



Agencia Europeană de Siguranță a Aviației

Raport general anual 2011

Cuvânt înainte din partea președintelui Consiliului de administrație

Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) a fost înființată în temeiul unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002, astfel încât ne apropiem de a zecea aniversare a acesteia. La acea vreme nu exista nici organizație, nici personal și nici sediu - într-adevăr, exista foarte puțin personal și o structură organizatorică nesemnificativă atunci când agenția a devenit operațională, la sfârșitul lunii septembrie 2003.

Agenția are acum aproape 600 de angajați. Funcțiile sale au fost extinse de la un accent inițial pus pe navigabilitate, astfel încât să acopere toate domeniile de siguranță a aviației, inclusiv operațiunile, acordarea licențelor pentru personal, aerodromurile și managementul traficului aerian. Ea reprezintă un pilon central în colectarea datelor, în analiza și cercetarea referitoare la siguranță din Europa, are un program amplu de activități internaționale, în cooperare cu țările terțe, atât cu statele învecinate, cât și cu țările din afara Europei, și își are locul său la nivel mondial printre principalele autorități de reglementare din aviație în eforturile de a ridica standardele de siguranță în întreaga lume.

Ca peste tot în Europa, agenția se va confrunta cu provocări de-a lungul următorilor ani ca urmare a actualei situații economice. Tarifele sale pentru industrie, care îi asigură cea mai mare parte a veniturilor, trebuie să reflecte climatul comercial dificil în care industria funcționează. În același timp, există constrângeri semnificative privind finanțarea comunitară, care constituie restul bugetului AESA.

Consiliul de administrație s-a axat în acest an pe trei obiective fundamentale:

- a) opțiunea agenției pentru o reglementare mai proactivă, bazată pe dovezi. Acest lucru este necesar pentru a ridica standardele europene de siguranță la un alt nivel și, de asemenea, pentru a fi siguri că resursele sunt direcționate acolo unde beneficiile potențiale sunt mai mari. În cursul anului 2011, Comisia Europeană a emis o comunicare privind siguranța aviației care stabilea orientarea politică pentru dezvoltarea viitoare a agenției. Comunicarea subliniază importanța colectării de informații la nivel european pentru a identifica riscurile cheie, acționând pentru a reduce aceste riscuri la un nivel acceptabil printr-o varietate de mecanisme, monitorizând eficiența acțiunilor de reducere a riscurilor, precum și revizuindu-le, dacă este necesar;
- b) necesitatea ca agenția să funcționeze în parteneriat strâns cu Comisia și statele membre, organizând sistemul european de siguranță a aviației ca un întreg. Acest lucru apare din cauza suprapunerii și interdependenței rolurilor diferiților actori și pentru asigurarea utilizării depline a capacității deficitare, acolo unde aceasta există;
- c) necesitatea ca agenția să fie cât mai eficientă și cât mai eficace posibil în managementul intern.

Prezentul raport anual pentru anul 2011 demonstrează pe larg cât de departe a ajuns agenția într-un timp relativ scurt. Este ușor să uităm că, deoarece normele detaliate din unele domenii mai trebuie încă adoptate și aplicate în întregime, agenția se află încă în faza de dezvoltare. Construirea unei organizații atât de solide și atât de variate este o realizare remarcabilă, deși aceasta nu se bucură încă de stabilitatea conferită de finalizarea procesului de formare. Aduc un omagiu tuturor celor din Köln, din prezent sau din trecut, care muncesc din greu și cu multă eficiență pentru a transforma într-o realitate de succes ceea ce legiuitorii inițiali doar au schițat.

Michael Smethers
Președintele Consiliului de administrație

Cuvânt înainte din partea directorului executiv

În cursul anului 2011, poziția Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) ca element central al abordării Uniunii Europene privind siguranța aviației a continuat să se consolideze. Agenția a continuat să lucreze cu părțile interesate și organizațiile partenere într-un mod bazat pe știință și pe date pentru a aborda factorii majori care afectează siguranța aviației.

Cu toate că statisticile pentru anul 2011 arată o ușoară îmbunătățire generală a nivelurilor de siguranță în întreaga lume, au existat diferențe regionale importante în ceea ce privește rata accidentelor. Mai mult decât atât, anumiți factori favorizanți pentru accidente, precum pierderea controlului, au continuat să contribuie în mod disproporționat la accidentele de aviație.

În urma conferințelor anterioare privind formarea piloților și impactul schimbărilor climatice asupra securității aeriene, conferința AESA din 2011 privind siguranța s-a concentrat pe prevenirea pierderii controlului și pe recuperarea acestuia. Conferința a oferit o bază solidă pentru continuarea activităților agenției pentru a facilita integrarea noilor tehnologii, inclusiv automatizarea cabinei de pilotaj.

Responsabilitatea AESA de a indica direcția activităților privind siguranța în toate domeniile din aviație s-a conturat clar în Comunicarea Comisiei Europene privind „Instituirea unui sistem de management al siguranței aviației pentru Europa”. Publicat în octombrie 2011, documentul descrie strategia pentru siguranța aviației în Europa.

Cei doi piloni ai acestei strategii, Programul european de siguranță a aviației și Planul european de siguranță a aviației, furnizează cadrul unui sistem de management al siguranței aviației la nivel european.

Planul european de siguranță a aviației prevede o evaluare a siguranței și aspecte legate de lista de acțiuni. Elaborat de AESA, planul conectează aspectele majore referitoare la siguranță cu acțiuni care trebuie puse în aplicare de către autoritățile naționale, organizațiile partenere, industrie și AESA însăși. Acum, la a doua ediție, planul se bazează pe faptul că problemele actuale privind siguranța pot fi abordate numai atunci când toți actorii din acest sistem au o țintă comună.

Agenția s-a adaptat pentru a lucra mai eficient în cadrul actual bazat pe riscuri. Sistemul intern de raportare a evenimentelor a fost creat pentru centralizarea evenimentelor raportate și pentru urmărirea fiecărei decizii și acțiuni în parte. Baza de date a acestui sistem este acum un instrument cheie pentru luarea de decizii pe baza datelor concrete în toate domeniile de activitate ale AESA.

În cele din urmă, în mai 2011 a intrat în vigoare un acord bilateral privind siguranța aviației între Statele Unite și Uniunea Europeană. Intrarea în vigoare a acestui acord mult așteptat permite autorităților de reglementare și industriei aeronautice de pe ambele maluri ale Atlanticului să beneficieze de o utilizare mai eficientă a resurselor.

Odată cu adoptarea primelor reglementări europene în domeniul managementului traficului aerian, agenția este acum implicată în întregul spectru al siguranței aviației și promovează o abordare globală a sistemului: de la aeronave la aeroporturi, de la companii aeriene la managementul traficului aerian. Și, ca titulară a Planului european pentru siguranța aviației, agenția se află, mai mult ca niciodată, în centrul strategiei UE pentru siguranța aviației.

Unul dintre riscurile majore pentru viitorul aviației pe care le întrevăd este caracterul simultan al unei situații economice dificile în industria aviației și al reducerii personalului în organizațiile responsabile cu supravegherea, ambele fiind o consecință a crizei economice globale. Trebuie depuse toate eforturile pentru a evita punerea în balanță a resurselor dedicate autorităților de

reglementare și a celor dedicate autorităților de supraveghere, în scopul de a continua să ne îndeplinim misiunea și de a promova cel mai înalt nivel de siguranță posibil în domeniul aviației. Acesta este mesajul meu către responsabilii noștri politici.

Patrick Goudou
Director executiv

Cuprins

CUVÂNT ÎNAINTE DIN PARTEA PREȘEDINTELUI CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE	2
CUVÂNT ÎNAINTE DIN PARTEA DIRECTORULUI EXECUTIV	3
CUPRINS	5
INTRODUCERE	7
AGENȚIA.....	9
STRUCTURA ORGANIZATORICĂ	10
EVENIMENTE IMPORTANTE ÎN 2011	11
CONTROLUL INTERN ȘI REDUCEREA RISCURILOR.....	12
ACTIVITĂȚILE AGENȚIEI	15
1. SIGURANȚĂ	15
A. STRATEGIA PRIVIND SIGURANȚA ȘI PESA	15
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	<i>15</i>
<i>Principalele realizări din 2011.....</i>	<i>15</i>
B. ANALIZA SIGURANȚEI ȘI CERCETAREA	16
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	<i>16</i>
<i>Principalele realizări din 2011.....</i>	<i>17</i>
2. REGLEMENTARE	22
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	<i>22</i>
<i>Principalele realizări din 2011.....</i>	<i>22</i>
3. SUPRAVEGHERE	24
A. SUPRAVEGHEREA SIGURANȚEI PRODUSELOR	24
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	<i>24</i>
<i>Principalele realizări din 2011.....</i>	<i>24</i>
B. AUTORIZAREA ORGANIZAȚIILOR	26
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	<i>26</i>
<i>Principalele realizări din 2011.....</i>	<i>27</i>
C. ÎNSPECȚII ÎN STATELE MEMBRE	29
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	<i>29</i>
<i>Principalele realizări din 2011.....</i>	<i>29</i>
D. OPERATORI.....	31
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	<i>31</i>
<i>Principalele realizări din 2011.....</i>	<i>31</i>
4. COOPERARE INTERNAȚIONALĂ	33
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	<i>33</i>
<i>Principalele realizări din 2011.....</i>	<i>33</i>
5. ACTIVITĂȚI AUXILIARE.....	34
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	<i>34</i>
<i>Principalele realizări din 2011.....</i>	<i>34</i>
<i>Managementul general</i>	<i>34</i>
<i>Gestionarea cererilor și serviciile de achiziție.....</i>	<i>34</i>

<i>Serviciile financiare</i>	34
<i>Serviciile juridice</i>	35
<i>Comunicarea</i>	35
<i>Resursele umane</i>	36
<i>Formarea generală și tehnică</i>	37
<i>Serviciile informatice</i>	38
<i>Serviciile instituționale</i>	39
ANEXE	40
ANEXA 1: DECLARAȚIA DE ASIGURARE DIN PARTEA ORDONATORULUI DE CREDITE	41
ANEXA 2: STUDII ȘI PROIECTE DE CERCETARE PE 2011	42
ANEXA 3: DECIZII, AVIZE ȘI NPA PE 2011	43
ANEXA 4: REZULTATELE FINANCIARE ALE AGENȚIEI ÎN 2011 (EXECUȚIA BUGETARĂ A AESA)	45
ANEXA 5: PROCEDURI DE ACHIZIȚIE LANSATE/FINALIZATE ÎN 2011	51
ANEXA 6: CIFRE REFERITOARE LA PERSONALUL ANGAJAT ȘI DATE DEMOGRAFICE	56
ANEXA 7: INDICATORI CHEIE DE PERFORMANȚĂ	58
ANEXA 8: CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE AL AESA	64
ANEXA 9: LISTA ACRONIMELOR	65

Introducere¹

În 2011, agenția și-a consolidat activitățile, finalizând pregătirea noilor sale atribuții și responsabilități, inclusiv elaborarea legislației și normelor flexibile pentru prima și a doua extindere. Elaborarea normelor de aplicare pentru siguranța aerodromurilor s-a soldat cu emiterea notificării propunerii de modificare (*Notice of Proposed Amendment, NPA*) aferente, în decembrie 2011. Emiterea mai multor norme de aplicare, între lunile august și decembrie 2011, în domeniul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană (*Air Traffic Management/Air Navigation Services, ATM/ANS*), a deschis calea pentru demararea inspecțiilor de standardizare AESA în acest domeniu.

