusammenfassung der Einstellungstätigkeit

Sechs weitere TA-Bewerber haben 2013 ein Beschäftigungsangebot angenommen und werden ihre Stelle in den ersten Monaten des Jahres 2014 antreten. Einzelheiten zum Personalbestand und zur Entwicklung des Personalbestands der Agentur im Jahr 2013 sind Anhang 9 Personalbestand und Entwicklung des Personalbestands zu entnehmen.

In Anbetracht der Arbeitsmarktsituation und des Mangels an Luftfahrtexperten ist es wichtig, nicht nur für ältere Fachleute attraktiv zu sein, sondern auch junge Studienabgänger intern zu qualifizieren. 2013 startete die Agentur zwei Programme für bezahlte Praktikanten, deren Teilnehmer im Frühjahr und im Herbst aufgenommen werden. Es wurden 11 Praktikanten für ein sechsmonatiges Praktikum in einer Funktion ausgewählt, die ihrem akademischen Hintergrund entsprach. Die bisherigen Rückmeldungen von Praktikanten und Mentoren/Vorgesetzten zur Organisation und zum Wert der Praktika klingen sehr positiv.

2013 war die EASA als Arbeitgeber während der Karrieretage auf der Paris Air Show vertreten. Das Team Einstellungen vertrat die Agentur auf der Messe und bei den Veranstaltungen der „Nacht der Technik“ zusammen mit der Abteilung Kommunikation. Mehrere Aktionen, mit denen der Ruf der EASA als guter Arbeitgeber in Zusammenarbeit mit der Abteilung Kommunikation verbessert werden sollte, sind bereits angelaufen oder in der Entwicklung.

Mit dem Ziel, das Einstellungsverfahren weiter zu verbessern, hat das Team Einstellungen nach einer Ende 2012 abgeschlossenen Ausschreibung die Einrichtung von Assessment Centers vorbereitet, die fester Bestandteil der Auswahlverfahren für Führungskräfte werden sollen. 2013 gehörte in zwei Auswahlverfahren (einem internen und einem externen) für Führungsstellen das Assessment Center bereits zum Auswahlprozess. Damit wird nicht nur die Einstellung hoch qualifizierter Mitarbeiter

gefördert, sondern kann die Organisation auch gewährleisten, dass intern vorhandene Führungskompetenzen erkannt werden und so Aufstiegsmöglichkeiten entstehen.

Management und Entwicklung

2013 wurde ein neues Neueinstufungsverfahren angewandt, mit dem die bestehenden Vorschriften sowohl für Bedienstete auf Zeit als auch für Vertragsbedienstete geändert und der Gemeinsame Laufbahnausschuss (JCC) als das für Neueinstufungsentscheidungen zuständige Gremium eingesetzt wurde. Das neue Verfahren stellt eine engere Verknüpfung von Leistung und Neueinstufung her, denn es sieht neben der zu erreichenden Punktzahl auch Kriterien für die Leistungsbeurteilung vor. 2013 wurden 113 Mitarbeiter für eine Neueinstufung vorgeschlagen (111 TA und zwei CA). Die vorgeschlagenen CA wurden direkt neu eingestuft; 83 % der TA haben die Anforderung einer dritten Sprache erfüllt.

Zwei wichtige Projekte sind 2013 angelaufen, mit denen ein EASA-Kompetenzrahmen und ein Modell von Arbeitsplatzfamilien entwickelt werden sollen. Es wurde eine gründliche Organisationsanalyse einschließlich Befragungen der Direktoren und anderer Führungskräfte durchgeführt, um den Entwurf eines Katalogs von Kern- und Führungskompetenzen zu erstellen, die für die EASA von größter Bedeutung sind. Mit Hilfe eines Fragebogens wurde eine große Zahl von Mitarbeitern und Führungskräften befragt. Die endgültige Liste der Kompetenzen soll 2014 vorgelegt werden. Dieser Rahmen wird das Kompetenzmanagement bei der EASA als zentrale Voraussetzung für den herausragenden Status und die hohen Arbeitsstandards der Agentur unterstützen. Als Teil des Kompetenzrahmens wurden Kompetenzen für die Unterstützungsprozesse festgelegt. Der Sachverstand in Luftfahrtfragen, der für die Agentur eine wichtige Ressource darstellt, muss in einem eigenen Prozess verwaltet werden, der mit der Erstellung einer detaillierten Liste von Luftfahrtdisziplinen und einer entsprechenden Erhebung begann. Arbeitsplatzfamilien werden einen Beitrag zu Kompetenzen und Arbeitsplatzbeschreibungen leisten und damit eine klare Arbeitsplatzstruktur und Struktur für mögliche Arbeitsplatzwechsel und Karrierepfade schaffen. Mit allen diesen Maßnahmen soll die Stabilität und Effizienz der Agentur auf lange Sicht gewährleistet werden.

Im November 2013 wurde die Strategie für interne Mobilität ins Leben gerufen. Sie soll allen Mitarbeitern Möglichkeiten für eine kontinuierliche berufliche Entwicklung innerhalb der EASA eröffnen. Sie wird ferner die bereichsübergreifende Zusammenarbeit unterstützen und durch die bestmögliche Nutzung der Fähigkeiten und Kompetenzen der Mitarbeiter für Effizienz sorgen.

Anfang 2013 wurde eine weitere Kurzbefragung („Pulse Check“) zur Motivation der Mitarbeiter durchgeführt. Sie sollte die Entwicklung seit der Studie im Vorjahr erfassen. Die Rücklaufquote betrug 65 %. Es gab ähnliche Feststellungen wie in früheren Mitarbeitermotivationserhebungen bezüglich der Stärken und Schwächen des Arbeitsklimas bei der EASA, wie es von den Mitarbeitern wahrgenommen wird. Ein detaillierter Bericht wurde allen Mitarbeitern zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse flossen in die Weiterentwicklung des anschließenden Managementtrainings und der Teamentwicklungsaktivitäten sowie in die Vorbereitung von Personalstrategien, internen Kommunikationsveranstaltungen und die umfassende Umorganisation der Agentur ein.

Die Entwicklung neuer Werte für die EASA, eine gemeinsame Initiative von Mitarbeitern und Führungskräften, begann mit dem Organisationsentwicklungsworkshop über Kultur und Kommunikation Anfang 2013. Der Workshop war Teil eines Gesamtplans zur Verbesserung des Arbeitsklimas und zur Förderung der Unternehmenskultur der EASA im Einklang mit den Antworten auf die Mitarbeitermotivationserhebung. Die neuen Werte wurden von einer aus Freiwilligen bestehenden Arbeitsgruppe entwickelt. Die Mitarbeiter wurden umfassend angehört. Die Endfassung der Werte soll 2014 gebilligt und verkündet werden.

Personalverwaltung

Interessenkonflikt und Ethik-Ausschuss:

Nach dem abschließenden Auditbericht des Europäischen Rechnungshofs 2011 nahm die Agentur 2012 eine Strategie in Form des „Verhaltenskodex für die Mitarbeiter der EASA“ an, der auch Regeln für die „Vorbeugung und Eindämmung von Interessenkonflikten“ und „Geschenke und Bewirtung“ enthält. Mit der Einführung und Umsetzung dieser Strategie soll gewährleistet werden, dass die EASA-Mitarbeiter bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben Unparteilichkeit, Unabhängigkeit und Integrität walten lassen, einer der wesentlichen Grundsätze der Amtsführung aller Organe und Einrichtungen der EU. Die wichtigsten Maßnahmen, mit denen die EASA die Umsetzung dieser Strategie 2013 fortsetzte, waren:

- die Vorschrift, dass jeder Sachgebietsleiter jährlich eine Interessenerklärung abzugeben hat;
- die Vorschrift für den EASA-Exekutivausschuss, die auch die Direktoren betrifft, jährlich eine Interessenerklärung abzugeben. Die jährlichen Interessenerklärungen der Direktoren wurden auf der EASA-Website veröffentlicht;
- die Überarbeitung des Verfahrens zur Bestimmung der Zusammensetzung sowie der Befugnisse des Ethik-Ausschusses, der dem Exekutivdirektor Stellungnahmen und Handreichungen zur Beurteilung der abgegebenen Interessenerklärung vorlegt;
- den Aufbau eines Registers, in das alle Mitarbeiter Geschenke, Bewirtungen und Einladungen einzutragen haben;
- die Durchführung einer obligatorischen Schulung über den Verhaltenskodex durch E.6.2 für alle Mitarbeiter, in der es hauptsächlich um die Anhänge des Kodex ging. Bis Ende 2013 hatten 93,2 % der gesamten Zielgruppe die Schulung durchlaufen.

Eine Zusammenfassung der Maßnahmen zur Vorbeugung von und zum Umgang mit Interessenkonflikten findet sich in Anhang 3: Maßnahmen der Agentur zur Vorbeugung von und zum Umgang mit Interessenkonflikten

Reform des Beamtenstatuts:

Am 1. Januar 2014 trat die Reform des Statuts der Beamten der Europäischen Union und der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Union in Kraft. Dies hat zur Folge, dass sich die Arbeitsbedingungen für EASA-Mitarbeiter in vielen Bereichen ändern werden und dass neue Durchführungsbestimmungen angenommen werden müssen. Um einen reibungslosen Übergang von den alten zu den neuen Arbeitsbedingungen zu gewährleisten, nimmt die EASA an den Arbeiten der „Ständigen Gruppe der Agenturen“ teil, die zusammen mit der GD HR der Europäischen Kommission die Durchführungsbestimmungen für die Agenturen überprüft und

ausarbeitet. Ab dem 1. Januar 2014 stehen der EASA neun Monate für die Notifizierung der Durchführungsbestimmungen (im Entwurf) bei der GD HR zur Verfügung, bevor diese dann von der EASA angenommen werden können. Als erste Maßnahme und zur Gewährleistung der Kontinuität wurde im Dezember 2013 ein Interimsbeschluss erlassen, dem zufolge die derzeitigen Durchführungsbestimmungen für die Mitarbeiter solange weitergelten, bis die neuen Durchführungsbestimmungen innerhalb der erwähnten Frist vorliegen.

1.16.9 Allgemeine und fachliche Schulungsmaßnahmen

Allgemeine Schulungsmaßnahmen

Insgesamt wurden 2013 bezüglich Teilnahme und Zufriedenheit alle KPI im Bereich Schulung erreicht. Wie schon 2012 standen Managementtraining und Teamentwicklung im Mittelpunkt der Tätigkeiten. Das Standardangebot an Geschäftskompetenzkursen wurde ebenfalls gut genutzt. 2013 wurde eine umfangreiche Ausschreibung für Sprachkurse durchgeführt, um Mitarbeiter beim Erfüllen der Anforderung einer dritten Sprache zu unterstützen und das Mehrsprachigkeitsziel der EU zu gewährleisten.

2013 war eine Verlagerung in Richtung maßgeschneiderter Schulungen festzustellen, eine Entwicklung, die in einer gereiften Organisation wie der EASA zu erwarten ist. Diese Verlagerung der Schulungsinteressen wurde von dem für allgemeine Schulungsmaßnahmen zuständigen Team durch eine genauere Analyse des Schulungsbedarfs mit den jeweiligen Bereichsleitern und Teams unterstützt und gefördert (z. B. interkulturelle Kurse für die Funktion Regelsetzung und Normung, Schreiben von Websites für das Kommunikationsteam, Management von Geschäftsprozessen für die Qualitätsfunktion, Leistungsmanagement für Beurteilende). Die erfolgreiche funktionsübergreifende Zusammenarbeit zwischen dem Referat Management und Entwicklung und anderen Abteilungen und Ausschüssen, wie z. B. Kommunikation und Qualität, erreicht die Mitarbeiter unmittelbarer und wirkt sich auf organisatorische Entwicklungen aus.

Im April 2013 wurde ein Konzept für die Fortbildung von Führungskräften ausgearbeitet. Mit dieser Initiative sollen die berufliche Entwicklung und das Wissensmanagement in der Agentur durch finanzielle Unterstützung und Sonderurlaub für ausgewählte Mitarbeiter, die berufliche Fortbildungen besuchen und einen Studiengang absolvieren wollen, intensiver gefördert werden. Entsprechende Anträge werden vom gemeinsamen Laufbahnausschuss unter Berücksichtigung der strategischen Ziele der Agentur geprüft. Die erste Entscheidung wird für 2014 erwartet. Die allgemeinen Schulungsmaßnahmen im Jahr 2013 lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

		GESAMT
Allgemeine Schulungen	254*	332
Sprachkurse und -tests	78	
Teilnehmer an allgemeinen Schulungen	1876**	2332
Teilnehmer an Sprachkursen	456	

Tabelle 5: Allgemeine Schulungsmaßnahmen 2013

*Weitere 24 Schulungen, die 2013 organisiert wurden, finden im Zeitraum Januar-März 2014 statt.

**Zu den genannten Schulungen haben sich weitere 235 Teilnehmer angemeldet.

Die Zahlenangaben zu Schulungen sind eine frühe, noch nicht endgültige Schätzung (Stand: Februar 2014) und können leicht von den Zahlen in dem später im Jahresverlauf veröffentlichten Jahrespersonalbericht abweichen.

