

Europäische Agentur für Flugsicherheit

Tätigkeitsbericht 2012

Your safety is our mission.



Vorwort des Vorsitzenden des Verwaltungsrates

Die Veröffentlichung dieses Tätigkeitsberichts der Europäischen Agentur für Flugsicherheit fällt in eine wichtige Phase in der Entwicklung der Organisation. Im September 2013 begeht die Agentur ihr zehnjähriges Bestehen, und kurz davor entbietet sie Patrick Goudou ein „au revoir“, der ihr während dieser ganzen Zeit als Exekutivdirektor vorstand.

Patrick Goudou kann mit Stolz auf das zurückblicken, was er und die Agentur in diesen zehn Jahren erreicht haben. Seit ihren Anfängen als Regelsetzungs-, Zertifizierungs- und Aufsichtsorgan im Bereich der Lufttüchtigkeit hat sich der Aufgabenbereich der EASA nach und nach auf alle Aspekte der Flugsicherheit ausgedehnt, und sie ist heute unbestreitbar die Schaltzentrale des europäischen Flugsicherheitssystems, indem sie als führende und zugleich partnerschaftliche Instanz zusammen mit vielen anderen Beteiligten die europäischen Sicherheitsstandards ständig verbessert.

Die EASA nimmt seit 2003 für über dreißig Länder aufsichtsbehördliche Aufgaben wahr und hat in dieser Zeit auf der Weltbühne ihren Ruf und ihre Glaubwürdigkeit als eine der führenden Regulierungsbehörden für die Sicherheit gefestigt. Dieser Erfolg ist in hohem Maße Patrick Goudous persönlichem Einsatz und Engagement zu verdanken. Als er vor zehn Jahren die Tätigkeit aufnahm, hätte er wohl kaum den Umfang und die Komplexität der Herausforderungen erahnen können, die sich ihm stellen würden, und dass er diese über zehn Jahre so erfolgreich gemeistert hat, ist eine große Leistung. Die Gesundheit und Schlagkraft der Organisation, deren Leitung er nun in andere Hände legen wird, sind der Beweis für sein Engagement und die Kompetenz, mit der er diese Position ausgefüllt hat, und ich spreche im Namen des gesamten Verwaltungsrats, wenn ich ihm unsere aufrichtige Dankbarkeit ausdrücke und ihm alles Gute für die Zeit nach der EASA wünsche, was auch immer er zu tun beabsichtigt.

Im März 2013 hat sich der Vorstand für Patrick Ky, den damaligen Exekutivdirektor des SESAR JU, als Nachfolger von Patrick Goudou ab dem 1. September entschieden. Er wird dieses Amt zu einem Zeitpunkt übernehmen, zu dem die EASA in eine neue Phase ihrer Entwicklung eintritt. Die große Masse der anfänglichen Regelsetzungsaufgaben ist mittlerweile abgeschlossen, und die Agentur arbeitet jetzt als Aufsichtsbehörde mit komplettem Dienstleistungsangebot. Zunehmend wird ihre Tätigkeit von einem umfassenden Europäischen Luftfahrtsicherheitsplan geleitet, in dem die wesentlichen Risiken anhand eines großen Datenfundus und anderer der Agentur zur Verfügung stehender Quellen definiert sind. Damit wird einem erheblichen Druck seitens der Politik und der Industrie Rechnung getragen, vorhandene Ressourcen angesichts schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen so effektiv wie möglich zu nutzen und eine „Über-Regulierung“ zu vermeiden, um nicht die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie zu untergraben - ohne dabei natürlich Sicherheitsbelange zu gefährden.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht zeigt die ganze Breite und Tiefe der Aktivitäten der Agentur. Die Mitarbeiter in Köln leisten hervorragende Arbeit für die Organisation, und dank deren Kompetenz und Engagement ist die Agentur für die Herausforderungen dieser neuen Phase bestens gerüstet. Der Verwaltungsrat wird Patrick Ky weiter mit Rat und Tat zur Seite stehen, der sich zudem auf das beeindruckende Vermächtnis seines Vorgängers stützen kann.

Michael Smethers
Vorsitzender des Verwaltungsrates

Vorwort des Exekutivdirektors

Die aktuelle Phase, in der die Agentur nunmehr im zehnten Jahr auf höchstem Niveau für die Flugsicherheit in Europa tätig ist, markiert einen wichtigen Meilenstein für die EASA. Die am 15. Juli 2002 durch eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates ins Leben gerufene EASA nahm 2003 die Arbeit auf. Heute, rund 10 Jahre später, hat die Agentur die führende Rolle für die Flugsicherheit in Europa in Bereichen von der Lufttüchtigkeit bis zum Flugverkehrsmanagement übernommen.

Dieses Jubiläum fällt in eine kritische Phase der Luftfahrtindustrie, die durch das schwierige wirtschaftliche Umfeld weltweit bedingt ist. Andererseits ist klar, dass die Erwartungen an die EASA höher sind als je zuvor. Die Industrie wächst weiter in raschem Tempo, und die heute entwickelten und zertifizierten Technologien werden vermutlich auf Jahrzehnte hinaus die Eckpfeiler der Luftfahrt sein.

2012 hat die EASA ihre Arbeit konsequent fortgesetzt und weiter an einem dauerhaft tragfähigen Rahmen für eine sichere Luftfahrt in Europa und darüber hinaus gearbeitet. Ein neues Standardisierungskonzept wurde umgesetzt. Anhand eines Verfahrens der fortlaufenden Überwachung kann die Agentur die Häufigkeit und den Umfang der erforderlichen Inspektionen zur Kontrolle der Normung besser bestimmen.

Die EASA hat weiterhin auch die Aktivitäten innerhalb neu hinzugekommener Tätigkeitsbereiche konsolidiert, insbesondere auf dem Gebiet der Inspektionen zur Kontrolle der Normung im Bereich Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (ATM/ANS). Die EASA hat die Beteiligten intensiv unterstützt, als im Oktober 2012 neue Vorschriften für den Flugbetrieb in Kraft traten.

2012 hat das interne Ereignismeldesystem (Internal Occurrence Reporting System, IORS) den vollen Betrieb aufgenommen und verarbeitet jetzt 80 bis 100 Berichte pro Woche. Die IORS-Datenbank, die gemeldete Ereignisse und individuelle Folgeentscheidungen und -maßnahmen bündelt, ist ein wichtiges Instrument für eine datenbasierte Entscheidungsfindung bei Sicherheitsfragen.

Ein wichtiges Ereignis des Jahres 2012 war auch die Verabschiedung der dritten Fassung des Europäischen Plans für Flugsicherheit (European Aviation Safety Plan, EASp). Dieses von der EASA erstellte Referenzdokument für die politischen Entscheidungsträger schließt den Sicherheitsmanagementzyklus ab, indem es bedeutsame europaweite Sicherheitsprobleme mit Aktionen und Initiativen verknüpft, mit denen die zugrunde liegenden Risiken gesenkt werden können. Die Umsetzung eines Sicherheitsmanagements ist ein wirksames Instrument für alle beteiligten Parteien. Es verschafft Organisationen mehr Klarheit über die Risiken, denen sie möglicherweise ausgesetzt sind, und liefert Informationen über die Auswirkungen solcher Risiken auf ihren täglichen Betrieb. Ebenso profitieren Behörden von mehr Effizienz und Produktivität bei ihren Aufsichtsaufgaben.

Die Erfolge im Bereich der Sicherheit, die wir in den vergangenen Jahren einschließlich 2012 erreicht haben, dürfen nicht dazu führen, dass die Mittel infrage gestellt werden, die Aufsichtsbehörden für die Erfüllung ihres Auftrags benötigen. Ich sehe nach wie vor ein großes Risiko und eine erhebliche Herausforderung in einem Personalabbau in Aufsichtsorganisationen aufgrund wirtschaftlicher Zwänge.

Diese Herausforderungen resultieren in neuen Erwägungen seitens der Agentur. Auf den Erfolgen des Jahres 2012 aufbauend, arbeiten wir jetzt daran, Verordnungen zu vereinfachen und besser aufeinander abzustimmen. Besonderes Augenmerk wird dabei Bereichen wie der Allgemeinen Luftfahrt, der Vermeidung von Doppelarbeit durch Verbesserung unserer Strukturen und der Umsetzung bilateraler Verträge mit anderen Regionen gelten, um so erhebliche Einsparungen zu erzielen und die Umsetzung eines risikobasierten Sicherheitsmanagements mit Werkzeugen wie z. B. IORS voranzubringen.

Patrick Goudou
Exekutivdirektor

Inhalt

VORWORT DES VORSITZENDEN DES VERWALTUNGSRATES	2
VORWORT DES EXEKUTIVDIREKTORS	3
INHALT.....	5
EINLEITUNG	7
DIE AGENTUR	8
ORGANISATIONSSTRUKTUR.....	9
WICHTIGE EREIGNISSE 2012.....	10
INTERNE KONTROLLE UND EINDÄMMUNG VON RISIKEN	11
TÄTIGKEITEN DER AGENTUR	14
1. SICHERHEIT	14
A. SICHERHEITSSTRATEGIE UND EASP	14
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich</i>	<i>14</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2012.....</i>	<i>14</i>
B. SICHERHEITSANALYSE UND -FORSCHUNG.....	15
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich</i>	<i>15</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2012.....</i>	<i>15</i>
2. REGELSETZUNG	19
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich</i>	<i>19</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2012.....</i>	<i>19</i>
3. AUFSICHT	21
A. PRODUKTSICHERHEITSAUFSICHT	21
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich</i>	<i>21</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2012.....</i>	<i>21</i>
B. GENEHMIGUNG VON BETRIEBEN	23
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich</i>	<i>23</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2012.....</i>	<i>23</i>
C. INSPEKTIONEN VON MITGLIEDSTAATEN	25
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich</i>	<i>25</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2012.....</i>	<i>26</i>
D. BETREIBER	27
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich</i>	<i>27</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2012.....</i>	<i>27</i>
4. INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT.....	29
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich</i>	<i>29</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2012.....</i>	<i>29</i>
5. UNTERSTÜTZUNGSTÄTIGKEITEN.....	31
<i>Zielsetzung und Geltungsbereich</i>	<i>31</i>
<i>Wichtigste Erfolge im Jahre 2012.....</i>	<i>31</i>
<i>Antragsmanagement und Vergabefunktionen</i>	<i>31</i>
<i>Finanzdienstleistungen</i>	<i>31</i>
<i>Rechtliche Dienste</i>	<i>32</i>

<i>Kommunikation</i>	<i>32</i>
<i>Personalwesen</i>	<i>32</i>
<i>Allgemeine und fachliche Schulungsmaßnahmen.....</i>	<i>35</i>
ANHÄNGE	37
ANHANG 1: ZUVERLÄSSIGKEITSERKLÄRUNG DES ANWEISUNGSBEFUGTEN	38
ANHANG 2: STUDIEN- UND FORSCHUNGSPROJEKTE 2012	39
ANHANG 3: ENTSCHEIDUNGEN, STELLUNGNAHMEN UND ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE (NPAs) IM JAHRE 2012	40
ANHANG 4: GESCHÄFTSERGEBNIS DER AGENTUR IM JAHR 2012 (EASA-HAUSHALTSVOLLZUG)	42
ANHANG 5: 2012 EINGELEITETE UND/ODER ABGESCHLOSSENE VERGABEVERFAHREN.....	48
ANHANG 6: PERSONALBESTAND UND ENTWICKLUNG DES PERSONALBESTANDS	53
ANHANG 7: WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN (KEY PERFORMANCE INDICATORS, KPI).....	56
ANHANG 8: EASA-VERWALTUNGSRAT	63
ANHANG 9: VERZEICHNIS DER VERWENDETEN ABKÜRZUNGEN.....	66

Einleitung¹

2012 hat die Agentur weiter an der Konsolidierung ihrer Aktivitäten innerhalb ihrer neuen Tätigkeitsbereiche und Zuständigkeiten gearbeitet, insbesondere auf dem Gebiet der Inspektionen zur Kontrolle der Normung im Bereich des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste (ATM/ANS) einschließlich der Überprüfung der Konformität des Netzwerk-Managers. Parallel dazu wurden Maßnahmen zur Vorbereitung auf die Übernahme der Aufsicht der EGNOS-Flugsicherungsorganisation, ESSP, ergriffen.

Die Agentur hat auch ihre Rolle als Schaltstelle der Strategie der Europäischen Union in Bezug auf die Flugsicherheit verstärkt und ausgebaut, insbesondere für die westlichen Balkanländer, die Mittelmeerländer und Zentralasien. Ebenso unterstützte die EASA Gemeinschaftsprogramme im asiatischen Pazifikraum und in Afrika.

Die Agentur baute ebenfalls ihre Kommunikationsstrategie weiter aus und organisierte weitere Foren und Workshops, die eine Interaktion mit Beteiligten in der Industrie und Behörden ermöglichen. Auf der jährlichen Sicherheitskonferenz der Agentur wurde das Thema der leistungsbasierten Aufsicht und der Ressourcenzuweisung nach Priorität in einem Umfeld beschränkter Finanzmittel behandelt.

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

- Nach Erlangung der Zertifizierung nach ISO 9001:2008 im Jahre 2010 leitete sie den kontinuierlichen Verbesserungszyklus ihres IMS ein, um die jährliche Verlängerung der Zertifizierung sicherzustellen;
- Im Februar 2012 nahm das IORS den vollen Betrieb auf, wobei wöchentlich zwischen 80 und 100 Meldungen eingehen;
- Am 1. August verabschiedete die Agentur die Richtlinie „Verhaltenskodex für die Mitarbeiter der EASA“ mit Vorschriften über die „Vorbeugung und Eindämmung von Interessenkonflikten“.
- Die neue Konzeption für die Durchführung der Standardisierung basiert auf einem Verfahren der fortlaufenden Überwachung durch Identifizierung, Erfassung und Analyse von Sicherheits- und Aktivitäteninformationen.
- Im Bereich der Auslagerung von Zertifizierungsaufgaben wurde die zweite Phase des Vergabeverfahrens an nationale Luftfahrtbehörden und qualifizierte Stellen erfolgreich abgeschlossen. Mit 15 nationalen Luftfahrtbehörden und 10 qualifizierten Stellen wurden neue Wartungs-Rahmenverträge abgeschlossen.
- Einrichtung des Ethikausschusses zur Unterstützung des Prozesses der Sicherstellung, dass Entscheidungen oder Urteile von Mitarbeitern der Agentur nicht von persönlichen Interessen beeinflusst werden.
- Das Büro der Agentur in Brüssel wurde weiter ausgebaut, um die Koordination mit anderen dort ansässigen EU-Organen und Eurocontrol zu erleichtern.

¹ Der Tätigkeitsbericht der Agentur für das Jahr 2012 wurde gemäß Artikel 57 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (Grundverordnung) erstellt. Er ist nach den Kernaktivitäten der Agentur strukturiert und beschreibt, in welcher Weise die Agentur das Arbeitsprogramm 2012 umgesetzt hat. Wie die einzelnen Tabellen für die jeweiligen Tätigkeiten zeigen, waren Ende 2012 nahezu alle im Arbeitsprogramm 2012 vorgegebenen Ziele erreicht.

Die Agentur

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

Ihre Sicherheit ist unser Anliegen

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

Eine gemeinsame Strategie

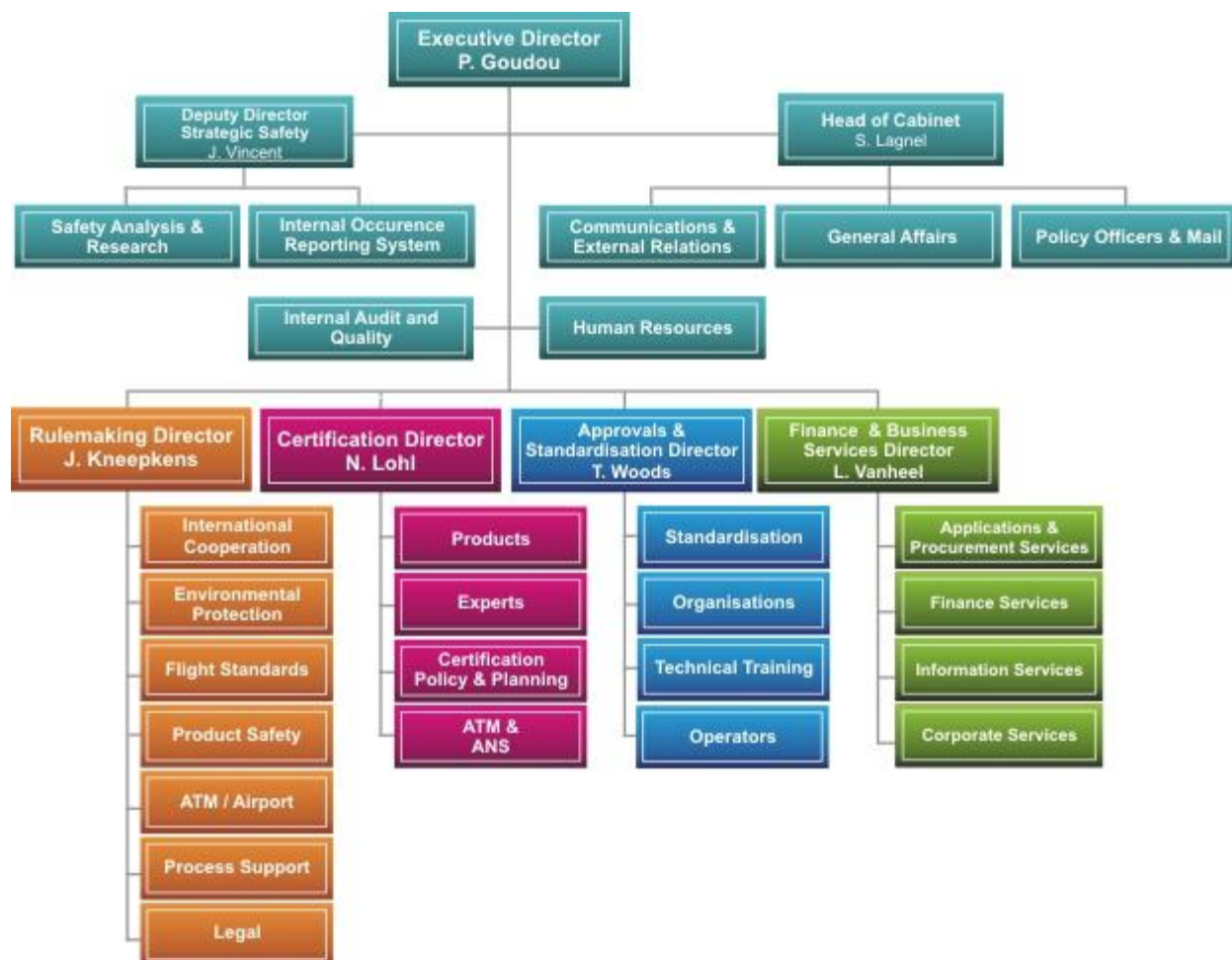
Fliegen ist eine der sichersten Formen des Reisens. Da der Flugverkehr weiter zunimmt, sind gemeinsame Anstrengungen auf europäischer Ebene erforderlich, damit der Luftverkehr sicher und nachhaltig bleibt. Die Agentur entwickelt gemeinsame Sicherheits- und Umweltstandards. Sie überwacht die Umsetzung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

Unsere Aufgaben

Die Hauptaufgaben der Agentur umfassen derzeit Folgendes:

- Regelsetzung: Entwurf von Flugsicherheitsvorschriften und fachliche Beratung der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten;
- Inspektionen, 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 und von Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben außerhalb der EU;
- Koordination des Gemeinschaftsprogramms SAFA (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern);
- Koordination von Sicherheitsprogrammen, Datenerfassung, Analyse und Forschung zur Verbesserung der Flugsicherheit.