De asemenea, agenția a perseverat în același timp în consolidarea și promovarea rolului său ca pilon central al strategiei Uniunii Europene pentru siguranța aviației. În acest context, AESA a acordat asistență Comisiei Europene la definirea proiectelor de asistență europene și la gestionarea programelor comunitare, în special pentru țările din Balcanii de Vest, țările mediteraneene și Asia Centrală. În urma intrării în vigoare a acordurilor bilaterale privind siguranța aviației (*Bilateral Aviation Safety Agreements, BASA*) referitoare la siguranța aviației civile între UE și SUA, precum și între UE și Canada, la data de 1 mai 2011, respectiv la 26 iulie 2011, agenția a organizat mai multe activități de punere în aplicare.

De asemenea, agenția a continuat să promoveze propria strategie de comunicare, organizând prima ediție a Forumului autorităților de reglementare SAFA și al industriei și, pentru prima dată, un atelier de certificare cu industria. În plus, directivele privind navigabilitatea pentru aeronavele de mari dimensiuni au o mare vizibilitate în mass-media, iar agenția a pus un accent deosebit pe elaborarea și gestionarea emiterii acestora.

Agenția a demonstrat, de asemenea, că depune eforturi în vederea îmbunătățirii continue:

- ulterior obținerii standardului de certificare ISO9001:2008 în 2010, AESA a inițiat ciclul de îmbunătățire continuă a sistemului de management integrat (*Integrated Management System, IMS*), cu scopul menținerii certificatului său în fiecare an;
- faza pilot a sistemului intern de raportare a evenimentelor (*Internal Occurrence Reporting System, IORS*) fost lansată în octombrie cu implementarea completă a sistemului, programată pentru începutul anului 2012;
- în septembrie 2011, implementarea noii aplicații și baze de date SAFA a permis autorităților aeronautice naționale (AAN) și operatorilor să aibă acces direct online la rapoartele de evaluare a siguranței aeronavelor străine (*Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA*);
- în domeniul externalizării certificării, a fost lansată o procedură de achiziții publice pentru a permite externalizarea activităților în conformitate cu noile atribuții atât către AAN, cât și către entitățile calificate, la începutul anului 2012.

În cele din urmă, din punct de vedere organizatoric, Departamentul de experți și Departamentul pentru standardele de zbor din cadrul Direcției de certificare au fuzionat, în scopul de a îmbunătăți cooperarea dintre experții în materie de navigabilitate și experții operaționali, conducând astfel la un proces mai integrat, atât în ceea ce privește aspectele referitoare la conformitatea operațională, cât și cele referitoare la proiectare într-un singur proiect central.

¹ Raportul general anual al agenției pentru anul 2011 a fost elaborat în conformitate cu articolul 57 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 (regulamentul de bază). Acesta este structurat în funcție de activitățile de bază ale agenției și descrie modul în care agenția și-a pus în aplicare programul de lucru pentru 2011. Așa cum s-a subliniat în tabelele dedicate fiecărei activități, aproape toate obiectivele definite în programul de lucru pentru 2011 au fost îndeplinite la sfârșitul anului 2010.

Agenția a înființat, de asemenea, un birou local la Bruxelles, cu birouri temporare deschise în a doua jumătate a anului. Personalul repartizat la Bruxelles este operațional, în timp ce dotările din sediul permanent sunt aproape complete.

Agenția

Agenția Europeană de Siguranță a Aviației este elementul central al sistemului de siguranță a aviației al Uniunii Europene compus din agenție, Comisia Europeană și autoritățile aeronautice naționale (AAN).

Siguranța dumneavoastră este misiunea noastră

Misiunea noastră este promovarea celor mai înalte standarde comune pentru siguranță și protecția mediului în aviația civilă.

O strategie comună

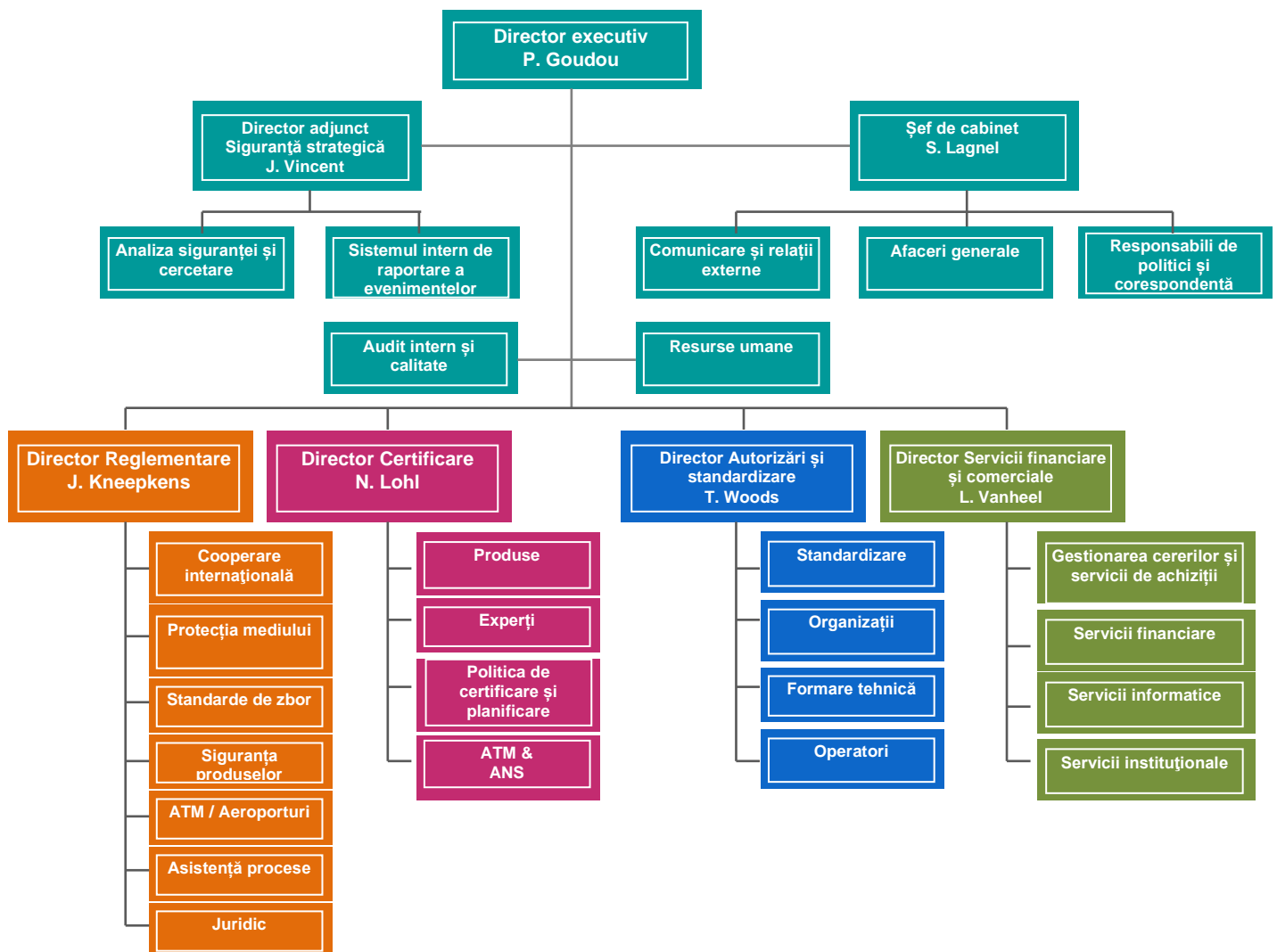
Transportul aerian este unul dintre cele mai sigure moduri de deplasare. Cum traficul aerian continuă să crească, este necesar un efort comun la nivel european pentru a menține siguranța și durabilitatea transportului aerian. Agenția dezvoltă norme comune în materie de siguranță și mediu. Ea monitorizează punerea în aplicare a standardelor prin inspecții în statele membre și furnizează expertiza tehnică necesară și formarea profesională pentru acest sistem. Agenția colaborează cu AAN, care își îndeplinesc propriul lor rol în sistemul UE.

Atribuțiile noastre

În prezent, principalele atribuții ale agenției cuprind:

- reglementare: elaborarea legislației privind siguranța aviației și furnizarea de consultanță tehnică Comisiei Europene și statelor membre;
- inspecții și formare pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a legislației europene privind siguranța aviației în toate statele membre;
- certificarea de tip pentru navigabilitate și mediu a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice;
- autorizarea organizațiilor de proiectare a aeronavelor la nivel mondial și a organizațiilor de producție și întreținere din afara UE;
- coordonarea programului comunitar european SAFA (Evaluarea siguranței aeronavelor străine);
- coordonarea programelor privind siguranța, colectarea, analiza și cercetarea datelor pentru îmbunătățirea siguranței aviației.