Technische Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen

Um den Bedarf an spezifischen Schulungsmaßnahmen abzudecken, wurden 2013 folgende Maßnahmen ergriffen:

- Veröffentlichung von Kurskatalogen im ELG (Electronic Learning Gateway) für alle Beteiligten, die sich nach einem einheitlichen Verfahren registrieren;
- Einführung eines Kreditkartenbezahlsystems für ELG;
- Veröffentlichung einmaliger Kurse wie ECCAIRS, Composite, Testflugorganisationen und Antriebssysteme
- Vermittlung bewährter Verfahrensweisen im Rahmen der Gruppe Gemeinsame Schulungsinitiative (CTIG);
- Teilnahme an Workshops in den Bereichen Normung, Regelsetzung und internationale Zusammenarbeit;
- Pflege, Erwerb und Erneuerung technischer Bibliotheksressourcen;
- Schulung im ELG e-Prüfungssystem für Organisationen und NAA;
- Umsetzung des Smartboard-Umfelds für die Erbringung von Schulungen.

Zu den wichtigsten Erfolgen im Jahr 2013 gehörten:

- Erhöhung der Zahl der Anbieter von e-Prüfungen auf 59, darunter 33 NAA;
- Erhöhung der Zahl der e-Prüfungen von 15 auf 30;
- Umsetzung der Testplattform für die Qualifikation von Inspektoren;
- Vergabe von Aufträgen für Spezialkurse für Falcon 7X, 900EX, Airbus A380 und Composite Repair Forensics;
- Einführung neuer Schulungstechnologien für mehr Entwicklungsqualität;
- Entwicklung und Durchführung eines vollen Kursprogramms zur Flugbesatzungsverordnung;
- Vorstellung des ELG und des EASA-Schulungssystems im Verwaltungsrat;
- Abschluss des Inspektorenqualifikationsprogramms;
- Durchführung einer zehntätigen BR 216/08-Schulung für die australische Luftwaffe in Melbourne.

2013 gab es folgende Aktivitäten im Bereich der technischen Schulung:

Tätigkeit	Zahlen
Geschulte Personen	1219
Geschult durch S.3	855 (70.2 %)
Geschult durch externe Ausbilder	364 (29.8 %)
Durchgeführte Kurse	138
S.3-Kurse	75 %
Externe Kurse	25 %
Schulungstage insgesamt	240

Tabelle 6: Zusammenfassung der technischen Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen 2013

Anhang 1: Zuverlässigkeitserklärung des Anweisungsbefugten

Ich, der Unterzeichnende, Patrick Ky, Exekutivdirektor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, erkläre in meiner Eigenschaft als Anweisungsbefugter⁵,

dass die in diesem Bericht enthaltenen Informationen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermitteln,⁶

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

Diese angemessene Sicherheit 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

⁵ Seit September 2013.

⁶ „Den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild“ bedeutet in diesem Zusammenhang ein zuverlässiges, vollständiges und korrektes Bild der Lage.

Anhang 2: Beurteilung der Audit-Ergebnisse und Follow-up von Audit-Empfehlungen

Die Agentur wird sowohl von internen als auch von externen Auditoren geprüft: von ihrer internen Auditstelle, dem internen Auditdienst der Kommission und vom Europäischen Rechnungshof.

Interne Auditstelle

2013 führte die interne Auditstelle im Einklang mit dem Jahresauditprogramm der Agentur neun Audits durch. Danach vertrat die interne Auditstelle die Auffassung, das bestehende interne Kontrollsystem biete hinreichende Zuverlässigkeit bezüglich des Erreichens der für die geprüften Prozesse festgelegten Geschäftsziele mit Ausnahme folgender Prozesse: Informationsmanagementprogramm, Rechnungsstellung für Gebühren und Entgelte sowie Gebäudemanagement. Die meisten im Zusammenhang mit diesen Audits stehenden Maßnahmen wurden bzw. werden plangemäß durchgeführt.

Alle nach dem Audits formulierten Empfehlungen werden zentral erfasst. Es erfolgt eine kontinuierliche Überwachung und Berichterstattung über die Befolgung dieser Empfehlungen. Die durchschnittliche Umsetzungsquote für das Jahr 2013 liegt bei 85 %.

Interner Auditdienst der Kommission

2013 legte der interne Auditdienst der Kommission (IAS) den Abschlussbericht einer begrenzten Prüfung des IT-Projektmanagements ohne Prüfungsurteil und mit zwei sehr wichtigen Empfehlungen vor und schloss eine Prüfung von Bausteinen ab, die hinreichende Zuverlässigkeit bietet, sowie zwei sehr wichtige Empfehlungen. Die Maßnahmen wurden bzw. werden plangemäß durchgeführt, und über ihren Stand wird dem IAS entsprechend berichtet.

Bezüglich der Umsetzung der Empfehlungen aus den Vorjahren bestätigte der IAS, dass 22 der 23 sehr wichtigen Empfehlungen aus den Jahren 2006-2011 umgesetzt worden waren, und merkte an, dass die verbleibende Empfehlung von der Agentur als umgesetzt gemeldet worden sei, die Umsetzung aber vom IAS noch evaluiert werden müsse. 2013 wurde keine Beurteilung vorgelegt und wurde auch kein Anschluss-Audit vorgenommen.

Schließlich nahm der IAS noch im Hinblick auf die Erstellung des strategischen Dreijahres-Auditplans der Agentur für 2014-2016 die Risikobewertung der Agentur vor.

Europäischer Rechnungshof

Der Europäische Rechnungshof stellte seinen Jahresbericht 2012 über die Rechnungsführung der EASA, in dem er die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der Vorgänge bestätigte und vier Empfehlungen aussprach, auf seine Website.

Bezüglich der Umsetzung von Empfehlungen aus dem Vorjahr 2011 bestätigte der Europäische Rechnungshof in seinem Jahresbericht 2012 die Umsetzung von vier der sechs Empfehlungen.

Die Maßnahmen im Zusammenhang mit den Empfehlungen der Jahresberichte 2011 und 2012 über die Rechnungsführung wurden bzw. werden wie in der Antwort der EASA vorgesehen durchgeführt, die in dem jeweiligen Jahresbericht des Rechnungshofs zu finden ist.

Anhang 3: Maßnahmen der Agentur zur Vorbeugung von und zum Umgang mit Interessenkonflikten

2012 nahm die Agentur eine Strategie in Form des „Verhaltenskodex für die Mitarbeiter der EASA“ an, der auch Regeln für die „Vorbeugung und Eindämmung von Interessenkonflikten“ und „Geschenke und Bewirtung“ enthält. Mit der Einführung und Umsetzung dieser Strategie soll gewährleistet werden, dass die EASA-Mitarbeiter bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben Unparteilichkeit, Unabhängigkeit und Integrität walten lassen, einer der wesentlichen Grundsätze der Amtsführung aller Organe und Agenturen der EU.

Für 2013 lässt sich das Ergebnis der Anwendung dieser Strategie mit ihren Verfahren folgendermaßen zusammenfassen:

1. Verifizierte Fälle von Interessenkonflikten: Die EASA hat gemäß der Strategie 213 Interessenerklärungen überprüft und verifiziert.
2. Ermittelte „Drehtür“-Fälle: 2013 wurden zwei Fälle ermittelt.
3. In den einzelnen Fallkategorien ergriffene Maßnahmen: In den 213 Erklärungen wurde kein Fall von Interessenkonflikt festgestellt. In den beiden „Drehtür“-Fällen hat die EASA die gemeldeten Tätigkeiten unter bestimmten Bedingungen erlaubt. Die Bedingungen waren, dass es keine Kontakte zu EASA-Mitarbeitern und kein Lobbying bei ihnen geben darf, dass es während einer Wartefrist von 12 bis 24 Monaten keine direkten Vertragsverhandlungen mit der EASA geben darf; außerdem wurden die Meldenden an ihre Verpflichtung zur Wahrung der Vertraulichkeit erinnert und die betroffenen EASA-Mitarbeiter über diese Fälle und die Bedingungen in Kenntnis gesetzt.
4. Eingeleitete Verfahren wegen Vertrauensbruchs und ihre Ergebnisse: 2013 gab es keine solchen Fälle.
5. Verhängte Sanktionen: Entfällt (siehe vorstehenden Punkt 4).

Anhang 4: Wesentliche Leistungsindikatoren (KPI)

SICHERHEITSSTRATEGIE

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Verbesserung der zeitnahen Verfügbarkeit und des Inhalts des jährlichen Sicherheitsberichts.	Veröffentlichungsdatum wird vorverlegt, Indikatoren werden verbessert, Bandbreite und Ausführlichkeit werden verbessert.	Erreicht, neues Kapitel über ATM hinzugefügt.	Erreicht, neues Kapitel über Flugplätze hinzugefügt.	Inhalt bis 22. April fertiggestellt und genehmigt.	Fristgerecht fertiggestellt. ASR 2012 ist auf Papier und auf der EASA-Website verfügbar.
Einrichtung und Führung eines internen Ereignismeldesystems.	Effiziente Bereitstellung sicherheitskritischer Informationen für Beteiligte/Entscheidungsträger durch spezifische Berichte und Mitteilungen.	Erreicht.	Vollumfänglicher Betrieb erreicht im Februar 2012.	IORS-Funktionen bei 20 meldenden Organisationen.	IORS-Funktionen bei 20 meldenden Organisationen. Bestehende interne Arbeitsgruppe zu kontaminierter Kabinenluft wird durch Bereitstellung aller einschlägigen Daten unterstützt. Darüber hinaus stellt IORS auf Ersuchen der Leitung von E2 verfügbare Informationen über ähnliche Vorfälle bei hochrangigen Veranstaltungen bereit.
Verbesserung der Reaktion der Agentur auf formelle Sicherheitsempfehlungen.	Prozentsatz der innerhalb von 90 Tagen nach ihrem Erhalt beantworteten Sicherheitsempfehlungen.	91 %	100 %	97 % der formellen Antworten übersandt.	94 % ⁷
Koordinierte, angemessene und zeitnahe Reaktionen auf größere Unfälle in der Zivilluftfahrt.	Umfassende Nachverfolgung und aktive Unterstützung von Untersuchungen zur Ermittlung des besten Abhilfeplans.	10	Nachverfolgung von sechs größeren tödlichen Unfällen.	Nachverfolgung von 10 Unfällen in der Zivilluftfahrt.	Nachverfolgung von 48 von 97 Unfällen in der Zivilluftfahrt.
Verbesserung der Planungs- und Umsetzungs-geschwindigkeit geplanter Maßnahmen.	EASp. Nachverfolgung der Umsetzung des Aktionsplans zum Nachweis, dass Maßnahmen im Jahr der	46 %	Eingeleitet. Die Leistung wird als Teil des integrierten Managementsystems der Agentur	Drittes EASp in Kraft gesetzt. 20 % ⁸ der Maßnahmen bis	69 % bis zum 31. Dezember abgeschlossen.

⁷ Aufgrund der 90-tägigen Beantwortungsfrist wird das endgültige Ergebnis für 2013 erst Ende März 2014 vorliegen.

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
	Fälligkeit erledigt werden.		geprüft.	zum Jahresende durchgeführt.	

REGELSETZUNG

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Intensivierung der Kommunikation und Kooperation mit den Beteiligten.	- Prozentsatz positiver Rückmeldungen von Beteiligten über Regelsetzungsereignisse.	Entfällt	61 %	65 %	80 %
	- Prozentsatz der rechtzeitig vorgelegten Korrespondenz von Industrie, Mitgliedstaaten und Kommission.	87%	96 %	60 %	92 %

⁸ Das im Arbeitsprogramm 2013 genannte Ziel für 2013 (76 % Tage) wurde revidiert. Die Fertigstellungsquote muss über einige Jahre beobachtet werden, bevor eine belastbare und realistische Baseline entwickelt werden kann.

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Proaktives Auftreten gegenüber ICAO, Mitgliedstaaten und EU-Organen, um eine führende Rolle bei der Erstellung von Vorschriften und Festlegung von Sicherheitszielen zu übernehmen.	<p>- Prozentsatz der Freistellungen, die rechtzeitig beantwortet wurden.</p> <p>- Zeit (VZÄ), die für die Unterstützung von ICAO, Mitgliedstaaten und EU-Organen aufgewendet wurde⁹.</p>	86 %	60 %	60 %	53 % Aufgrund der gestiegenen Zahl von Freistellungen (22 %) kam es zu einigen Verspätungen. Mit der Ausdehnung des Tätigkeitsbereichs der Agentur auf Lizenzierung von Flugpersonal, Flugbetrieb und ATM/ANS unterliegen nunmehr alle technischen Bereiche den Flexibilitätsbestimmungen.
		Entfällt	14,3 VZÄ	10 VZÄ	16,8 VZÄ Die Agentur hat ihre Anstrengungen zur Unterstützung von Beteiligten und NAA bei der Umsetzung des Regelungsrahmens erheblich gesteigert, vor allem im Hinblick auf neue Vorschriften und Konzepte.
Umsetzung des verabschiedeten Arbeitsprogramms für die Gesetzgebung. (Jahr N – N+3)	Prozentsatz der Umsetzung des Arbeitsprogramms für die Gesetzgebung (unter Berücksichtigung nur der beauftragten Aufgabe R während Jahr N des verabschiedeten Arbeitsprogramms für die Gesetzgebung).	91 %	113 %	80 %	88 %

⁹ Die für 2012 und 2013 festgelegten Ziele sind in VZÄ und nicht in Prozent angegeben. Die KPI-Definition wurde entsprechend überarbeitet.

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Verbesserung/Optimierung der Regelsetzungsprozesse.	- Prozentsatz positiver Rückmeldungen von Beteiligten über den Regelsetzungsprozess.	Entfällt	61 % Nicht-NAA 74 % NAA	75 %	Entfällt ¹⁰
	- Prozentsatz abgeschlossener Initiativen aus der letzten Befragung der Beteiligten.	Entfällt	100 %	60 %	Entfällt ¹¹

¹⁰ Die Befragung der Beteiligten für 2013 wird 2014 durchgeführt.