Organisationsstruktur



Stand: Dezember 2012

Wichtige Ereignisse 2012

Ereignis	Datum
Von der EASA organisiert/mitorganisiert	
EASA-Konferenz über die Sicherheitsaufsicht: Sicherheitsmanagement in einer leistungsbasierten aufsichtsbehördlichen Umgebung	10.-11. Oktober
1. Umsetzungs- und Überprüfungsgipfel zum Europäischen Plan für Flugsicherheit (EASp)	29. Mai
2. Umsetzungs- und Überprüfungsgipfel zum Europäischen Plan für Flugsicherheit (EASp)	16. November
Konferenz über Sicherheitsmanagementsysteme in Teil-M und Teil-145	13. Dezember
EASA-Konferenz über zukünftige Flugplatzvorschriften	21.-22. Mai
6. Drehflüglersymposium	5.-6. Dezember
1. Seminar für die Allgemeine Luftfahrt	29.-30. Oktober
Konferenz europäischer Betreiber über Flugdatenanalyse (EOFDM)	12. Januar
7. EASA-Standardisierungskonferenz zur Verordnung über das fliegende Personal	31. Mai
Auf internationaler/EU-Ebene organisiert	
Dritte transatlantische Konferenz über Fragen der Luftfahrt	26.-28. Juni
12. Luftfahrtkonferenz der ICAO	19.-30. November

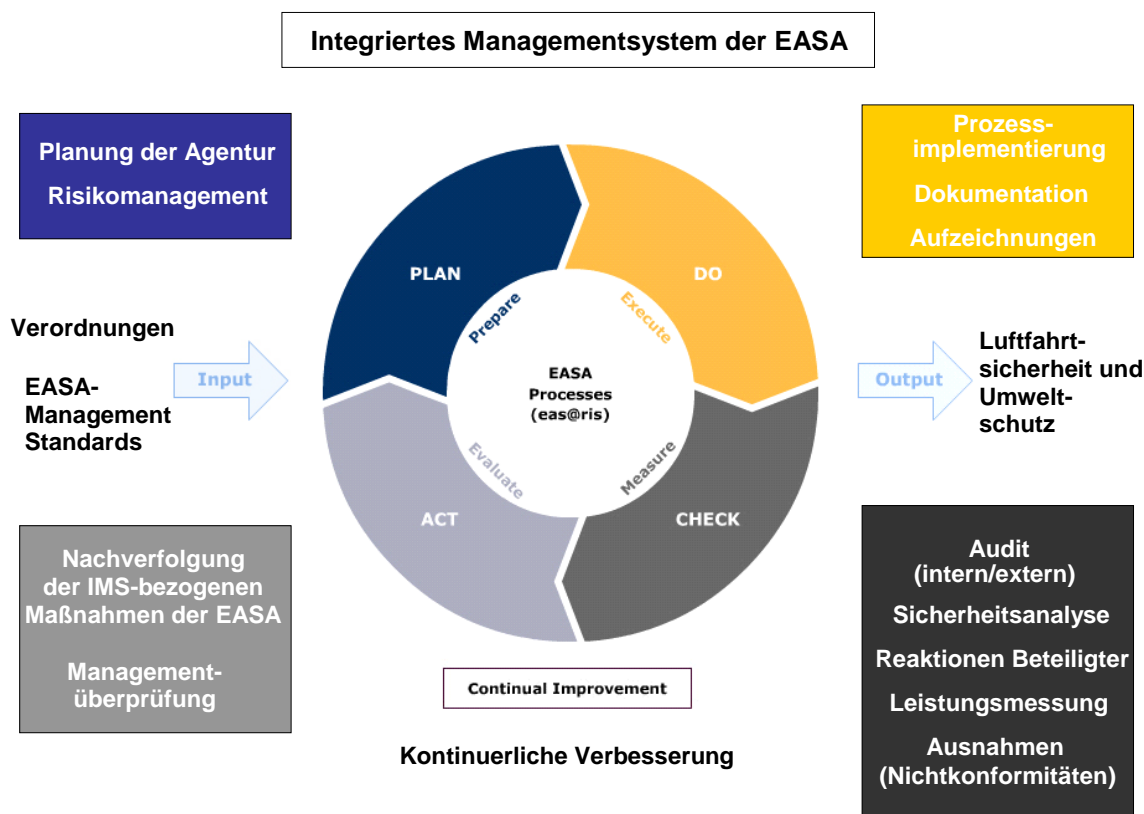
Interne Kontrolle und Eindämmung von Risiken

➤ Interne Kontrolle

2012 hat die EASA nach erfolgreicher Zertifizierung des integrierten Managementsystems (Integrated Management System, IMS) nach ISO 9001:2008 im Jahre 2010 den kontinuierlichen Verbesserungszyklus ihres IMS eingeleitet, um die Aufrechterhaltung ihrer Zertifizierung nach ISO 9001 Jahr für Jahr sicherzustellen.

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

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



PLAN Prepare	PLANEN Vorbereiten
DO Execute	DURCHFÜHREN Ausführen
CHECK Measure	ÜBERPRÜFEN Maßnahme

ACT Evaluate	HANDELN Bewerten
EASA Processes (eas@ris)	EASA-Prozesse (eas@ris)

➤ Eindämmung von Risiken

Die Agentur hat auch einen jährlichen Risikobewertungsprozess zur Identifizierung von höheren Risiken pro Makroprozess eingeführt. Die Risiken werden auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichen Auswirkungen bewertet. Die nachfolgende Tabelle zeigt für das Jahr 2012 die kritischen identifizierten Risiken und die Maßnahmen, die zu ihrer Eindämmung durchgeführt bzw. eingeleitet wurden.

Risiken	Im Jahr 2012 durchgeführte/eingeleitete wichtigste Eindämmungsmaßnahmen
Managementprozesse	
Unzulängliche Bereitstellung von Mitteln für bestehende und neue Aufgaben (Erweiterung des Aufgabenbereichs) der Agentur.	Angemessene Planungs-, Prognose- und Informationssysteme zur Identifizierung und Begründung der notwendigen Mittel; klare Zuordnung zwischen Aufgaben und finanziellen/ personellen Ressourcen.
Prozesse hinsichtlich der Produkt- und Organisationssicherheitsaufsicht	
Nicht behandelte Sicherheitsprobleme zum Zeitpunkt der Zulassung, Gültigerklärung, Genehmigung von Flugbedingungen, die zum Absturz eines Luftfahrzeugs führen.	Ausreichende Ressourcen (Anzahl der Mitarbeiter, Qualifikation der Mitarbeiter, Haushalt für Externbeschaffung, Reisekosten und sonstige Mittel), sodass Zertifizierungsteams die Zertifizierungsaufsicht auf der Ebene durchführen können, die im Dokument über die Planung der Zertifizierungsressourcen vorgegeben ist. Effektive Arbeitsverfahren für Zertifizierungsmaßnahmen einschl. geeigneter Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um bleibende Kompetenz sicherzustellen; effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen.
Nicht behandelte Sicherheitsprobleme, die wegen Nichterteilung einer Lufttüchtigkeitsanweisung, unzureichender Abhilfemaßnahmen oder einer unzureichenden in einer Lufttüchtigkeitsanweisung angegebenen Einhaltungfrist zu katastrophalen Folgen führen.	Ausreichende Ressourcen (Anzahl der Mitarbeiter, Qualifikation der Mitarbeiter, Haushalt für Externbeschaffung, Reisekosten und sonstige Mittel), sodass Zertifizierungsteams die Zertifizierungsaufsicht auf der Ebene durchführen können, die im Dokument über die Planung der Zertifizierungsressourcen vorgegeben ist. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um bleibende Kompetenz sicherzustellen; effektives Ereignis-Meldesystem; effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen.
Unzulängliches System für die Meldung besonderer Ereignisse und ineffektive Verarbeitung von Ereignisberichten, die darauf hinweisen, dass die Lufttüchtigkeit von Produkten nicht mehr gegeben ist, was zu vermeidbaren Unfällen oder schwerwiegenden Ereignissen führt.	Förderung des Systems für die Meldung besonderer Ereignisse und einer „Kultur des gerechten Umgangs“; ein wirksames Meldesystem, das die Rückverfolgbarkeit aller Ereignisse und einschlägigen Maßnahmen gewährleistet; effektive Arbeitsverfahren für die Analyse von Meldungen besonderer Ereignisse und Verdeutlichung der erforderlichen Maßnahmen einschl. entsprechender Kontrollen. Möglichkeit, durchgeführte Arbeiten durch Aufbewahrung von Dokumenten und Aufzeichnungen nachzuweisen; Angebot von wiederkehrenden Schulungen für technische Mitarbeiter, um bleibende Kompetenz sicherzustellen; effektive Kontrolle der von nationalen Luftfahrtbehörden erbrachten Leistungen.

Tätigkeiten der Agentur

1. Sicherheit

a. Sicherheitsstrategie und EASP

Zielsetzung und Geltungsbereich

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

Die in der Grundverordnung festgelegte Aufteilung der Rollen zwischen den europäischen Institutionen und den Mitgliedstaaten bedeutet, dass Zusammenarbeit für die Umsetzung des Sicherheitsmanagements unerlässlich ist. Eine regionale (europaweite) Verfahrensweise bezüglich der Grundsätze des Sicherheitsmanagements ergänzt die auf einzelstaatlicher Ebene geleistete Arbeit.

Ein Europäischer Beratungsausschuss für die Luftfahrtsicherheit (EASAC), der sich aus Vertretern von EASA, allen Industriezweigen, Eurocontrol, der GD MOVE, dem Leistungsüberprüfungsgremium (PRB) und der Mitgliedstaaten zusammensetzt, koordiniert die Umsetzung des regionalen Ansatzes.

Wichtigste Erfolge im Jahre 2012

Die Vorgehensweise für die europäische Flugsicherheit basiert auf drei Säulen:

- einer Reihe von Richtlinien und Zielsetzungen (der Strategie) in Gestalt einer „Mitteilung“ an das Europäische Parlament und den Rat
 - einer integrierten Reihe von Vorschriften und Aktivitäten zur Verbesserung der Sicherheit (das Programm), die der vorgenannten „Mitteilung“ als Anhang beigelegt ist;
 - einer Bewertung von Sicherheitsfragen auf hoher Ebene und dem zugehörigen Aktionsplan (die Sicherheitspläne).
- Der Europäische Plan für Flugsicherheit (European Aviation Safety Plan, EASp)

Der EASp ist das dokumentierte Ergebnis eines evidenzbasierten, vorausschauenden Umgangs mit Sicherheitsrisiken als Beitrag zu einem europäischen Sicherheitsmanagement. Der Plan ist eine Ergänzung zu bestehenden Sicherheitsvorschriften und -untersuchungen.

Das Jahr endete mit der Verabschiedung der dritten Fassung des EASp durch den Verwaltungsrat, die sich über den Zeitraum von 2013 bis 2016 erstreckt. Er wurde mit derselben Methodik erarbeitet, die für die Erstellung der ersten Fassung angewandt wurde. Daher sind die hauptsächlichen Risikobereiche unverändert geblieben.

Wie frühere Fassungen beschäftigt sich auch diese dritte mit drei Hauptbereichen: systematischen, betrieblichen und sich abzeichnenden Problemen. Gegen die in diesen Bereichen erkannten Risiken werden von allen Beteiligten Sicherheitsmaßnahmen ergriffen. Alle Partner arbeiten zusammen, optimieren ihre Aktivitäten und leisten ihren Beitrag dazu, dass die Unfallhäufigkeit noch weiter sinkt.

Außerdem beinhaltet diese dritte Fassung noch zwei parallel laufende Tätigkeiten:

- a. Zum einen wird ein Statusbericht über die 103 ständigen Maßnahmen vorgelegt, die 2011 erarbeitet wurden.
- b. Zum anderen erweitert sie die vorläufige Liste der in der letzten Fassung vorgeschlagenen Maßnahmen um 15 neue Maßnahmen. Diese neuen Maßnahmen wurden vom EASAC und den Staaten überprüft und in den vorhandenen Rahmen eingefügt.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt haben 35 Mitgliedstaaten durch Benennung einer Anlaufstelle formell ihre Bereitschaft erklärt, den Sicherheitsplan freiwillig umzusetzen. Dazu gehören auch Nicht-EU Staaten, die Mitglied der ECAC sind. Im Laufe des Jahres wurde ein Bericht an die Anlaufstellen versandt, um ein Bild vom Status der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Sicherheitsplan zeichnen zu können. 2012 gingen zweiundzwanzig (22) Berichte ein.

b. Sicherheitsanalyse und -forschung

Zielsetzung und Geltungsbereich

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

- Sicherheitsanalyse: Überprüfungen, Durchführung von Studien und die Bereitstellung von Berichten;
- Untersuchungen: Verbreitung und Nachverfolgung von Sicherheitsempfehlungen sowie Erarbeitung von Möglichkeiten einer Zusammenarbeit;
- Ständige Verbesserung: Unterstützung und Förderung von Flugsicherheitsinitiativen;
- Generierung, Nutzung und Verbreitung von Informationen aus technischen Funktionen (Meldung von Störungen während des Betriebs, Statistik, Humanfaktorenpolitik, Betriebsflugdatenanalyse, Sicherheitsmanagementsystem, Förderung von Vorsorge und Sicherheit).
- Internes Ereignis-Meldesystem (Internal Occurrence Reporting System, IORS): Bereitstellung einer einzigen Anlaufstelle und Schnittstelle und Verarbeitung von sicherheitsbezogenen Ereignissen, die der Agentur gemeldet werden.

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

2012 lag der Schwerpunkt auf der Erarbeitung eines Informationssystems für Sicherheitsempfehlungen, der vollständigen Einführung eines internen Ereignis-Meldesystems und der Einrichtung des Referats Sicherheitsinformationen innerhalb der IORS-Abteilung.

Wichtigste Erfolge im Jahre 2012

Die verstärkte Nutzung von Sicherheitsdaten erwies sich als lohnend, und die Arbeit konzentriert sich auf die Erkennung von Trends und Vorstufen, um künftige Unfälle zu verhindern. Internationale Regelungen für den Austausch von Daten wurden diskutiert, um die Zusammenarbeit zu verbessern. Es wurden neue Werkzeuge bereitgestellt, um die Verfügbarkeit von Sicherheitsdaten innerhalb der Agentur und die Qualität dieser Daten zu verbessern. Der Übergang auf das ECCAIRS5-System für die Erfassung und Speicherung von Ereignisdaten wurde abgeschlossen.

Der Jahressicherheitsbericht (Annual Safety Review, ASR) der Agentur wurde um ein neues Kapitel erweitert, das sich mit der Sicherheit auf Flugplätzen befasst. Im Hinblick auf die Arbeitsvereinbarung zwischen der Agentur und EUROCONTROL beinhaltet der Jahressicherheitsbericht zum zweiten Mal eine ATM-Komponente. Das Netzwerk von Analysten zeigt jetzt seinen Mehrwert bei seiner wichtigsten Aufgabe, der Unterstützung des EASp und seiner nationalen Entsprechungen. Wichtige Informationen über Flugsicherheitsrisiken werden weitergegeben, und es wurden Aktivitäten bezüglich der Ausarbeitung eines Risikoklassifizierungssystems, von Sicherheitsleistungsdaten und bezüglich verschiedener Probleme im betrieblichen Bereich entfaltet.

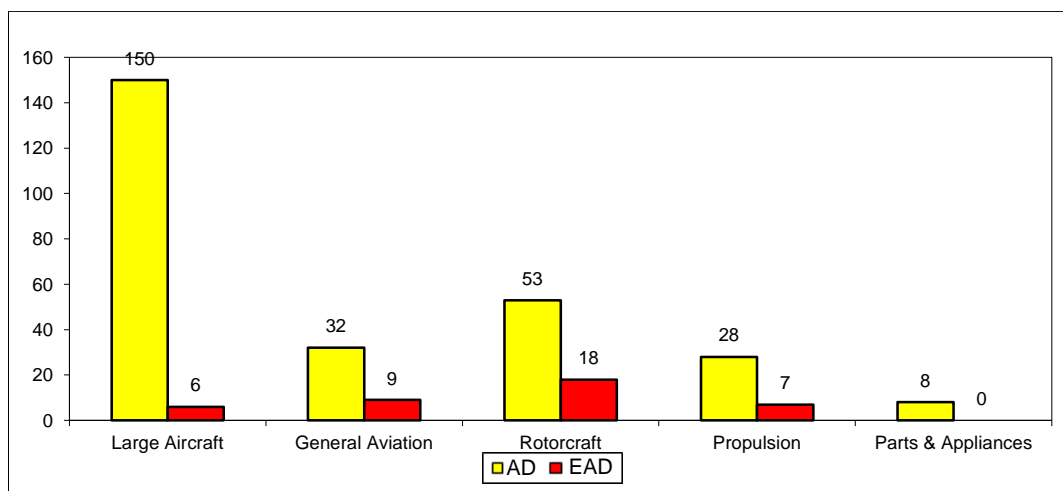
Nach einer zeitlich gestaffelten Einführungsphase ist das IORS jetzt seit Februar 2012 vollständig in Betrieb. Gegen Ende 2012 pendelte sich die Zahl der wöchentlich eingehenden Berichte zwischen 80 und 100 ein. Auf der IORS Mini-Website im Internet finden Beteiligte genauere Informationen über das IORS. Außerdem wurden Aktivitäten eingeleitet, um die Berichte zu verbessern und die Berichtswege zu klären.

Im vergangenen Jahr konnten die wichtigsten Vorzüge des IORS, Transparenz des Kreislaufsystems und Rückverfolgbarkeit der von der Agentur ergriffenen Maßnahmen, ihre volle Wirkung entfalten. Die weitere Justierung und Verbesserung des Prozesses und der Werkzeuge ist Bestandteil des täglichen Betriebs des Systems. Die Nützlichkeit der Daten erwies sich dadurch, dass mehrere Sicherheitsstudien unterstützt werden konnten.

Sicherheitsinformationen werden für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen herangezogen, die in EU-Mitgliedstaaten und assoziierten Ländern entweder entwickelt oder dort eingesetzt werden.

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

2012 betrug die Zahl der Veröffentlichungen im Zusammenhang mit Sicherheitsinformationen: 319 AD und -33 EAD. Die entsprechenden Details sind der nachstehenden Übersicht zu entnehmen:



Weiterhin wurden 27 SIBs veröffentlicht. Die Mehrzahl davon betrifft Angelegenheiten der Lufttüchtigkeit; 10 betreffen betriebliche Angelegenheiten (u. a. Vulkanasche, Funktionsprüfungsflüge, EGNOS-Verfügbarkeit usw.) und 8 einen Verdacht auf nicht zugelassene Teile.

Ein Meilenstein war 2012 die Einrichtung der Software für das Informationssystem über Sicherheitsempfehlungen, mit dem alle Empfehlungen gesammelt werden sollen. Im Laufe des Jahres wurden 94 neue endgültige Sicherheitsempfehlungen an die EASA gerichtet, während Antworten auf 210 Einzelempfehlungen versandt wurden, von denen 116 abschließende Antworten waren.

Außerdem wirkte die Agentur an größeren Untersuchungen wie derjenigen zur Notwasserung von zwei Eurocoptern EC225 in der Nordsee am 10.5.2012 und 22.10.2012 mit dem gleichen Ausfall der stehenden Welle des Kegelzahnrad im Hauptgetriebe mit, die vom Air Accident Investigation Branch in Großbritannien untersucht wurde. Weiterhin nahm sie an der Gruppenaktivität nach dem Unfall einer MD-11 nach einer Landung mit mehrfachem Aufsetzen in Riad am 27. Juli 2010 teil, der von der General Authority of Civil Aviation of Saudi Arabia untersucht wurde, und gab eine Stellungnahme zum Unfall einer A380 im Zusammenhang mit dem Bersten des Rotors des Triebwerks Rolls Royce Trent 900 am 4.11.2010 auf dem Streckenflug über Indonesien ab, der vom australischen Transportation Safety Board untersucht wurde.

Im Jahre 2012 gingen bei der EASA 112 Berichtsentwürfe zur Stellungnahme ein und erstellte sie in 51 Fällen effektive Stellungnahmen für die zuständige untersuchende Luftfahrtbehörde.

Die Agentur unterstützte auch die Aktivitäten der Europäischen Kommission, das europäische Netzwerk von mit Sicherheitsuntersuchungen befassten Luftfahrtbehörden und die Unfallgruppe der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz mit regelmäßigen Berichten und Beiträgen, insbesondere über die von der ICAO erarbeitete Richtlinie über den Schutz von Sicherheitsinformationen und die Einrichtung eines EU-Zentralspeichers für Sicherheitsempfehlungen und dessen Weiterentwicklung.

➤ Erfahrungen aus Sicherheitsinitiativen

Die Europäische Strategische Sicherheitsinitiative (ESSI) ist eine freiwillige Partnerschaft zwischen der Agentur, anderen Behörden und der Industrie. Die ESSI setzt sich zusammen aus dem European Commercial Aviation Safety Team (europäisches Sicherheitsteam der gewerblichen Luftfahrt, ECAST), dem European Helicopter Safety Team (europäisches Helikoptersicherheitsteam, EHEST) und dem European General Aviation Safety Team (europäisches Sicherheitsteam der allgemeinen Luftfahrt, EGAST). Seit 2010 ist die Arbeit der ESSI mit dem Europäischen Plan für Flugsicherheit (EASp) verknüpft. Eine Auswahl von Aufgaben des Jahres 2012 wird nachfolgend gegeben.

Das ECAST war Sponsor der 2. Fassung des Europäischen Aktionsplans zur Vorbeugung von unbeabsichtigtem Aufrollen auf Start- und Landebahnen (EAPPRI) und wirkte an der ersten Fassung des von Eurocontrol veröffentlichten Europäischen Aktionsplans für die Vorbeugung von Abkommen von der Start- und Landebahn (EAPPRE) mit. Das ECAST erarbeitete weiterhin einen Ausbildungslehrplan für Vorfeldressourcenmanagement für Bodenpersonal und wirkte an der 1. Fassung des IATA-Bodenbetriebshandbuchs (IGOM) mit.

Das EHEST lieferte ein Sicherheitsmanagement-Toolkit auf der Grundlage der neuen im Oktober veröffentlichten EU-Verordnung über den Flugbetrieb, Teil ORO, und veröffentlichte Sicherheitsbroschüren und -videos über den Verlust der Kontrolle bei schlechter Sicht, den Wirbelringzustand und den Verlust der Heckrotorwirkung.

EGAST lieferte Videos über den Verlust der Kontrolle, menschliches Versagen und die Benutzung von Fallschirmen und Sicherheitsbroschüren über die Vermeidung von Zusammenstößen, Entscheidungsfindung von Piloten und Wetter-Vorausberechnungen und publizierte nationale Veröffentlichungen auf europäischer Ebene.