Structura organizatorică



Situația actuală: aprilie 2012

Evenimente importante în 2011

Eveniment	Data
Organizat/co-organizat de AESA	
Atelier pe tema problemelor provocate de cenușa vulcanică	20 ianuarie
Atelier pe tema certificării	21 ianuarie
Reuniune JARUS/FAA/AESA	25 martie-3 aprilie
Demararea oficială a proiectului AESA/SESAR JU/ECTL	15 aprilie
Conferința UE-SUA 2011: „Consolidarea siguranței globale a aviației: Provocări viitoare”	14-16 iunie
Conferința anuală pentru siguranță privind menținerea controlului, prevenirea pierderii controlului și recuperarea acestuia	4-5 octombrie
Forumul autorităților de reglementare SAFA și al industriei	19 octombrie
Conferința europeană privind siguranța în cabine	1-3 noiembrie
Atelierul de lucru AAN/ANS pe tema problemelor provocate de cenușa vulcanică	2 noiembrie
Reuniunea AESA-FAA pe tema standardelor de zbor	15-17 noiembrie
A 3-a ediție a forumului de cooperare internațională al AESA	15 - 17 noiembrie
A 5-a ediție a forumului pe tema giravioanelor	7-8 decembrie
Organizat la nivel OACI / UE	
Managementul siguranței aviației în UE în perspectiva anului 2020	26 ianuarie
Conferința la nivel înalt cu privire la punerea în aplicare a cerului unic european	3-4 martie
A 6-a ediție a Zilelor aeronauticii europene de la Madrid	30 martie-1 aprilie
Simpozionul industriei de navigație aeriană la nivel mondial organizat de OACI	20-23 septembrie
Atelierul OACI privind aviația și combustibilii alternativi durabili	18-20 octombrie

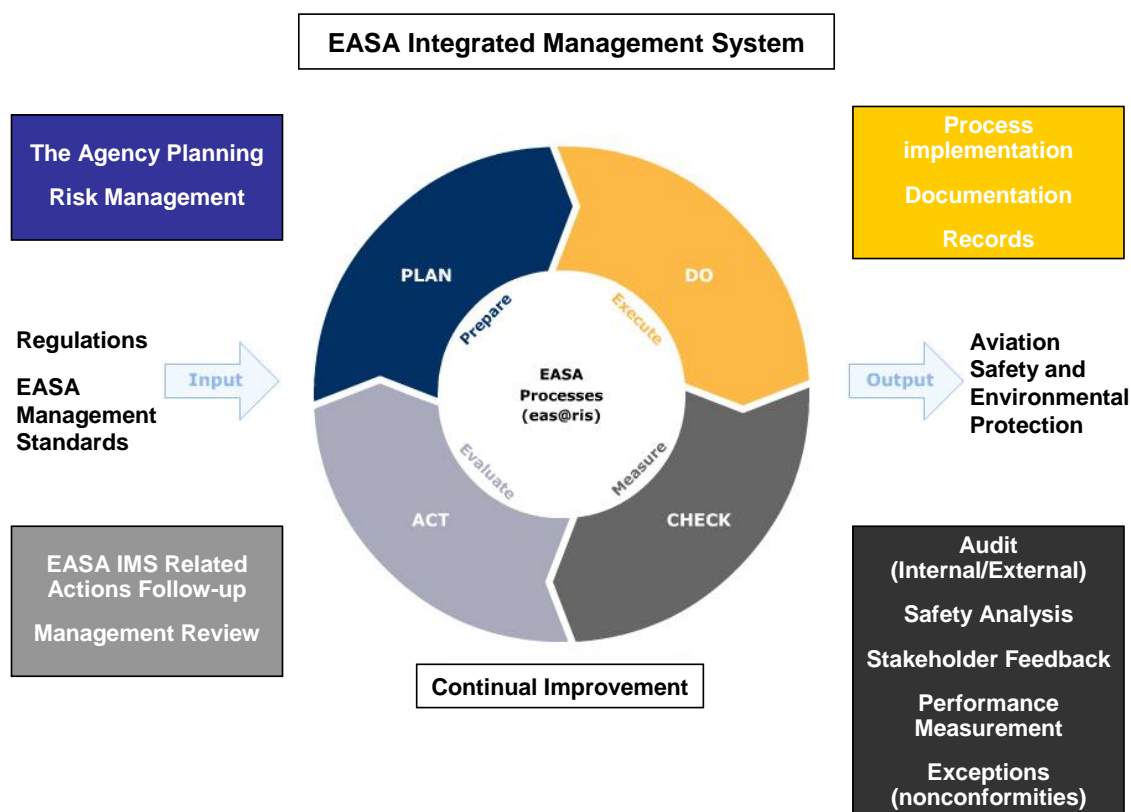
Controlul intern și reducerea riscurilor

➤ Controlul intern

În 2011, ca urmare a certificării cu succes a sistemului de management integrat (IMS) pe baza standardelor ISO 9001:2008 în 2010, AESA a inițiat ciclul de îmbunătățire continuă a IMS în vederea menținerii certificatului său ISO9001 în fiecare an.

IMS al AESA este bazat pe standardele de gestionare adoptate de Consiliul de administrație al agenției în 2008, după cum este prevăzut la articolul 38 din Regulamentul financiar. Aceste standarde derivă din standardele de control intern elaborate de Comisia Europeană și din standardele internaționale ISO9001:2008. Un astfel de sistem constituie fundamentul necesar atât pentru controlul intern, cât și pentru îmbunătățirea continuă.

IMS al AESA integrează în totalitate conceptul de „control intern”, al cărui scop este de a asigura reducerea corespunzătoare a riscurilor, îmbunătățind astfel capacitatea agenției de a-și atinge obiectivele operaționale, de calitate, de conformitate sau financiare. Sistemul a fost instituit prin utilizarea unui cadru în patru etape, care are la bază bunele practici preluate de la o serie de organizații private și publice.



EN	RO
EASA Integrated Management System	Sistemul de management integrat al AESA
The Agency Planning Risk Management	Planificarea gestionării riscurilor de către agenție
Process implementation Documentation Records	Implementarea proceselor Documentație Înregistrări

Regulations EASA Management Standards	Regulamente Standardele de management ale AESA
Input	Aporturi
EASA IMS Related Actions Follow-up Management Review	Rezultatele acțiunilor legate de IMS al AESA Analiza managementului
PLAN Prepare	PLANIFICARE Pregătire
DO Execute	APLICARE Execuție
CHECK Measure	CONTROL Măsură
ACT Evaluate	ACȚIUNE Evaluare
EASA Processes (eas@ris)	Procese AESA (eas@ris)
Continual improvement	Îmbunătățire continuă
Output	Rezultat
Aviation Safety and Environmental Protection	Siguranța aviației și protecția mediului
Audit (Internal/External) Safety Analysis Stakeholder Feedback Performance Measurement Exceptions (nonconformities)	Audit (intern/extern) Analiza siguranței Reacțiile părților interesate Măsurarea performanței Excepții (nonconformități)

➤ **Reducerea riscurilor**

De asemenea, agenția a implementat un proces de evaluare anuală a riscurilor cu scopul de a identifica riscurile de nivel înalt pentru fiecare macroproces. Riscurile sunt evaluate în privința probabilității apariției și impactului posibil. Pentru 2011, următorul tabel prezintă riscurile identificate și măsurile de reducere a riscurilor aferente luate și/sau inițiate.

Riscuri	Principalele măsuri de reducere a riscurilor luate/inițiate în 2011
Procesele de management	
Agencia sau personalul acesteia este găsită vinovată și/sau răspunderea civilă/penală a agenției este implicată.	Proceduri și un plan de acțiune care să permită măsuri coordonate atunci când agenția este acționată în judecată; Proceduri administrative pentru tratarea cazurilor în eventualitatea în care cadrele de urmărire solicită ridicarea imunității AESA; O politică de comunicare corespunzătoare (strategia unei singure voci); Definirea unui singur punct de comunicare și popularizarea acestuia în cadrul agenției, în rândul clienților și al terților.
Reputația agenției la Comisia Europeană sau la Parlamentul European este deteriorată ca urmare a reacției necorespunzătoare în fața crizei, a criticilor/reclamațiilor din partea părților interesate, a afirmațiilor grave nefondate sau incorecte sau a percepției negative a agenției.	Un plan de comunicare în caz de criză; O politică de comunicare corespunzătoare (strategia unei singure voci); Definirea unui singur punct de comunicare și popularizarea acestuia în cadrul agenției, în rândul clienților și al terților.
Furnizarea inadecvată de resurse în ceea ce privește atribuțiile existente și cele noi (extinderea sferei de competență) ale agenției.	O planificare corespunzătoare, un sistem de prognoză și un sistem de informare pentru identificarea și justificarea resurselor necesare; O legătură clară între atribuții și resursele financiare / umane.
Procesele de supraveghere a siguranței produselor și organizațiilor	
Probleme de siguranță netratate la momentul certificării, validării, aprobării condițiilor de zbor rezultând în accidentarea unei aeronave.	Proceduri de lucru eficiente pentru activitățile de certificare, inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței; Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.
Probleme de siguranță netratate ce conduc la accidentarea unei aeronave din cauza neemiterii unei directive privind	Proceduri de lucru eficiente pentru acceptarea unor mijloace alternative la directivele privind navigabilitatea, inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind

Riscuri	Principalele măsuri de reducere a riscurilor luate/inițiate în 2011
navigabilitatea sau a unor acțiuni corective insuficiente, o perioadă de conformitate inadecvată specificată de către o directivă privind navigabilitatea.	activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței; Un sistem eficient de raportare a evenimentelor; Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.
Probleme de siguranță netratate ce conduc la accidentarea unei aeronave în urma acceptării eronate a unor mijloace de conformitate alternative la directivele de navigabilitate.	Proceduri de lucru eficiente pentru acceptarea unor mijloace alternative la directivele privind navigabilitatea, inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței; Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.
Un sistem inadecvat de raportare a evenimentelor și o tratare ineficientă a rapoartelor privind evenimentele, ducând la discreditația menținerii navigabilității produselor și la accidente sau la evenimente grave care ar putea fi prevenite.	Promovarea sistemului de raportare a evenimentelor și a unei politici nepunitive; Un sistem de raportare eficient, care asigură trasabilitatea tuturor evenimentelor și măsurilor relevante; Proceduri de lucru eficiente pentru analizarea rapoartelor privind evenimentele și specificarea măsurilor necesare, inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței; Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.
Procese de asistență	
Un eveniment care poate afecta în mod negativ siguranța spațiilor de desfășurare a activității, capacitatea oamenilor de a lucra, disponibilitatea datelor/documentelor. (de ex.: incendiu, atac terorist, epidemie gravă, furt).	Un sistem de siguranță eficient; Contractarea unei asigurări adecvate; Facilități IT de asigurare a datelor și sisteme de stocare la distanță a datelor pentru a permite o operare neîntreruptă; Un plan de continuitate a activității; Un plan de răspuns pentru epidemii grave.