¹¹ Dito.

PRODUKTSICHERHEITSAUFSICHT

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Sicherstellung eines Mindestniveaus der Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.	Jährlich geleistete technische Arbeitszeit in Prozent der geplanten Stunden.	88 %	85 %	92 %	78 %. Die (intern und extern) verfügbaren Ressourcen reichen für die geplante Einbeziehung in die Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit noch nicht aus.
Sicherstellung einer angemessenen Erfüllung aller Zertifizierungsaufgaben bezüglich Flugnormen.	Geleistete technische Arbeitszeit pro Projekt in Prozent der geplanten Stunden.	114 %	Entfällt	92 %	Entfällt ¹²
Internalisierung des Zertifizierungsprojekts und der CAW-Aufgaben entsprechend der Internalisierungsstrategie (Durchschnitt).	Interne Stunden in Prozent der Gesamtstunden.	76 %	76 %	75 %	81 %. Eine stärkere Kontrolle der Auslagerung in der gesamten Direktion hat zu einer besseren Nutzung interner Ressourcen geführt. Dies steht auch im Einklang mit der derzeitigen Auslagerungsstrategie.
Internalisierung der Zertifizierungsaufgaben bezüglich Flugnormen entsprechend der Internalisierungsstrategie.	Interne Stunden in Prozent der Gesamtstunden.	Entfällt ¹³	Entfällt	26 %	Entfällt ¹⁴
Verbesserung der Effizienz des technischen Personals.	Technische Stunden (Projektleistungen) in Prozent der Gesamtstunden. 1. Produktzulassung 2. Dienstleistungen im Bereich Flugnormen	82 % ¹⁵	84 %	78 %	84 %

¹² Aufgrund der Weiterentwicklung der Arbeitsmethodik wurden Flugnormen und Produktzertifizierung als Folge der Umorganisation des Jahres 2011 aufgenommen. Daher wird dieser KPI seit 2012 nicht mehr gemessen und wird auch in künftigen Dokumenten nicht verwendet.

¹³ Aufgrund der Übergangsfrist für einige Zertifizierungsaufgaben bezüglich Flugnormen (insbesondere OEB und FSTD) sind von NAA nur begrenzte Daten verfügbar.

¹⁴ Aufgrund der Weiterentwicklung der Arbeitsmethodik wurden Flugnormen und Produktzertifizierung als Folge der Umorganisation des Jahres 2011 aufgenommen. Daher wird dieser KPI seit 2012 nicht mehr gemessen und wird auch in künftigen Dokumenten nicht verwendet.

¹⁵ KPI ab 2011 zusammengefasst.

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Zufriedenheit der Industrie	Prozentsatz positiver Rückmeldungen auf Fragebögen von Beteiligten.	71 %	77 %	76 %	Entfällt ¹⁶

ZULASSUNG VON ORGANISATIONEN

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Schaffung von Leistungsprüfungen für die Überwachung von NAA, um die allgemeine Anwendung der Überwachung von Betrieben sicherzustellen; dies unabhängig davon, ob die Überwachung von der EASA oder einer nationalen Luftfahrtbehörde im Auftrag der EASA durchgeführt wird.	Anzahl der von EASA-Teamleitern oder EASA-Führungspersonal durchgeführten Besuche bei nationalen Luftfahrtbehörden.	5 %	Die monatliche Planung von Januar bis Dezember 2012 wurde zu 100 % umgesetzt. Das 5 %-Ziel wurde erreicht.	5 %	Vierteljährlich anteilig 5 % erreicht.
Umsetzung neuer Tätigkeitsbereiche unter Berücksichtigung von Änderungen der Umsetzungstermine.	Verfügbarkeit des Umsetzungsplans	Umsetzung erfolgte, soweit Entwürfe von Verfahren und Formularen abgeschlossen wurden.	Neue Tätigkeitsbereiche erfolgreich umgesetzt.	Neue Tätigkeitsbereiche umgesetzt und konsolidiert.	Neue Tätigkeitsbereiche umgesetzt. Rückmeldung an Direktion Regelsetzung bezüglich fertiggestellter Lehren (Regeländerungen)
Erstellung angemessener Verfahren für die Übertragung von Tätigkeiten an die NAA bezüglich neuer Tätigkeitsbereiche.	Fortschritte bei der Erstellung und Umsetzung von Auslagerungsverfahren.	Unterstützung des Ausschreibungsverfahrens läuft, Unterstützung der Akkreditierung war geplant (neue Tätigkeitsbereiche).	Auslagerungsverfahren festgelegt; Aufgaben wurden bereits an NAA und qualifizierte Stellen ausgelagert.	Auslagerungsverfahren implementiert, einschl. für QE.	Auslagerungsverfahren umgesetzt. Rückmeldungs-schleifen zu NAA/QE festgelegt.

¹⁶ Die Befragung der Beteiligten für 2013 wird 2014 durchgeführt.

Erarbeitung eines risiko-basierten Überwachungs-systems mit definierten Test- und Umsetzungsphasen.	Umsetzung der risiko-basierten Überwachungsphasen im Vergleich mit dem Umsetzungsplan.	Konzept wurde auf alle Tätigkeitsbereiche für die Genehmigung von Organisationen ausgedehnt, Koordinierung mit S.1 und S.4 läuft.	Maßgeschneiderte Verfahren in CAO, POA und DOA wurden angepasst.	Umsetzung der risikobasierten Aufsicht.	Die Umsetzung läuft und wird von dem von den betroffenen Verordnungen (DOA, MOA, POA) verlangten SMS-Umsetzungsniveau abhängen.
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

INSPEKTIONEN IN MITGLIEDSTAATEN

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Durchführung der gemäß dem genehmigten Jahresplan für die Inspektion zur Kontrolle der Normung vereinbarten Zahl von Besuchen.	Prozentsatz der durchgeführten geplanten Besuche.	100 % durchgeführt in allen Bereichen (sowie eine erhebliche Zahl zusätzlicher Ad hoc- und Folgebesuche).	100 % durchgeführt in allen Bereichen (sowie eine erhebliche Zahl zusätzlicher Ad hoc- und Folgebesuche).	100 % der geplanten Besuche einschl. einer gewissen Zahl von Ad hoc- und Folgebesuchen.	95 % (89 von 94 geplanten)
Verbesserung des proaktiven Normungsverfahrens.	Erweiterung des Umfangs von Normungssitzungen und Sicherstellung von deren Durchführung.	Ziel erreicht (Normungssitzungen wurden in allen bestehenden Bereichen durchgeführt).	Ziel erreicht (Normungssitzungen wurden in allen bestehenden Bereichen durchgeführt).	Fortsetzung der Durchführung von Normungssitzungen in allen Bereichen (wobei dafür zu sorgen ist, dass der für NAA relevanteste Umfang behandelt wird).	1 STD (Normungssitzung) AIR-Sitzung 1 STD ACW-Sitzung 3 STD OPS-Sitzungen 2 STD ANS-Sitzungen 1 STD AIR-Workshop 1 STD MED-Workshop 1 STD FSTD-Workshop
Bewertung der Auswirkungen der Umsetzung der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen (Artikel 24 Absatz 3) (dritte strategische Säule).	Jahresanalyse pro durchgeführtem Umfang (im Zusammenhang mit dem jährlichen Normungsbericht).	100 %	100 %	Sicherstellung, dass jede Unterabteilung eine jährliche Analyse im Zusammenhang mit dem jährlichen Normungsbericht durchgeführt hat. Bericht über alle anwendbaren	Datenerhebung läuft: eine Zusammenfassung wird im jährlichen Normungsbericht 2013 vorgelegt, der stets im Folgejahr veröffentlicht wird. Alle Unterabteilungen haben ihre Jahresanalyse für 2012 im Zusammenhang mit dem jährlichen Normungsbericht vorgenommen, der 2013

				Bereiche (Ref. GV und ihre DB).	veröffentlicht wurde.
--	--	--	--	---------------------------------	-----------------------

BETREIBER

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Teilnahme an Seminaren, Konferenzen, Roadshows.	Anzahl der Initiativen außerhalb der routinemäßigen Veranstaltungen, an denen teilgenommen wurde.	7	3	Mindestens 3	3
Vorstellung des EU-SAFA-Systems auf einschlägigen internationalen Konferenzen und auf Anfrage einzelner Staaten, um die Verfahrensweise bei Vorfeldinspektionen mit anderen größeren Luftfahrtbehörden abzustimmen.	Anzahl der externen Präsentationen und Gespräche mit Drittlandsbehörden.	5	6	5	6
Durchführung der vereinbarten Anzahl von Inspektionen zur Kontrolle der Normung.	Prozentsatz der durchgeführten geplanten Inspektionen.	100 %	Entfällt	100 % der geplanten Besuche.	87 % der geplanten Besuche (zwei Besuche abgesagt, einer auf Ersuchen von Aserbaidshan, der andere, weil FYROM die Arbeitsvereinbarung nicht unterzeichnet hatte).
Qualifikation von SAFA-Inspektoren.	Abschluss einer Ausbildung bei einer von der EASA zugelassenen Ausbildungsorganisation.	Erreicht	Entfällt	Entfällt	Dieses Ziel wurde als überholt angesehen.

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Einrichtung eines Prozesses für die Überprüfung von SAFA-Ausbildungseinrichtungen.	Prozess im BPM-Tool der Agentur eingerichtet.	Entfällt	Entfällt	Prozess angewandt.	Verfahren im Entwurf verfügbar. Fertigstellung vorbehaltlich Entscheidung über Kostendeckung.
Entwicklung und Aktualisierung der SAFA-Datenbank.	Benutzerfreundlichkeit und Qualität der Ergebnisse.	Neue Datenbank im Einsatz.	Umfangreiche Aufrüstung im Oktober 2012.	Einleitung und Umsetzung von Änderungsanträgen aufgrund von Benutzer-Rückmeldungen.	Kleinere Aufrüstung. Von der Industrie positiv aufgenommen.
Einrichtung der notwendigen Prozesse und Verfahren einschließlich einer vollständigen Datenbank für die Sammlung, Analyse und Verwaltung der Genehmigungen sowie Umsetzung der erforderlichen Änderungen in der ERP-Anwendung der Agentur.	Verfahren und Prozesse, Datenbank Geschäftsanforderungen, Antragsvordrucke und Finanzierungsplan.	Verfahrensentswurf erarbeitet in BPM-Tool; Geschäftsanalyse-dokument wurde für die TCO-Softwareanwendung erstellt; für die Einbindung des TCO Admin-Verfahrens in SAP haben regelmäßige Sitzungen mit der Direktion F stattgefunden.	Verfahrensentswurf erarbeitet in BPM-Tool; Geschäftsanalyse-dokument wurde für die TCO-Softwareanwendung erstellt; für die Einbindung des TCO Admin-Verfahrens in SAP haben regelmäßige Sitzungen mit der Direktion F stattgefunden.	Vorläufige Verfahren angewandt und überprüft und bei Bedarf angepasst.	Entwürfe von Verfahren und Prozessen sind bereit, in ARIS überprüft und angepasst zu werden, sobald die DV veröffentlicht ist.
Erfolgreiche Umsetzung der Durchführungsbestimmung für Drittlandbetreiber-Genehmigungen.	Reibungslose Umsetzung der Durchführungsbestimmung.	Kommunikations-tätigkeiten durchgeführt; Vertrauensmodell entwickelt und getestet.	Regelsetzungsverfahren für geplanten Teil-TCO verzögert (Stellungnahme im Dezember 2012 veröffentlicht).	Beurteilung von 50 % der Übergangsfälle abgeschlossen.	In Q4 2013 wurde die Durchführungsbestimmung TCO an das Parlament übermittelt. Bereit zur Umsetzung der DV und Bewertung der Übergangsfälle, sobald die DV veröffentlicht ist (erwartet für Q1 2014).

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Unterstützung der Kommission im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005	Unterstützung der Kommission auf deren Ersuchen.	13 (ASC-Sitzungen; Vorab-Anhörungen).	2 Dienstreisen für die Kommission (EU-Sicherheitsliste); 14 ASC-Anhörungen/Sitzungen in Brüssel; 7 Dienstreisen mit ICAO USOAP.	ASC-Sitzungen wie geplant.	Plangemäß fanden zwei ASC-Sitzungen statt. Vorbereitungssitzungen fanden wie gefordert statt. Drei Dienstreisen: 19 Anhörungen.