Forschung

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

Die Agentur hat bezüglich der gemeinschaftlichen Forschungsaktivitäten, die Auswirkungen auf das EASA-System haben (siebtes Rahmenprogramm (FP7), Punkt 7.1, Luftfahrt und Luftverkehr, und des neuen Rahmenprogramms Horizon 2020) eng mit der Europäischen Kommission zusammengearbeitet. In diesem Zusammenhang leistete die Agentur einen Beitrag zur Erarbeitung einer strategischen Forschungs- und Innovationsagenda (Strategic Research and Innovation Agenda, SRIA), indem sie am Vorsitz der Arbeitsgruppe für Sicherheit teilnahm und auch den anderen SRIA-Arbeitsgruppen zuarbeitete. Die SRIA wurde bei einer speziellen ACARE-Veranstaltung auf der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung Berlin (ILA Berlin Air Show) im September 2012 veröffentlicht und der Kommission übergeben. Im Zusammenhang damit hat die Agentur gemeinsam mit Eurocontrol erfolgreich einen Vorschlag zum Arbeitsprogramm FP7 2013 in Bezug auf eine koordinierte Unterstützungsmaßnahme zur Entwicklung einer Plattform für die technologische und institutionelle Konsolidierung der Forschung bezüglich der Sicherheit (OPTICS) vorgelegt. EASA-Mitarbeiter haben aktiv an Bewertungsgremien für das EU-Rahmenprogramm und Projektberatungsausschüssen mitgewirkt.

Weiterhin bildete die EASA eine Schnittstelle zu den großen Technologie-Initiativen SESAR und CLEAN SKY. 2012 hat die Agentur auch an den Aktivitäten des Rats für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe, ACARE) mitgewirkt.

Ein Verzeichnis der Studien- und Forschungsprojekte 2012 enthält **Anhang 2**.

2. Regelungsetzung

Zielsetzung und Geltungsbereich

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

2012 hat die Agentur ihre Tätigkeiten hinsichtlich des Entwurfs der Rechtsvorschriften und der zugehörigen nicht zwingenden Regelungen fortgesetzt, um die Regelungsetzung abzuschließen. Die Sicherstellung einer rechtzeitigen Vorlage von Lufttüchtigkeitsvorschriften (Sicherheit und Umweltschutz) war auch 2012 eine große Herausforderung.

Die Agentur hat 2012 22 Entscheidungen und 6 Stellungnahmen veröffentlicht. Das vollständige Verzeichnis der Entscheidungen, Stellungnahmen und Änderungsvorschläge enthält **Anhang 3**.

Wichtigste Erfolge im Jahre 2012

Die Agentur hat am 27. November 2012 die Stellungnahme 06/2012 veröffentlicht. Diese Stellungnahme enthält Änderungen an den Durchführungsbestimmungen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die in einem EU-Mitgliedstaat (Teil-M) registriert sind, und neue Anforderungen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die in einem Drittstaat registriert sind und von EU-Betreibern eingesetzt werden (Teil-T). Weiterhin enthält die Stellungnahme auch Änderungen an der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission über den Flugbetrieb.

Fortschritte wurden 2012 bei der Erarbeitung des zukünftigen „technischen Standards“ für die Allgemeine Luftfahrt erzielt.

Im Bereich des Umweltschutzes hat die Agentur Beiträge zum CAEP9-Arbeitsprogramm für die Erarbeitung neuer CO₂- und Partikelnormen zur Verbesserung von klima- und gesundheitsbezogenen Aspekten der Luftfahrt geleistet sowie daran gearbeitet, die Lärmanforderungen auf einem aktuellen Stand zu halten, um die Kapazitäten von Flughäfen aufrechtzuerhalten, die Lärmschutzbeschränkungen unterliegen.

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

Nach der Veröffentlichung der ersten vier Anhänge der Verordnung über das fliegende Personal im Jahre 2011 wurden die übrigen drei Anhänge mit den Anforderungen für die Qualifizierung von Flugbegleitern (Teil-CC), den behördlichen Anforderungen für das fliegende Personal (Teil-ARA) und den organisatorischen Anforderungen für das fliegende Personal (Teil-ORA) im März 2012 im Amtsblatt veröffentlicht (Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission).

Bezüglich des Flugbetriebs wurden die Anhänge mit den Anforderungen an Behörden bezüglich des Flugbetriebs, den Anforderungen an Organisationen bezüglich des Flugbetriebs, den Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr und den Anforderungen für Flugbetrieb, für den Sondergenehmigungen erforderlich sind (Teil-ARO, Teil-ORO, Teil-CAT und Teil-SPA) im Oktober 2012 im Amtsblatt veröffentlicht (Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission).

Außerdem veröffentlichte die Agentur 2012 die Stellungnahmen in Bezug auf Teil-NCC (nichtgewerblicher Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen), Teil-NCO (nichtgewerblicher Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen), Teil-SPO (Sonderbetrieb), Teil-FTL (Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten und Ruhevorschriften für gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen) und Teil-TCO (Drittland-Betreiber).

Im Bereich Flugverkehrsmanagement (ATM)/Flugsicherungsdienste (ANS) wurde im Februar 2012 die öffentliche Konsultation bezüglich der Vorab-Ankündigung eines Änderungsvorschlags (A-NPA) zur harmonisierten Übergangshöhe im europäischen Luftraum (Harmonised European Transition Altitude, HETA) eingeleitet. Damit sollten weitere Daten für eine genaue Folgenabschätzung (Regulatory Impact Assessment, RIA) erhoben und das Ergebnis nach dem Ende der Konsultation dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum vorgelegt werden.

Nach der Herausgabe der Stellungnahme zu Anforderungen bezüglich Flugsicherungsdiensten (Teil B) der Gemeinsamen Luftverkehrsregeln (Standardised European Rules of the Air, SERA) (Oktober 2011) hat die Agentur weiterhin die Kommission insbesondere bei der Erstellung der integrierten Struktur für SERA Teil A und B aktiv unterstützt.

NPA 2012-18 über die Lizenzierung und Tauglichkeitszeugnisse von Fluglotsen wurde im November 2012 herausgegeben. Dieser Änderungsvorschlag befasst sich mit der Frage der Lizenzierung und der Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen für Fluglotsen und schlägt detaillierte Anforderungen, denen, soweit erforderlich, AMC/GM beigelegt sind, für alle Aspekte vor, die mit dem Zugang zu diesem sicherheitsrelevanten Luftfahrtberuf zusammenhängen, sowie für die Ausübung der Berechtigungen, die mit der Fluglotsenlizenz gewährt werden.

Außerdem gab die Agentur im November 2012 Änderungsvorschlag 2012-19 über Zulassungsspezifikationen für Kommunikation, Navigation und Überwachung in der Luftfahrt (CS ACNS) zur Konsultation heraus. Damit sollen neue, für alle Luftfahrzeuge geltende Zulassungsspezifikationen eingeführt werden, die letztlich alle Kommunikations-, Navigations- und Überwachungs-, Lufttüchtigkeits- und Interoperabilitätsstandards für Luftraumanwendungen enthalten.

Im Zusammenhang mit Flugplätzen entfiel der Hauptanteil der Tätigkeiten im Jahre 2012 auf die Ausarbeitung der Stellungnahme Nr. 01/2013 zu einem „Entwurf einer Verordnung der Kommission über aufsichtsbehördliche, organisatorische und flugbetriebliche Anforderungen an Flugplätze“, die im Februar 2013 veröffentlicht wurde. Die Stellungnahme fand bei der Kommission gute Aufnahme und wurde im EASA-Komitee Anfang dieses Jahres erörtert. Zweck dieser Stellungnahme ist es, die Europäische Kommission mit der Übergabe der abschließenden Erwägungen der Agentur in dieser Angelegenheit bei der Festlegung von Durchführungsbestimmungen (Implementing Rules, IRs) für Flugplätze zu unterstützen. Diese Vorschriften werden voraussichtlich Ende des Jahres 2013 von der Europäischen Kommission verabschiedet werden und in Kraft treten.

3. Aufsicht

a. Produktsicherheitsaufsicht

Zielsetzung und Geltungsbereich

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

Die Agentur erbringt auch Leistungen für externe Beteiligte, wie z. B. die Genehmigung von MRB- und OEB-Berichten, Zertifizierungsunterstützung für Gültigerklärung (Certification Support for Validation, CSV) außerhalb der EU und technische Beratung und Unterstützung auf Anfrage der Industrie, von Luftfahrtbehörden oder sonstigen öffentlichen Organen.

Wichtigste Erfolge im Jahre 2012

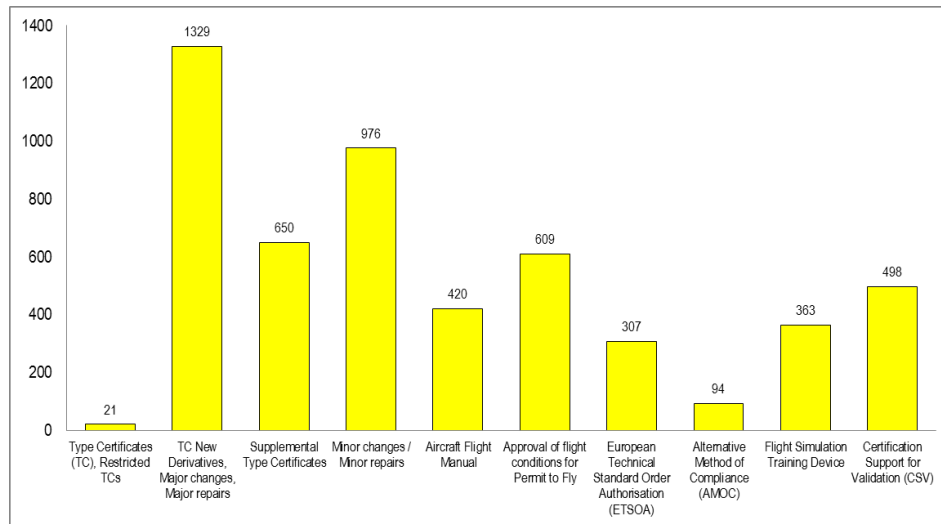
Im Bereich der Lufttüchtigkeitserstzeugnisse wurde die Agentur mit der Qualifizierung von Flugsimulationsübungsgeräten (FSTD) beauftragt. Anders als in den Vorjahren war dies jetzt keine Bedarfsleistung auf Antrag von Mitgliedstaaten mehr, sondern eine obligatorische Aufgabe. In diesem Zusammenhang hat die Agentur ein Team zusammengestellt, das den Kontakt mit externen Parteien pflegt und die extern vergebenen Projekte betreut, hauptsächlich außerhalb Europas. Darüber hinaus war 2012 nach der Veröffentlichung der neuen Zulassungsspezifikation für leichte Sportflugzeuge (CS-LSA) im Jahre 2011 das erste Jahr mit Zertifizierungen von Luftfahrzeugen gemäß der neuen Zulassungsspezifikation. Auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeitserstzeugnisse hat sich die Agentur in enger Zusammenarbeit mit der Industrie mit der Ausarbeitung verbesserter Kriterien für den Umfang einer risikobasierten Beteiligung der Agentur an Zertifizierungsaktivitäten befasst.

Die Agentur hat weiter ihre Zusammenarbeit und ihre Kommunikation mit Beteiligten aktiv ausgebaut und verbessert. Eine der wichtigsten Veranstaltungen war der zweite Zertifizierungsworkshop mit der Industrie im Januar. Weiterhin wurden spezifische Veranstaltungen organisiert wie z. B. der regelmäßige ETSO-Workshop, das erste Seminar der Allgemeinen Luftfahrt und das regelmäßige Drehflügler-Symposium. Auf Aufforderung durch den Verwaltungsrat hat die „Arbeitsgruppe Zertifizierungsstrategie Industrie/EASA“, in der die Notwendigkeit einer weiteren Verfeinerung und Ergänzung der Zertifizierungsstrategie erörtert werden soll, dem Exekutivdirektor ihre Empfehlungen vorgelegt.

- Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umwelt-Musterzeugnissen für Luftfahrterzeugnisse, -teile und -geräte
- Trend bei den eingegangenen Anträgen

Die Anzahl der bei der Agentur 2012 eingegangenen neuen Anträge auf Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse (5.267) blieb stabil. Anders als im Vorjahr enthält diese Zahl jedoch auch die Qualifikation von FSTD. Die Anträge auf Zulassung neuer Musterbauarten umfassten ein breites

Spektrum an luftfahrttechnischen Produkten, unter anderem das Geschäftsflugzeug GVII-2 der Gulfstream Aerospace Corporation, den mittleren Drehflügler SKYE SH09 von Marenco Swiss Helicopter, das Turbinentriebwerk Turbomeca TM800 und eine Reihe von Anträgen aus der Allgemeinen Luftfahrt. Das Diagramm zeigt eine thematische Aufgliederung der eingegangenen Anträge:



- Größere über mehrere Jahre laufende Musterzulassungsprogramme

Die Arbeit an mehrjährigen Musterzulassungsprojekten ging 2012 weiter, wie z. B. für Airbus A350, Airbus A320neo (mit dem Ziel einer Senkung des Kraftstoffverbrauchs und damit einer Verbesserung der Leistung und der Ökoeffizienz), Falcon SMS von Dassault Aviation, die Embraer-Geschäftsflugzeuge EMB-545/550, das Regionalflugzeug von Mitsubishi, MRJ-200, und die Großhubschrauber AW169 und AW189 von AgustaWestland.

- Anzahl der ausgestellten Zertifizierungsbescheinigungen

2012 wurden 3.952 Zertifizierungsbescheinigungen ausgestellt. Anders als im Vorjahr enthält diese Zahl jedoch auch die Qualifikation von FSTD. Musterzulassungen wurden unter anderem erteilt für das Langstrecken-Geschäftsflugzeug Gulfstream GVI, den Sukhoi Superjet 100 (das erste von der EASA zugelassene russische Passagierflugzeug), den Airbus A400M (eingeschränkte Musterzulassung) und den Ratier-Figeac FH385/FH386-Propeller (für den Einbau mit dem Europrop TP400-Triebwerk auf Airbus A400M-Flugzeugen).

- Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

2012 hat sich die EASA entsprechend ihren Sicherheits-Zielsetzungen und der Vergrößerung der Flotte der ihrem System der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unterliegenden Luftfahrzeuge verstärkt der Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gewidmet. Insgesamt kamen zur globalen Flotte von Luftfahrzeugen über 1.400 neue Luftfahrzeuge hinzu, die direkt dem Lufttüchtigkeitssystem der Agentur unterliegen. Je nach der betrieblichen Erfahrung und den aufgedeckten Sicherheitsproblemen war der Aufsichtsaufwand bei den einzelnen Luftfahrzeugtypen unterschiedlich hoch.

- Betriebsbezogene Zertifizierungsaufgaben

Vorbereitung der künftigen Umsetzung von Betriebseignungsdatenelementen im Zulassungsverfahren. In enger Zusammenarbeit mit den Antragstellern wurden zwei Projekte (Falcon SMS und Airbus A350)

als Pilotprojekte für die Einbindung von Betriebseignungsdatenelementen in das Zulassungsverfahren ausgewählt.

b. Genehmigung von Betrieben

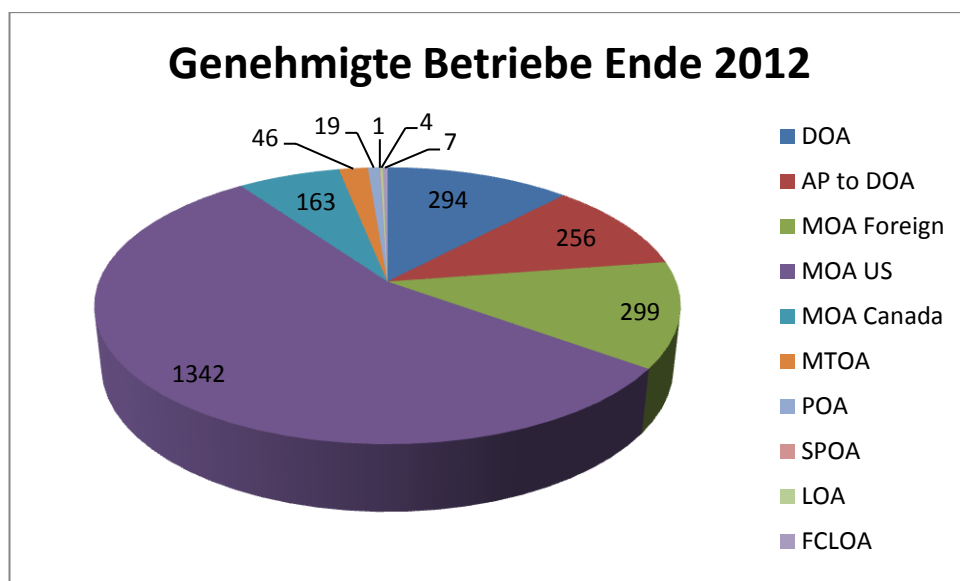
Zielsetzung und Geltungsbereich

Die EASA ist zuständig für die Genehmigung von Entwicklungsbetrieben unabhängig von deren Standort sowie von Betrieben, die für Herstellung, Instandhaltung, Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen im Bereich Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten zuständig sind. Dies umfasst auch die Genehmigung von Herstellungsbetrieben mit Sitz innerhalb des Hoheitsgebiets eines oder mehrerer Mitgliedstaaten auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaates/der betreffenden Mitgliedstaaten. Der Aufgabenbereich „Genehmigung von Betrieben“ der Agentur hat 2012 sowohl was die Tätigkeit anbelangt als auch hinsichtlich der Methodik einen hohen Reifegrad erreicht.

Wichtigste Erfolge im Jahre 2012

Die Betriebsgenehmigungen haben 2012 stetig zugenommen, u. a. Genehmigung von Entwicklungsbetrieben (Design Organisation Approvals, DOA)/Alternatives Verfahren (Alternative Procedure, AP) zu DOA, Genehmigung von Herstellungsbetrieben (Production Organisation Approvals, POA) und Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben/Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Maintenance/Continuing Airworthiness Organisations, MOA/COA). Das Arbeitspensum bezüglich der Überwachung der europäischen Genehmigung als Herstellungsbetrieb (Single Production Organisation Approval, SPOA) für den Airbus hat sich leicht erhöht, auch für die außereuropäischen Standorte. Die Zahlen in Verbindung mit den Betriebsgenehmigungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Genehmigte Betriebe zum 31. Dezember 2012



DOA
AP zu DOA
MOA Ausland
MOA USA
MOA Kanada
MTOA
POA
SPOA
LOA
FCLOA

➤ Genehmigung von Entwicklungsbetrieben

Am 31. Dezember 2012 waren insgesamt 294 Genehmigungen als Entwicklungsbetrieb ausgestellt, wovon 227 von der Agentur bearbeitet wurden. 67 liegen nach wie vor in Händen der nationalen

Luftfahrtbehörden. Bei 80 Betrieben wurde eine Anfangsbeurteilung für DOA und bei 39 für AP zu DOA durchgeführt. Die Internalisierung von Tätigkeiten hat das erwartete Ziel erreicht. 5 weitere Betriebe wurden im Jahre 2012 EASA-Teamleitern übertragen, davon 2 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 2012 waren insgesamt 19 EASA-POAs an ausländische Herstellungsbetriebe und 1 Einzel-POA an Airbus ausgestellt. Außerdem hat die EASA auch in diesem Jahr Export-Lufttüchtigkeitszeugnisse für von EASA-POA-Organisationen in China hergestellte Luftfahrzeuge und von Airbus unter der SPOA in Europa hergestellte Luftfahrzeuge ausgestellt. Weiterhin hat die EASA an der Umsetzung von bilateralen EU/US- und EU/Kanada-Verträgen im Herstellungsbereich mitgewirkt.

Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben/Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Im Bereich der Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben und Betrieben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit hat die Agentur damit begonnen, die technischen Untersuchungen und die fortlaufende Aufsicht über die Betriebe in der Mehrzahl der Fälle an die nationalen Luftfahrtbehörden zu übergeben. Eine begrenzte Zahl der Genehmigungen wird von eigenen Experten der Agentur bearbeitet, um die Fachkompetenz zur effizienten Verwaltung der Aktivitäten der nationalen Luftfahrtbehörden zu halten und auszubauen. Die EASA hat an der Vorbereitung des reibungslosen Übergangs von den bestehenden bilateralen Abkommen über die Instandhaltung zu den neuen bilateralen Abkommen zwischen der EU und den USA mitgewirkt. Die erste Zulassung eines ausländischen CAMO wurde von der EASA 2012 erteilt.

Zulassung von Organisationen für die Lizenzierung von Flugbesatzungen

2012 hat FCL OA mit der Abstimmung mit größeren NAAs und der Gewährung von Unterstützung bei der Behandlung verschiedener Probleme im Zusammenhang mit der bevorstehenden Verordnung begonnen. Es wurden Umsetzungsprozesse für FCL OA eingerichtet. Arbeitsanweisungen und Anleitungen für Ausbildungseinrichtungen für Piloten und flugmedizinische Zentren wurden erstellt. Teamleiter für FCL OA wurden rekrutiert. Außerdem wurden technische Spezifikationen und Abschätzungen des Arbeitspensums für die Auslagerung erstellt. Bis Dezember 2012 waren die qualifizierten Stellen für Ausbildungseinrichtungen für Piloten und drei NAAs für die Überwachung flugmedizinischer Zentren ausgewählt. Bis Ende Dezember hatte FCL OA die Aufsicht über 15 Ausbildungseinrichtungen für Piloten übernommen, die bisher von Mitgliedstaaten zugelassen worden waren, wovon 7 Zulassungsbestätigungen ausgestellt wurden. Die Übernahme von Aktivitäten musste wegen unerwarteter Kapazitätsprobleme von Diensteanbietern bezüglich zugewiesener Aufgaben beschleunigt werden. 5 Betriebe wurden EASA-Teamleitern 2012 vorzeitig übertragen. Weitere Übertragungen werden nach und nach folgen, wenn neue FCL OA ATO-Teamleiter zum Referat hinzukommen oder wenn Diensteanbieter das Arbeitspensum nicht bewältigen können.