Activitățile agenției

1. Siguranță

a. *Strategia privind siguranța și PESA*

Obiectivul și domeniul de aplicare

Agenția a preluat conducerea în coordonarea și completarea eforturilor depuse de statele membre în sensul punerii în aplicare a cerințelor stabilite de OACI cu privire la sistemele de management al siguranței (*Safety Management Systems, SMS*) pentru industrie și programele de siguranță a statului (*State Safety Programmes, SSP*) pentru statele contractante ale OACI.

Împărțirea rolurilor între instituțiile europene și statele membre, așa cum este descris în regulamentul de bază, înseamnă că cooperarea este esențială pentru a asigura implementarea managementului siguranței. Există nevoia de a asigura o abordare regională (la nivel european) în ceea ce privește principiile managementului siguranței.

Având în vedere această nevoie și pentru avansa în această direcție, un Comitet consultativ european pentru siguranța aviației (*European Safety Advisory Committee, EASAC*) a fost înființat în octombrie 2009 cu reprezentanți din partea Comisiei Europene, Consiliului de evaluare a performanței (*Performance Review Body, PRB*), industriei, EUROCONTROL, statelor membre și AESA.

În 2011, activitatea de cooperare a acestui comitet a primit un sprijin considerabil prin adoptarea Comunicării Comisiei Europene către Consiliu și Parlamentul European de instituire a sistemului de management al aviației pentru Europa („Comunicarea”), care a inclus în anexă Programul european de siguranță a aviației (PESA). A doua ediție a Planului european de siguranță a aviației (pESA), a fost aprobată de către Consiliul de administrație în decembrie. Prin urmare, a fost pusă în aplicare abordarea pe trei niveluri avută în vedere, care cuprinde strategia, programul și planul.

Principalele realizări din 2011

➤ **Programul european de siguranță a aviației (PESA)**

În urma muncii depuse de EASAC pentru elaborarea unui manual pentru Programul european de siguranță a aviației (Manualul PESA), includerea programului, restructurat conform formatului OACI, în anexă la Comunicare a oferit baza strategică și politică pentru continuarea activității și enumeră obiectivele pentru următorii ani. Astfel, pe baza primei ediții, a fost emisă a doua ediție a Planului european de siguranță a aviației.

Abordarea europeană pentru siguranța aviației se bazează pe trei elemente:

- o serie de politici și obiective (strategia), care este acum Comunicarea;
- o serie integrată de reglementări și activități care au ca scop îmbunătățirea siguranței (programul), care este anexată la Comunicarea menționată mai sus;
- o evaluare de înalt nivel a problemelor privind siguranța și un plan de acțiune corespunzător (planul de siguranță).

- Planul european de siguranță a aviației (pESA)

Anul s-a încheiat cu aprobarea de către Consiliul de administrație a celei de-a doua ediții a Planului european de siguranță a aviației - pESA. Acesta acoperă perioada cuprinsă între 2012 și 2015 și a fost elaborat în conformitate cu aceeași metodologie care a fost utilizată pentru elaborarea primei ediții. Prin urmare, principalele zone de risc nu au fost modificate.

Ca și prima ediție, cea de-a doua cuprinde trei domenii largi: problemele sistemice, operaționale și cele curente. Riscurile identificate în aceste domenii sunt reduse prin acțiuni în materie de siguranță pe care statele membre, Eurocontrol, Comisia Europeană, industria și agenția le întreprind. Acestea sunt urmate de activitatea de cooperare care are ca scop optimizarea activităților și eforturilor, în scopul de a reduce și mai mult ratele noastre de accidente.

În plus, a doua ediție constă în două activități paralele:

- a. se oferă un raport privind starea celor 91 de acțiuni permanente dezvoltate în 2010.
- b. se extinde lista inițială de acțiuni propuse în prima ediție prin includerea a 24 de acțiuni noi. Aceste acțiuni noi au fost revizuite de către EASAC și au fost plasate în cadrul existent.

Până în prezent, 23 de state membre și-au oficializat angajamentul de a pune în aplicare în mod voluntar Planul de siguranță prin numirea unui punct de contact. Pe parcursul anului, s-a trimis un raport către punctele de contact pentru a informa asupra stării punerii în aplicare a acțiunilor din Planul de siguranță. S-au primit cincisprezece (15) rapoarte până la data publicării acestui raport.

Punerea în aplicare în mod voluntar a fost extinsă și la statele care nu sunt membre ale UE, dar care sunt membre ale Conferinței europene a aviației civile (*European Civil Aviation Conference*, ECAC). Cinci (5) state au numit un punct de contact până în ziua publicării acestui document. Contribuția acestora va fi structurată pe parcursul anului 2012, astfel încât să pună în aplicare și să îmbunătățească abordarea.

În rezumat, rețeaua de acțiune care a fost construită în temeiul Comunicării oferă o bază politică pentru instituirea unui sistem de management al siguranței pentru Europa. PESA oferă direcție internă, iar pESA permite actualizarea periodică a acțiunilor. Sistemul în ansamblu depinde de permanenta coordonare și colaborare a actorilor implicați, pentru de a se asigura continuarea eforturilor.

b. Analiza siguranței și cercetarea

Obiectivul și domeniul de aplicare

AESA obține și analizează date pentru a ajuta la îmbunătățirea performanței în materie de siguranță a sistemului de aviație. Agenția realizează studii, produce rapoarte, urmărește investigațiile accidentelor, promovează inițiative privind siguranța și redactează, utilizează și difuzează informații privind siguranța.

Activitatea de analiză a siguranței are loc pe două planuri; pe plan intern, analiza siguranței reprezintă baza pentru definirea acțiunilor și politicilor care trebuie avute în vedere de Comitetul intern pentru siguranță (*Internal Safety Committee*, ISC) al agenției, iar pe plan extern, analiza siguranței asistă, cooperează și informează cu privire la problemele de risc privind siguranța. Funcțiile care sprijină activitatea sunt:

- analiza siguranței: revizii, realizarea de studii și furnizarea de rapoarte;

- investigații: difuzează și urmărește evoluția recomandărilor privind siguranța și dezvoltă, de asemenea, mijloace de cooperare;
- îmbunătățire continuă: facilitează și promovează inițiative privind siguranța aviației;
- elaborarea, utilizarea și difuzarea de informații ce decurg din funcții tehnice (raportarea defectelor privind reparațiile, statisticile, politicile privind factorul uman, analiza datelor operaționale de zbor, sistemul de management al siguranței, promovarea capacității de prevedere și a siguranței).

Analiza siguranței furnizează o gamă variată de servicii de consultanță și analiză în materie de siguranță atât părților interne, cât și părților externe. Ea sprijină, de asemenea, activitățile de comunicare ale AESA cu părțile interesate.

În 2011, s-a pus accentul pe dezvoltarea unui Sistem de informare cu privire la recomandările privind siguranța, dezvoltarea și implementarea treptată a unui Sistem intern de raportare a evenimentelor și încorporarea secției de informare privind siguranța în departamentul IORS.

Principalele realizări din 2011

Analiza siguranței

- Utilizarea productivă a datelor privind siguranța

Extinderea utilizării datelor privind siguranța s-a dovedit a fi fructuoasă într-o perioadă în care activitatea se concentrează asupra identificării evoluțiilor și elementelor precursore pentru prevenirea accidentelor viitoare. Acorduri internaționale privind schimbul de informații au fost discutate în vederea îmbunătățirii colaborării. S-au pus la dispoziție noi instrumente pentru a facilita accesul la datele privind siguranța din cadrul agenției.

În ceea ce privește acordul de lucru dintre agenție și EUROCONTROL, una dintre primele sarcini ale acestui acord este extinderea examinării anuale privind siguranța (ASR) pentru a include componenta ATM. În plus, a fost recrutat un coordonator pentru „rețeaua de analiză”, ceea ce înseamnă că proiectul și-a putut începe activitatea în 2011.

S-au depus, de asemenea, eforturi pentru a consolida politica agenției cu privire la protejarea informațiilor privind siguranța și aplicarea unei „politici nepunitive”.

- Sistemul intern de raportare a evenimentelor (IORS)

În 2011, s-au depus eforturi considerabile pentru finalizarea Sistemului intern de raportare a evenimentelor. Faza pilot a IORS a fost lansată în octombrie, iar implementarea completă a sistemului este programată pentru începutul anului 2012.

De asemenea, IORS a centralizat gestionarea tuturor evenimentelor care au legătură cu siguranța, preluând în același timp elaborarea raportului conform Formularului 44 din Analiza siguranței, de instituire a unei baze de date și a unui mod armonizat de tratare a evenimentelor, în conformitate cu instrucțiunile și politicile de lucru stabilite.

Această activitate a culminat cu noul sistem în circuit închis, cunoscut sub numele de Instrumentul IORS pentru fluxurile de lucru, care a început prin a primi rapoarte de la patru organizații de raportare importante la sfârșitul anului 2011.