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Förderung des EASA-Systems durch bilaterale Abkommen (BASA), Arbeitsvereinbarungen (WA) und lokale Vertreter.	- Prozentsatz der innerhalb der anfänglich vereinbarten Frist aktiv aufgenommenen Verhandlungen. - Prozentsatz der Koordinierungssitzungen als Folgemaßnahmen zu den Abkommen.	Entfällt 100 %	98 % 98 %	98 % 90 % der Koordinierungssitzungen organisiert	97 % 96 %
Unterstützung der Koordinierung von ICAO-Schreiben (ICAO State Letters, SL) durch die Kommission gemäß dem Verfahren der Kommission.	Prozentsatz der rechtzeitig vorgelegten Empfehlungen für ICAO-Schreiben (ICAO State Letters, SL)	100 %	97 %	90 %	100 %
Entwicklung und Umsetzung von Aktivitäten im Rahmen der technischen Zusammenarbeit wie z. B. Ausbildung und technische Workshops für die Behörden internationaler Partner.	Anzahl der technischen Tätigkeiten, die für die Verbreitung und Erläuterung von EU-Vorschriften organisiert wurden.	20 Veranstaltungen	27 Veranstaltungen	15 Veranstaltungen	53 Veranstaltungen
Unterstützung der Kommission bei der Definition, Umsetzung und Bewertung von EU-Kooperationsprogrammen in der Zivilluftfahrt.	Anzahl der Projekte mit direkter EASA-Beteiligung (Teilnahme an Sitzungen der Lenkungsausschüsse von Projekten, Mitwirkung an technischen Aktivitäten usw.).	19 Projekte	13 Projekte	8 Projekte	9 Projekte

UNTERSTÜTZUNGSTÄTIGKEITEN

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Zeitnahe Bearbeitung von Anträgen zur Förderung der Qualität und einer kontinuierlichen Verbesserung der Dienstleistungen für die Industrie.	Anteil der innerhalb von 5 Arbeitstagen ab Eingang zugewiesenen Anträge.	73 %	80 %	80 %	84 %
Zügige Bearbeitung von Abschlussdokumenten zur Förderung der Qualität und einer kontinuierlichen Verbesserung der Dienstleistungen für die Industrie.	Anteil der Bescheinigungen, die innerhalb von 2 Arbeitstagen ab Eingang des technischen Visums ausgestellt werden.	90 %	88 %	90 %	92 %
Erfüllung der Bedingungen der Rahmenverträge mit den nationalen Luftfahrtbehörden.	Prozentsatz der bearbeiteten Rechnungen (Zahlung veranlasst) innerhalb von 45 Kalendertagen ab Registrierung der Rechnung.	99 %	100 %	98 %	100 %
Angebot angemessener Beschaffungsdienste für die Wirtschaft.	Anteil der am Ende des Jahres erreichten (im September überprüft) Planung jährlicher Beschaffungen mit hohem Volumen (über 60 000) (Anzahl der Verfahren, Anzahl der unterzeichneten Verträge, Haushaltsvolumen).	96 %	95 %	95 %	100 %
Aufrechterhaltung einer hohen Haushaltsvollzugsrate.	Anteil der ausgeführten Verpflichtungen gegenüber der Prognose für den gesamten Jahreshaushaltsplan	98 %	97 %	98 %	98 %

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Verbesserung der Effizienz bei der Einziehung von Forderungen.	Durchschnittliche Anzahl der Tage bis zur Einziehungsanordnung.	98	74,2	75 ¹⁷	59,3
Bereitstellung angemessener Berichte des Managements an den Verwaltungsrat.	Zurverfügungstellung eines Fortschrittsanzeigers für jede Verwaltungsrats-sitzung.	4	4	4	4
Aufbau eines gemeinsamen Archivierungssystems für Dokumente für die gesamte EASA, das die Anforderungen von ISO 9001 erfüllt.	Erfolgreiche Einführung der Dokumentenverwaltung in allen Abteilungen.	Geschäftsbewertung durchgeführt.	Funktionale und technische Anforderungen und Konzept der generischen DV-Funktionen entworfen. Pilotprojekt der Direktion C konzipiert und testbereit. Konzept für Pilotprojekt der Direktion R initiiert.	Auswertung des Pilotprojekts und Start von Phase 2.	Pilotprojekt (Certification Review Items) durchgeführt, ausgewertet und abgeschlossen. Einführungsprojekte für Phase 2 zur Entscheidung durch COMINFO vorgeschlagen.
ISO 9001-Zertifizierung.	Überprüfung durch eine externe Stelle.	Zertifizierung aufrechterhalten.	Zertifizierung aufrechterhalten.	Zertifizierung verlängert.	2013 erfolgreiche ISO-Re-Zertifizierung.
Durchführung einer jährlichen Risikoanalyse.	Aktuelles Risikoverzeichnis.	Zu 100 % auf dem neuesten Stand.	Zu 100 % auf dem neuesten Stand. Risikoregister 2012 fertig und auf dem neuesten Stand.	Zu 100 % auf dem neuesten Stand.	Risikoregister 2013 im Mai 2013 veröffentlicht.
Umsetzung des Stellenplans.	Anteil genehmigter Stellen für Bedienstete auf Zeit, die am Jahresende besetzt waren ¹⁸ .	99,8 %	97 %	98 %	94 % ¹⁹

¹⁷ Das im Arbeitsprogramm 2013 genannte Ziel für 2013 (95 Tage) wurde aufgrund geänderter Berechnungsmethoden revidiert.

¹⁸ Die Definition des KPI wurde geändert. Im Arbeitsprogramm 2013 heißt es nunmehr: „Anteil genehmigter Stellen für Bedienstete auf Zeit, die Ende 2010 besetzt waren“.

¹⁹ Die Zahl der Neueinstellungen wurde in Anbetracht des geänderten Haushaltsplans 2013 und im Vorgriff auf den geschrumpften Stellenplan 2014 nach unten korrigiert.

Zielsetzung	KPI	Ergebnis 2011	Ergebnis 2012	Ziel 2013	Ergebnis 2013
Sicherstellung der Entwicklung, Umsetzung und Durchführung von mit technischen Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen zusammenhängenden Tätigkeiten für Beteiligte, die in der Strategie der Agentur ermittelt wurden	Erarbeitete Kurse im Vergleich zu geplanten Kursen.	122 %	Entfällt	75 %	Q1 100 % Q2 110 % Q3 14 von 0 geplanten Q4 6 von 0 geplanten
	Durchgeführte Kurse im Vergleich zu geplanten Kursen.	72 %	Entfällt	75 %	87 %

Anhang 5: Verzicht auf Beitreibungen

Gemäß Artikel 62 (Verzicht auf die Beitreibung einer Forderung) der derzeitigen EASA-Durchführungsbestimmungen sind Forderungsverzichte über einen Betrag von 100 000 EUR oder mehr meldepflichtig. Nachstehend Angaben zu einem Fall, der sich 2013 ereignet hat:

Kunde	SKY AIRCRAFT
Forderungsbetrag	462 881,80 EUR
Grund	Insolvenz des Kunden

Anhang 6: Geschäftsergebnis der Agentur im Jahr 2013 (EASA-Haushaltsvollzug)²⁰

6.1. Vorläufige Haushaltsergebnisrechnung 2013 (alle Zahlen in Tausend EUR x 1 000).

Der Rechnungsabschluss liefert ein detailliertes Bild des Haushaltsvollzugs. Er basiert auf dem Prinzip der modifizierten Einnahmen-Ausgaben-Rechnung.

	2013	2012
EINNAHMEN		
Kommissionszuschuss (für den Betriebshaushalt – Titel 1, 2 und 3 – der Agentur)	35 830	35 728
Phare-Mittel der Kommission	4 689	2 924
Sonstige von der Kommission erhaltene Beiträge und Mittel	1 407	1 514
Gebühreneinnahmen	81 942	74 241
Sonstige Einnahmen	1 003	727
GESAMTEINNAHMEN (a)	124 870	115 132
AUSGABEN		
Titel I: Personal	69 438	64 276
Titel II: Verwaltungskosten	15 934	13 563
Titel III: Betriebsausgaben ohne zweckgebundene Einnahmen aus Gebühren und Entgelten	53 894	56 812
Von F&C übertragene zweckgebundene Einnahmen	27 757	24 197
GESAMTAUSGABEN (b)	167 024	158 848
ERGEBNIS FÜR DAS HAUSHALTSJAHR (a-b)	(42 154)	(43 716)
Stornierung nicht verwendeter, vom Vorjahr übertragener Zahlungsermächtigungen	555	1 612
Anpassung für vom Vorjahr übertragene Ermächtigungen, verfügbar am 31.12. aus zweckgebundenen Einnahmen	42 402	42 177
Wechselkursdifferenzen für das Jahr (Gewinn +/-Verlust -)	(5)	(12)
SALDO DER ERGEBNISRECHNUNG FÜR DAS HAUSHALTSJAHR	798	62
Saldo Jahr N-1	62	1 361
Positiver Saldo für das Jahr N-1, erstattet im Jahr N an die Kommission	(62)	(1 361)

²⁰ Der Abschlussbericht des Europäischen Rechnungshofs über den EASA-Rechnungsabschluss 2013 wird für Juni 2014 erwartet.

Ergebnis verwendet zur Ermittlung der Beträge in der allgemeinen Rechnungsführung	798	62
Kommissionszuschuss – die Agentur registriert antizipative Aktiva und antizipative Passiva der Kommission	35 032	35 666
Offenbleibende Vorfinanzierung, von der Agentur an die Kommission im Jahr N+1 zu erstatten	798	62
Nicht im Haushaltsergebnis enthalten:		
Zinsen bis 31.12.Jahr N auf Zuschüsse der Kommission, die an die Kommission erstattet werden müssen (Passiva)	80	55

6.2 Vorläufiger Haushaltsvollzug 2013 (alle Zahlen in Tausend EUR x 1 000).

	2013		2012	
	Zahlungen	Mittelbindung	Zahlungen	Mittelbindung
TITEL I - Personalausgaben				
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1)	70 719	70 719	66 743	66 743
Gebunden		69 437		64 265
Gezahlt	68 774		63 520	
Automatische Überträge	665		756	
Gesamtausgaben/Mittelbindung (2)	69 438	69 437	64 276	64 265
Aus zweckgebundenen Einnahmen übertragene Mittel (3)		1		11
Annulliert	1 280	1 280	2 467	2 467
% an Haushaltsmitteln verwendet (2+3)/(1)	98.19%	98.19%	96.30%	96.30%
TITEL II - Verwaltungsausgaben				
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1)	16 280	16 280	14 193	14 193
Gebunden		15 918		13 559
Gezahlt	12 740		10 198	
Automatische Überträge	3 194		3 365	
Nicht automatische Überträge				
Gesamtausgaben/Mittelbindung (2)	15 934	15 918	13 563	13 559
Aus zweckgebundenen Einnahmen übertragene Mittel (3)		17		4
Annulliert	346	346	630	630

	2013		2012	
	Zahlungen	Mittelbindung	Zahlungen	Mittelbindung
% an Haushaltsmitteln verwendet (2+3)/(1)	97.88%	97.88%	95.56%	95.56%
TITEL III -Betriebsausgaben				
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1)	82 318	82 318	82 726	82 726
Gebunden		49 865		54 456
Gezahlt	33 282		32 399	
Automatische Überträge	48 368		48 610	
Nicht automatische Überträge				
Gesamtausgaben/Mittelbindung (2)	81 651	49 865	81 009	54 456
Aus zweckgebundenen Einnahmen übertragene Mittel (3)		31 786		26 553
Annulliert	667	667	1 716	1 716
% an Haushaltsmitteln verwendet (2+3)/(1)	99.19%	99.19%	97.93%	97.93%
GESAMT				
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1)	169 317	169 317	163 661	163 661
Gebunden		135 220		132 280
Gezahlt	114 796		106 118	
Automatische Überträge	52 228		52 731	
Nicht automatische Überträge	0		0	
Gesamtausgaben/Mittelbindung (2)	167 024	135 220	158 848	132 280
Aus zweckgebundenen Einnahmen übertragene Mittel (3)		31 804		26 568
Annulliert	2 293	2 293	4 813	4 813
% an Haushaltsmitteln verwendet (2+3)/(1)	98.65%	98.65%	97.06%	97.06%

Wichtigste Aspekte des Vollzugs des Haushaltsplans

Im Jahr 2013 hat die Agentur ausschließlich nicht getrennte Mittel verwendet.

Die Gesamtausschöpfung der gebundenen Mittel belief sich auf 167 024 000 EUR (2012: 158 848 000 EUR), von denen 135 220 000 EUR (2012: 132 280 000 EUR) gebundene Haushaltsmittel sind und 31 804 000 EUR (2012: 26 568 000 EUR) an Mittelbindungen aus zweckgebundenen Einnahmen gemäß Artikel 15 der EASA-Finanzregelung automatisch übertragen wurden.

Die Gesamtausschöpfung der Mittel für Zahlungen belief sich auf 167 024 000 EUR (2012: 158 848 000 EUR), von denen 114 796 000 EUR (2012: 106 118 000 EUR) ausgezahlt und 52 228 000 EUR (2012: 52 731 000 EUR) automatisch übertragen wurden (20 424 000 EUR auf Mittelbindungen und 31 804 000 EUR auf Mittelansätze aus zweckgebundenen Einnahmen).

Haushaltsvollzug nach Titeln



Title I	Titel I
Title II	Titel II
Title III	Titel III

Verwaltungsausgaben (Titel I und II)

Die Personalausgaben stiegen 2013 um 5 162 000 EUR auf 69 438 000 EUR (2012: 64 276 000 EUR). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Personalentwicklung zurückzuführen, die insbesondere erforderlich war, damit die Agentur ihrer Zertifizierungsfunktion in ihren neuen Tätigkeitsbereichen nachkommen kann. Der Anteil der Personalausgaben am Gesamthaushalt nahm 2013 leicht auf 41,6 % zu (2012: 40,5 %).

Auch bei den anderen Verwaltungsausgaben war ein leichter Anstieg zu verzeichnen, und zwar sowohl bei ihrem Anteil am Haushalt der Agentur (auf 9,5 %) als auch absolut (auf 15 934 000 EUR) (2012: 8,5 % bzw. 13 563 000 EUR). Dies steht in Einklang mit der gestiegenen Mitarbeiterzahl und ist Ausdruck der Tatsache, dass jetzt alle IT-Mittel den Verwaltungsausgaben zugerechnet werden.

Betriebsausgaben (Titel III)

Die Betriebsausgaben stiegen 2013 leicht um 642 000 EUR auf 81 651 000 EUR (2012: 81 009 000 EUR). Der Anteil der Betriebsausgaben am Gesamthaushalt der Agentur ging 2013 um 2,1 % auf 48,9 % zurück (2012: 51,0 %), was auf die fortgesetzten Bemühungen der Agentur um Internalisierung von Zertifizierungs- und Zulassungstätigkeiten und auf die Einstufung aller IT-Kosten als Verwaltungskosten zurückzuführen ist.