Genehmigung Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste

Die Haupttätigkeit dieses neuen Referats war zu diesem Zeitpunkt die Festlegung von Verfahren mit der Kommission bezüglich der Aufsicht über den Netzwerk-Manager. Die Verfahren wurden 2012 eingerichtet und sind jetzt Teil des IMS. Es wurde eine vollständige Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen durch den Netzwerk-Manager durchgeführt.

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

Überprüfungen und der abschließenden Übertragung der Aufsichtsverantwortung an die EASA im November 2012.

Im Februar 2012 übernahm das Referat ATM/ANS-Betriebsgenehmigungen die Aufsichtsverantwortung für eine US ATCO-Ausbildungseinrichtung von der norwegischen NSA. Eine erste Prüfung fand im Juni 2012 statt.

Da das Referat und seine Zielsetzungen noch neu sind, wurden die Erarbeitung von Prozessen, Formularen und Verfahren sowie die Rekrutierung neuer Mitarbeiter fortgesetzt.

c. Inspektionen von Mitgliedstaaten

Zielsetzung und Geltungsbereich

Die Agentur überwachte die einheitliche und effektive Umsetzung von Gemeinschaftsrecht durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten mittels Inspektionen zur Kontrolle der Normung. Diese Inspektionen können auch stichprobenartige Untersuchungen von der direkten Aufsicht der zuständigen Behörden unterliegenden Organisationen umfassen.

Am 2. Februar 2012 änderte Verordnung (EU) Nr. 90/2012² Verordnung Nr. (EU) 736/2006³ dahingehend, dass die Anwendbarkeit der Arbeitsmethoden für die Durchführung von Inspektionen zur Kontrolle der Normung zusätzlich zu Lufttüchtigkeitserstzeugnissen und der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auf die folgenden Gebiete ausgedehnt wurde:

- Flugbetrieb
- Vorfeldinspektionen (SAFA-Inspektionen)
- Fliegendes Personal
- Fluglotsen
- Flugverkehrsmanagement und Flugnavigationsdienste.

Dadurch werden jetzt Inspektionen zur Kontrolle der Normung auf allen Gebieten auf der gleichen Rechtsgrundlage und nach den gleichen Arbeitsmethoden durchgeführt.

Geografisch umfasst die Standardisierung 46 Länder: 31 „EASA-Staaten“ (d. h. die 27 EU-Mitgliedsstaaten sowie 4 Staaten, in denen Gemeinschaftsrecht im Bereich der Flugsicherheit aufgrund bilateraler oder multilateraler Verträge mit der EU gilt) und 15 Staaten, in denen die Bestimmungen von Arbeitsvereinbarungen mit der EASA gelten („WA-Staaten“). 2012 wurden in 36 von ihnen Inspektionen in einem oder mehreren technischen Bereichen durchgeführt; davon waren 24 „EASA-Staaten“ und 12 „WA-Staaten“.

Im Bereich der Vorfeldinspektionen sind insgesamt 44⁴ Länder Teil des SAFA-Programms, und 16 von diesen wurden im Jahre 2012 besucht: 13 „EASA-Staaten“ und 3 „WA-Staaten“.

² Durchführungsverordnung (EU) Nr. 90/2012 der Kommission vom 2. Februar 2012 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 736/2006 über die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung, ABl. L 31, S. 1.

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

⁴ Der geografische Geltungsbereich der SAFA-Standardisierung ist der gleiche wie für die Standardisierung ohne Kosovo, San Marino und Liechtenstein und mit Marokko.

Wichtigste Erfolge im Jahre 2012

➤ Inspektorenpool

Der EASA ist daran gelegen, abgeordnete Inspektoren der nationalen Luftfahrtbehörden in ihre Inspektionsteam aufzunehmen, um deren Kompetenz und praktische Erfahrung zu nutzen und ein gemeinsames Verständnis der einschlägigen Anforderungen in den nationalen Luftfahrtbehörden zu schaffen und zu verbreiten (vorausschauende Normung). 2012 stellten abgeordnete Inspektoren der nationalen Luftfahrtbehörden 134 Teammitglieder (50 % aller Mitglieder). Fünf Grundausbildungskurse für Standardisierungsinspektoren wurden durchgeführt, an denen insgesamt 85 Inspektoren teilnahmen.

➤ Schlüsselergebnisse der Normung

2012 wurden 121 Inspektionen zur Kontrolle der Normung durchgeführt, und zwar wie folgt:

Inspektionsart	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD
Regulär	23	16	8	7	9 ⁵
Ad-hoc	1	-	-	-	-
Nachverfolgung	1	9	11	7	-
ECAA-Beurteilung	1	2	-	-	-

Dabei wurden insgesamt 868 Befunde festgestellt, wovon 838 als Nichtkonformitäten eingestuft wurden, für die von der geprüften nationalen Luftfahrtbehörde ein Abhilfeplan vorgeschlagen und umgesetzt werden musste. Rund 26 % aller Befunde wurden als erhebliche Mängel eingestuft, die Sicherheitsbelange berühren könnten, wenn sie nicht ordnungsgemäß behoben werden würden.

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

In den meisten Standardisierungsbereichen betrafen die Hauptschwierigkeiten die Erteilung von Zulassungen, Lizenzen oder Zertifizierungsbescheinigungen und die laufende Überwachung von genehmigten Betrieben. Die unzureichende Verfügbarkeit von geeignetem Prüfpersonal in quantitativer wie in qualitativer Hinsicht ist einer der Hauptgründe für die festgestellten Mängel; dies betrifft insbesondere den Flugbetriebsbereich.

- Im Laufe des Jahres 2012 führte die Agentur insgesamt 13 Besprechungen für ATM/ANS durch. Diese Normungssitzungen haben sich als erfolgreiches Mittel erwiesen, um ein besseres gemeinsames Verständnis der einschlägigen Anforderungen zu erreichen. Ständige Verbesserung des Normungsprozesses

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

Der Einsatz einer automatisierten Datenextraktion und verbesserte Berichtsmöglichkeiten erlaubten eine verbesserte und rechtzeitige Kontrolle des Status der Befunde, was insgesamt zu einer verbesserten Überwachung der Nachverfolgungsphase des Standardisierungsprozesses führte. Die Agentur wirkte am Entwurf der neuen Standardisierungsverordnung mit, wobei sie ihre Erfahrungen aus der mehr als fünf Jahre dauernden Umsetzungszeit der aktuellen Verordnung einbringen konnte.

Die neue Konzeption für die Durchführung der Standardisierung basiert auf einem Verfahren der fortlaufenden Überwachung auf der Grundlage der Identifizierung, Sammlung und Analyse von

⁵ Vier Mitgliedstaaten wurden im FSTD-Bereich erstmals besucht.

Sicherheits- und Aktivitätsdaten, um es der Standardisierungsabteilung der EASA zu ermöglichen, die Kompetenz der zuständigen Aufsichtsbehörden im Bereich der Sicherheitsaufsicht und die Ergebnisse der Staaten im Sicherheitsbereich auf aggregierter wie bereichsspezifischer Ebene laufend zu bewerten. Diese Daten werden dann anhand eines Modells verarbeitet und werden als wichtiges Kriterium für die Festlegung der Häufigkeit und des Umfangs von Inspektionen zur Kontrolle der Normung herangezogen.

d. Betreiber

Zielsetzung und Geltungsbereich

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

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

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

Außerdem wird die Agentur im Rahmen des Geltungsbereichs von Artikel 23 der Grundverordnung für die Ausstellung von Berechtigungen für Drittlandsbetreiber (Third Country Operators, TCO) zuständig sein, die in den Luftraum der EASA fliegen und in einem der EASA-Länder landen wollen.

Dieses Jahr befasste sich die Agentur insbesondere mit der weiteren Ausgestaltung des SAFA-Programms (u. a. Verbesserung der SAFA-Datenbank, Herausgabe überarbeiteter SAFA-Anleitungen), mit der Durchführung von SAFA-Normungsüberprüfungen bei nationalen Luftfahrtbehörden und der professionellen und fachlichen Beratung der Kommission bezüglich des Ausschusses für Flugsicherheit (Air Safety Committee, ASC) für die EU-Sicherheitsliste.

Wichtigste Erfolge im Jahre 2012

SAFA

Nach der Veröffentlichung einer neuen SAFA-Anwendung und -Datenbank kam 2012 eine wichtige Aktualisierung zum Einsatz, die vor allem eine Verbesserung der Auswertungsmöglichkeiten und eine Erleichterung der Nachbeobachtung mit sich brachte.

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

Gemäß ihrem Auftrag aus der SAFA-Richtlinie und der geänderten Standardisierungsverordnung setzte die EASA den SAFA-Standardisierungsprozess fort, wobei 2012 eine zweite Standardisierungsrunde begann. Insgesamt wurden 16 Inspektionen zur Kontrolle der Normung in an SAFA teilnehmenden EU- und Nicht-EU-Staaten geplant und durchgeführt.

In Fortführung des Dialogs mit der Industrie organisierte die EASA das 2. SAFA Regulators & Industry Forum, auf dem Vertreter von den an SAFA teilnehmenden Staaten, IATA, AEA, ELFAA, IACA und große Luftfahrzeughersteller in offener Atmosphäre über SAFA-bezogene Angelegenheiten diskutierten.

Auf der Grundlage der Ergebnisse von Besprechungen mit den teilnehmenden Staaten und der Industrie sowie von Rückmeldungen aus Normungsbesuchen wurden SAFA-Verfahren überprüft. Eine neue Fassung der EASA SAFA-Anleitungen – Vorfeldinspektionsverfahren wurde 2012 ebenfalls verabschiedet. Danach gab die EASA eine SAFA-Ausbildungsanweisung heraus und organisierte einen Workshop für SAFA-Ausbilder.

Für das SAFA-Programm der EU wurde weiter bei einem internationalen Publikum geworben, und dessen Grundsätze und Verfahren werden mehr und mehr in verschiedenen Regionen und Staaten in aller Welt in dieser oder ähnlicher Form übernommen.

Montenegro schloss eine Arbeitsvereinbarung mit der EASA und wurde damit zum 44. an SAFA teilnehmenden Staat.

Drittlandsbetreiber

Im Rahmen der Erweiterung ihres Aufgabenbestands hat die Agentur vorbereitende Arbeiten (genaue Definition des Umfangs, Arbeitsvolumen und Verfahren) im Zusammenhang mit Berechtigungen für Drittlandsbetreiber (Third Country Operators, TCO) organisiert. Die Agentur konzentrierte sich auf den Entwurf zur Durchführung der Verordnung (zukünftiger Teil-TCO), Arbeitsverfahren, das TCO-Beurteilungsmodell und die Mitwirkung am IKT-Geschäftsanalyseedokument für die vorgesehene TCO-Softwareanwendung. Aufgrund von Verzögerungen im Regelsetzungsprozess und bei der Verabschiedung von Teil-TCO wurde die geplante Rekrutierung von TCO-Führungskräften und Teamleitern auf Eis gelegt.

Die Europäische Kommission wurde regelmäßig im Zusammenhang mit der EU-Sicherheitsliste unterstützt. Die EASA nahm an vorbereitenden Anhörungen bei ausländischen Behörden und Betreibern teil und leistete bei mehreren Fallanalysen im Zusammenhang mit der EU-Sicherheitsliste fachliche Unterstützung. Das Referat TCO setzte die Koordination der Arbeitsgruppe USOAP-Berichtsanalyse der ICAO fort, die dem EU-Ausschuss für Flugsicherheit eine Reihe von Länderberichten vorlegte. Außerdem erhielten die TCO-Mitarbeiter die Befähigung als ICAO USOAP-Prüfer, und die EASA stellte Mitarbeiter zur Teilnahme an mehreren komplexen ICAO-Überprüfungen ab.

4. Internationale Zusammenarbeit

Zielsetzung und Geltungsbereich

Die Agentur schließt Arbeitsvereinbarungen mit ausländischen Luftfahrtbehörden und nahm von Fall zu Fall an den Verhandlungen über und der Umsetzung von bilateralen Flugsicherheitsabkommen (Bilateral Air Safety Agreements, BASAs) und sonstigen Luftfahrtabkommen teil.

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

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

Wichtigste Erfolge im Jahre 2012

➤ Bilaterale Abkommen und Arbeitsvereinbarungen

Im Rahmen der bilateralen Luftverkehrssicherheitsabkommen (Bilateral Aviation Safety Agreements, BASA) für die Sicherheit der Zivilluftfahrt fanden intensive Abstimmungstätigkeiten zwischen der EU und den USA statt. Insbesondere beschloss das bilaterale Aufsichtsgremium (Bilateral Oversight Board, BOB) auf seiner Sitzung im Mai 2012 im Rahmen des EU/US-BASA, drei Arbeitsgruppen einzurichten, die es mit der Ausarbeitung neuer Anhänge zum Abkommen beauftragte, und zwar zu den Themen Erteilung von Pilotenlizenzen, Flugsimulationsübungsgerät (FSTD) und Ausbildungseinrichtungen für Piloten. Im Zusammenhang mit dem Abkommen zwischen der EU und den USA wurden 2012 sechs Inspektionen in den USA durchgeführt. Außerdem wurden zwei Besprechungen des gemeinsamen Ausschusses für die Wartungskoordination (Joint Maintenance Coordination Board, JMCB) organisiert und die Überprüfung und Genehmigung der Anleitung für den Instandhaltungsanhang (Maintenance Annex Guidance, MAG) abgeschlossen.

Bezüglich des Abkommens zwischen der EU und Kanada fand die erste Sitzung des gemeinsamen Unterausschusses für Wartung (Joint Sectorial Committee on Maintenance, JSCM) statt und wurde die MAG erarbeitet und genehmigt sowie auch ein Dokument mit vereinbarten Übergangsverfahren, auf die sich Transport Canada, EASA und die zuständigen Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten verpflichteten.

Nach dem Inkrafttreten der Vereinbarung zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union über die Zusammenarbeit bei der Regulierung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt leitete das Aufsichtsgremium für die Zertifizierung (Certification Oversight Committee, COB) eine umfassende Überprüfung der entsprechenden technischen Umsetzungsverfahren (Technical Implementation Procedures, TIP) ein. In einem Prozess permanenter Verbesserung soll die gegenseitige Anerkennung von technischen Befunden und Genehmigungen zwischen Europa und den USA weiter gefördert werden.

➤ Zusammenarbeit mit der ICAO

2012 führte die EASA Verhandlungen mit der ICAO über eine Arbeitsvereinbarung (Working Arrangement, WA) zwischen den beiden Organisationen im Rahmen der Absichtserklärung zwischen der EU und der ICAO. Diese Verhandlungen sollten 2013 abgeschlossen werden.

Außerdem setzte die EASA ihre Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, den EU-Mitgliedstaaten und der ICAO zur Erarbeitung eines einfacheren Verfahrens für die Einreichung von Unterschieden in denjenigen Bereichen fort, in denen die EU Kompetenz erlangt hat. Im Dezember 2012 fand in Köln eine Sitzung der Europäischen nationalen Koordinatoren für eine

fortlaufende Überwachung (European National Continuous Monitoring Coordinators, NCMC) statt, auf der die laufenden Herausforderungen europäischer Staaten diskutiert und nach gemeinsamen Lösungen gesucht wurde, insbesondere in Bezug auf das Verfahren der fortlaufenden Überwachung (Continuous Monitoring Approach, CMA) der ICAO und die elektronische Einreichung von Unterschieden (Electronic Filing of Difference, EFOD). Ebenso beteiligte sich die EASA im Jahre 2012 an der Arbeit der ECAC/EC-Sicherheitskoordinationsgruppe für die ICAO-Versammlung (ECAC/EC Safety Coordination Group for the ICAO Assembly), die den europäischen Beitrag zur 38. ICAO-Versammlung erarbeitet (die im September/Okttober 2013 stattfinden wird). Weiterhin hat die EASA die Zusammenarbeit mit der Pariser Außenstelle der ICAO bei der Gestaltung der neuen europäischen regionalen Flugsicherheitsgruppe (European Regional Aviation Safety Group, RASG) fortgesetzt.

5. Unterstützungstätigkeiten

Zielsetzung und Geltungsbereich

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

Die wichtigsten Herausforderungen im Unterstützungsbereich waren im Jahre 2012 der Start zweier großer IT-Anwendungen (SAFA und IORS) und die abschließenden Maßnahmen für die Einrichtung des Brüsseler Büros der EASA.

Wichtigste Erfolge im Jahre 2012

Antragsmanagement und Vergabefunktionen

Der erste Schritt der geplanten Überarbeitung der Gebühren- und Entgeltverordnung wurde erfolgreich durch Änderung der Verordnung Nr. 494/2012 abgeschlossen, was es der Agentur ermöglicht, ab April 2012 Gebühren für Aktivitäten im Rahmen neuer Tätigkeitsbereiche zu erheben.

34 Ausschreibungen mit hohem Auftragswert für die Beschaffungsbedürfnisse der verschiedenen EASA-Abteilungen wurden 2012 durchgeführt und unterzeichnet (Einzelheiten hierzu siehe in Anhang 5).

Im Bereich der Auslagerung von Zertifizierungsaufgaben wurde die zweite Phase des Vergabeverfahrens an nationale Luftfahrtbehörden und qualifizierte Stellen erfolgreich abgeschlossen. Mit 15 nationalen Luftfahrtbehörden und 10 qualifizierten Stellen wurden neue Wartungsrahmenverträge abgeschlossen.

Finanzdienstleistungen

Die Agentur erstellte pünktlich alle Planungs- und Berichtsdokumente wie in der Haushaltsordnung vorgesehen. Der Jahresabschluss 2011 wurde vom europäischen Rechnungshof gebilligt, und das Europäische Parlament erteilte der Agentur Entlastung für das Jahr 2010.

Es wurde ein Haushaltshandbuch erstellt, das einen Überblick über die Grundlagen gibt, nach denen die Geschäfte geführt werden, und in dem beschrieben wird, wie die Haushaltsführung und die Buchhaltungsgrundsätze und -werkzeuge bei der Agentur implementiert sind.

Die Berichtskapazitäten wurden weiter ausgebaut, um das Management der Agentur im Entscheidungsfindungsprozess für eine effiziente Arbeit der Agentur zu unterstützen. Ein monatlicher Leistungsanzeiger mit wesentlichen Leistungsindikatoren (einschließlich derjenigen des jährlichen Arbeitsprogramms) wurde vorgelegt und allmonatlich mit allen Direktoren im Exekutivausschuss besprochen. Vierteljährliche Rechnungsabschlüsse, eine weitere Verbesserung der Datenbanken und spezifische Berichte und Analysen ermöglichten eine genaue Überwachung der Aktivitäten, die durch Subventionen einerseits und Gebühren und Entgelte andererseits finanziert wurden.

Das interne Kontrollsystem wurde durch Einführung von Ex-post-Kontrollen verbessert. Es wurden gezielte Maßnahmen ergriffen (z. B. Organisation von Finanztagen, monatliche Besprechungen mit betrieblichen Direktionen), um das Kostenbewusstsein und den Kenntnisstand der Mitarbeiter der Agentur noch weiter zu verbessern. Die meisten der im Jahre 2011 definierten administrativen Vereinfachungsmaßnahmen wurden umgesetzt.

Rechtliche Dienste

Die Rechtsabteilung war ebenfalls intensiv mit den Aufgaben der Agentur zur Standardisierung und beim Entwurf von Rechtsvorschriften befasst. Die Abteilung unterstützte die technischen/betrieblichen Funktionen der Agentur und alle Prozesse der Agentur. Hier sind insbesondere die Tätigkeiten für die Umsetzung der Verordnung über Bußgelder und finanzielle Sanktionen sowie die Überprüfung der internen Verfahren für die Handhabung von Maßnahmen nach Artikel 14 zu erwähnen.

Die Abteilung hat in enger Zusammenarbeit mit den betrieblichen Direktionen und externen Rechtsberatern laufend die Reaktionen der Agentur auf Anfragen von Unfalluntersuchungsbehörden und Gerichten koordiniert. Sie hat mehrere Anträge auf öffentlichen Zugang zu EASA-Dokumenten und Reaktionen auf Beschwerden des Europäischen Bürgerbeauftragten koordiniert und eine wichtige Rolle bei der Schaffung des Rahmens für die strukturierte Behandlung von Interessenkonflikten gespielt. Weiterhin hat sie mit dem europäischen Datenschutzbeauftragten einen Strategieplan für die Einhaltung der Datenschutzverpflichtungen vereinbart. Bis zum Jahresende waren 72 % der vereinbarten Ziele erreicht.

Die Abteilung hatte auch die Verteidigung der Agentur beim ersten vollständigen Beschwerdeverfahren vor der Beschwerdekammer einschließlich der Darlegung der Haltung der Agentur im mündlichen Verfahren organisiert.

Schließlich hat sich die Abteilung als Teil der EU-Delegation und an deren Spitze an der ICAO Task Force zum Schutz von Sicherheitsinformationen beteiligt, deren Aufgaben vor dem Abschluss stehen. 2012 hatte die Abteilung auch den Vorsitz im Inter Agency Legal Network (IALN) inne.