Datorită introducerii treptate a Instrumentului pentru fluxul de lucru IORS, s-a implementat un program intensiv de comunicare, care implică trei ateliere de lucru, un mini-site extern și o participare sporită la alte reuniuni, ateliere de lucru și conferințe. S-au creat module specifice de formare IORS și, până la sfârșitul anului, au fost instruite peste 250 de persoane.

În ceea ce privește resursele, în urma înființării departamentului în 2010, doi ofițeri raportori de evenimente au fost recrutați în primul trimestru al anului 2011 pentru a gestiona aspectele tehnice, iar un asistent tehnic s-a alăturat în ultimul trimestru pentru a intensifica activitățile de comunicare și de asistență.

- Informațiile privind siguranța

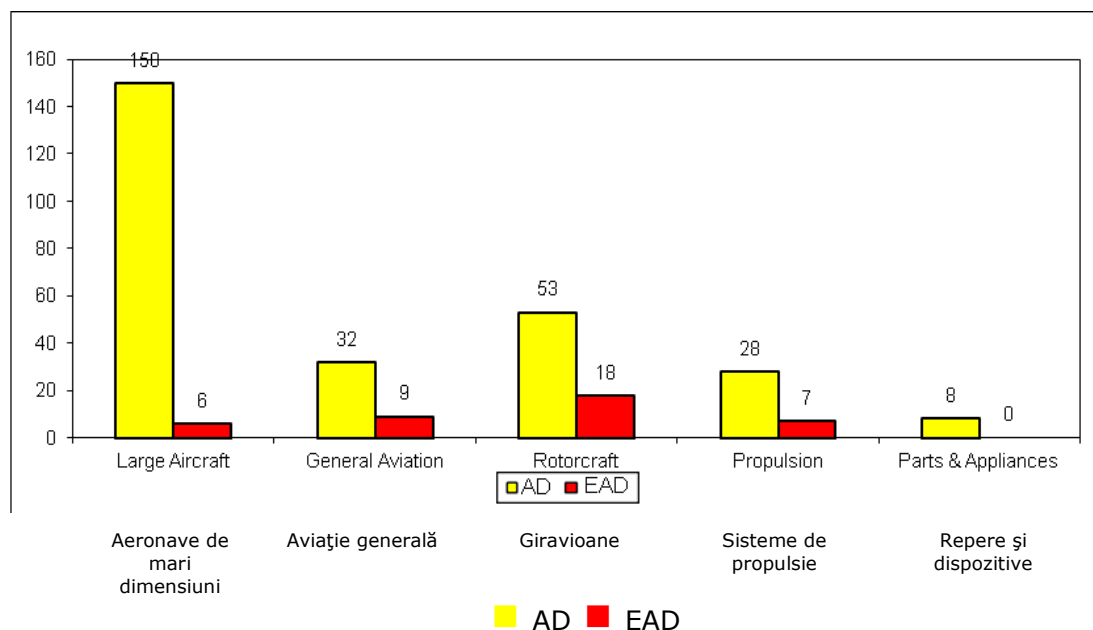
Transferul secției Informații privind siguranța la Direcția E (E6-IORS) s-a realizat la mijlocul anului 2011.

Secția Informații privind siguranța contribuie la supravegherea menținerii navigabilității produselor, reperelor și dispozitivelor, care sunt fie proiectate, fie în exploatare în statele membre ale UE și în țările asociate.

Secția este responsabilă cu emiterea și difuzarea unor directive privind navigabilitatea (*airworthiness directives*, AD), a unor directive de urgență privind navigabilitatea (*emergency airworthiness directives*, EAD) și buletine informative privind siguranța (*safety information bulletins*, SIB), precum și pentru publicarea de AD, EAD și SIB emise de autoritățile străine ale statului de proiectare și adoptate în Europa. Portalul cu AD publicate poate fi găsit la adresa <http://ad.easa.europa.eu/>.

Directivele privind navigabilitatea pentru A380 au o mare vizibilitate în mass-media, iar agenția a pus un accent deosebit pe elaborarea și gestionarea emiterii acestora.

În 2011, numărul de publicații emise de către această secție este: 271 de AD și 40 de EAD. Detaliile asociate sunt prezentate în diagrama de mai jos:



Au fost publicate, de asemenea, 41 de SIB: este util să reținem că, dacă majoritatea se referă la probleme de navigabilitate, 10 abordează și chestiuni de ordin operațional (de exemplu, cenușa vulcanică, zborurile de verificare funcțională, disponibilitatea EGNOS etc.) și 8 se referă la piese suspectate a nu fi autorizate.

- Cooperarea în cadrul investigațiilor

O realizare importantă în 2011 a fost dezvoltarea unui sistem de informare cu privire la recomandările privind siguranța care vizează colectarea tuturor recomandărilor într-un

repertoriu central al UE. În paralel, AESA a procesat 118 recomandări privind siguranța primite în timp ce a închis 75 de recomandări deschise și a oferit actualizări pentru cele 132 aflate în curs de procesare. S-au prelucrat observațiile pentru 80 de proiecte de rapoarte de investigare, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 996/2010. Urmărirea accidentelor majore din aviația civilă sau a evenimentelor grave care au avut loc în 2011 a inclus:

- Accidentul Spanair MD-82, EC-HFP, pe aeroportul Madrid Barajas la 20 august 2008;
- MD-11, D-ALCQ, prăbușit la Riyadh pe 27 iulie 2010;
- Explozia la motorul unui Airbus A380, VH-OQA Rolls Royce Trent 900, pe 4 noiembrie 2010;
- Airbus A330 F-GZCP, accident catastrofal deasupra Atlanticului pe 1 iunie 2009;
- ATR 42 N902FX pierdere de viteză pe durata apropierii, pe 27 ianuarie 2009 în Lubbock Preston;
- B-747-400F, N571UP, incendiu la bordul unui avion cargo în Dubai, EAU, pe 3 septembrie 2010;
- Aerospațiale (Eurocopter) AS332 L2 Super Puma, G-REDL, 11 nm la NE de Peterhead Scoția, Regatul Unit, pe 1 aprilie 2009.
- Cenușa vulcanică

În 2011 s-au creat mai multe pericole pricinuite de cenușa vulcanică care au reprezentat o provocare pentru siguranța aviației. Se remarcă mai ales erupțiile din Islanda și Chile. Provocările la adresa siguranței aviației în Europa, cauzate de vulcanul islandez Grímsvötn, au arătat nivelul de expertiză al agențiilor în contribuția la un răspuns european coordonat.

Lețiile învățate în urma unei erupții mai grave, în 2010, împreună cu activitatea Grupului de lucru privind cenușa vulcanică al OACI (*ICAO Volcanic Ash Task Force, IVATF*) și a Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației (*European Aviation Crisis Coordination Cell, EACCC*), au contribuit la o rezolvare mai ușoară a evenimentului din 2011.

AESA a continuat să lucreze la elaborarea documentelor de orientare corespunzătoare privind evaluarea riscurilor, prin analiza datelor de siguranță pertinente. În acest scop, AESA a găzduit două ateliere de lucru privind cenușa vulcanică în 2011. Primul, un atelier de lucru operațional privind cenușa vulcanică, din ianuarie, a examinat metodologii de evaluare a riscurilor pentru calamitățile naturale în general, și pentru erupțiile vulcanice, în particular. Al doilea, un atelier de lucru privind cenușa vulcanică organizat de AAN/ANS în luna noiembrie, a permis administrațiilor, agențiilor și autorităților să facă schimburi de opinii cu privire la evaluarea politicilor, planificarea și evaluarea riscului de erupții vulcanice în vederea dezvoltării ulterioare a armonizării și standardizării răspunsului sistemelor aeronautice la erupțiile vulcanice din Europa.

- Inițiative privind siguranța care dau rezultate

Cei trei piloni ai Inițiativei strategice europene privind siguranța (*European Safety Strategy Initiative, ESSI*), ECAST, EGAST și EHEST, care au fost corelați cu PESA în 2010, au continuat să lucreze la implementarea programelor de lucru respective sub umbrela Planului european de siguranță a aviației (pESA). Echipele reprezintă parteneriate voluntare între autoritățile de reglementare și industrie și elaborează în comun produse ce vizează îmbunătățirea siguranței, prin orientarea spre cele mai importante riscuri identificate privind siguranța.

Echipa europeană pentru siguranța aviației comerciale (*European Commercial Aviation Safety Team, ECAST*), Echipa europeană pentru siguranța elicopterelor (*European Helicopter Safety Team, EHEST*) și Echipa europeană pentru siguranța aviației generale (*European General Aviation Safety Team, EGAST*) au introdus noi acțiuni în cadrul pESA și au elaborat, în 2011,

materiale de promovare a siguranței, toate fiind imediat utilizabile de către părțile interesate și disponibile pe site-ul ESSI: <http://easa.europa.eu/essi/index.html>.

În plus, s-a decis concentrarea asupra operatorilor mici și a aviației generale, un domeniu comun al EGAST și EHEST. Pe scena internațională, s-a consolidat cooperarea cu Echipa pentru siguranța aviației comerciale (*Commercial Aviation Safety Team, CAST*) din SUA, cu Echipa Internațională pentru Siguranța Elicopterelor (*International Helicopter Safety Team, IHST*) și Comitetul comun de coordonare pentru aviația generală (*General Aviation – Joint Steering Committee, GA-JSC*) al Administrației Federale a Aviației (*Federal Aviation Administration, FAA*).

- Gestionarea performanței în materie de siguranță

Funcționarea Consiliului de evaluare a performanței (PRB) presupune cooperarea cu agenția deoarece sistemul de performanță include siguranța. Principalele sfere de cooperare sunt: definirea indicatorilor cheie de performanță (ICP), revizia planurilor de performanță naționale și rapoartele anuale ale PRB. Această cooperare a fost formalizată printr-un Memorandum de înțelegere (MoU) semnat în februarie 2011 între agenție și organele de conducere ale PRB. AESA a contribuit la următoarele realizări în 2011: revizuirea planurilor de performanță naționale și ale blocurilor funcționale de spațiu aerian (*Functional Airspace Blocks, FAB*); adoptarea de către directorul executiv a mijloacelor acceptabile de conformitate (*Acceptable Means of Compliance, AMC*) pentru ICP privind siguranța pentru perioada de raportare 1 (PR 1), precum și colaborarea cu PRU în dezvoltarea unei abordări de reglementare pentru RP2, în special referitor la aspectele de siguranță.