Die Mittel aus zweckgebundenen Einnahmen in Höhe von 31 804 000 EUR, die automatisch übertragen wurden, setzen sich zusammen aus 27 757 000 EUR an externen zweckgebundenen Einnahmen aus Gebühren und Entgelten und 4 047 000 EUR an sonstigen zweckgebundenen Einnahmen (3 538 000 EUR vorgesehen für technische Unterstützung und Kooperationsprojekte und 509 000 EUR als intern zweckgebundene Einnahmen).

Mittel in Form von zweckgebundenen Einnahmen in Höhe von 5 797 000 EUR, mit denen die Projekte zur technischen Unterstützung und Kooperation mit Drittländern fortgesetzt werden sollen, wurden geschätzt und im endgültigen Haushaltsplan für 2013 genehmigt. Die tatsächlich erhaltenen Beträge einschließlich der aus 2012 übertragenen Beträge beliefen sich auf insgesamt 7 390 000 EUR, von denen 3 852 000 EUR gebunden wurden, und Mittelansätze von 3 538 000 EUR wurden automatisch auf 2013 übertragen.

Gesamtverwendungsrate des Haushalts

Das Ergebnis einer umfassenden Haushaltsüberwachung im Verlauf des Jahres war die endgültige Verwendungsrate des C1-Haushalts für 2013 von 98 % (2012: 95 %), während die Gesamtverwendungsrate einschließlich Anpassungen für zweckgebundene Einnahmen 99 % erreichte (2012: 97 %).

6.3. Vorläufige wirtschaftliche Ergebnisrechnung 2013 (alle Zahlen in Tausend EUR x 1 000).

Im Abschluss sind alle Aufwendungen und Erträge für das Haushaltsjahr nach den Vorschriften über die periodengerechte Rechnungsführung im Einklang mit den Rechnungsführungsvorschriften der Europäischen Kommission ausgewiesen.

6.3.1. Aggregierte Gebühren und Entgelte und Zuschuss

	2013	2012
BETRIEBSEINNAHMEN		
Gebühren und Entgelte	78 324	76 600
Beiträge von EU-Stellen	37 903	36 549
Wiedereinziehung von Ausgaben	1 062	751
Beiträge von EFTA-Ländern	991	994
GESAMTBETRIEBSEINNAHMEN	118 280	114 895
BETRIEBSAUSGABEN		
Personalausgaben	(67 819)	(63 925)
Gebäude und damit zusammenhängende Ausgaben	(7 716)	(8 325)
Sonstige Ausgaben	(7 706)	(6 511)
Wertminderung und Abschreibungen	(2 192)	(3 293)
Auslagerung und Vergabe von Tätigkeiten nach außen	(35 684)	(36 942)
GESAMTBETRIEBSAUSGABEN	(121 117)	(118 996)
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS BETRIEBLICHEN TÄTIGKEITEN	(2 837)	(4 101)
NICHTBETRIEBLICHE EINNAHMEN (AUSGABEN)		
Zinserträge	603	519
Aufwendungen für Zinsen und Entgelte	(54)	(33)
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS NICHTBETRIEBLICHEN TÄTIGKEITEN	549	486
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS ORDENTLICHEN TÄTIGKEITEN	(2 288)	(3 615)
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSITIONEN	-	-

NETTO-ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) FÜR DEN ZEITRAUM	(2 288)	(3 615)
----------------------------------------------------	----------------	----------------

6.3.2. Nur Gebühren und Entgelte

	2013	2012
BETRIEBSEINNAHMEN		
Gebühren und Entgelte	78 324	76 600
Beiträge von EU-Stellen	0	
Wiedereinziehung von Ausgaben	570	470
Beiträge von EFTA-Ländern	0	
GESAMTBETRIEBSEINNAHMEN	78 893	77 071
BETRIEBSAUSGABEN		
Personalausgaben	(42.811)	(39 371)
Gebäude und damit zusammenhängende Ausgaben	(4 886)	(5 238)
Sonstige Ausgaben	(4 803)	(4 048)
Wertminderung und Abschreibungen	(1 415)	(2 166)
Auslagerung und Vergabe von Tätigkeiten nach außen	(27 356)	(27 689)
GESAMTBETRIEBSAUSGABEN	(81 271)	(78 511)
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS BETRIEBLICHEN TÄTIGKEITEN	(2 378)	(1 440)
NICHTBETRIEBLICHE EINNAHMEN (AUSGABEN)		
Zinserträge	603	519
Aufwendungen für Zinsen und Entgelte	(36)	(21)
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS NICHTBETRIEBLICHEN TÄTIGKEITEN	567	498
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS ORDENTLICHEN TÄTIGKEITEN	(1 811)	(943)
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSITIONEN		
NETTO-ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) FÜR DEN ZEITRAUM	(1 811)	(943)

6.3.3 Nur Zuschuss

	2013	2012
BETRIEBSEINNAHMEN		
Gebühren und Entgelte		
Beiträge von EU-Stellen	37 903	36 549
Wiedereinziehung von Ausgaben	492	280
Beiträge von EFTA-Ländern	991	994
GESAMTBETRIEBSEINNAHMEN	39 386	37 824
BETRIEBSAUSGABEN		
Personalausgaben	(25 008)	(24 554)
Gebäude und damit zusammenhängende Ausgaben	(2 830)	(3 087)
Sonstige Ausgaben	(2 902)	(2 463)
Wertminderung und Abschreibungen	(777)	(1 127)
Auslagerung und Vergabe von Tätigkeiten nach außen	(8 328)	(9 253)
GESAMTBETRIEBSAUSGABEN	(39 846)	(40 485)
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS BETRIEBLICHEN TÄTIGKEITEN	459	(2 661)
NICHTBETRIEBLICHE EINNAHMEN (AUSGABEN)		
Zinserträge		
Aufwendungen für Zinsen und Entgelte	(18)	(12)
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS NICHTBETRIEBLICHEN TÄTIGKEITEN	(18)	(12)
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS ORDENTLICHEN TÄTIGKEITEN	(477)	(2 672)
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSITIONEN		
NETTO-ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) FÜR DEN ZEITRAUM	(477)	(2 672)

Anhang 7: 2013 eingeleitete und/oder abgeschlossene Vergabeverfahren

D	Art des Verfahrens	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrags	Art des Vertrags	Gesamtwert (max.)	Vertragsreferenz	Erfolgreicher Bieter	Vertragsunterzeichnung	Status
F	NP	EASA.2010.NP.23	Miete	Development, Rental and Establishment of an Office Building for the European Aviation Safety Agency (EASA)	Mietvertrag	Entfällt	Entfällt	Mietvertrag: Projektgesellschaft Konrad-Adenauer-Ufer Köln GmbH & Co KG, vertreten durch Hochtief	02/07/2013	Abgeschlossen
			Bauarbeiten		Bauftrag	Entfällt	Entfällt	Bauftrag: HOCHTIEF Projektentwicklung GmbH	02/07/2013	Abgeschlossen
			Zusätzlicher Parkraum		Dienstleistungs-/Mietvertrag	Entfällt	Entfällt	Parkraum im Nachbargebäude: CA Immo Deutschland GmbH	Noch unbestätigt	Abgeschlossen
E	OP	EASA.2012.OP.16	Los 1	Communication Services - Event Management	Rahmenvertrag	€ 3,000,000.00	(i) EASA.2013.FC01	facts and fiction GmbH	18/06/2013	Abgeschlossen
							(ii) EASA.2013.FC02	ergo Unternehmenskommunikation GmbH & Co. KG	07/06/2013	Abgeschlossen
			Los 2	Communication Services - Communication Strategy Advice	Rahmenvertrag	€ 1,000,000.00	(i) EASA.2013.FC03	Media Consulta International Holding AG	27/05/2013	Abgeschlossen
							(ii) EASA.2013.FC04	ergo Unternehmenskommunikation GmbH & Co. KG	07/06/2013	Abgeschlossen
			Los 3	Communication Services - Website Extensions & Web Services	Rahmenvertrag	€ 500,000.00	(i) EASA.2013.FC05	Eworx S.A.	25/06/2013	Abgeschlossen
							(ii) EASA.2013.FC06	Bilbomatica S.A.	10/06/2013	Abgeschlossen

D	Art des Verfahrens	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrags	Art des Vertrags	Gesamtwert (max.)	Vertragsreferenz	Erfolgreicher Bieter	Vertragsunterzeichnung	Status
			Los 4	Communication Services - Layout & Production of promotional Material	Rahmenvertrag	€ 500,000.00	(i) EASA.2013.FC07	MCS Kick & Rush SPRL BVBA	28/05/2013	Abgeschlossen
							(ii) EASA.2013.FC08	Baretz SRL	30/05/2013	Abgeschlossen
E	OP	EASA.2012.OP.29		Further development, maintenance and implementation of SOFIA (Safety Oversight Facilitated Integrated Application) in EASA Partner States	Rahmenvertrag	€ 3,000,000.00	Entfällt	Ausschreibung angelaufen, dann aber storniert.	Entfällt	Abgeschlossen
E	LVP	E.3.2013.NP.01		Framework contract for certification of EASA integrated management system against ISO standard	Rahmenvertrag	€ 50,000.00	E.3.2013.FC01	GUT Zertifizierungsgesellschaft für Managementsysteme mbH Umweltgutachter	07/06/2013	Abgeschlossen
E	OP	EASA.2013.OP.05		Assistance to process modelling with ARIS	Rahmenvertrag	€ 400,000.00	EASA.2013.FC23	Deloitte Tax & Consulting S.à r.l.	13/11/2013	Abgeschlossen
E	OP	EASA.2013.OP.04		Temporary Workers for the European Aviation Safety Agency	Rahmenvertrag	€ 4,500,000.00	EASA.2013.FC09	Bishop GmbH	16/06/2013	Abgeschlossen
F	OP	EASA.2013.OP.06	Los 1	Property Consultancy and Project Supervision/Management Services	Rahmenvertrag	€ 2,400,000.00	(i) EASA.2013.FC10	Ernst & Young Real Estate GmbH	22/07/2013	Abgeschlossen
							(ii) EASA.2013.FC11	Drees & Sommer Projektmanagement und bautechnische Beratung GmbH	22/07/2013	Abgeschlossen

D	Art des Verfahrens	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrags	Art des Vertrags	Gesamtwert (max.)	Vertragsreferenz	Erfolgreicher Bieter	Vertragsunterzeichnung	Status
							(iii) EASA.2013.FC12	BMP Baumanagement GmbH	18/07/2013	Abgeschlossen
			Los 2	Facility Management Consultancy Services	Rahmenvertrag	€ 1,600,000.00	(i) EASA.2013.FC13	Cgmunich GmbH	03/09/2013	Abgeschlossen
		(ii) EASA.2013.FC14					Consortium: Reality Consult GmbH & ikl Ingenieurbuero Prof. Dr.-Ing Kunibert Lennerts GmbH	28/08/2013	Abgeschlossen	
		(iii) EASA.2013.FC15					Ernst & Young Real Estate GmbH	30/08/2013	Abgeschlossen	
E	OP	EASA.2013.OP.08		DIFT - De-icing fluid wind tunnel testing	Direktvergabe	€ 150,000.00	EASA.2013.C22	National Research Council Canada	21/11/2013	Abgeschlossen
E	OP	EASA.2013.OP.07	Los 1	Language tuition on EASA premises	Rahmenvertrag	€ 350,000.00	(i) EASA.2013.FC30	Carl Duisberg Centren GmbH	Noch unbestätigt	Verträge zur Unterzeichnung im Umlauf
							(ii) EASA.2013.FC31	Volkshochschule Koeln		
			Los 2	Language tuition outside EASA premises		€ 350,000.00	EASA.2013.FC32	Volkshochschule Koeln		
			Los 3	TELC testing		€ 70,000.00	(i) EASA.2013.FC33	Carl Duisberg Centren GmbH		
(ii) EASA.2013.FC34	Volkshochschule Koeln									

D	Art des Verfahrens	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrags	Art des Vertrags	Gesamtwert (max.)	Vertragsreferenz	Erfolgreicher Bieter	Vertragsunterzeichnung	Status
E	OP	EASA.2013.OP.09		Provision of Medical Services – Pre-employment Medical Examinations for New Staff Members & Annual Medical Check-ups for Existing Staff Members	Rahmenvertrag	€ 250,000.00	EASA.2013.FC16	Pan Praxisklinik am Neumarkt GmbH & Co. KG	19/08/2013	Abgeschlossen
F	RP	EASA.2013.RP.10	Los 1	ICT Services - IT infrastructure support and development of and maintenance for in-house business applications	Rahmenvertrag	€ 4,500,000.00	(i) EASA.2013.FC17	Consortium UniSystems SA (leader) and Serco Belgium SA	24/09/2013	Abgeschlossen
							(ii) EASA.2013.FC18	Deloitte Consulting cvba	16/10/2013	Abgeschlossen
							(iii) EASA.2013.FC19	Consortium Atos Belgium s.a. (leader) and Trasys s.a.	08/10/2013	Abgeschlossen
			Los 2	ICT Services - IS infrastructure support		€ 7,000,000.00	EASA.2013.FC20	Consortium Atos Belgium s.a. (leader) and Trasys s.a.	08/10/2013	Abgeschlossen
E	OP	EASA.2013.OP.12		CODAMEIN III - Composite Damage Metrics and Inspection-	Direktvergabe	€ 120,000.00	EASA.2013.C21	Bishop GmbH	18/11/2013	Abgeschlossen
E	OP	EASA.2013.OP.14		Electronic Flight Bag (EFB) weight and balance applications	Direktvergabe	€ 80,000.00	Entfällt	Verfahren eingestellt. Keine passenden Angebote erhalten.	Entfällt	Abgeschlossen
E	NP	EASA.2013.NP.15		HighIWC II – Contribution to the definition of Ice Water Content of clouds at High	Rahmenvertrag	€ 800,000.00	EASA.2013.FC27	Konsortium zwischen Airbus Operations SAS (Führer) and Centre National de la Recherche Scientifique (Partner)	19/12/2013	Abgeschlossen