Kommunikation

Ein besonderes Ereignis des Jahres 2012 war die Feier des zehnjährigen Jubiläums der Agentur, zu der sich über 700 Mitarbeiter und Vertreter der Luftfahrtindustrie, einzelstaatlicher Luftfahrtbehörden, internationaler Partnerorganisationen und der Europäischen Kommission einschließlich des EU-Kommissars für Verkehr einfanden.

Personalwesen

Ende 2012 beschäftigte die EASA 614 Bedienstete auf Zeit (Temporary Agents, TA), 40 mehr als im Jahr davor. Zudem waren 70 Vertragsbedienstete (Contract Agents, CA) und 11 abgeordnete nationale Sachverständige (Seconded National Experts, SNE) bei der EASA beschäftigt. Insgesamt

schloss die EASA 82 neue Anstellungsverträge, während 29 Mitarbeiter aus der Agentur ausschieden. Dies resultierte in einem Netto-Zuwachs von 53 Mitarbeitern. 23 Mitarbeiter waren in externen oder internen Auswahlverfahren erfolgreich.

Die Agentur veröffentlichte 47 Stellenausschreibungen für 38 vorgesehene befristete und 12 Stellen als Vertragsbedienstete. 49 Auswahlverfahren wurden abgeschlossen, durch die 41 befristete und 10 Stellen als Vertragsbedienstete besetzt werden konnten. Es gingen rund 4.197 Bewerbungen ein, und es wurden über 433 Bewerbungsgespräche geführt.

Neuverträge 2012 (TA/CA/SNE)	82
Ausgeschiedene Mitarbeiter 2012 (TA/CA/SNE)	29
Nettozuwachs des Personalbestands 2012 (TA/CA/SNE)	53
Stellenausschreibungen veröffentlicht 2012 (TA/CA/SNE)	47
Erfolgreiche interne Bewerber (TA)	23

16 weitere TA-Bewerber haben 2012 ein Beschäftigungsangebot angenommen und werden in den ersten Monaten des Jahres 2013 ihre Stelle antreten. Einzelheiten zum Personalbestand und zur Entwicklung des Personalbestands der Agentur im Jahre 2012 sind **Anhang 5** zu entnehmen.

Angesichts der Arbeitsmarktsituation und des Mangels an Luftfahrtfachleuten ist es wichtig, nicht nur für ältere Fachleute attraktiv zu sein, sondern auch junge Studienabgänger intern zu qualifizieren. In diesem Zusammenhang wurde im Herbst 2011 das erste bezahlte Praktikantenprogramm gestartet, dessen Teilnehmer im Frühjahr 2012 aufgenommen wurden.

Diese Aufnahmen erfolgen üblicherweise im Frühjahr und Herbst. Hochschulabsolventen bleiben bis zu sechs Monate, Studenten mit mindestens zwei Studienjahren drei bis höchstens sechs Monate. Insgesamt wurden im Jahr 2012 13 Praktikanten für ein sechsmonatiges Praktikum in einer Funktion ausgewählt, die ihrem akademischen Hintergrund entsprach.

Um genügend Mitarbeiter mit den entsprechenden fachlichen Kompetenzen rekrutieren zu können und im Lichte des Mangels an Luftfahrtfachleuten auf dem Arbeitsmarkt (wie oben bereits erwähnt), war die EASA 2012 auf verschiedenen einschlägigen Fachmessen als Arbeitgeber vertreten (AERO Friedrichshafen, Karrieretage auf der ILA und Karrieretage auf der Farnborough Airshow).

Von Mai bis Oktober 2012 nahmen rund 40 EASA-Mitarbeiter an einem Mini-Pilotprojekt über gleitende Arbeitszeit und Clock in/Clock out (CICO) teil. Mit dem Start des Mini-Pilotprojekts sollte die zukünftige Einführung der gleitenden Arbeitszeit und von CICO für EASA-Mitarbeiter getestet werden und dem Projektteam für die gleitende Arbeitszeit (Personal-, IS- und CS-Fachabteilung) Feedback zur Verbesserung entweder der Funktionen der IT-Anwendungen oder der Verfahrensweisen im Rahmen der gleitenden Arbeitszeit gegeben werden. Das Mini-Pilotprojekt endete im Oktober 2012, und das Projektteam für die gleitende Arbeitszeit konnte anschließend sowohl die IT-Anwendungen für die Einführung der gleitenden Arbeitszeit und CICO und die bestehenden diesbezüglichen Entwurfsrichtlinien optimieren. Dies führte zur Verabschiedung der ED-Entscheidung 2012/162/E am 17.12.2012 bezüglich der Einführung der gleitenden Arbeitszeit, die am 1.2.2013 bei der EASA eingeführt werden wird.

Nach dem abschließenden Überprüfungsbericht des europäischen Rechnungshofs (European Court of Auditors, ECA) im Jahre 2011 wurden bei vier EU-Agenturen, darunter die EASA, unzulängliche oder fehlende Richtlinien über Interessenkonflikte beanstandet. Da die Berichte des Rechnungshofs ebenso wie die Jahresberichte und Jahresabschlüsse vom Europäischen Parlament im jährlichen Entlastungsverfahren herangezogen werden, war es für die Agentur von höchster Dringlichkeit, bis Ende 2012 eine Richtlinie über die Vorbeugung und Eindämmung von Interessenkonflikten einzuführen, um die Entlastung der EASA für den nächsten Tätigkeitszeitraum zu gewährleisten. Am 1. August 2012 verabschiedete die Agentur daher die Richtlinie „Verhaltenskodex für die Mitarbeiter

der EASA“, die auch die Vorschriften über „Vorbeugung und Eindämmung von Interessenkonflikten“ und „Geschenke und Bewirtung“ enthält. Mit der Einführung und Umsetzung dieser Richtlinie soll gewährleistet werden, dass die Mitarbeiter der EASA bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben Unparteilichkeit, Unabhängigkeit und Integrität walten lassen, einer der wesentlichen Grundsätze der Amtsführung aller EU-Organe und -Agenturen. Die wichtigsten Maßnahmen, die die EASA ergriff, um diese Richtlinie im zweiten Halbjahr 2012 umzusetzen, waren:

- die Vorschrift, dass jeder Sachgebietsleiter jährlich eine Interessenerklärung abzugeben hat⁶,
- die Vorschrift für den EASA-Exekutivausschuss, was auch die Direktoren umfasst, jährlich eine Interessenerklärung abzugeben. Die jährliche Interessenerklärung der Direktoren wurde auf der EASA-Website veröffentlicht,
- die Einrichtung eines Ethikkomitees, das dem ED Stellungnahmen und Handreichungen zur Beurteilung der abgegebenen Interessenerklärung vorlegt,
- die Verabschiedung von Vorschriften in Bezug auf Geschenke, Bewirtung und Einladungen, die für alle Mitarbeiter gelten,
- die Einführung einer obligatorischen Schulung in Bezug auf den Verhaltenskodex und die Konzentration auf dessen Anhänge für alle EASA-Mitarbeiter.

2012 wurden 85 Mitarbeiter für eine Neueinstufung vorgeschlagen (81 TA und 4 CA). Die CA wurden direkt neu eingestuft; 80 % der TA haben die Anforderung einer dritten EU-Sprache erfüllt.

Die Personalerhebung 2012 (in Form einer Kurzbefragung, „Pulse Check“) zwischen dem 2. und 24. Februar war eine Nachbefragung zu der umfassenden Untersuchung des Jahres 2011 (Rücklaufquote 69 %). Die Ergebnisse flossen in die Weiterentwicklung des anschließenden Managementtrainings und der Team-Building-Aktivitäten sowie in die Vorbereitung der Mitarbeiterversammlungen, die Kommunikationsinitiativen für das EASA-Jubiläum und die Einrichtung der regelmäßigen Abteilungsleiterbesprechungen, den ED-Blog usw. ein. Insbesondere wurden Abteilungsleiter-Arbeitsgruppen für die Erarbeitung von Maßnahmenplänen bezüglich der wichtigsten verbesserungswürdigen Punkte eingerichtet. Die Arbeitsgruppe Kultur und Kommunikation hat einen Beitrag zur Betriebskultur der Agentur erstellt, ein gemeinsames Projekt von Personalverwaltung, Kommunikationsabteilung und der Arbeitsgruppe. Dieser Beitrag wird als Arbeitsgrundlage für einen Workshop über Organisationsentwicklung Anfang 2013 und zur Einleitung einer Reihe von Beratungsinitiativen für Mitarbeiter im nächsten Jahr dienen.

Der Pool von Vertrauenspersonen wurde um drei neue Berater erweitert, sodass es jetzt sechs aktive Vertrauenspersonen gibt.

Die folgenden Ausschreibungsverfahren für Personalentwicklungsprojekte wurden 2012 durchgeführt:

- 1) Die Ausschreibung zur Arbeitsplatzbewertung mit dem Ziel einer Aktualisierung der Arbeitsplatzmatrix von EASA-Stellen und zur Schaffung der Struktur eines Jobfamilienmodells. Dies dient der Unterstützung organisatorischer Entscheidungen hinsichtlich Umstrukturierung, Mitarbeitermobilität, Karrierewegen und Nachfolgeplanung. Die Umsetzung wird in Q1/2013 beginnen.

⁶ Es ist zu beachten, dass Mitarbeiter, deren Stelle als sensibel eingestuft ist, jährlich eine Interessenerklärung abgeben müssen. Diese Tätigkeit wird 2013 beginnen.

- 2) Die Kompetenzrahmenausschreibung mit dem Ziel der Erstellung eines Kompetenzmodells, das auf das spezielle Fachwissen der Agentur zugeschnitten ist, und zur Unterstützung unserer Personalverwaltungs- und Managementprozesse. Die Umsetzung wird in Q2/2013 beginnen.
- 3) Die Ausschreibung für Beurteilungs- und Entwicklungszentren wurde in Q4/2012 abgeschlossen. Dies wird die EASA bei einer Verbesserung der Rekrutierungs- und Entwicklungsverfahren für Führungspositionen unterstützen.
- 4) Ein weiteres offenes Ausschreibungsverfahren für die Bereitstellung von Leiharbeitnehmern wurde 2012 erstellt und wird in Q1/2013 veröffentlicht werden. Leiharbeitnehmer werden zur Verstärkung des fest angestellten EASA-Personals bei kurz- und mittelfristigem Personalausfall oder in Zeiten von hohem Arbeitsanfall benötigt.

Im Dezember 2012 beschloss das ED, die Personalverwaltung neu in zwei Fachabteilungen zu gliedern:

- die Abteilung Personalverwaltung für eine effiziente Umsetzung aller aufsichtsbehördlichen Bestimmungen bezüglich der Beschäftigungsbedingungen, und die
- Abteilung berufliche und organisatorische Entwicklung zur Schaffung einer engen Verbindung zwischen Rekrutierung und Auswahl von Talenten, Leistungsmanagement, Ausbildung, Mobilität und der Identifizierung von Potenzial zur Gewährleistung von Wachstum. Es werden Kompetenzen identifiziert und Maßnahmen gegen eventuelle Lücken ergriffen, wobei der Blick insbesondere auf zukünftig benötigtes Fachwissen gerichtet wird.

Diese Reorganisation (einschließlich der Unterzeichnung der erforderlichen ED-Entscheidungen) wird 2013 umgesetzt werden.

Allgemeine und fachliche Schulungsmaßnahmen

Allgemeine Schulungsmaßnahmen

2012 hat die Agentur insgesamt 336 allgemeine Schulungen (davon 80 Sprachkurse und Sprachprüfungen) mit insgesamt 2.692 Teilnehmern (davon 499 an Sprachkursen/Sprachprüfungen) durchgeführt.

Das Bewusstsein für Managementtraining und Teamentwicklung ist gewachsen. Es wurden insgesamt 6 Teambuilding-Veranstaltungen durchgeführt. Die Teilnahmequote am jährlichen Managementtraining erreichte den Konformitäts-KPI von 85 %. Die Schulung der Beurteilungskompetenzen für neue beurteilende Führungskräfte wurde ebenfalls pflichtgemäß besucht.

Die Schulung zur interkulturellen Sensibilisierung wurde fortgesetzt, darunter Standardkurse über effektive interkulturelle Kommunikation und Verhandlungsführung sowie Bedarfsthemen für spezifische Bereiche (Afrika, China).

Eine obligatorische Schulung zur Umsetzung der Verfahrensweise zum EASA-Verhaltenskodex wurde für alle bei der EASA Beschäftigten eingeführt. Führungskräfte (Teilnahmequote 84 %) und Mitglieder in sensiblen Funktionen (Teilnahmequote 94 %) wurden als erste ausgebildet. Insgesamt wurden 2012 über 77 % der infrage kommenden Teilnehmer ausgebildet. Die Ausbildung wird 2013 fortgesetzt werden.

2012 gab es folgende allgemeine Ausbildungsaktivitäten:

		SUMME
Allgemeine Ausbildungssitzungen	256	336
Sprachkurse und -prüfungen	80	
Teilnehmer an allgemeinen Schulungsmaßnahmen	2193	2692
Teilnehmer an Sprachentraining	499	

Technische Schulungsmaßnahmen

Um den wachsenden Bedarf an rechtzeitiger und Ad-hoc-Ausbildung decken zu können, wurden 2012 die nachfolgenden Maßnahmen ergriffen:

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

Zu den wichtigsten Erfolgen im Jahre 2012 zählten:

- Erhöhung der Zahl der Anbieter von E-Prüfungen auf 43, darunter 13 nationale Luftfahrtbehörden von Mitgliedstaaten;
- Neue 4-Jahres-Ausschreibung mit 17 Losen;
- Einführung des EASA ELG-Systems für das Ausbildungsmanagement und für die E-Prüfungsplattform mit Migration der kompletten Datenbank auf die EASA-eigenen Server;
- Einführung neuer Ausbildungstechniken für eine wachsende Kundenbasis;
- Erarbeitung und Durchführung von Spezialkursen für: CS-23, CS-27/29, FSTD-Prüfer, EU/US-Sicherheitsabkommen, ARIS, ELG-System, SAFA-Datenbank und IORS;
- Vorstellung des Entwurfspapiers für die EASA-Ausbildungsakademie beim ED;
- Veröffentlichung von E-Prüfungen für das fliegende Personal (10);
- Veröffentlichung des Ausbildungsterminplans 2012 (Dezember 2012).

2012 gab es folgende Ausbildungsaktivitäten:

Ausbildungssitzungen	96
Durchführungstage	166
Teilnehmer der EASA	515
Teilnehmer nationaler Luftfahrtbehörden	295

Anhänge

- **Anhang 1:** Zuverlässigkeitserklärung des Anweisungsbefugten
- **Anhang 2:** Studien- und Forschungsprojekte 2012
- **Anhang 3:** Entscheidungen, Stellungnahmen und Änderungsvorschläge (NPAs) im Jahre 2012
- **Anhang 4:** Haushaltsergebnis der Agentur im Jahr 2012 (EASA-Haushaltsvollzug)
- **Anhang 5:** 2012 eingeleitete und/oder abgeschlossene Vergabeverfahren
- **Anhang 6:** Personalbestand und Entwicklung des Personalbestands
- **Anhang 7:** Wesentliche Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, KPI)
- **Anhang 8:** EASA-Verwaltungsrat
- **Anhang 9:** Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

Anhang 1: Zuverlässigkeitserklärung des Anweisungsbefugten

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

- dass die in diesem Bericht enthaltenen Informationen ein richtiges und angemessenes Bild bieten⁷.
- dass ich mit angemessener Sicherheit sagen kann, dass die Mittel, die den in diesem Bericht beschriebenen Tätigkeiten zugewiesen wurden, für ihren vorgesehenen Verwendungszweck und nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung eingesetzt wurden und dass die eingerichteten Kontrollverfahren die notwendigen Garantien bezüglich der Rechtmäßigkeit und Vorschriftsmäßigkeit der betreffenden Transaktionen bieten.

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

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

Patrick Goudou,
Exekutivdirektor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit

⁷ Richtiges und angemessenes Bild bedeutet in diesem Zusammenhang ein verlässliches, vollständiges und korrektes Bild der Verhältnisse.

Anhang 2: Studien- und Forschungsprojekte 2012

Im Jahre 2012 hat die Agentur nach einem erfolgreichen Ausschreibungsverfahren für die folgenden 9 Projekte mit einer Laufzeit zwischen 6 und 11 Monaten Mittel in einem Gesamtumfang von 943.600 EUR bereitgestellt (943.600 EUR für BL3903 + 0 EUR für BL3600):

• MASH - Metallurgical Analysis of Standard Hardware Parts
• WATUS-III - Wake Turbulence Separation for Large Aircraft
• VHM - Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters
• COTS-AEH - Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation
• APAG - Aircraft Parachutes for General Aviation
• COCAM – „Comparison and harmonisation of Aircraft Collision Avoidance System (ACAS) event monitoring performed by National Aviation Authorities (NAAs) and Air Navigation Service Providers (ANSPs)“
• HELMGOP II - Helicopter Main Gearbox Loss of Oil Performance Optimisation
• ICAR - Ice Accretion and Release in Fuel
• EROMDAT - Engine Rotor Material Damage Tolerance

2012 erhielt und genehmigte die Agentur die Abschlussberichte über folgende Projekte:

• CODAMEIN II - Blunt impact (high-energy) on composite panels - extension of 1st project
• FUAD – Fuel anti-ice additives for civil jet aircraft
• HELMGOP - Helicopter Main Gearbox Loss of Oil Performance Optimisation
• HFOD - Study of Helicopter Foreign Object Damage Tolerance (Tail Rotor)
• HDVE - Helicopter Flight in Degraded Visual Environment
• HighIWC - Ice Water Content of Clouds at High Altitude
• MULCORS - Use of MULTicore proCessORs in airborne aystems
• NGW - Near-ground wind gust detection
• RECAT – Review of proposed changes to the aircraft categorisation and separation minima used for wake turbulence separation
• SHARDELD - Safety Implications from the use of HARDware Development tools for programmable Airborne Electronic Hardware
• SISA - Scoping Improvement to 'See and Avoid' principle used by General Aviation
• WATUS-II – Wake turbulence separation for new large aircraft – extension of the initial study
• SEBED-II - Seat Belt Degradation, extension of the initial project for additional tests
• Principles and guidelines relative to the design of checklists and working methods in the cockpit *
• Continuous friction measuring equipment (CFME) – use on contaminated surfaces
• SAMPLE III: Aircraft Particulate Matters SC-2

* Von einem Kursteilnehmer während seines Praktikums erstellt

Die Berichte können auf der Forschungs-Internetseite der Agentur eingesehen und heruntergeladen werden⁸

⁸ Siehe <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php>.