Această cooperare strategică și de mare importanță necesită resurse proporționale.

- Îmbunătățirea siguranței la nivel internațional

În zilele de 4 și 5 octombrie 2011, AESA a găzduit o Conferință anuală privind siguranța cu tema: Menținerea controlului - Prevenirea pierderii controlului și recuperarea acestuia. Aceasta este una dintre principalele zone de risc identificate în Planul european de siguranță a aviației (pESA). Au fost discutați mulți dintre factorii de risc care contribuie la pierderea controlului, inclusiv factorii umani, analiza de siguranță, investigarea accidentelor, formarea, cercetarea, aspectele referitoare la probele de zbor etc. Conferința a permis, de asemenea, identificarea unei serii de acțiuni de urmărire, care au fost incluse în pESA.

AESA, împreună cu organizațiile sale partenere, Comisia Europeană, Eurocontrol și inițiativa comună SESAR, în cadrul interoperabilității la nivel mondial, a prezentat, în septembrie 2011, abordarea europeană privind ATM la nivel global cu ocazia Simpozionului industriei de navigație aeriană la nivel mondial (*Global Air Navigation Industry Symposium, GANIS*) din Montreal

Cercetare

➤ Planificarea cercetării pentru viitor

Ținând cont de prioritățile principale ale Planului european de siguranță a aviației (pESA) și de programul tematic al grupului european de parteneriat în domeniul cercetării aeronautice (*European Aviation Research Partnership Group, EARP*), în 2011, agenția și-a consolidat nevoile și cerințele privind propunerile de noi proiecte, precum și o serie de restanțe din anii anteriori în ambițiosul Plan de cercetare al AESA pentru 2012-2014. Planul cuprinde propuneri de proiecte provenite din programul de reglementare, proiecte care sunt sugerate de recomandările privind siguranța, propuneri făcute de ESSI, Direcțiile de certificare și de

reglementare și de Grupul consultativ european privind factorii umani (*European Human Factors Advisory Group*, EH FAG).

Agenția a cooperat îndeaproape cu Comisia Europeană în ceea ce privește activitățile comunitare de cercetare care au un impact asupra sistemului AESA [Al 7-lea program cadru (PC7), subtema 7.1 Aeronautică și transporturi aeriene]. În acest context, agenția a elaborat principiile de bază care guvernează participarea personalului AESA în comitetele de evaluare a proiectului cadru al CE și în consiliile consultative din cadrul proiectului.

Mai mult, AESA a colaborat cu inițiativele tehnologice de mari proporții SESAR și CLEAN SKY. De asemenea, în cursul anului 2011, agenția a participat la fondarea noului Consiliu consultativ pentru cercetare în domeniul aeronauticii din Europa (*Advisory Council for Aeronautics Research and Innovation in Europe*, ACARE). Agenția a contribuit la elaborarea unei Agende strategice pentru cercetare și inovare (*Strategic Research and Innovation Agenda*, SRIA), asumându-și responsabilitatea de a co-prezida Grupul de lucru pentru siguranță și securitate și aducându-și contribuția la celelalte grupuri de lucru SRIA.

O listă cu studiile și proiectele de cercetare din 2011 este pusă la dispoziție în **anexa 2**.

2. Reglementare

Obiectivul și domeniul de aplicare

Agenția, colaborând îndeaproape cu Comisia Europeană, gestionează și coordonează elaborarea legislației UE privind reglementarea siguranței aviației civile și compatibilitatea cu mediul. În acest context, AESA emite avize adresate Comisiei Europene și adoptă sisteme de certificare, mijloace acceptabile de conformitate și documente de orientare corespunzătoare.

Principalele realizări din 2011

➤ Programul de reglementare

În 2011, agenția a continuat activitățile sale care vizează elaborarea legislației și normelor flexibile pentru așa-numitele prima și a doua extindere. Asigurarea furnizării la timp a normelor de navigabilitate (siguranță și protecția mediului) a rămas o provocare majoră în 2011.

Agenția a finalizat douăzeci de sarcini de elaborare a reglementărilor. Lista completă cu deciziile, avizele și NPA publicate în 2011 este prezentată în **anexa 3**.

➤ Certificarea de navigabilitate și de mediu

Agenția a emis mai multe NPA importante privind contractarea de servicii tehnice, privind adaptarea Regulamentului (CE) nr. 2042/2003², protecția aeronavelor de mari dimensiuni față de reducerea sau epuizarea nivelului de combustibil, cu privire la protecția aeronavelor de mari dimensiuni și a motoarelor turbopropulsoare împotriva givrajului și privind specificațiile de certificare (*Certification specifications*, CS) referitoare la navigabilitate, în conformitate cu reglementările UE privind interzicerea agenților Halon. În plus, agenția a emis modificări ale documentelor de orientare (*Guidance Material*, GM) pentru norma privind produsele modificate din partea 21, care au fost pe deplin armonizate cu SUA și Canada.

În ceea ce privește protecția mediului, agenția a contribuit la activitățile din cadrul programului CAEP9, elaborând noi standarde pentru emisiile de CO₂ și pulberile în suspensie pentru a îmbunătăți aspectele referitoare la climă și sănătate din domeniul aviației, precum și acționând pentru a menține actualizate normele privind zgomotul, ceea ce ajută la menținerea capacității pe aeroporturile cu zgomot redus.

➤ Extinderea domeniului de competență

- Operațiunile aeriene și licențele de pilot

Agenția și-a continuat activitatea în conformitate cu cele opt pachete de lucru prioritare convenite în septembrie 2009. Pachetele de lucru au fost aliniate la NPA și la noua structură de reglementare propusă, ținând cont în special de progresul înregistrat, de resursele interne și externe disponibile și de expertiza aferentă a acestora, precum și de restructurarea cerințelor tehnice din OPS.

În acest context, agenția s-a concentrat pe finalizarea documentelor de răspuns la observații (*Comment Response Document*, CRD) și a avizelor viitoare pentru prima extindere. Primele 4 anexe ale Regulamentului privind personalul navigant (partea FCL, partea MED, condițiile

² Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, JO L 315/1.

pentru conversia licențelor naționale și pentru acceptarea licențelor din țările terțe) au fost publicate în Jurnalul Oficial în noiembrie 2011. Mijloacele acceptabile de conformitate asociate și documentele de orientare au fost publicate pe site în deciziile agenției, în decembrie 2011. Toate CRD privind OPS au fost publicate în 2011, împreună cu avizul privind cerințele pentru autorități și organizații, precum și cel pentru operațiunile de transport aerian comercial.

După o activitate de reglementare de 5 ani, agenția a emis avizul care propune introducerea conceptului de date de conformitate operațională (*Operational Suitability Data, OSD*) în normele de aplicare din partea 21 și în alte norme de aplicare. Pentru punerea în aplicare a OSD au fost publicate și două NPA care propun specificații de certificare pentru formarea de tip și lista master a echipamentului minim (*Master Minimum Equipment List, MMEL*) a echipajului de cabină.

- Siguranța aerodromurilor, managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană

În domeniul ATM, agenția a sprijinit în mod activ Comisia în procesul de adoptare a patru norme ATM diferite: licențierea controlorilor de trafic aerian (*Air Traffic Controller, ATCO*), supravegherea siguranței în domeniul ATM/ANS și cerințele comune, și cerințele comune de utilizare a spațiului aerian cu primul capitol privind aplicația ACAS II versiunea 7.1. După emiterea avizului privind partea B a Normelor europene standardizate privind spațiul aerian (*Standardised European Rules of the Air, SERA*) (octombrie 2011), agenția a continuat să asigure asistență Comisiei, în special în pregătirea structurii integrate pentru părțile A și B ale SERA. În plus, în sprijinul implementării sistemului de performanță în ceea ce privește cerul unic european (*Single European Sky, SES*), agenția a emis AMC/GM pentru ICP privind siguranța (regulamentul de punere în aplicare privind performanța în domeniul ATM).

Elaborarea normelor de aplicare pentru siguranța aerodromurilor s-a soldat cu emiterea NPA aferent în decembrie 2011, ceea ce respectă pe deplin planificarea prevăzută pentru adoptarea regulamentului de punere în aplicare până în 2013, așa cum este prevăzut în regulamentul de bază.

- Implementarea programului de lucru privind reglementarea pe 2011: stabilirea de legături cu organizațiile

La implementarea programului său de lucru pe 2011, Direcția de reglementare a continuat legăturile cu EUROCONTROL, SESAR JU și OACI.

Potențialele sarcini ale agenției legate de programul SESAR au fost considerate semnificative. Prin urmare, agenția a încheiat cu Întreprinderea comună SESAR un acord privind finanțarea potențialelor activități.

Comisia Europeană a invitat agenția să pregătească, ca sarcină nouă și într-o strânsă cooperare cu Eurocontrol, o evaluare pentru armonizarea altitudinii de tranziție în spațiul aerian european (*Harmonised European Transition Altitude, HETA*).

Agenția a contribuit în mod activ la elaborarea împreună cu Comisia și EUROCONTROL a indicatorilor cheie de performanță privind siguranța pentru implementarea sistemului și a pregătit pentru Comisie o propunere de modificare în consecință a Regulamentului (UE) nr. 691/2010.

3. Supraveghere

a. Supravegherea siguranței produselor

Obiectivul și domeniul de aplicare

Agenția este responsabilă cu certificarea pentru navigabilitate și mediu a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice. Această responsabilitate cuprinde certificarea inițială a noilor proiecte de tip și o varietate de activități conexe, cum ar fi certificări de tip suplimentare, aprobarea modificărilor la certificatele de tip și a proiectului de reparații. În plus, aceasta acoperă, de asemenea, activități de asigurare a menținerii navigabilității produselor, reperelor și dispozitivelor certificate pe toată durata ciclului lor de viață operațional. Aceasta cuprinde reacția fără întârzieri nejustificate la problemele de siguranță și emiterea, difuzarea informațiilor relevante obligatorii.