D	Art des Verfahrens	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrags	Art des Vertrags	Gesamtwert (max.)	Vertragsreferenz	Erfolgreicher Bieter	Vertragsunterzeichnung	Status
				altitude						
F	LVP	F.2.2.2013.NP.01		Banking Services - Deposit/savings account	Direktvergabe	Entfällt	Entfällt	Banque et Caisse d'Epargne de l'Etat (BCEE) Luxembourg	28/06/2013	Abgeschlossen
R	ROC - ASSESS	EASA.2011.OP.14/L2.04		Study on models and methodology for safety assessment of runway end safety areas (RESA)	Dienstleistungsvertrag – Wiedereröffnung des Verfahrens	€ 180,800.00	EASA.2011.FC25. SC03	Konsortium zwischen ECORYS Nederland (Führer) und NLR	27/07/2013	Abgeschlossen
F	NP	EASA.2013.NP.16		Brussels office - first extension works	Bauftrag	€ 158,161.86	500004869	DTZ Consulting Brussels SA	26/04/2013	Abgeschlossen
F	NP	F.4.2013.NP.01		Insurance consultancy Services	Rahmenvertrag	€ 60,000.00	F.4.2013.FC01	IRM Versicherungsberatung GmbH	24/05/2013	Abgeschlossen
R	ROC - ASSESS	EASA.2011.OP.14/L1.02		Support to the CAEP forecasting and economics support group (FESG)	Dienstleistungsvertrag – Wiedereröffnung des Verfahrens	€ 119,620.00	EASA.2011.FC15. SC03	J.W. Pulles	28/06/2013	Abgeschlossen
R	ROC - ASSESS	EASA.2011.OP.14/L1.03		Support to CAEP Economic Analysis (CAEP II)	Dienstleistungsvertrag – Wiedereröffnung des Verfahrens	€ 113,964.00	EASA.2011.FC14. SC01	Stichting Nationaal Luchten Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	11/11/2013	Abgeschlossen
R	NP	R.5.2013.NP.01		ADR rules workshops	Direktvergabe	€ 12,000.00	EASA/PO/2013/ 500004973	ACI Europe	04/06/2013	Abgeschlossen
E	NP	R.7.2013.NP.01		Litigation support in General Court case No T-102/13, Heli-Flight GmbH & Co.	Rahmenvertrag	€ 50,000.00	R.7.2013.FC01	Redeker Sellner Dahs	02/04/2013	Abgeschlossen

D	Art des Verfahrens	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrags	Art des Vertrags	Gesamtwert (max.)	Vertragsreferenz	Erfolgreicher Bieter	Vertragsunterzeichnung	Status
				KG vs EASA, and adjacent or similar services						
F	NP	F.3.3.2013.NP.01		Mobile Communication Services Brussels Office	Rahmenvertrag	€ 60,000.00	Entfällt	Verfahren eingestellt. Keine passenden Angebote erhalten.	Entfällt. Keine Angebote erhalten.	Abgeschlossen
F	NP	F.3.3.2013.NP.02		Mobile Communication Services Brussels Office	Rahmenvertrag	€ 60,000.00	500005084	Mobistar SA/NV	08/07/2013	Abgeschlossen
F	NP	F4.2013.NP.17		Hotels selection list 2014 for EASA visitors	10 Vereinbarungen	Entfällt	Entfällt	Vereinbarung mit 10 Hotels	01/01/2014	Abgeschlossen
F	NP	F.3.3.2013.NP.03		Internet/landline Services Brussels Office	Rahmenvertrag	€ 60,000.00	Noch unbestätigt	Noch unbestätigt	Noch unbestätigt	Abklärung läuft
E	NP	EASA.2013.NP.20		Office supplies for Brussels Office	Änderung	Entfällt	EASA.2011.FC01. AM01 & EASA.2011.FC05. AM01	Lyreco Deutschland GmbH	25/10/2013	Abgeschlossen
E	NP	EASA.2013.NP.22		Further development, maintenance and implementation of SOFIA in EASA Partner States (bridging contract)	Vertragsergänzung	€ 600,000.00	EASA.2009.FC32. SU01	Konsortium zwischen Egis Avia (Führer), Bureau Veritas, CAA International, SGI Aviation Services und Lufthansa Consulting	03/09/2013	Abgeschlossen

D	Art des Verfahrens	Ref.	Los Nr.	Titel des Vertrags	Art des Vertrags	Gesamtwert (max.)	Vertragsreferenz	Erfolgreicher Bieter	Vertragsunterzeichnung	Status
E	NP	E.2.2013.NP.08		RECAT EU	Direktvergabe	€ 49,500.00	EASA.2013.C29	Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium - NLR	16/12/2013	Abgeschlossen

Anhang 8: Bedienstete auf Zeit pro Tätigkeit

Bedienstete auf Zeit	Tatsächlicher Stand Ende 2012	Mehrjähriger Plan zur Personalpolitik 2012 (nur zur Referenz)	Entwurf des Haushaltsplans 2013 (Vorschlag EASA)	Entwurf des Haushaltsplans 2013 (Vorschlag Kommission)
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Sicherheitsüberprüfung und -förderung	17	18	18	18
Regelsetzung	80	81	81	81
Produktsicherheitsaufsicht	211	213	249	249
Normung	50	53	63	54
Genehmigung von Betrieben	60	65	69	69
Betreiber	14	17	29	22
Internationale Zusammenarbeit	16	15	15	16
Unterstützungstätigkeiten	166	172	182	183
Agentur gesamt	614	634	706	692
<i>Differenz zum Vorjahr</i>		58		
Über Gebühren und Entgelte finanziert	400	405	464	465
<i>Differenz zum Vorjahr</i>		60		
Über Zuschuss finanziert	214	229	242	227
<i>Differenz zum Vorjahr</i>		-2		

Anhang 9: Personalbestand und Entwicklung des Personalbestands

Dieser Teil enthält Analysen und Statistiken über die Mitarbeiter, die zum Ende des Berichtszeitraums beschäftigt waren, anhand verschiedener Parameter wie Staatsangehörigkeit, Geschlecht und Alter. In allen Tabellen dieses Teils stellen die Zahlen die Situation zum 31.12.2013 dar.

Abbildung 1: Stellenplan

Laufbahngruppe / Besoldungsgruppe	Besetzte Stellen am 31.12.2012	Stellenplan 2013	Besetzte Stellen am 31.12.2013*	Beschäftigungsquote am 31.12.2013
AD	480	551	510	93 %
15	2	2	1	
14	5	14	6	
13	9	21	14	
12	21	37	15	
11	15	60	18	
10	70	84	73	
9	73	107	83	
8	85	100	92	
7	105	75	123	
6	78	46	73	
5	17	5	12	
AST	133	141	137	97 %
8		2		
7		8		
6	2	19	4	
5	10	34	10	
4	23	31	28	
3	52	23	53	
2	32	20	27	
1	14	4	15	
Gesamt	613	692	647	93 %

In dieser Tabelle werden nur Stellen für Bedienstete auf Zeit (TA) aufgeführt. Es wird die jeweilige Anzahl der zum Ende des Berichtszeitraums besetzten Stellen und nicht die Zahl der Mitarbeiter genannt. Es wird darauf hingewiesen, dass zwei Piloten in struktureller Teilzeit nur eine Stelle innehaben. Daher beschäftigt die EASA 648 Bedienstete auf Zeit, die aber nur 647 Stellen besetzen. Außerdem waren Ende 2013 85 Vertragsbedienstete (CA) und 16 abgeordnete nationale Sachverständige (ANS) beschäftigt.

Alle von der EASA im Stellenplan genehmigten Stellen sind als „befristet“ definiert.

Es ist zu beachten, dass es in EU-Einrichtungen möglich ist, Stellen „unterzubesetzen“, d. h. eine Stelle kann mit einem Mitarbeiter besetzt werden, der in eine niedrigere Besoldungsgruppe eingestuft wurde, als sie theoretisch für die Stelle vorgesehen ist. Die Dienstgradverteilung im Stellenplan entspricht der „höchsten“ genehmigten Dienstgradverteilung, wobei die besetzten Stellen von der höchsten bis zu den niedrigsten absteigend gerechnet werden.

Figure 2: Staff distribution by Directorate

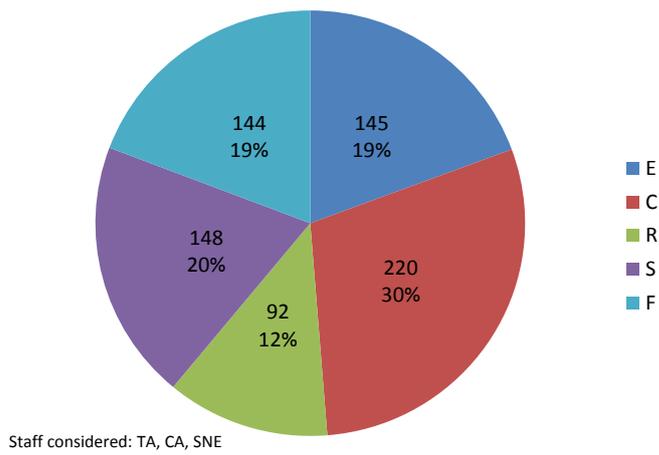


Figure 2: Staff distribution by Directorate	Abbildung 2: Personalverteilung nach Direktionen
Staff considered: TA, CA, SNE	Berücksichtigte Mitarbeiter: TA, CA und ANS

Figure 3: Gender distribution

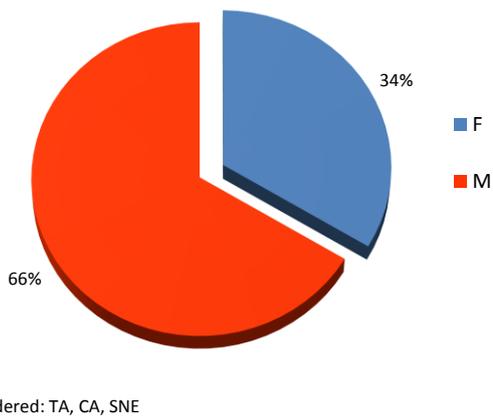


Figure 3: Gender distribution	Abbildung 3: Personalverteilung nach Geschlecht
Staff considered: TA, CA, SNE	Berücksichtigte Mitarbeiter: TA, CA und ANS

Figure 4: Age distribution

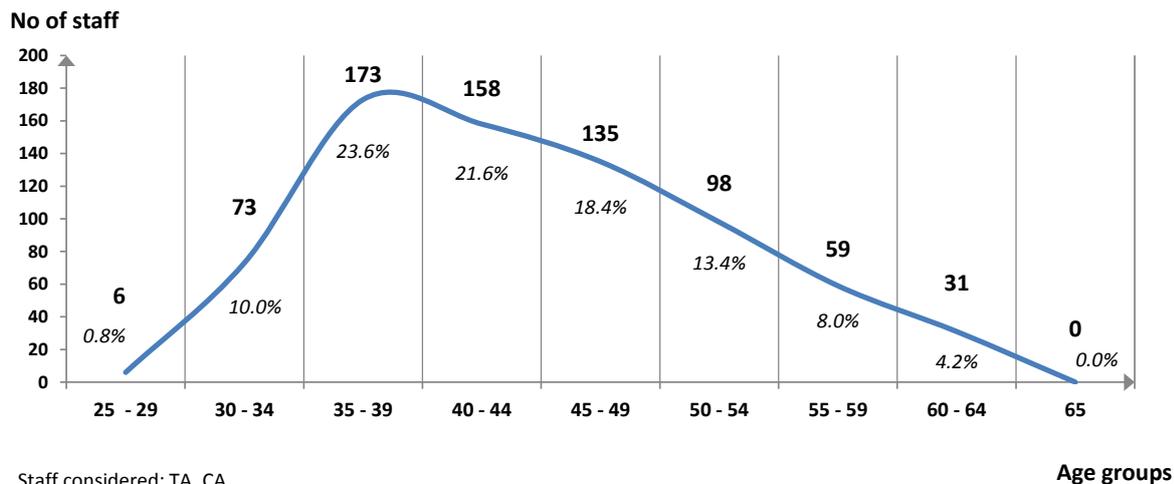


Figure 4: Age distribution	Abbildung 4: Personalverteilung nach Alter
No of staff	Anzahl der Mitarbeiter
Age groups	Altersgruppen
Staff considered: TA, CA	Berücksichtigte Mitarbeiter: TA, CA