Anhang 3: Entscheidungen, Stellungnahmen und Änderungsvorschläge (NPAs) im Jahre 2012

Entscheidungen

Entscheidung	Aufgabennummer	Betreff
Entscheidung 2012/001/R	25.035	Cabin environment – Air Quality
Entscheidung 2012/002/R	RMT.152 (ATM.002 b)	Einführung der ACAS II-Software Version 7.1 Update von AMC-20
Entscheidung 2012/004/R	66.004 66.006 66.009 66.011 66.022	Advanced vision systems HUD/EVS/SVS/CSV
Entscheidung 2012/005/R	OPS.001	AMC and GM for Cabin Crew in Commercial Air Transport Operations
Entscheidung 2012/006/R Entscheidung 2012/007/R	RMT.0187 (FCL.001 b) RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM zu Teil-ARA und Teil-ORA
Entscheidung 2012/008/R	RMT.0052 (25.039)	Type and number of Passenger Emergency Exits
	RMT.0057 (25.055)	Fuel System Low Level Indication / Fuel Exhaustion
	RMT.0273 (MDM.071)	Halon — Update of CSs to comply with EC regulations
Entscheidung 2012/009/R	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO standards for parts and appliances into EASA ETSO
Entscheidung 2012/010/R Entscheidung 2012/011/R	RMT.0187 (FCL.001 b)	Implementing rules for pilot licensing – CS-FSTD(A) and CS-FSTD(H)
Entscheidung 2012/012/R	RMT.0273	Halon — Update of CSs in order to comply with EC regulations
Entscheidung 2012/013/R	--	Rulemaking programme 2013-2017
Entscheidung 2012/014/R	RMT.0444 (20.006 c)	General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products, Parts and Appliances (AMC-20) APV/LPV RNAV
Entscheidung 2012/015/R Entscheidung 2012/016/R Entscheidung 2012/017/R Entscheidung 2012/018/R Entscheidung 2012/019/R	RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM to Part-21 Issue 2, to Part-ARO, to Part-SPA, to Part-CAT, to Part-ORO
Entscheidung 2012/020/R	RMT.0101 (21.024 c) RMT.0102 (21.027 b)	AMC and GM TO PART 21 21A.431(d) Changes and repair to ETSO article Subpart J DOA - AMC/GM
Entscheidung 2012/021/R	27&29.002 a	CS for Small Rotorcraft ('CS-27') Damage Tolerance & Fatigue Evaluation of Metallic Rotorcraft Structures
Entscheidung 2012/022/R	27&29.002 a + b RMT.0124 (27&29.019) RMT.0273 (MDM.071)	CS for Large Rotorcraft ('CS-29') Damage Tolerance & Fatigue Evaluation of Metallic Rotorcraft Structures Damage Tolerance and Fatigue Evaluation of Composite Rotorcraft Structures Vibration Health Monitoring Halon — Update of CSs in order to comply with EC regulations

Stellungnahmen

Stellungnahmen	Aufgabennummer	Betreff
Stellungnahme 01/2012	RMT.0428 (OPS.001 a)	Durchführungsbestimmungen bezüglich des Flugbetriebs
Stellungnahme 03/2012		
Stellungnahme 02/2012		
Stellungnahme 04/2012	RMT.0440 (OPS.055 a)	FTL requirements for CAT aeroplane
Stellungnahme 05/2012	RMT.0290 (OPS.004 a)	Implementing rules for the oversight of third country aircraft
Stellungnahme 06/2012	RMT.0244 (MDM.047)	Alignment of Regulation No (EC) 2042/2003 with Regulation (EC) No 216/2008 and with ICAO Annex 6 requirement for human factor principles to be observed in the design and application of the aircraft maintenance programme

NPAs

NPA	Aufgabennummer	Betreff
A-NPA 2012-01	RMT.0378 (ATM.021 a)	Harmonised Transition Altitude
NPA 2012-02	RMT.0001 (20.002)	Airworthiness and operational criteria for the approval for Electronic Flight Bags (EFBs)
NPA 2012-03	RMT.0093 (145.017)	Control of suppliers of components, parts and appliances used in maintenance
NPA 2012-04	RMT.0222 (MDM.020)	Definition of "critical systems"
NPA 2012-05	RMT.0105 (21.039(d))	Certification Specifications for Flight Crew
NPA 2012-06	RMT.0416 / RMT.0417 (OPS.009 a + b)	Sterile flight deck procedures
NPA 2012-07	RMT.0460	Guidance material for development of a safety risk assessment for flight operations with known or forecast volcanic cloud contamination
NPA 2012-08	RMT.0393 (OPS.097 a)	Airworthiness and operational aspects for maintenance check flights
NPA 2012-09	RMT.0109 (21.039 j)	Elaboration and adoption in the Community framework, of additional airworthiness specifications for a given type of aircraft and type of operation. (CS-MMEL other-than-complex motor-powered aircraft)
NPA 2012-10	RMT.0148 (ATM.001 a)	Transposition of Amendment 43 to Annex 2 to the Chicago Convention on remotely piloted aircraft systems (RPASs) into common rules of the air
NPA 2012-11	RMT.0462	Transposition of ED-12C/DO-178C in EASA AMC 20-115 (software considerations for airborne systems and equipment)
NPA 2012-12	RMT.0327 / RMT.0328 (OPS.058 a + b)	Transfer of JAA cabin safety tasks
NPA 2012-13	RMT.0110 / RMT.0487 (21.039 k)	Additional airworthiness specifications for operations – Transposition of JAR-26 into CS-26
NPA 2012-14	RMT.0149 (ATM.001 b)	Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-SERA
NPA 2012-15	RMT.0135 / RMT.0165 (66.027 a + b)	Maintenance licences for: Avionics for light aircraft, ELA1 aeroplanes, aircraft other than aeroplanes and helicopters. Creation of a license for avionics engineers
NPA 2012-16	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO for parts and appliances into EASA ETSO
NPA 2012-17	RMT.0463 RMT.0547	General aviation task force rulemaking
NPA 2012-18	RMT.0153 / RMT.0154 (ATM.003 a + b)	Requirements on Air Traffic Controller licensing
NPA 2012-19	RMT.0559 (20.016)	Approval requirements for Air-Ground Data Link and ADS-B in support of Interoperability requirements
NPA 2012-20	RMT.0584	Amendment of the AMC/GM for pilot medical certification
A-NPA 2012-21	RMT.0364 (MDM.089)	'Volcanic ash ingestion in turbine engines'
NPA 2012-22	25.058	Large Aeroplane CS in Supercooled Large Drop, Mixed phase, and Ice Crystal Icing Conditions – Advisory Material
NPA 2012-23	RMT.0179 (E.009)	Ice Protection - Turbine Engine CSs in Icing Conditions - Advisory Material
NPA 2012-24	RMT.0081 (31.004)	Tethered Gas Balloons

Anhang 4: Geschäftsergebnis der Agentur im Jahr 2012 (EASA-Haushaltsvollzug) ⁹

4.1. Vorläufige Haushalts-Ergebnisrechnung 2012 (alle Zahlen in Tausend EUR – × 1.000).

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

ERTRÄGE	2012	2011
Kommissionszuschuss (für den Betriebshaushalt Titel 1, 2 und 3 der Agentur)	35.728	35.192
Phare-Mittel der Kommission	2.924	946
Sonstige von der Kommission erhaltene Beiträge und Mittel	1.514	1.525
Gebühreneinnahmen	74.241	71.978
Sonstige Erträge	727	1.308
GESAMTEINNAHMEN (a)	115.132	110.949
AUSGABEN		
Titel I: Personal	64.276	57.911
Titel II: Verwaltungskosten	13.563	13.871
Titel III: Betriebsausgaben ohne zweckgebundene Gebühren- und Entgelteinnahmen	56.812	51.442
Von F&C übertragene zweckgebundene Einnahmen	24.197	25.226
GESAMTAUSGABEN (b)	158.848	148.450
ERGEBNIS FÜR DAS HAUSHALTSJAHR (a-b)	- 43.716	- 37.501
Stornierung nicht verwendeter, vom Vorjahr übertragener Zahlungsermächtigungen	1.612	2.526
Anpassung für vom Vorjahr übertragene Ermächtigungen, verfügbar am 31.12. aus zweckgebundenen Einnahmen	42.177	36.349
Wechselkursdifferenzen für das Jahr (Gewinn +/Verlust -)	- 12	- 13
SALDO DER ERGEBNISRECHNUNG FÜR DAS HAUSHALTSJAHR	62	1.361
Saldo Jahr N-1	1.361	1.565
Positiver Saldo für das Jahr N-1, erstattet im Jahr N an die Kommission	- 1.361	- 1.565
Ergebnis verwendet zur Ermittlung der Beträge in der allgemeinen Rechnungsführung	62	1.361
Kommissionszuschuss - die Agentur registriert antizipative Aktiva und antizipative Passiva der Kommission	35.666	33.830

⁹ Der Abschlussbericht des europäischen Rechnungshofs über den EASA-Rechnungsabschluss 2012 wird für Juni 2013 erwartet.

Offenbleibende Vorfinanzierung, von der Agentur an die Kommission im Jahr N+1 zu erstatten	62	1.361
Nicht im Haushaltsergebnis enthalten:		
Zinsen bis 31.12.N auf Zuschüsse der Kommission, die an die Kommission erstattet werden müssen (Passiva)	0.055	0.059

Im Jahre 2012 hat die Agentur ausschließlich nicht getrennte Mittel verwendet.

Die Gesamtausschöpfung der gebundenen Mittel belief sich auf EUR 158.848.000 (148.450.000 in 2011), wovon EUR 132.280.000 (EUR 121.966.000 in 2011) gebundene Haushaltsmittel sind und EUR 26.568.000 (EUR 26.484.000 in 2011) auf Mittelansätze aus zugewiesenen Einnahmen gemäß Artikel 10 der EASA-Haushaltsordnung automatisch übertragen wurden.

Die Gesamtausschöpfung der gebundenen Zahlungen belief sich auf EUR 158.848.000 (EUR 148.450.000 in 2011), wovon EUR 106.118.000 (EUR 93.917.000 in 2011) bezahlt wurden und EUR 52.731.000 (EUR 54.533.000 in 2011) automatisch übertragen wurden (EUR 26.163.000 auf gebundene Mittel und EUR 26.568.000 auf Mittelansätze aus zugewiesenen Einnahmen).

Die Mittelansätze der zugewiesenen Einnahmen von EUR 26.568.000, die automatisch übertragen wurden, setzen sich aus EUR 24.197.000 externer zugewiesener Einnahmen aus Gebühren und Entgelten und EUR 2.371.000 aus sonstigen zugewiesenen Einnahmen zusammen.

Zugewiesene Einnahmen entsprechend den zweckgebundenen Einnahmen von EUR 4.437.000 für die Fortsetzung der technischen Unterstützung und der Zusammenarbeitsprojekte mit Drittländern wurden im endgültigen Haushalt für 2012 genehmigt. Mit den aus 2011 übertragenen Beträgen wurden insgesamt zugewiesene Einnahmen in Höhe von EUR 3.960.000 verfügbar gemacht, wovon EUR 1.853.000 gebunden waren und EUR 2.107.000 zugewiesene Einnahmen automatisch auf 2013 übertragen wurden.

Die Betriebsausgaben stiegen aufgrund des erhöhten Tätigkeitsumfangs hauptsächlich im Bereich der Zertifizierungsaktivitäten um EUR 4.341.000 gegenüber 2012 auf EUR 81.009.000 (EUR 76.668.000 in 2011). Im Gesamthaushalt der Agentur blieben die Betriebsausgaben mit 51,6 % im Jahre 2011 und 50,0 % im Jahre 2012 stabil, jedoch wurde ein Teil der betrieblichen Mittel für IT-Projekte aufgewandt. Um die Entwicklung solcher Ausgaben im Haushalt besser darzustellen, wurde beschlossen, solche Mittel zukünftig als Verwaltungsausgaben einzuordnen.

Die gesamte Verwendungsrate der Haushaltslinie für 2012 erreichte 97,06 %.

4.2. Vorläufige Ergebnisrechnung 2012 über den Haushaltsvollzug (Alle Zahlen in Tausend EUR × 1.000).

	2012		2011	
TITEL I – Personalaufwendungen				
	Zahlungen	Ausgabenbindung	Zahlungen	Ausgabenbindung
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5 (1)	66.743	66.743	58.658	58.658

Gebunden	-	64.265	0	57.911
Bezahlt	63.520	-	57.212	0
Automatische Überträge	756	-	699	0
Gesamt Ausgaben/Mittelbindung (2)	64.276	64.265	57.911	57.911
Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3)	-	11	0	0
Storniert	2.467	2.467	747	747
% für Haushaltsmittel verwendet (2+3)/(1)	96,30 %	96,30 %	98,73 %	98,73 %
TITEL II – Verwaltungskosten				
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1)	14.193	14.193	14.359	14.359
Gebunden	-	13.559	0	13.871
Bezahlt	10.198	-	9.931	0
Automatische Überträge	3.365	-	3.940	0
Nicht-automatische Überträge	-	-	0	0
Gesamt Ausgaben/Mittelbindung (2)	13.563	13.559	13.871	13.871
Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3)	-	3.567.660	0	0
Storniert	630	630	488	488
% für Haushaltsmittel verwendet (2+3)/(1)	95,56 %	95,56 %	96,60 %	96,60 %
TITEL III – Betriebsausgaben				
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1)	82.726	82.726	77.245	77.245
Gebunden	-	54.456	0	50.184
Bezahlt	32.399	-	26.774	0
Automatische Überträge	48.610	-	49.894	0
Nicht-automatische Überträge	-	-	0	0
Gesamt Ausgaben/Mittelbindung (2)	81.009	54.456	76.668	50.184
Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3)	-	26.553	0	26.484
Storniert	1.716	1.716	577	577
% für Haushaltsmittel verwendet (2+3)/(1)	97,93 %	97,93 %	99,25 %	99,25 %
SUMME				
Haushaltsmittel - C1+R0+C4+C5(1)	163.661	163.661	150.262	150.262
Gebunden	-	132.280	0	121.966
Bezahlt	106.118	-	93.917	0
Automatische Überträge	52.731	-	54.533	0
Nicht-automatische Überträge	-	-	0	0
Gesamt Ausgaben/Mittelbindung (2)	158.848	132.280	148.450	121.966

Aus zugewiesenen Einnahmen übertragene Mittel (3)	-	26.568	0	26.484
Storniert	4.813	4.813	1.812	1.812
% für Haushaltsmittel verwendet (2+3)/(1)	97,06 %	97,06 %	98,79 %	98,79 %

4.3. Vorläufige wirtschaftliche Ergebnisrechnung für 2012 (alle Zahlen in Tausend EUR – × 1.000).

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

4.3.1. Aggregierte Gebühren und Entgelte und Beihilfe

	2012	2011
BETRIEBSEINNAHMEN		
Gebühren und Entgelte	76.600	68.799
Beiträge von EG-Einrichtungen (einschl. int. techn. Zus.)	36.549	34.552
Rückerstattung von Ausgaben	751	573
Sonstige	-	-
Beiträge von EFTA-Staaten/Drittländern	994	980
GESAMTBETRIEBSEINNAHMEN	114.895	104.884
BETRIEBSAUSGABEN		
Personalausgaben	- 63.925	- 55.747
Gebäude und damit zusammenhängende Ausgaben	- 8.325	- 8.859
Sonstige Ausgaben	- 6.511	- 5.769
Wertminderung und Abschreibungen	- 3.293	- 3.152
Auslagerung und externe Vergabe von Tätigkeiten	- 36.942	- 31.476
GESAMTBETRIEBSAUSGABEN	- 118.996	- 105.003
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN	- 4.101	- 119
NICHTBETRIEBLICHE EINNAHMEN (AUSGABEN)		
Einnahmen auf Finanzvorgängen	-	-
Von Dritten erhaltene Zinsen	519	598
Einnahmen auf Finanzvorgängen	- 29	-
An Dritte bezahlte Zinsen	- 4	- 70
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS NICHTBETRIEBLICHER TÄTIGKEIT	486	528
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	3.615	409

ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSITIONEN	-	-
NETTO-ÜBERSCHUSS FÜR DEN ZEITRAUM	3.615	409

4.3.2. Nur Gebühren und Entgelte

	2012	2011
BETRIEBSEINNAHMEN		
Gebühren und Entgelte	76.600	68.779
Beiträge von EG-Einrichtungen (einschl. int. techn. Zus.)	-	-
Rückerstattung von Ausgaben	470	242
Sonstige	-	-
Beiträge von EFTA-Staaten/Drittländern	-	-
GESAMTBETRIEBSEINNAHMEN	77.071	69.020
BETRIEBSAUSGABEN		
Personalausgaben	- 39.371	- 33.950
Gebäude und damit zusammenhängende Ausgaben	- 5.238	- 5.469
Sonstige Ausgaben	- 4.048	- 3.511
Wertminderung und Abschreibungen	- 2.166	- 2.051
Auslagerung und externe Vergabe von Tätigkeiten	- 27.689	- 24.103
GESAMTBETRIEBSAUSGABEN	- 78.511	- 69.084
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN	- 1.440	- 62
NICHTBETRIEBLICHE EINNAHMEN (AUSGABEN)		
Einnahmen auf Finanzvorgängen	-	-
Von Dritten erhaltene Zinsen	519	598
Einnahmen auf Finanzvorgängen	- 19	-
An Dritte bezahlte Zinsen und Aufwendungen	- 3	- 42
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS NICHTBETRIEBLICHER TÄTIGKEIT	498	556
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	- 943	493
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSITIONEN	-	-
NETTO-ÜBERSCHUSS FÜR DEN ZEITRAUM	- 943	493

4.3.3 Nur Beihilfe

	2012	2011
BETRIEBSEINNAHMEN		
Gebühren und Entgelte	-	-
Beiträge von EG-Einrichtungen (einschl. int. techn. Zus.)	36.549	34.552
Rückerstattung von Ausgaben	280	331
Sonstige	-	-
Beiträge von EFTA-Staaten/Drittländern	994	980
GESAMTBETRIEBSEINNAHMEN	37.824	35.863
BETRIEBSAUSGABEN		
Personalausgaben	- 24.554	- 21.797
Gebäude und damit zusammenhängende Ausgaben	- 3.087	- 3.391
Sonstige Ausgaben	- 2.463	- 2.258
Wertminderung und Abschreibungen	- 1.127	- 1.101
Auslagerung und externe Vergabe von Tätigkeiten	- 9.253	- 7.373
GESAMTBETRIEBSAUSGABEN	- 40.485	- 35.920
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN	- 2.661	- 57
NICHTBETRIEBLICHE EINNAHMEN (AUSGABEN)	-	-
Einnahmen auf Finanzvorgängen	-	-
Von Dritten erhaltene Zinsen	-	-
Einnahmen auf Finanzvorgängen	- 10	-
An Dritte bezahlte Zinsen und Aufwendungen	- 1	- 28
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS NICHTBETRIEBLICHER TÄTIGKEIT	- 11	- 28
		-
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	- 2.672	- 84
ÜBERSCHUSS (DEFIZIT) AUS AUSSERORDENTLICHEN POSITIONEN	-	-
NETTO-ÜBERSCHUSS FÜR DEN ZEITRAUM	- 2.672	- 84

Anhang 5: 2012 eingeleitete und/oder abgeschlossene Vergabeverfahren

D	Art des Verf.	Ref.	Lot Nr.	Titel des Vertrages	Art des Vertrages	Vertragsref.	Erfolgreiches Angebot	Gesamt (max.) Wert	Vertragsunterzeichnung	STATUS
S	NP	EASA.2011.NP.21		Technical Training - Lot 15 Composite Advanced Repairs	Rahmen	EASA.2012.FC01	Lufthansa Technical Training	150.000,00 €	05.04.2012	ABGESCHLOSSEN
E	NP	E.5.2012.NP.01		Medical Support to EASA Staff Members	Rahmen	E.5.2012.FC01	Dr. Med. Walter Heimbach	60.000,00 €	18.04.2012	ABGESCHLOSSEN
E	NP	E.2.2012.NP.01		Flight Data Analysis & Animation System Software Annual Support	Rahmen	E.2.2012.FC01	CAE Flightscope Inc.	22.044,00 €	19.07.2012	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.01		Assessment Centres and Development Centres	Rahmen	EASA.2012.FC16	Hudson Belgium NV (i)	1.500.000,00 €	06.12.2012	ABGESCHLOSSEN
						EASA.2012.FC17	Profil M - Beratung fuer Human Resources Management GmbH & Co. KG (ii)			
						EASA.2012.FC18	ifp – Institut für Managementdiagnostik Will und Partner GmbH & Co. KG (iii)			
						EASA.2012.FC19	Cubiks Netherlands BV (iv)			
						EASA.2012.FC20	SHL Deutschland GmbH (v)			
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 1 (i)	Off-set digital printing and copying services	Rahmen	EASA.2012.FC07	Imprimerie Centrale S.A.	300.000,00 €	04.12.2012	ABGESCHLOSSEN
			Lot 1 (ii)			EASA.2012.FC08	Grafische Werkstatt Druckerei und Verlag Gebr. Kopp GmbH & Co. KG		18.01.2013	

D	Art des Verf.	Ref.	Lot Nr.	Titel des Vertrages	Art des Vertrages	Vertragsref.	Erfolgreiches Angebot	Gesamt (max.) Wert	Vertragsunterzeichnung	STATUS
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 2 (i)	Layout and production services	Rahmen	EASA.2012.FC09	Imprimerie Centrale S.A.	600.000,00 €	30.10.2012	ABGE-SCHLOSSEN
			Lot 2 (ii)			EASA.2012.FC10	Phoenix Design Aid		29.10.2012	
			Lot 2 (iii)			EASA.2012.FC11	Thomas Zimmer		05.02.2013	
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 3 (i)	Design and production services	Rahmen	EASA.2012.FC12	Imprimerie Centrale S.A.	400.000,00 €	14.11.2012	ABGE-SCHLOSSEN
			Lot 3 (ii)			EASA.2012.FC13	Saatchi & Saatchi Brussels		06.12.2012	
			Lot 3 (iii)			EASA.2012.FC14	Thomas Zimmer		05.02.2013	
R	OP	EASA.2012.OP.03		Consultancy services in support of EASA International Technical Co-operation activities	Rahmen	EASA.2012.FC22	consortium CAA International Ltd, Egis Avia, SENASA	6.000.000,00 €	22.11.2012	ABGE-SCHLOSSEN
F	OP	EASA.2012.OP.04		Besetzung der Poststelle und der Warenannahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit	Rahmen	EASA.2012.FC24	Deutsche Post InHaus Services GmbH	1.500.000,00 €	18.12.2012	ABGE-SCHLOSSEN
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lot 1 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Rahmen	EASA.2012.FC45	CMS Hasche Sigle	600.000,00 €	01.03.2013	ABGE-SCHLOSSEN
			Lot 1 (ii)			EASA.2012.FC46	Bird & Bird LLP		06.03.2013	
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lot 2 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Rahmen	EASA.2012.FC48	Bird & Bird LLP	100.000,00 €	06.03.2013	ABGE-SCHLOSSEN
			Lot 2 (ii)			EASA.2012.FC49	DLA Piper UK LLP		08.03.2013	
			Lot 2 (iii)			EASA.2012.FC50	CMS Hasche Sigle		07.03.2013	