Obiectivul principal a fost pregătirea implementării noilor atribuții, în special a conceptului de date de conformitate operațională (OSD) și consolidarea în continuare a rolului agenției în domeniul menținerii navigabilității.

Principalele realizări din 2011

Pe parcursul anului 2011, agenția a continuat restructurarea în vederea unei mai bune adaptări la provocările viitoare, pe baza implementării noilor atribuții și a Sistemului intern de raportare a evenimentelor (IORS). În acest context, nou înființatul departament ATM/ANS aparținând Direcției de certificare, care este responsabil cu toate investigațiile și cu supravegherea sistemelor utilizate pentru furnizarea de servicii ATM/ANS la nivel paneuropean (de exemplu, EGNOS, Galileo, IRIS, sistemele utilizate de către administratorii rețelei europene de ATM, sistemele viitoare dezvoltate în cadrul SESAR), a devenit operațional deoarece doi experți ATM/ANS s-au alăturat echipei. În cele din urmă, având în vedere conceptul OSD, prin care evaluarea elementelor operaționale va fi integrată în certificarea inițială a produselor aeronautice, Departamentul de experți și Departamentul pentru standardele de zbor au fost unificate.

Agenția a continuat să promoveze în mod activ cooperarea și să îmbunătățească comunicarea sa cu părțile interesate prin intermediul unei serii de evenimente specifice. De asemenea, pentru prima dată, a fost organizat în ianuarie 2011 și un atelier de lucru pe teme de certificare cu industria.

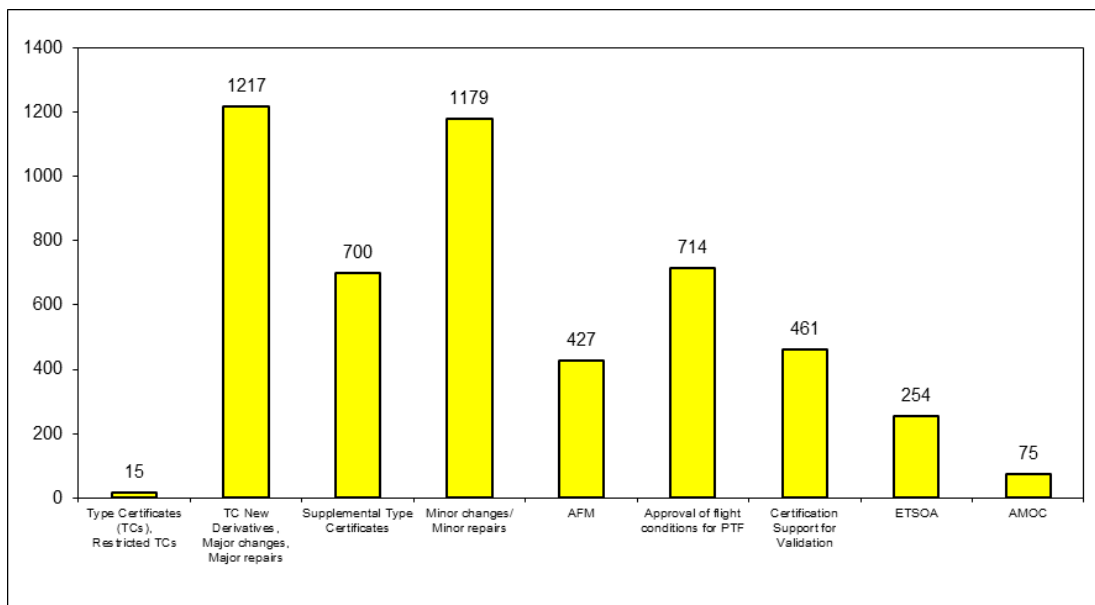
În ceea ce privește aspectele de cooperare internațională, în 2011 s-au atins obiective majore. În urma intrării în vigoare a Acordului dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană privind cooperarea în domeniul reglementării siguranței aviației civile, pe 1 mai, procedurile tehnice de implementare (*Technical Implementation Procedures*, TIP) pentru certificarea pentru navigabilitate și mediu au fost adoptate de către Comitetul de supraveghere a certificării pe data de 5 mai. În plus, TIP ale Acordului bilateral privind siguranța aviației semnat între UE și Canada au fost, de asemenea, adoptate de către Comitetul sectorial mixt pentru certificare în septembrie.

În cele din urmă, după stabilirea cadrului general pentru stagiile de formare la AESA anul trecut, primul stagiul de formare la AESA a fost lansat în octombrie 2011, cu scopul de a atrage absolvenți cu înaltă calificare din universități și studenți de la nivel licență.

➤ **Certificarea de tip pentru navigabilitate și mediu a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice**

• **Evoluția cererilor primite**

Numărul de cereri noi trimise agenției pentru certificarea pentru navigabilitate și mediu în 2010 (5 042) a rămas stabil. Cererile pentru certificarea unor noi tipuri de proiecte a acoperit o gamă largă de produse aeronautice, inclusiv gama de aeronave de tip super mid-sized, long range business jet, Falcon SMS de la Dassault Aviation, elicopterele mari, AW169 și AW189 de la AgustaWestland, motorul turbopropulsor Silvercrest de la SNECMA, seria de baloane GB de la Cameron Balloons Ltd și un număr de cereri din sectorul aviației generale, în principal pentru avioane foarte ușoare. Diagrama prezintă o defalcare a tipurilor de cereri primite:



EN	RO
Type Certificates (TCs) Restricted TCs	Certificate de tip (TC) TC restricționate
TC New Derivatives Major changes Major repairs	TC Derivate noi Modificări majore Reparații majore
Supplemental Type Certificates	Certificate de tip suplimentare
Minor changes / Minor repairs	Modificări minore / Reparații minore
AFM	AFM
Approval of flight conditions for PTF	Aprobarea condițiilor de zbor pentru PTF
Certification Support for Validation	Asistență la certificare pentru validare
ETSOA	ETSOA
AMOC	AMOC

Este demn de menționat faptul că, în 2012, se așteaptă noi proiecte din partea țărilor emergente (China, India).

• **Programe de certificare de tip majore multianuale în curs de desfășurare**

Efectuarea unui număr de proiecte multianuale de certificare de tip a continuat în 2011, precum Airbus A350, Airbus A320neo (care vizează reducerea consumului de combustibil și, prin urmare, îmbunătățirea performanțelor și a ecoeficienței aeronavelor), nava Airbus A400M de transport militar, aeronavele de tip business jet Embraer EMB-545/550, Mitsubishi Regional Jet, MRJ-200 și Sukhoi Superjet 100.

- Numărul de certificate eliberate

În 2011, au fost eliberate 3 823 de certificate. Certificatele de tip au fost acordate, printre altele, pentru TP400-D6, pentru primul motor turbopropulsor de dimensiuni mari certificat de AESA, pentru versiunea cargobot și pentru versiunea pentru transportul de pasageri a aparatului Boeing B747-8 și pentru Dreamliner B787-8 de la Boeing.

➤ **Mentținerea navigabilității**

- Accidentul Qantas

De la defecțiunea la motor care a avut loc la bordul unei aeronave A380 operată de Qantas Airlines, în noiembrie 2010, progresele înregistrate în cadrul anchetei, evaluarea ulterioară a datelor de producție și analiza uzurii suplimentare, precum și alte măsuri privind siguranța, au condus la anularea Directivei privind navigabilitatea (nr. 2010-0242R1) pentru inspecțiile obligatorii la structura cu presiune ridicată/presiune intermediară de pe motoarele de serie Trent 900 în martie 2011.

- Problema scaunelor Koito

Referitor la unele aspecte privind falsificarea rezultatelor testării scaunelor de către Koito Industries Ltd (Japonia), la începutul anului 2010, AESA și FAA au elaborat fiecare propriile acțiuni obligatorii într-un mod armonizat. Directivele privind navigabilitatea ale AESA și FAA (AD AESA nr.: 2011-0098, AD FAA nr.: 2011-12-01) au fost publicate în luna iunie și au intrat în vigoare la 1 august.

➤ **Atribuții de certificare în legătură cu operațiunile**

În acest domeniu, agenția a pregătit implementarea primei extinderi a atribuțiilor, prin contribuția la activitățile de reglementare AESA (elaborarea de NPA, CRD și CS), precum și prin sprijinirea acceptării conceptului OSD prin AAN europene și cu ajutorul omologilor internaționali, cum ar fi FAA și TCCA. În plus, a îndeplinit noul program al Consiliului de revizuire a întreținerii (*Maintenance Review Board*, MRB) și a evaluat conformitatea operațională care implică noi tehnologii și proceduri [sisteme de vizualizare îmbunătățită, EVS (Enhanced Visual Systems)]. Îmbunătățirea sistemului european de raportare a evenimentelor în ceea ce privește elementele operaționale este preconizată în 2012.

b. Autorizarea organizațiilor

Obiectivul și domeniul de aplicare

AESA este responsabilă cu autorizarea organizațiilor de proiectare, indiferent de locația acestora, precum și a organizațiilor responsabile cu producția, întreținerea, formarea profesională privind procedurile de întreținere și gestionarea menținerii navigabilității aflate în afara teritoriului statelor membre. Aceasta include, de asemenea, autorizarea organizațiilor de producție amplasate în afara teritoriului unuia sau mai multor state membre în cazul în care acest lucru este solicitat de către statul membru (statele membre) respectiv(e). În 2011, activitățile de autorizare a organizațiilor în cadrul sferei inițiale de competență a agenției au atins un nivel dezvoltat în ceea ce privește activitatea și metodologiile.