Figure 5: Nationality distribution

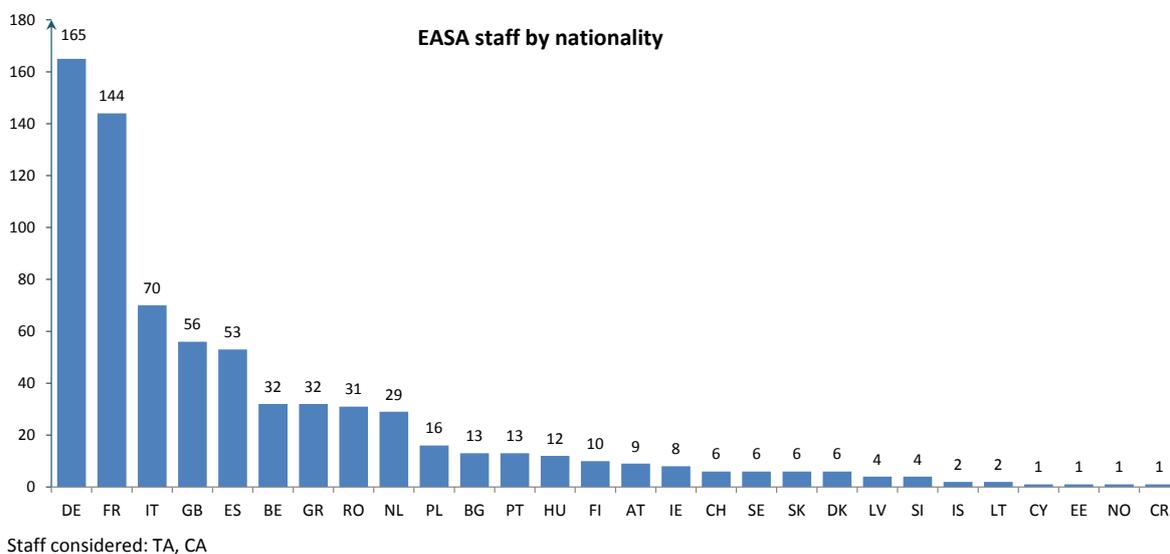


Figure 5: Nationality distribution	Abbildung 5: Personalverteilung nach Staatsangehörigkeit
EASA staff by nationality	EASA-Mitarbeiter nach Staatsangehörigkeit
Staff considered: TA, CA	Berücksichtigte Mitarbeiter: TA, CA

Anhang 10: Beschlüsse, Stellungnahmen und Ankündigungen von Änderungen (NPA) im Jahr 2013

Beschlüsse

Beschluss	Aufgabennummer	Inhalt
ED Beschluss 2013/001/R	BR.008	Umsetzung von CAEP-8-Änderungen
ED Beschluss 2013/002/R	RMT.0082 (34.002)	Update CS 34 to refer to the Environmental Technical Manual on Emissions Certification as amended after CAEP 8.
ED Beschluss 2013/003/R	RMT.0085 (36.006)	Update CS 36 to refer to the Environmental Technical Manual on Noise Certification as amended after CAEP 8.
ED Beschluss 2013/005/R	RMT.0216 (M.027)	Guidance Material related to the Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring
ED Beschluss 2013/009/008/007/006/R	RMT.0460	Guidance material for development of a safety risk assessment for flight operations with known or forecast volcanic cloud contamination
ED Beschluss 2013/010/R	RMT.0067 (25.070)	Incorporation of generic SC and AMC/GM in CS-25
ED Beschluss 2013/011/R	RMT.0081 (31.003&31.004)	Certification Specifications for Gas balloons and Thethered gas balloons
ED Beschluss 2013/011/R	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO for parts and appliances into EASA ETSO
ED Beschluss 2013/013/R	RMT.0149 (ATM.001 b)	Requirements on Air Navigation Service Provision and associated services ("AMC/GM on SERA")
ED Beschluss 2013/015/R	RMT.0003 (LSA.001)	Regular update of CS-LSA
ED Beschluss 2013/016/R	RMT.0584	Amendment of the AMC for pilot medical certification (LAPL)
ED Beschlüsse 2013/017/018/019/020/021/022	RMT.0289 (OPS.001 b)	Implementing rules for air operations
ED Beschluss 2013/024/R	RMT.0461	List of type ratings This task has for objective to regularly update this living AMC, which is used as a reference for issuing type ratings. Envisaged deliverable: A decision updating Appendix I of AMC to Part-66.
ED Beschluss 2013/025/R	RMT.0239 (MDM.038)	Recommended practice for TBO extension
ED Beschluss 2013/026/R	RMT.0462	Software considerations for airborne systems and equipment
ED Beschluss 2013/028/R	RMT.0636	Portable Electronic Devices (PEDs) - AMC & GM to Part CAT Amendment 1
ED Beschluss 2013/030/R	RMT.0099 (20.006 b)	Miscellaneous improvement to AMC 20
ED Beschluss 2013/031/R	RMT.0559 (20.016)	Approval requirements for Air-Ground Data Link and ADS-B in support of Interoperability requirements (related to NPA-2012-19)
ED Beschluss 2013/032/R	RMT.518	AMC & GM to safety Key Performance Indicators (KPIs)
ED Beschluss 2013/033/R	RMT.0048 (25.028)	Protection From Debris Impacts and Fire, Landing gear mechanism

Stellungnahmen

Stellungnahme	Aufgabennummer	Inhalt
Stellungnahme 01/2013	RMT.0136	Requirements for aerodrome operators and competent authorities (IRs)
	RMT.0140	Requirements on aerodrome operations (IRs)
Stellungnahme 02/2013	RMT.0216 (M.027)	Guidance Material related to the Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring
Stellungnahme 03/2013	RMT.0198 (FCL.008 a)	Qualifications for flying in IMC
Stellungnahme 04/2013	RMT.0635	Alignment of the EASA and the Single European Sky frameworks through the

		SES 2+ initiative
Stellungnahme 05/2013	RMT.0416 (OPS.009 a)	Sterile flight deck procedures
Stellungnahme 06/2013	RMT.0222 (MDM.020), RMT.0553	Definition of "critical systems"
Stellungnahme 07/2013	MDM.003 (a)	Flight testing The objective is to establish, using material developed by the JAA, common rules applicable to design flight testing for certification purposes (e.g.: to obtain approval for TC, change to TC, STC, repair design, etc.). Envisaged deliverable: an opinion proposing amendment to Part 21.
Stellungnahme 08/2013	RMT.0110 (21.039 k)	Additional airworthiness requirements for operations (title changed)
Stellungnahme 09/2013	RMT.0327 (OPS.058 a)	Transfer of JAA cabin safety tasks
Stellungnahme 10/2013	RMT.0463	Task force for the review of Part-M for General Aviation
Stellungnahme 11/2013	RMT.0153 (ATM.003 a) / RMT.0154 (ATM.003 b)	Requirements on Air Traffic Controller licensing
Stellungnahme 12/2013	RMT.0093 (145.017), RMT.0555	Control of suppliers of components, parts and appliances used in maintenance

Ankündigungen von Änderungsvorschlägen (NPA)

NPA	Aufgabennummer	Inhalt
NPA 2013-13	RMT.0385, 0435, 0441 (OPS.087 a, b, c)	SAFA and SACA
NPA 2013-10	RMT.0409, 0410 (OPS.093 a+b)	Helicopter offshore operations
NPA 2013-25	RMT.0256 (MDM.062 a, former OPS.013 a) RMT.0257 (MDM.062 b former OPS.013 b)	PBN Operational Approvals
NPA 2013-15	RMT.0287/.0288 (MED.001 a & b)	Updating Part-MED (Annex IV to Regulation Aircrew) and Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
NPA 2013-22	RMT.0350-0351 (OPS.074)	Helicopter Vibration Health Monitoring
NPA 2013-26	RMT.0400 & RMT.0401 (OPS.090(A) & OPS.090(B))	Amendment of requirements for flight recorders and underwater locating devices
NPA 2013-03	RMT.0461	List of type ratings This task has for objective to regularly update this living AMC, which is used as a reference for issuing type ratings. Envisaged deliverable: A decision updating Appendix I of AMC to Part-66.
NPA 2013-12	RMT.0096 (145.023)	Amendments (rule and AMC/GM) adapted to the process of granting foreign Part-145 approvals
NPA 2013-05	RMT.0003 (LSA.001)	Regular update of CS-LSA
NPA 2013-02	RMT.0048 (25.028)	Protection from debris impacts
NPA 2013-01 NPA 2013-19	RMT.0251 (MDM.055)	Embodiment of Safety Management System (SMS) requirements into Commission Regulation (EC) No 2042/2003
NPA 2013-04 NPA 2013-18	RMT.0134 (27&29.029)	Rotorcraft AMC Revision
NPA 2013-07	RMT.0225 (MDM.028 a)	Development of an Ageing Aircraft Structure plan
NPA 2013-09 NPA 2013-20	RMT.0569	Reduction of runway excursions (retrofit Part-26)
NPA 2013-11	RMT.0500	Regular update of CS-25
NPA 2013-16	RMT.0583 (MDM.0032)	A-NPA on Flight test Engineer (FTE) Licensing
NPA 2013-17	RMT.0108 (21.039 g)	Certification Specifications and Guidance Material for the development of the definition of scope of the aircraft validation source data to support the objective qualification of simulator(s) associated to the pilot type rating training (simulator data) – CS-SIMD
NPA 2013-21	RMT.0119 (27&29.003)	Yawing Conditions (Rotorcraft)
NPA 2013-23	RMT.0070 (OLD 26.003)	Additional airworthiness specifications for operations: Fire hazard in Class D cargo compartments

NPA 2013-06	RMT.0559 (20.016) RMT.0099 (20.016b)	Approval requirements for Air-Ground Data Link and ADS-B in support of Interoperability requirements
NPA 2013-08	RMT.0148 (ATM.001 a)	Requirements on Air Navigation Service Provision and requirements on Competent Authorities in ATM/ANS
	RMT.0149 (ATM.001 b)	
	RMT.0157 (ATM.004 a) RMT.0158 (ATM.004 b)	
NPA 2013-24	RMT.0485	Requirements for Apron Management Services at aerodromes (IR)
	RMT.0465	Requirements for Apron Management Services at aerodromes(CS, AMC and GM)
NPA 2013-14	RMT.0518 / 0623	Development of AMC/GM for SKPI (ATM performance IR) for RP2

Anhang 11: Studien und Forschungsprojekte

2013 hat die Agentur nach einem erfolgreichen Ausschreibungsverfahren beschlossen, die folgenden vier Projekte mit einer Laufzeit zwischen sechs und 15 Monaten mit Mitteln in Höhe von insgesamt 619 500,00 EUR zu finanzieren:

- | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| • CODAMEIN - III - Composite Damage Metrics and Inspection (high energy blunt impact threat) |
| • DIFT - De-icing fluid wind tunnel testing |
| • HighIWC II - Contribution to the Definition of Ice Water Content of Clouds at High Altitude |
| • RECAT EU - Review of the proposed re-categorisation of aircraft wake turbulence separations and associated minima for application in EU |

Wegen unzureichender Vorschläge konnte das Ausschreibungsverfahren für das folgende Projekt nicht abgeschlossen werden:

- | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| • Electronic Flight Bag(EFB) —Aircraft performance calculations and mass & balance - Best practices for evaluation and use of EFB |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

2013 erhielt und akzeptierte die Agentur die Abschlussberichte folgender Projekte:

- | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| • APAG - Whole-aircraft emergency parachute (ballistic recovery) for GA |
| • COCAM - Comparison and harmonisation of Aircraft Collision Avoidance System (ACAS) event monitoring |
| • COTS-AEH - Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware - failure mode and mitigation |
| • EROMDAT - Engine Rotor Material Damage Tolerance |
| • ICAR - Ice Accretion and Release in fuel systems |
| • MASH - Metallurgical Analysis of Standard Hardware parts |
| • WATUS-III - Wake turbulence separation for new large aircraft |

2013 verlängerte die Agentur die Frist für den Abschluss und die Vorlage der Ergebnisse der folgenden Projekte, bei deren Durchführung es zu unvorhersehbaren technischen Problemen gekommen war, bis 2014:

- | |
|-----------------------------------------------------------------------------|
| • HELMGOP-II - Helicopter main gearbox loss of oil performance optimisation |
| • VHM - Helicopter vibration health Monitoring and alternative technologies |

Anhang 12: Mitglieder des EASA-Verwaltungsrats

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

Der Verwaltungsrat trat 2013 viermal zusammen.