D	Art des Verf.	Ref.	Lot Nr.	Titel des Vertrages	Art des Vertrages	Vertragsref.	Erfolgreiches Angebot	Gesamt (max.) Wert	Vertragsunterzeichnung	STATUS
F	OP	EASA.2012.OP.07		Security & Reception Services (both incl. related services) at the European Aviation Safety Agency in Cologne	Rahmen	EASA.2012.FC06	Gegenbauer Sicherheitsdienste GmbH	4.000.000,00 €	22.11.2012	ABGE-SCHLOSSEN
R	OP	EASA.2012.OP.09		Study on single-engined helicopter operations over a hostile environment	Rahmen	EASA.2012.C04	Advanced Logistics Group S.A.U. (leader)	166.000,00 €	08.10.2012	ABGE-SCHLOSSEN
E	NP	EASA.2012.NP.10		Verification of the methodology and results of the determination of new fee tariffs for the EASA Fees and Charges Regulation	Direkt	EASA.2012.C05	Cranfield University	100.000,00 €	29.08.2012	ABGE-SCHLOSSEN
R	NP	EASA.2012.NP.11		Provision of Assistance for the use of Technical Standards and Technology	Rahmen	EASA.2012.FC02	EUROCAE - The European Organisation for Civil Aviation Equipment	300.000,00 €	01.08.2012	ABGE-SCHLOSSEN
		EASA.2012.OP.12		Umzugs- und Hausmeisterdienste für die Europäische Agentur für Flugsicherheit	Rahmen	EASA.2012.FC23	Gepe Gebäudedienste Peterhoff GmbH	1.000.000,00 €	07.12.2012	ABGE-SCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.13		VHM - Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters	Direkt	EASA.2012.C05	Cranfield University	150.000,00 €	30.10.2012	ABGE-SCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.14		ICAR — Ice accretion and release in fuel systems	Direkt	EASA.2012.C25	Airbus Operations Limited	200.000,00 €	18.12.2012	ABGE-SCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.17		Development and maintenance of a data warehouse for aviation production data	Rahmen	EASA.2012.FC26	Ingenieria De Sistemas Para La Defensa de Espana S.A. (ISDEFE)	184.329,74 €	07.12.2012	ABGE-SCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 2	Technical Training – Lot 1: Safety Management System for Evaluators	Rahmen	EASA.2012.FC31	CAA International Ltd	150.000,00 €	21.02.2013	ABGE-SCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 3	Technical Training - Lot 3: Auditing Techniques for Regulators	Rahmen	EASA.2012.FC32	Baines Simmons Ltd	150.000,00 €	20.02.2013	ABGE-SCHLOSSEN

D	Art des Verf.	Ref.	Lot Nr.	Titel des Vertrages	Art des Vertrages	Vertragsref.	Erfolgreiches Angebot	Gesamt (max.) Wert	Vertragsunterzeichnung	STATUS
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 4	Technical Training - Lot 4: Advanced Human Factors	Rahmen	EASA.2012.FC33	Baines Simmons Ltd	150.000,00 €	20.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 5	Technical Training - Lot 5: Human Factors in Aircraft Maintenance	Rahmen	EASA.2012.FC34	Baines Simmons Ltd	150.000,00 €	20.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 6	Technical Training - Lot 6: Just Culture in Aviation Safety	Rahmen	EASA.2012.FC35	Baines Simmons Ltd	150.000,00 €	20.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 7	Technical Training - Lot 7: Airport Safety Management System	Rahmen	EASA.2012.FC36	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150.000,00 €	25.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 8	Technical Training - Lot 8: Aircraft Accident Investigation	Rahmen	EASA.2012.FC37	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150.000,00 €	25.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 9	Technical Training - Lot 9: Safety Assessment for Aircraft Systems	Rahmen	EASA.2012.FC38	R.G.W.Cherry & Associates	150.000,00 €	19.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 10	Technical Training - Lot 10: Practical Application of Safety Assessment for Aircraft Systems	Rahmen	EASA.2012.FC39	R.G.W.Cherry & Associates	150.000,00 €	19.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 13	Technical Training - Lot 13: Engineering and Maintenance in Air Transport Operations	Rahmen	EASA.2012.FC40	Baines Simmons Ltd	150.000,00 €	20.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 14	Technical Training - Lot 14: Non Destructive Testing Auditing	Rahmen	EASA.2012.FC41	CAA International Ltd	150.000,00 €	21.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 15	Technical Training - Lot 15: Special Operating Rules	Rahmen	EASA.2012.FC42	ML Consulting Schulung, Service & Support GmbH	150.000,00 €	25.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 17	Technical Training - Lot 17: Oversight Techniques for Regulators	Rahmen	EASA.2012.FC44	Continuous Security GmbH	150.000,00 €	20.02.2013	ABGESCHLOSSEN

D	Art des Verf.	Ref.	Lot Nr.	Titel des Vertrages	Art des Vertrages	Vertragsref.	Erfolgreiches Angebot	Gesamt (max.) Wert	Vertragsunterzeichnung	STATUS
E	OP	EASA.2012.OP.19		EROMDAT - Engine Rotor Material Damage Tolerance	Direkt	EASA.2012.C29	Consortium Ecole Nationale Supérieure de Mécanique et d'Aérotechnique (ENSMA), University of Oxford, SNECMA S.A., TURBOMECA S.A. Rolls Royce plc., Rolls Royce Deutschland Ltd & Co KG, MTU Aero Engines GmbH	250.000,00 €	21.12.2012	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.20		APAG - Aircraft Parachutes for General Aviation	Direkt	EASA.2012.C27	SAP Belgium S.A.	65.000,00 €	17.12.2012	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.22		COCAM - Comparison and harmonisation of ACAS event monitoring performed by NAAs and ANSPs	Direkt	EASA.2012.C28	Egis Avia	55.600,00 €	20.12.2012	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.26		COTS-AEH — Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation	Direkt	EASA.2012.C15	Thales Avionics S.A.S	98.000,00 €	14.11.2012	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.28		Job Evaluation – Continued Consultancy and Maintenance/Update of the EASA Job Matrix	Rahmen	EASA.2012.FC21	Hay Group sa/nv	200.000,00 €	13.12.2012	ABGESCHLOSSEN
E	OP	EASA.2012.OP.32		Development of EASA Competency Framework	Rahmen	EASA.2012.FC51	PwC EU Services EESV	600.000,00 €	25.02.2013	ABGESCHLOSSEN
E	NP	EASA.2012.NP.35		HELMGOP II	Direkt	EASA.2012.C30	Cranfield University	45.000,00 €	09.01.2013	ABGESCHLOSSEN

ART DES VERFAHRENS	
NP	Ausgehandeltes Verfahren
RP	Eingeschränktes Verfahren
OP	Offenes Verfahren

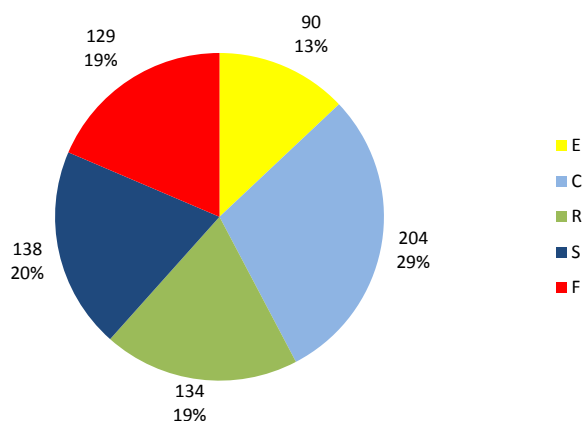
Anhang 6: Personalbestand und Entwicklung des Personalbestands

Dieser Teil enthält Analysen und Statistiken über die Mitarbeiter, die zum Ende des Berichtszeitraums beschäftigt waren, anhand verschiedener Parameter wie z. B. Staatsangehörigkeit, Geschlecht und Alter. In allen Tabellen dieses Teils stellen die Zahlen die Situation zum 31.12.2012 dar.

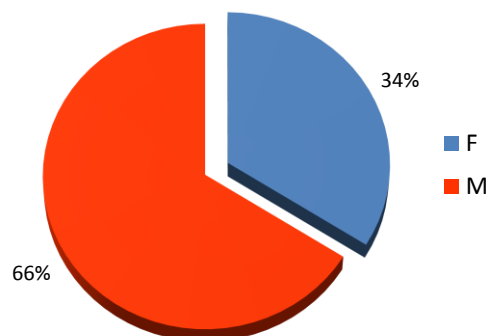
Abbildung 1: Stellenplan

Category/ Grade	Filled Posts on 31.12.2011	Establishment plan 2012	Filled Posts on 31.12.2012	Occupation rate on 31.12.2012
AD	443 *	499	480 *	96%
16		1		
15	2	1	2	
14	5	11	5	
13	8	19	9	
12	21	35	21	
11	14 *	53	15 *	
10	55	72	70	
9	78	102	73	
8	73	91	85	
7	98	65	105	
6	73	45	78	
5	16	4	17	
AST	130	135	133	99%
8		1		
7		6		
6	2	15	2	
5	7	31	10	
4	24	32	23	
3	52	27	52	
2	29	18	32	
1	16	5	14	
Total	573 *	634	613 *	97%

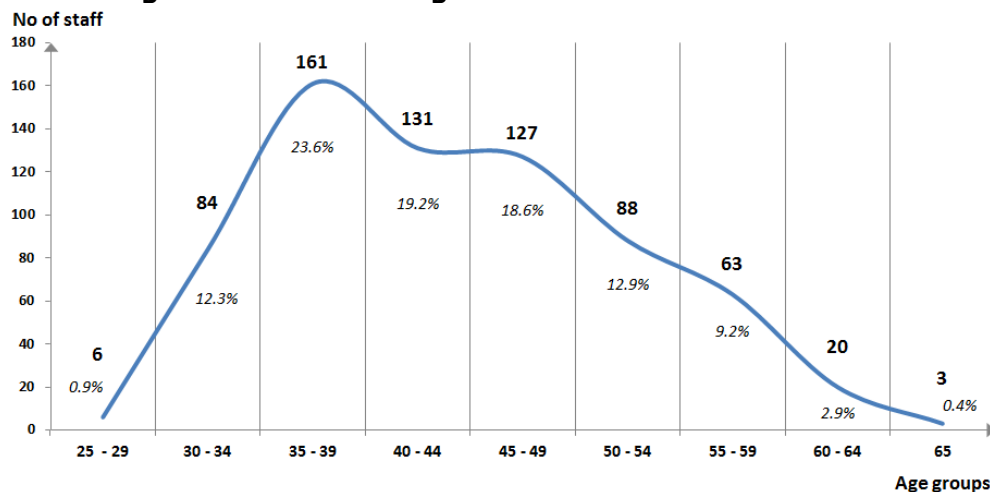
- In der Tabelle werden nur Stellen für Bedienstete auf Zeit (TA, Temporary Agent) aufgeführt. Diese Tabelle zeigt die besetzten Stellen zum Ende des Berichtszeitraums und nicht die Zahl der Mitarbeiter. Es ist zu beachten, dass zwei strukturelle Teilzeitpiloten nur eine Stelle besetzen. Daher beschäftigt die EASA 614 Bedienstete auf Zeit, während 613 Stellen besetzt sind. Außerdem waren Ende 2012 70 Vertragsbedienstete (CA, Contract Agents) und 11 abgeordnete nationale Sachverständige (SNE, Seconded National Experts) beschäftigt.
- Alle von der EASA im Stellenplan genehmigten Stellen sind als „temporär“ definiert.
- Es ist zu beachten, dass es in EU-Einrichtungen möglich ist, Stellen unterzubesetzen, d. h. eine Stelle kann mit einem Mitarbeiter besetzt werden, der in eine niedrigere Besoldungsgruppe als der theoretische Dienstgrad für die betreffende Stelle eingruppiert ist. Die Dienstgradverteilung im Stellenplan entspricht der „höchsten“ genehmigten Dienstgradverteilung, wobei die besetzten Stellen von der höchsten bis zu den niedrigsten absteigend gerechnet werden.

**Abbildung 2: Personalverteilung nach
Direktion**

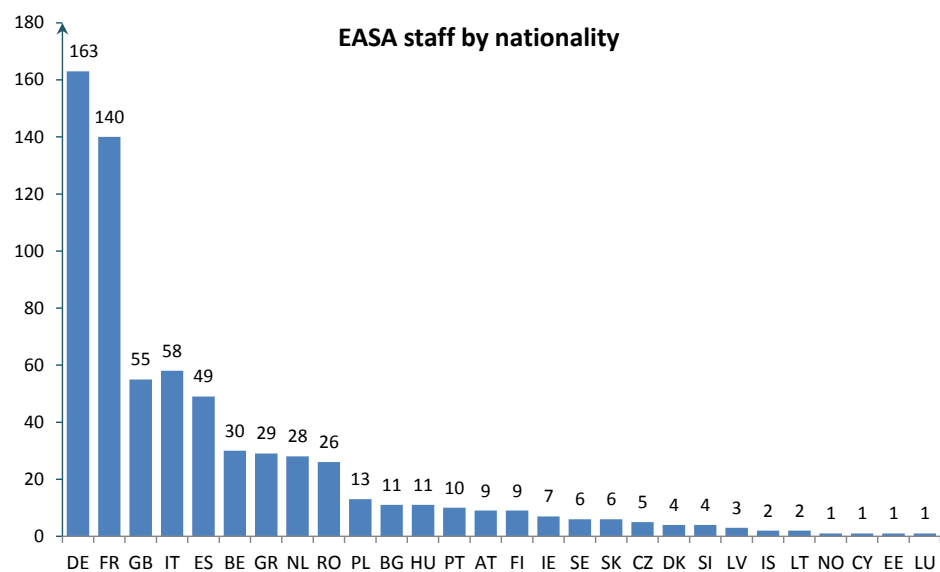
Berücksichtigtes Personal: TA, CA, SNE.

Abbildung 3: Geschlechterverteilung

Berücksichtigtes Personal: TA, CA, SNE.

Abbildung 4: Altersverteilung

Berücksichtigtes Personal: TA, CA.

Abbildung 5: Nationalitätenverteilung

Berücksichtigtes Personal: TA, CA.

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

SICHERHEITSSTRATEGIE UND EASP UND SICHERHEITSANALYSE UND -FORSCHUNG

Ziel	KPI	Soll 2011	Soll 2012	Ergebnis 2012
Verbesserung der zeitnahen Verfügbarkeit und des Inhalts des Jahressicherheitsberichts	Veröffentlichungsdatum wird vorverlegt, Kennzahlen werden verbessert, Bandbreite und Ausführlichkeit werden verbessert	Inhalt bis 25. April fertiggestellt und genehmigt	Inhalt bis 25. April fertiggestellt und genehmigt	Erreicht, neues Kapitel über Flugplätze hinzugefügt
Einrichtung und Führung eines internen Systems für die Meldung besonderer Ereignisse	Effiziente Bereitstellung sicherheitskritischer Informationen für Beteiligte/Entscheidungsträger durch spezifische Berichte und Mitteilungen.	IORS-Funktionen bei den 5 wichtigsten meldenden Organisationen	IORS voll einsatzfähig	Vollständiger Betrieb erreicht im Februar 2012
Verbesserung der Reaktion der Agentur auf formelle Sicherheitsempfehlungen	Prozentsatz neuer Sicherheitsempfehlungen, die innerhalb von 90 Tagen beantwortet wurden	97 %	97 %	100 %
Koordinierte, angemessene und rechtzeitige Reaktion auf größere Unfälle in der Zivilluftfahrt mit Todesopfern	Umfassende Nachverfolgung und aktive Unterstützung von Untersuchungen zur Ermittlung des besten Abhilfeplans	Fähigkeit, auf die 10 größten Unfälle in der Zivilluftfahrt zu reagieren	Fähigkeit, auf die 10 größten Unfälle in der Zivilluftfahrt zu reagieren	Nachverfolgung von 6 größeren Unfällen mit Todesopfern
Verbesserung der Planungs- und Umsetzungsgeschwindigkeit geplanter Maßnahmen	EASP. Nachverfolgung der Umsetzung des Aktionsplans zum Nachweis, dass Maßnahmen im Jahr der Fälligkeit in Angriff genommen werden	ECAST-Arbeitsgruppen liefern Produkt, EHEST setzt Aktionsplan um; EGAST veröffentlicht Materialien zur Verbesserung der Sicherheit	ECAST-Arbeitsgruppen liefern Produkte, EHEST setzt Aktionsplan um; EGAST veröffentlicht Materialien zur Verbesserung der Sicherheit	Im Soll. Leistung wird geprüft im Rahmen des integrierten Managementsystems der Agentur

REGELSETZUNG

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

Ziel	KPI	Soll 2011	Soll 2012	Ergebnis 2012
Intensivierung der Kommunikation und Kooperation mit den Beteiligten	- Anzahl der durchgeführten Veranstaltungen	25 Vorkommnisse	26 Vorkommnisse	24 Vorkommnisse
	- Prozentsatz positiver Rückmeldungen von Beteiligten bezüglich des Inhalts und der Durchführung von Veranstaltungen	65 %	65 %	61 %
	- Für die Industrie aufgewendete Vollzeitäquivalente als Prozentsatz der geplanten VZÄ	20 VZÄ	11 VZÄ	3 VZÄ
	- Prozentsatz der	60 %		

	Korrespondenz von Industrie, Mitgliedstaaten und der Kommission, die rechtzeitig vorgelegt wurde		60 %	95,8 %
Proaktives Auftreten gegenüber ICAO, Mitgliedstaaten und EU-Institutionen, um eine führende Rolle bei der Erstellung von Vorschriften und Festlegung von Sicherheitszielen zu übernehmen	<ul style="list-style-type: none"> - Prozentsatz der Teilnahme an einschlägigen ICAO-Sicherheits- und Umweltausschüssen - Prozentsatz der Freistellungen, die rechtzeitig beantwortet wurden - Vollzeitäquivalente als Prozentsatz der geplanten VZÄ zur Unterstützung von: <ul style="list-style-type: none"> o Kommission (EG) o Mitgliedstaaten (MS) o Drittländern (DL) 	98 % 60 % 15 VZÄ o 4 EG o 5 MS o 6 DL	90 % 60 % 7,38 VZÄ o 2,46 EG o 2,46 MS o 2,46 DL	100 % 60,2 % 14,3 VZÄ o 0,8 EG o 2,45 MS o 11 DL
Umsetzung des beschlossenen Regelsetzungsprogramms (Jahr n - n+3)	<ul style="list-style-type: none"> - Prozentsatz Umsetzung des Regelsetzungsprogramms - Für die Erarbeitung von Regeln aufgewendete Vollzeitäquivalente als Prozentsatz der geplanten VZÄ 	95 % 35 VZÄ	95 % 35,67 VZÄ	112,5 % 31,3 VZÄ
Verbesserung/Optimierung der Regelsetzungsprozesse	- Für die Verbesserung der vom Regelsetzungspersonal verwalteten Prozesse aufgewendete Vollzeitäquivalente als Prozentsatz der geplanten VZÄ	30 % VZÄ	6,15 VZÄ	1,2 VZÄ

PRODUKTSICHERHEITSAUFSICHT

Ziel	KPI	Soll 2011	Soll 2012	Ergebnis 2012
Sicherstellung eines Mindestniveaus der Aufsicht über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	Jährlich geleistete technische Arbeitszeit in Prozent der geplanten Stunden	90 %	90 %	84,82 %
Internalisierung des Zertifizierungsprojekts und der CAW-Aufgaben entsprechend der Internalisierungsstrategie	Interne Stunden in Prozent der Gesamtstunden	72 %	74 %	76,02 %
Verbesserung der Effizienz des technischen Personals	Technische Stunden (Projektleistungen) in Prozent der Gesamtstunden	77 %	78 %	83,52 %
Zufriedenheit der Industrie	Prozentsatz positiver Rückmeldungen auf Fragebögen von Beteiligten	75 %	75 %	--

GENEHMIGUNG VON BETRIEBEN

Ziel	KPI	Soll 2011	Soll 2012	Ergebnis 2012
Schaffung von Leistungsprüfungen für die Überwachung von NAA, um die gemeinsame Anwendung der Überwachung von Betrieben sicherzustellen; dies unabhängig davon, ob die Überwachung von der EASA oder einer nationalen Luftfahrtbehörde im Auftrag der EASA durchgeführt wird	Anzahl der von EASA-Teamleitern oder EASA-Führungspersonal durchgeführten Besuche bei nationalen Luftfahrtbehörden	5 %	5 %	Die Monatsplanung von Januar bis Dezember 2012 wurde zu 100 % erledigt. Das Soll von 5 % wurde erreicht.
Implementierung neuer Tätigkeitsbereiche, rechtzeitig an die Änderung der Implementierungstermine angepasst	Verfügbarkeit des Umsetzungsplans	Umsetzung der neuen Tätigkeitsbereiche gemäß Umsetzungsplan	Neue Tätigkeitsbereiche umgesetzt	Neue Tätigkeitsbereiche wurden erfolgreich umgesetzt.
Erstellung angemessener Verfahren für die Übertragung von Tätigkeiten an die nationalen Luftfahrtbehörden bezüglich neuer Tätigkeitsbereiche	Verhältnis extern vergebene Aufgaben/von EASA-Mitarbeitern durchgeführte Aufgaben	Erarbeitung von Auslagerungsverfahren (Ziel 80 %)	Verfahren für die externe Vergabe erstellt (Ziel 80 %)	Verfahren für die externe Vergabe wurden erstellt, Aufgaben wurden bereits an qualifizierte Stellen und NAAs vergeben.
Erarbeitung eines risikobasierten Überwachungssystems mit definierten Test- und Umsetzungsphasen	Implementierung der risikobasierten Überwachungsphasen im Vergleich zum Implementierungsplan	Abschluss der Testphase	50 % Umsetzung	Maßgeschneiderte Verfahren in CAO, POA und DOA wurden angepasst.
Zurverfügungstellung von Ressourcen wie für Inspektionstätigkeiten der Normungsabteilung angefordert	% der Anforderungen erfüllt	90 % der Anforderungen erfüllt	90 % der Anforderungen erfüllt	Alle Anfragen von S. 1 wurden bis Dezember 2012 erledigt.