Zusammensetzung²¹

Stimmberechtigte Mitglieder	Europäische Kommission und EU-Mitgliedstaaten (28)
Nicht stimmberechtigte Mitglieder	Norwegen, Liechtenstein, Island, Schweiz
Beobachter	Albanien, Bosnien und Herzegowina, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Montenegro, Serbien und die Mission der Vereinten Nationen in Kosovo (zu nominieren)

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

Vorsitzender des Verwaltungsrats	Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats
Hr. Michael SMETHERS (Vereinigtes Königreich)	Hr. Pekka Hentu (Finnland)

Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrats sind:

Land	Mitglied
Österreich	Frau Silvia GEHRER Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Belgien	Herr Frank DURINCKX Directeur Général Service Public Fédéral Mobilité Et Transport

²¹ Mitglieder des EASA-Verwaltungsrats, Stand Dezember 2013. Eine detaillierte Auflistung der Mitglieder des EASA-Verwaltungsrats findet sich auf der Website der EASA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

	Direction Générale Transport Aérien
Bulgarien	Captain Mintcho TZVETKOV Generaldirektor Zivilluftfahrtverwaltung
Kroatien	Herr Dan SIMONIĆ Generaldirektor für Zivilluftfahrt, elektronische Kommunikation und Postdienste Ministerium für Seefahrt, Verkehr und Infrastruktur
Zypern	Herr Iakovos DEMETRIOU Direktor Abteilung für Zivilluftfahrt Ministerium für Kommunikation und Arbeiten
Tschechische Republik	Herr Josef RADA Generaldirektor Zivilluftfahrtbehörde der Tschechischen Republik
Dänemark	Herr Jesper RASMUSSEN Stellvertretender Generaldirektor Dänisches Amt für Verkehr
Estland	Generaldirektor Zivilluftfahrtbehörde
Finnland	Herr Pekka Henttu Generaldirektor Zivilluftfahrt, Finnisches Amt für Verkehr (TraFi)

Frankreich	<p>Herr Patrick CIPRIANI</p> <p>Directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord (DSAC/DSAC-N)</p>
Deutschland	<p>Herr Gerold Reichle</p> <p>Ministerialdirektor – Abteilung Luft- und Raumfahrt</p> <p>Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</p>
Griechenland	<p>Herr Dimitrios N KOUKIS</p> <p>Gouverneur der griechischen Zivilluftfahrtbehörde</p>
Ungarn	<p>Generaldirektor für Zivilluftfahrt</p> <p>Abteilung Zivilluftfahrt, See- und Binnenschifffahrt</p> <p>Ministerium für nationale Entwicklung</p>
Island	<p>Herr Einar Orn HEDINSSON</p> <p>Direktor für die Abteilung Luftfahrt und</p> <p>Stellvertretender Generaldirektor für Zivilluftfahrt</p> <p>Isländisches Amt für Verkehr</p>
Irland	<p>Frau Ethna BROGAN</p> <p>Stellvertretende Generaldirektorin für Zivilluftfahrt</p> <p>Abteilung Luftfahrtregulierung und Internationale Beziehungen</p> <p>Ministerium für Verkehr</p>
Italien	<p>Dott. Alessio QUARANTA</p> <p>Generaldirektor</p>

	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Lettland	Herr Maris GORODCOVS Generaldirektor für Zivilluftfahrt Zivilluftfahrtbehörde Ministerium für Verkehr
Liechtenstein	Herr Henrik CADUFF Amt für Wirtschaftsfragen Abteilung Zivilluftfahrt
Litauen	Herr Kestutis AURYLA Direktor der Zivilluftfahrtverwaltung
Luxemburg	Herr Claude WALTZING Directeur de l'Aviation Civile Ministère des Transports (MoT/CAA) Direction de l'Aviation Civile
Malta	Herr Ian Falzon Generaldirektor für Zivilluftfahrt Transport Malta Direktion Zivilluftfahrt
Niederlande	Herr Rob HUYSER Direktor und amtierender Generaldirektor Direktion Zivilluftfahrt Ministerium für Infrastruktur und Umwelt
Norwegen	Herr Stein Erik NODELAND Generaldirektor Zivilluftfahrtbehörde
Polen	Herr Piotr OŁOWSKI Vorsitzender

	Civil Aviation Authority
Portugal	Herr Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS Vorsitzender des Verwaltungsrats INAC
Rumänien	Herr Armand PETRESCU Generaldirektor Rumänische Behörde für zivile Luft- und Raumfahrt (RCAA)
Slowakei	Herr Ján BREJA Direktor Zivilluftfahrtbehörde
Slowenien	Herr Damjan HORVAT Leiter der Abteilung Luftfahrt Direktion Zivilluftfahrt Ministerium für Infrastruktur und Raumplanung
Spanien	Frau Isabel MAESTRE AESA-Direktorin Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Schweden	Frau Ingrid CHERFILS Direktorin der Abteilung Zivilluftfahrt Schwedisches Amt für Verkehr
Schweiz	Herr Marcel ZUCKSCHWERDT Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Vereinigtes Königreich	Herr Michael SMETHERS Direktor Europäische und internationale Strategie Zivilluftfahrtbehörde
Europäische Kommission	Herr Matthias RUETE Generaldirektor Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Anhang 13: Analyse und Bewertung des Tätigkeitsberichts des Anweisungsbefugten für 2013

Brüssel, den 3. Juni 2014

MB/02/2014

ANALYSE UND BEWERTUNG DES TÄTIGKEITSBERICHTS DES ANWEISUNGSBEFUGTEN FÜR 2013

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 2013, angenommen vom Verwaltungsrat auf seiner Sitzung vom 6. Juni 2012,

gestützt auf den Tätigkeitsbericht des Anweisungsbefugten der Europäischen Agentur für Flugsicherheit für das Jahr 2013 in der dem Verwaltungsrat auf seiner Sitzung im März 2014 vorlegten Fassung (MB 01/2014),-

1. begrüßt die im Tätigkeitsbericht des Anweisungsbefugten vorgelegten Ergebnisse sowie die Leistungen bei der Wahrnehmung der Aufgaben gemäß der Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008.
2. Nach Auffassung des Verwaltungsrats bietet der Tätigkeitsbericht ein getreuliches und umfassendes Bild der von der Agentur 2013 durchgeführten Tätigkeiten. Er stellt fest, dass die meisten der im Jahresarbeitsprogramm 2013 dargelegten Maßnahmen durchgeführt wurden.
3. Der Verwaltungsrat begrüßt ferner, dass sich der Tätigkeitsbericht inhaltlich an das Jahresarbeitsprogramm 2013 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.
5. Der Verwaltungsrat begrüßt, dass ein gesonderter Abschnitt über Maßnahmen zur Vorbeugung von und zum Umgang mit Interessenkonflikten hinzugefügt wurde.

Brüssel, den 3. Juni 2014

Für den Verwaltungsrat

Michael Smethers

Anhang 14: Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

Abkürzung	Erläuterung
AACO	Arab Air Carriers Organisation (Organisation arabischer Luftverkehrsgesellschaften)
ACARE	Advisory Council for Aeronautics Research and Innovation in Europe (Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa)
AD	Airworthiness Directives (Lufttüchtigkeitsanweisung)
AEA	Association of European Airlines (Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften)
AFRA	African Airlines Association (Vereinigung Afrikanischer Fluggesellschaften)
AMC	Acceptable Means of Compliance (Annehmbare Nachweisverfahren)
ANS	Air Navigation Services (Flugsicherungsdienste)
ANSP	Air Navigation Service Provider (Anbieter von Flugsicherungsdiensten)
AP	Alternative Procedure (Alternativverfahren)
ARIS	Business Process Management Tool (Geschäftsprozess-Managementtool)
ARO	Authority Requirements for Air Operations (Behördliche Anforderungen an den Flugbetrieb)
ASC	Air Safety Committee (Ausschuss für die Sicherheit im Luftverkehr)
ATCO	Air Traffic Controller (Fluglotse)
ATM	Air Traffic Management (Flugverkehrsmanagement)
AWO	All Weather Operations (Allwetterbetrieb)
BASA	Bilateral Air Safety Agreement (Bilaterales Flugsicherheitsabkommen)
BR	Basic Regulation (Grundverordnung)
BPM	Business Process Management (Geschäftsprozessmanagement)
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 den Umweltschutz in der Luftfahrt (ICAO))
CASIA	Civil Aviation Safety Investigation Authorities (Behörden für Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt)
CAST	Commercial Aviation Safety Team (Team für Sicherheit in der gewerblichen Luftfahrt)
CAT	Commercial Air Transport (Gewerblicher Luftverkehr)
CAW	Continuing Airworthiness (Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit)
CICTT	CAST ICAO Common Taxonomy Team (CAST ICAO Gemeinsames Taxonomie-Team)
CMA	Continuous Monitoring Approach (Verfahren der kontinuierlichen Überwachung)
COA	Continuing Airworthiness Organisation Approval (Zulassung von Organisationen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit)
CRI	Certification Review Items (Zulassungsüberprüfungspunkte)
CS	Certification Specifications (Zulassungsspezifikationen)
CSP	Certification Service Providers (Anbieter von Zertifizierungsdiensten)
CSV	Certification Support for Validation (Zertifizierungsunterstützung für Validierung)
D	Direktion
DLR	Deutsches Luft- und Raumfahrtzentrum
DOA	Design Organisation Approval (Genehmigung als Entwicklungsbetrieb)
EACCC	European Aviation Crisis Coordination Cell (Europäisches Krisenkoordinierungsgremium für die Luftfahrt)
EAD	Emergency Airworthiness Directives (Dringliche Lufttüchtigkeitsanweisung)
EARPG	European Aviation Research Partnership Group (Europäische Gruppe für die Partnerschaft in der Luftfahrtforschung)

EASA	European Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit)
EASA MS	EASA-Mitgliedstaaten
EASAC	European Aviation Safety Advisory Committee (Europäischer Beratender Ausschuss für die Flugsicherheit)
EASp	European Aviation Safety Plan (Europäischer Flugsicherheitsplan)
EC	European Commission (Europäische Kommission)
ECA	European Cockpit Association (Europäische Cockpit-Vereinigung)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz)
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems (Europäisches Koordinierungszentrum für Informationssysteme über Luftfahrtunfälle)
ECR	European Central Repository (Europäischer Zentralregister)
EFOD	Electronic Filing of Differences (Elektronische Erfassung von Unterschieden)
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service (Europäische Erweiterung des geostationären Navigationssystems)
EHFAG	European Human Factors Advisory Group (Europäische Beratende Gruppe Menschliche Faktoren)
ELFAA	European Low Fare Airline Association (Europäischer Billigfliegerverband)
ELG	Electronic Learning Gateway (Elektronisches Lern-Portal)
ENCASIA	European Network of Safety Investigation Authorities (Europäisches Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt)
EP	Europäisches Parlament
ERAA	European Regional Airlines Association (Verband der Europäischen Regionalen Fluggesellschaften)
ERP	Enterprise Resource Planning (Planung des Einsatzes der Unternehmensressourcen)
ESA	European Space Agency (Europäische Weltraumorganisation)
ESSI	European Strategic Safety Initiative (Europäische strategische Sicherheitsinitiative)
ETSO	European Technical Standard Order (Europäische Technische Standardzulassung)
EU	Europäische Union
FAA	Federal Aviation Administration (Bundesluftfahrtbehörde)
FCL	Flight Crew Licensing (Lizenzierung der Flugbesatzung)
FCLOA	Flight Crew Licensing Organisation Approval (Genehmigung von Organisationen für die Lizenzierung von Flugbesatzungen)
FSTD	Flight Simulation Training Devices (Flugsimulationsübungsgeräte)
FTL	Flight Time Limitations (Beschränkung der Flugzeiten)
GA	General Aviation (Allgemeine Luftfahrt)
GM	Guidance Material (Anleitungen)
IACA	International Air Carrier Association (Internationaler Verband der Fluggesellschaften)
IATA	International Air Transport Association (Internationaler Luftverkehrsverband)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)
IHST	International Helicopter Safety Team (Internationales Team für Hubschraubersicherheit)
IIWG	Inter-institutional Working Group (Interinstitutionelle Arbeitsgruppe)
IMS	Integrated Management System (Integriertes Managementsystem)
IORS	Internal Occurrence Reporting System (Internes Ereignismeldesystem)
IPL	Implementing Procedures (Durchführungsverfahren)
IPPF	Internal Professional Practices Framework (Interne Berufsgrundlagen der Internen Revision)
IR	Implementing Rule (Durchführungsbestimmung)

JCC	Joint career Committee (Gemeinsamer Laufbahnausschuss)
KPI	Key Performance Indicator (Wesentlicher Leistungsindikator)
LVP	Low Value Procedure (Vergabe von Aufträgen mit geringem Wert)
MB	Management Board (Verwaltungsrat)
MOA	Maintenance Organisation Approval (Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb)
MRB	Maintenance Review Board (Instandhaltungsprüfstelle)
NAA	National Aviation Authority (Nationale Luftfahrtbehörde)
NoA	Network of Analysts (Analystennetzwerk)
NP	Negotiated Procedure (Verhandlungsverfahren)
OEB	Operational Evaluation Board (OPEVAL-Gremium)
OEM	Original Equipment Manufacturers (Hersteller von Originalausrüstung)
OP	Open Procedure (Offenes Verfahren)
OSD	Operational Suitability Data (Betriebseignungsdaten)
PBN	Performance-based Navigation (leistungsbasierte Navigation)
POA	Production Organisation Approval (Genehmigung als Herstellungsbetrieb)
PRB	Performance Review Board (Leistungsüberprüfungsausschuss)
QE	Qualified Entities (Qualifizierte Stellen)
RAG	Rulemaking Advisory Group (Beirat Regelsetzung)
RASG-EUR	Regional Aviation Safety Group – Europe (Regionale Gruppe für die Sicherheit des Flugverkehrs – Europa)
REP	Risk Evaluation Process (Risikobewertungsverfahren)
RMT	Rulemaking Task (Aufgabe Regelsetzung)
RPAS	Remotely Piloted Air System (Ferngesteuerte Luftfahrzeuge)
SACA	Safety Assessment of Community Aircraft (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen der Gemeinschaft)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern)
SARPS	Standards and Recommended Practices (Normen und empfohlene Verfahrensweisen)
SIB	Safety Information Bulletins (Sicherheitsmitteilungen)
SMS	Safety Management System (Sicherheitsmanagementsystem)
SNE	Seconded National Expert (Abgeordneter nationaler Sachverständiger)
SOFIA	EASA Safety Oversight Facilitated Integration Application (EASA-Anwendung für die leichtere Integration der Sicherheitsaufsicht)
SPO	Specialised Operations (Sonderbetrieb)
SPOA	Airbus European Single Production Organisation Approval (Europäische Genehmigung als Herstellungsbetrieb für den Airbus)
SSCC	Safety Standards Consultative Committee (Beratender Ausschuss Sicherheitsnormen)
TA	Temporary Agents (Bedienstete auf Zeit)
TAG	Thematic Advisory Group (Thematischer Beirat)
TCO	Drittlandsbetreiber
TF	Task Force
UAS	Unmanned Air System (Unbemannte Flugsysteme)
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (Programm zur universellen Überprüfung der Sicherheitsaufsicht)
WA	Working Arrangement (Arbeitsvereinbarung)
WG	Working Group (Arbeitsgruppe)