INSPEKTIONEN IN DEN MITGLIEDSTAATEN

Ziel	KPI	Soll 2011	Soll 2012	Ergebnis 2012
Durchführung der gemäß dem genehmigten Jahresplan vereinbarten Zahl von Besuchen (erste strategische Säule)	% durchgeführter geplanter Besuche	100 % geplante Besuche + Ad-hoc- und sonstige unangekündigte Besuche	100 % der geplanten Besuche + weitere 10 % (Ad-hoc, FUP usw.)	100 % durchgeführt in allen Bereichen (sowie eine erhebliche Zahl zusätzlicher Ad-hoc- und Folgebesuche)
Förderung vorausschauender Normungsmaßnahmen (zweite strategische Säule)	Durchführung von Normungssitzungen	Eine pro Geltungsbereich	1 Besprechung für FSTD und IAW 2 Besprechungen für CAW, OPS, FCL	Soll erreicht (Std.-Treffen wurden in allen bestehenden Bereichen durchgeführt)
Bewertung der Auswirkungen der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen (Artikel 24 Absatz 3) (dritte strategische Säule)	% analysierter gegenüber festgestellter Probleme	--	70 %	100 %

BETREIBER

Ziel	KPI	Soll 2011	Soll 2012	Ergebnis 2012
Einrichtung der notwendigen Prozesse und Verfahren einschließlich einer vollständigen Datenbank für die Sammlung, Analyse und Verwaltung der Berechtigungen sowie Umsetzung der erforderlichen Änderungen in der ERP-Anwendung der Agentur	Verfahren und Prozesse, Datenbank-Unternehmensanforderungen, Antragsvordrucke und Finanzierungsplan	Entwurf von Verfahren und Prozessen, und Datenbank-Unternehmensanforderungen eingerichtet	Entwurf von Verfahren und Prozessen und Datenbank eingerichtet	Verfahrens-entwurf erarbeitet in ARIS; Geschäftsanalyse dokument wurde für die TCO-Software-anwendung erstellt; regelmäßige Besprechungen haben mit Direktion F über die Einbindung des TCO Admin-Verfahrens in SAP stattgefunden
Erfolgreiche Umsetzung der Durchführungsbestimmung für Drittlandsbetreiber-Zulassungen	Reibungslose Umsetzung der Durchführungsbestimmung	--	vorläufige Risikoabschätzung abgeschlossen	Regelsetzungsverfahren für geplanten Teil-TCO verzögert (Stellungnahme veröffentlicht im Dez 2012)
Unterstützung der Kommission im Zusammenhang mit Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005	Bei Bedarf Unterstützung der Kommission	10 Missionen (von der Kommission vorgesehen)	10 Missionen	2 Missionen für CION (EU-Sicherheitsliste); 14 ASC-Anhörungen/ Besprechungen in Brüssel; 7 Missionen mit ICAO USOAP
Beteiligung an Seminaren, Konferenzen, Roadshows	Anzahl der Initiativen außerhalb der routinemäßigen Veranstaltungen, an denen teilgenommen wurde	Mindestens 3	3	3
Vorstellung des EC-SAFA-Systems auf einschlägigen internationalen Konferenzen und auf Anfrage einzelner Staaten, um die Verfahrensweise bei Vorfeldinspektionen mit anderen größeren Luftfahrtbehörden abzustimmen	Anzahl der externen Präsentationen und Gespräche mit Drittland-Behörden	5	5	6
Entwicklung der SAFA-Datenbank	Benutzerfreundlichkeit und Qualität der Ergebnisse	Neue Version wird verwendet	Verbesserung Jahr für Jahr; Einleitung und Umsetzung von Änderungsanträgen aufgrund von Benutzer-Rückmeldungen	Größeres Upgrade im Oktober 2012 eingeführt

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Ziel	KPI	Soll 2011	Soll 2012	Ergebnis 2012
Förderung des EASA-Systems durch bilaterale Abkommen (BASA), Arbeitsvereinbarungen (WA und lokale Repräsentanten)	<ul style="list-style-type: none"> - Prozentsatz der aktiv ergriffenen Initiativen von den insgesamt eingegangenen Anträgen - Prozentsatz der Koordinationsbesprechungen als Folgemaßnahmen zu den Vereinbarungen 	90 % der Anfragen innerhalb einer angemessenen Frist positiv beantwortet 90 % der Koordinationsbesprechungen organisiert	90 % der Anfragen innerhalb einer angemessenen Frist positiv beantwortet 90 % der Koordinationsbesprechungen organisiert	98 % 98 %
Unterstützung der EU bei der Definition, Umsetzung und Überprüfung von EU-Kooperationsprogrammen in der Zivilluftfahrt (neue Zielsetzung)	Anzahl der Projekte mit direkter EASA-Beteiligung (Teilnahme am Lenkungsausschuss von Projekten, Mitwirkung an technischen Aktivitäten usw.)	7 Projekte	8 Projekte	13 Projekte
Entwicklung und Umsetzung von Aktivitäten im Rahmen der technischen Zusammenarbeit wie z. B. Ausbildung und technische Workshops für die Behörden internationaler Partner	Anzahl der technischen Tätigkeiten, die für die Verbreitung und Erläuterung von EU-Vorschriften organisiert wurden	15 Vorkommnisse	15 Vorkommnisse	27 Vorkommnisse
Unterstützung der Koordination von ICAO-Schreiben (ICAO State Letters, SL) durch die Kommission gemäß dem Verfahren der Kommission	- Prozentsatz der rechtzeitig vorgelegten Empfehlungen für ICAO-Schreiben (ICAO State Letters, SL)	90 %	90 %	97 %

UNTERSTÜTZUNGSTÄTIGKEITEN¹⁰

Ziel	KPI	Soll 2011	Soll 2012	Ergebnis 2012
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	75 %	75 %	80 %
Zügige Bearbeitung von Abschlussdokumenten zur Förderung der Qualität und einer kontinuierlichen Verbesserung der Dienstleistungen für die Industrie	Anteil der Zertifizierungsbescheinigungen, die innerhalb von 2 Arbeitstagen ab Eingang des technischen Visums ausgestellt werden	80 %	90 %	88 %
Erfüllung der Bedingungen der Rahmenverträge mit den nationalen Luftfahrtbehörden	Prozentsatz der verarbeiteten Rechnungen (Zahlung veranlasst) innerhalb von 45 Kalendertagen ab Registrierung der	98 %	98 %	100 %

¹⁰ Einige der Schlüsselkennzahlen wurden überprüft, um eine bessere Anpassung an die Arbeitsweise in SAP zu erreichen, wie bereits im Arbeitsprogramm 2012 zum Ausdruck gekommen.

	Rechnung			
Angebot angemessener Beschaffungsdienste für die Wirtschaft	Anteil der am Ende des Jahres erreichten Planung mit hohem Volumen (>60k) des Monats September (Anzahl der Verfahren, Anzahl der unterzeichneten Verträge, Haushaltsvolumen)	92 %	95 %	95 %
Aufrechterhaltung einer hohen Haushaltsvollzugsgeschwindigkeit	Anteil der erfüllten Verpflichtungen gegenüber der Prognose für den gesamten Jahreshaushaltsplan	98 %	98 %	97,06 %
Verbesserung der Effizienz bei der Einziehung von Forderungen	Durchschnittliche Anzahl der Tage bis zur Einziehungsanweisung	100	95	74,24
Bereitstellung angemessener Verwaltungsmeldungen an den MB	Zurverfügungstellung eines Fortschrittsanzeigers für jede MB-Sitzung	4	4	4
Erstellung eines gemeinsamen Managementsystems für Datensätze für die gesamte EASA, das die Anforderungen von ISO 9001 erfüllt.	Erfolgreiche Einführung der Dokumenten- und Datenverwaltungssoftware in allen Abteilungen	Machbarkeitsstudie Informationsmanagement	Erstellung von Anforderungen und Einhaltung von Pilotprojekten	Funktionelle und technische Anforderungen und Design der generischen DM-Funktionalitäten ausgearbeitet. C-Dir-Pilotprojekt erarbeitet und bereit zur Prüfung. Design für R-Dir-Pilotprojekt initiiert.
Umsetzung des Stellenplans	Anteil genehmigter Stellen für Bedienstete auf Zeit, die Ende 2010 besetzt waren	97 %	97 %	97 %
Ermittlung eines Standardausbildungsprogramms (gemeinsame Kriterien im Hinblick auf Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrung) für das Profil von Flugsicherheitsbeauftragten.	Endgültiges Arbeitsdokument	Vereinbartes und verabschiedetes endgültiges Arbeitsdokument	Beginn der Entwicklung und Lieferung von identifizierten gemeinsamen Ausbildungsmodulen und -programmen	Für die Einführung des neuen Zertifizierungsprogramms für die Qualifikation von Inspektoren wird ein vollständiges Projekt gestartet werden müssen, um sich mit den spezifischen Aspekten und Anforderungen

				dieses neuen Verfahrens auseinanderzusetzen zu können. Erster Entwurf 1/2013.
ISO 9001-Zertifizierung	Überprüfung durch eine externe Stelle	Zertifizierungsbescheinigung erhalten	Zertifizierungsbescheinigung aufrechterhalten	Zertifizierungsbescheinigung aufrechterhalten
Durchführung einer jährlichen Risikoanalyse.	Aktuelles Risikoverzeichnis	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand Risikoregister 2012 abgeschlossen und auf dem neuesten Stand.
Akkreditierung - Zur Sicherstellung eines fortdauernden und stabilen Aufsichtsprozesses der NAAs und/oder qualifizierter Stellen, denen Zertifizierungsaufgaben übertragen wurden - Um verlässliche Sicherheit im Zulassungsverfahren schaffen zu können, dass NAAs und/oder QES zugewiesene Aufgaben durchführen können, sicherstellen, dass die Agentur fähig ist, auf Anfragen rechtzeitig zu reagieren.	<u>Einhaltungsindikator:</u> Jährlicher Akkreditierungsplan umgesetzt Ziel: Alle für ein bestimmtes Jahr N geplanten Inspektionen wurden durchgeführt <u>Leistungsindikator:</u> Erfolgreiche Unterbringung zusätzlicher ACCR-Überprüfungen, die während des Jahres N identifiziert wurden Ziel: Alle im Jahr N durchzuführenden weiteren Überprüfungen.	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand 100 % ACCR-Überprüfungen durchgeführt wie geplant. 2012 geplant (genehmigter Plan 03.11.11): Q I – 1 Q II – 3 Q III – 2 Q IV – 2	Zu 100 % auf dem aktuellen Stand Gesamtergebnis 2012: 30 Tätigkeiten erledigt von 13 geplanten (231 % Sollerfüllung) Jahres-Sollerfüllung 2012: 8 Überwachungsaudits (Surveillance Audits, SA) für NAAs von 8 geplanten wurden durchgeführt (100 %); außerdem wurden 11 provisorische ACCR für 11 NAAs + 3 Revisionen durchgeführt (0 geplant); 7 vorläufige Überprüfungen (Initial Audits, IA) von Qes wurden durchgeführt (5 prognostiziert) Gesamtergebnis 2012: 30 Tätigkeiten erledigt von 13 geplanten (231 % Sollerfüllung)

Anhang 8: EASA-Verwaltungsrat

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

Der Verwaltungsrat trat 2012 viermal zusammen.

Zusammensetzung¹¹

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

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

Vorsitzender des Verwaltungsrates	Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats
Hr. Michael SMETHERS (Vereinigtes Königreich)	Hr. Maxime COFFIN (Frankreich)

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 Direction Générale Transport Aérien
Bulgarien	Captain Mintcho TZVETKOV Director General Civil Aviation Administration
Zypern	Herr Iakovos DEMETRIOU Director Department of Civil Aviation Ministry of Communications and Works
Tschechische Republik	Herr Josef RADA General Director Civil Aviation Authority of the Czech Republic
Dänemark	Herr Jesper RASMUSSEN Deputy Director General Danish Transport Authority
Estland	Herr Koit Kaskel Director General Civil Aviation Administration
Finnland	Herr Pekka HENTTU Director General Civil Aviation, Finnish Transport Agency (TraFi)

¹¹ Mitglieder des EASA-Verwaltungsrats, Stand Dezember 2012. 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>.

Deutschland	Herr Gerold REICHLE Ministerialdirektor - Abteilung Luft- und Raumfahrt Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Griechenland	Frau Fofi PAPADIMITROPOULOU Governor of Hellenic CAA
Ungarn	Frau Ildikó Szakmáry Director General of Civil Aviation Civil Aviation, Maritime and Inland Navigation Department Ministry of National Development
Island	Herr Pétur K. MAACK Director General Civil Aviation Administration
Irland	Frau Ethna BROGAN Deputy Director General for Civil Aviation Aviation Regulation and International Relations Division Department of Transport
Italien	Dott. Alessio QUARANTA Director General Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Lettland	Herr Maris GORODCOVS Director General of Civil Aviation Civil Aviation Agency, Ministry of Transport
Liechtenstein	Herr Henrik CADUFF Office of Economic Affairs Division Civil Aviation
Litauen	Herr Kestutis AURYLA Director of Civil Aviation Administration
Luxemburg	Herr Claude WALTZING Directeur de l'Aviation Civile Ministère des Transports (MoT/CAA) Direction de l'Aviation Civile
Malta	Herr Ian FALZON Director General for Civil Aviation Transport Malta Civil Aviation Directorate
Niederlande	Herr Sjoerd VAN DIJK (geschäftsführendes Mitglied) Head of the aviation safety division Directorate of Civil aviation Ministry of Infrastructure and Environment
Norwegen	Herr Stein Erik NODELAND Director General Civil Aviation Authority
Polen	Herr Piotr OŁOWSKI President Civil Aviation Authority
Portugal	Herr Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS Chairman of the Board INAC

Rumänien	Herr Tudorel ROMAN Airworthiness Director Romanian Civil Aeronautical Authority (RCAA)
Slowakei	Herr Ján BREJA Director Civil Aviation Authority
Slowenien	Herr Mirko KOMAC M. Sc Geschäftsführender Direktor Civil Aviation Agency
Spanien	Frau Isabel MAESTRE Direktorin der AESA Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Schweden	Frau Ingrid CHERFILS Director Civil Aviation Department Swedish Transport Agency
Schweiz	Herr Marcel ZUCKSCHWERDT Director Aviation Policy & Strategy Division Department of the Environment, Transport, Energy and Communications
European Commission (Europäische Kommission)	Herr Matthias RUETE Director-General Directorate-General for Mobility and Transport

Anhang 9: Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

ACARE	Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa)
ACI	Airport Council International (Internationaler Dachverband der Flughafenbetreiber)
AD	Airworthiness Directive (Lufttüchtigkeitsanweisung)
AMC	Acceptable Means of Compliance (annehbare Nachweisverfahren)
ANS	Air Navigation Services (Flugsicherungsdienste)
AR	Authority Requirements (behördliche Anforderungen)
ATCO	Air Traffic Controller (Fluglotse)
ATM	Air Traffic Management (Flugverkehrsmanagement)
BASA	Bilateral Air Safety Agreement (bilaterales Abkommen auf dem Gebiet der Flugsicherheit)
CA	Contract Agent (Vertragsbediensteter)
CAAC	Civil Aviation Administration of China (Zivilluftfahrtverwaltung Chinas)
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt) (ICAO))
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation (Dachverband von Flugsicherungsanbietern)
CAT	Commercial Air Transport (Gewerblicher Luftverkehr)
CAW	Continuing Airworthiness (Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit)
CC	Cabin Crew (Flugbegleiter)
CMA	Continuous Monitoring Approach (Verfahren der fortlaufenden Überwachung)
CRD	Comment Response Document (Kommentar-Antwort-Dokument)
CRT	Comment Response Tool (Kommentar-Antwort-Anwendung)
CTIG	Common Training Initiative Group (Gruppe gemeinsame Schulungsinitiative)

COA	Continuing Airworthiness Organisations (Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit)
DOA	Design Organisation Approval (Genehmigung als Entwicklungsbetrieb)
EACCC	European Crisis Coordination Cell (europäische Krisenkoordinierungszelle)
EAD	Emergency Airworthiness Directive (dringliche Lufttüchtigkeitsanweisung)
EARPG	European Aviation Research Partnership Group (Europäische Gruppe für die Partnerschaft in der Luftfahrtforschung)
EASAC	European Safety Advisory Committee (Europäischer Beratungsausschuss für die Flugsicherheit)
EASP	European Aviation Safety Programme (Europäisches Programm für Flugsicherheit)
EASp	European Aviation Safety Plan (Europäischer Plan für Flugsicherheit)
EC	European Commission (Europäische Kommission)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz)
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team (Europäisches Sicherheitsteam der gewerblichen Luftfahrt)
ECofA	Export Certificate of Airworthiness (Export-Lufttüchtigkeitszeugnis)
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control (Europäisches Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten)
EGAST	European General Aviation Safety Team (Europäisches Team für Sicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt)
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service
EHFAG	European Human Factors Advisory Group (Europäische Beratungsgruppe menschliche Faktoren)
EHEST	European Helicopter Safety Team (Europäisches Team für Hubschraubersicherheit)
ERP	Enterprise Resource Planning (Planung des Einsatzes der Unternehmensressourcen)
ESSI	European Safety Strategy Initiative (Europäische Strategische Sicherheitsinitiative)

ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation (Genehmigung von der EAA herausgegebener technischer Mindestforderungen (Lufttüchtigkeitsforderungen))
EU	Europäische Union
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment (Europäische Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung)
FAA	Federal Aviation Administration USA (Bundesluftfahrtbehörde der USA)
FABs	Functional Airspace Blocks (funktionale Luftraumblöcke)
FAL	Final Assembly Line (Endmontageband)
FCL	Flight Crew Licensing (Lizenz für die Flugbesatzung)
FDM	Flight Data Monitoring (Flugdatenanalyse)
FOIA	(US) Freedom of Information Act (US-Informationsfreiheitsgesetz)
FSTD	Flight Synthetic Training Devices (Flugsimulationsübungsgeräte)
FTE	Full Time Equivalent (Vollzeitäquivalent (VZÄ))
GM	Guidance Material (Anleitungen)
HLSC	(ICAO) High Level Safety Conference (hochrangige Sicherheitskonferenz)
HR	Human Resources (Personalverwaltung)
IAC	Interstate Aviation Committee (zwischenstaatlicher Luftfahrtausschuss)
IAS	Internal Audit Service (European Commission) (Interner Auditdienst, Europäische Kommission)
IAW	Initial Airworthiness (Lufttüchtigkeitserstzeugnisse)
ICF	International Cooperation Forum (Forum für Internationale Zusammenarbeit)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Intern. Zivilluftfahrt-Organisation)
IGPT	Inter Group on Pilot Training (EASA)
IORS	(EASA) Internal Occurrence Reporting System (Internes Ereignis-Meldesystem)

IPPF	International Professional Practices Framework (Rahmen für internationale professionelle Praktiken)
ISC	Internal Safety Committee (Interner Sicherheitsausschuss)
IT	Informationstechnologie
ITQI	International Training Qualification Initiative (IATA) (Internationale Initiative für Schulungsqualifikation)
JAA	Joint Aviation Authorities (Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen)
JAR	Joint Aviation Requirement (Gemeinsame Lufttüchtigkeitsvorschriften)
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (gemeinsame Behörden für die Regelsetzung über unbemannte Systeme)
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau (japanische Zivilluftfahrtbehörde)
LoA	Letter of Agreement (Einverständniserklärung)
MMEL	Master Minimum Equipment List (Basis-Mindestausrüstungsliste)
MOA	Maintenance Organisation Approval (Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb)
MRB	Maintenance Review Board (Instandhaltungsprüfstelle)
NAA	National Aviation Authority (nationale Luftfahrtbehörde)
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (ICAO) (neue Generation von Luftfahrtpersonal) (ICAO)
Nr.	Nummer
NPA	Notice of Proposed Amendment (Ankündigung eines Änderungsvorschlags) (EASA)
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (Ankündigung eines Änderungsvorschlags) (FAA)
TFOEB	Operational Evaluation Board (Bewertungsgremium)
OPS	Air Operations (Flugbetrieb)
OR	Organisation Requirements (organisatorische Anforderungen)

PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) (Antrag auf Ausstellung einer Lufttüchtigkeitsanweisung)
POA	Production Organisation Approval (Genehmigung als Herstellungsbetrieb)
PRB	Performance Review Board (Leistungsüberprüfungsausschuss)
Q	Quartal
QE	Qualified Entity (qualifizierte Stelle)
RTC	Restricted Type Certificate (eingeschränkte Musterzulassung)
SAE	Society of Automotive Engineers (Verband der Automobilingenieure)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern)
SAP	Systems, Applications and Products in Data Processing [EN] Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE]
SARPS	(ICAO) Standards and Recommended Practises (Normen und empfohlene Verfahrensweisen)
SAN	Storage Area Network (Speichernetz)
SAS	Special Airworthiness Specification (Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnis)
SESAR	Single European Sky ATM Research (ATM-Forschungsprogramm für den einheitlichen europäischen Luftraum)
SPOA	Single Productions Organisations (einzelne Fertigungsorganisationen)
SNE	Seconded National Expert (abgeordneter nationaler Sachverständiger)
SMS	Safety Management Systems (Sicherheitsmanagementsysteme)
SSP	State Safety Programme (Sicherheitsprogramm des Staates)
STC	Supplemental Type Certificate (ergänzende Musterzulassung)
STD	Synthetic Training Device (synthetisches Übungsgerät)
TA	Temporary Agent (Bediensteter auf Zeit)
TC	Type Certificate (Musterzulassung)
TCO	Third Country Operators (Drittlandsbetreiber)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation

VAR	Vereinigte Arabische Emirate
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (Programm zur universellen Überprüfung der Sicherheitsaufsicht) (ICAO)
WA	Working Arrangement (Arbeitsvereinbarung)