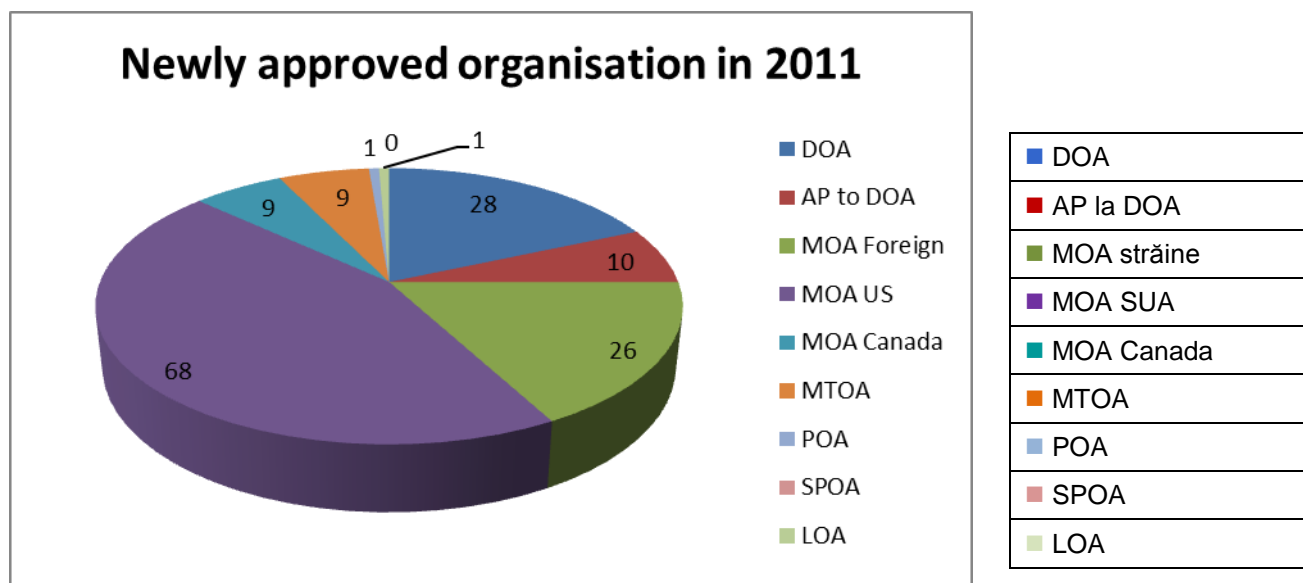
În plus față de domeniul de aplicare inițial, departamentul a primit atribuții specifice noi. Secția ATM/ANS trebuie să sprijine Comisia în domeniul supravegherii funcției de

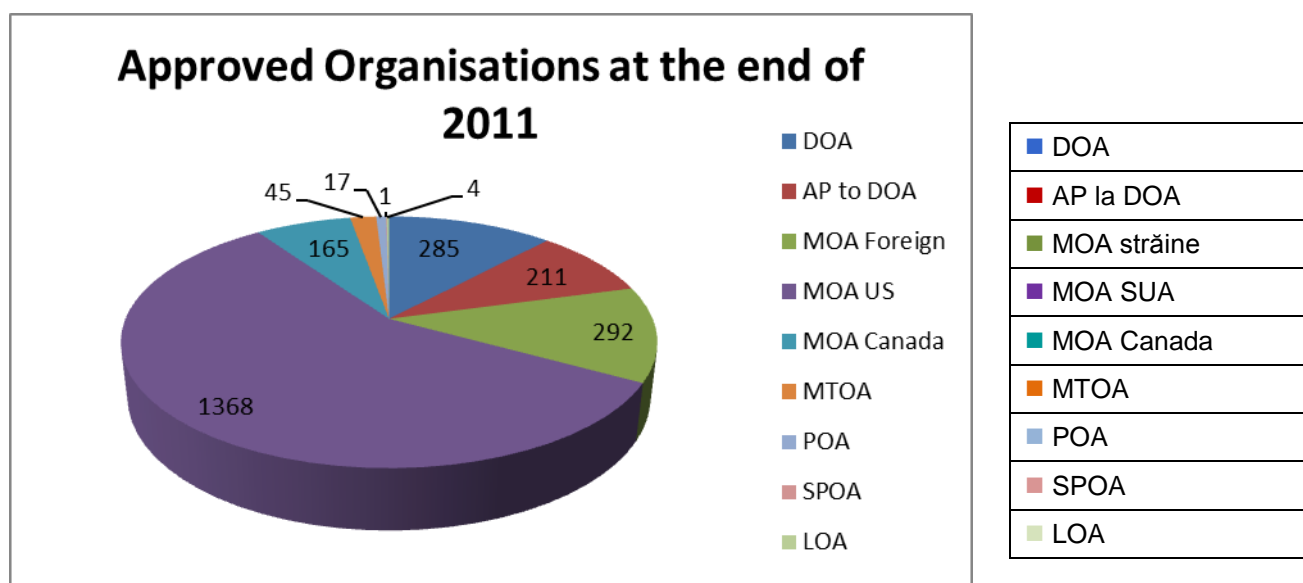
administrator de rețea în Eurocontrol și a fost însărcinată să se pregătească pentru preluarea supravegherii EGNOS și autorizarea școlilor ATCO din afara Europei. Secția de autorizare a organizațiilor cu atribuții de licențiere a echipajului de zbor (*Flight Crew Licencing Organisation Approvals*, FCL OA) a luat toate măsurile necesare pentru a se pregăti pentru autorizarea și supravegherea organizațiilor de formare autorizate pentru furnizarea pregătirii practice și a centrelor de medicină aeronautică, dacă se află în afara teritoriului statelor membre AESA, începând din 2012.

Principalele realizări din 2011

Activitățile de autorizare a organizațiilor au crescut constant în 2011 și cuprind autorizări ale organizațiilor de proiectare (*Design Organisation Approvals*, DOA) / proceduri alternative (*Alternative Procedure*, AP) la DOA, autorizări ale organizațiilor de producție (*Production Organisation Approvals*, POA) și autorizări ale organizațiilor cu atribuții de întreținere/mentenere a navigabilității (*Maintenance/Continuing Airworthiness Organisation Approvals*, MOA/COA). Volumul de muncă pentru supravegherea autorizației europene unice a unei organizații de producție (*Single Production Organisation Approval*, SPOA) eliberate pentru Airbus a crescut ușor, chiar și în locațiile din afara Europei. Datele privind autorizările organizațiilor pot fi rezumate astfel:

Noi organizații autorizate în 2011



Organizații autorizate la 31 decembrie 2011

➤ **Autorizarea organizațiilor de proiectare**

La 31 decembrie 2011, numărul total al DOA emise era 285, din care 218 au fost internalizate de către agenție. 67 au rămas în responsabilitatea AAN. 76 de organizații erau în curs de evaluare inițială pentru DOA și 42 pentru AP la DOA. Internalizarea activităților a atins ținta așteptată. 21 de organizații suplimentare au fost transferate la șefii de echipă ai AESA în 2011, inclusiv 7 DOA și 14 AP la DOA. Alte transferuri vor avea loc dacă AAN decid să își întrerupă activitățile sau dacă extinderea domeniului de aplicare al DOA o va cere.

➤ **Autorizarea organizațiilor de producție**

În cursul anului 2011, AESA a emis 17 POA pentru organizații de producție din străinătate și 1 POA unică pentru Airbus. În plus, AESA a continuat să emită certificate AESA de navigabilitate pentru export pentru aeronavele fabricate de organizații POA AESA din China și de Airbus în conformitate cu SPOA în Europa. De asemenea, AESA a contribuit la punerea în aplicare a acordurilor bilaterale UE-SUA și UE-Canada în domeniul producției.

➤ **Autorizarea organizațiilor cu atribuții de întreținere / mentinere a navigabilității**

În domeniul autorizării organizațiilor cu atribuții de întreținere/mentinere a navigabilității, AESA subcontractează în majoritatea cazurilor investigațiile cu caracter tehnic, precum și supravegherea permanentă a organizației la AAN din statele membre. Un număr limitat de aprobări este acoperit de experți interni, pentru a menține și dezvolta expertiza și pentru a gestiona eficient activitatea desfășurată de AAN. AESA a contribuit la pregătirea unei tranziții ușoare de la acordul bilateral existent privind întreținerea, la noul acord bilateral UE-SUA. Prima autorizare pentru o CAMO străină a fost emisă de către AESA în 2011.

➤ **Autorizarea organizațiilor cu atribuții de licențiere a echipajului de zbor**

În cursul anului 2011 secția FCL OA a început să colaboreze cu AAN importante și să ofere sprijin pentru abordarea diverselor aspecte legate de viitorul regulament. Au fost configurate procesele de implementare a FCL OA. S-au elaborat instrucțiuni de lucru și documente de orientare pentru organizațiile de formare a piloților și pentru centrele de medicină aeronautică. A fost efectuată recrutarea șefilor de echipă FCL OA. În plus, s-au realizat estimările privind specificațiile tehnice și volumul de muncă pentru externalizare. Până în

decembrie 2011, au fost selectate entitățile calificate pentru organizațiile de formare a piloților și 3 AAN pentru supravegherea centrelor de medicină aeronautică.

➤ **Autorizarea ATM/ANS**

În mai 2011, s-a creat secția pentru autorizarea ATM/ANS ale organizațiilor. Domeniul principal de activitate al acestei noi secții a fost elaborarea de acorduri cu Comisia și cu Eurocontrol, în scopul de a efectua supravegherea rețelei de management. Acordurile au fost prezentate într-un atelier de lucru al Comitetului pentru cerul unic european.

S-a demarat o activitate paralelă în scopul pregătirii pentru preluarea supravegherii prestatorului de servicii EGNOS, ESSP. Această activitate a constat în reuniuni de supraveghere cu autoritățile franceze și belgiene, precum și participarea la audituri.

Deoarece secția și obiectivele sale sunt noi, s-a inițiat elaborarea de procese, formulare și proceduri, precum și recrutarea de personal nou.

c. *Inspecții în statele membre*

Obiectivul și domeniul de aplicare

Agencia asistă Comisia Europeană la supravegherea punerii în aplicare uniforme și eficiente a legislației Uniunii de către AAN ale statelor membre prin intermediul unor inspecții de standardizare. Astfel de inspecții pot include și investigații la întreprinderi sau la asociații de întreprinderi aflate sub supravegherea AAN supuse inspecției.

În sferele navigabilității inițiale și menținerii navigabilității, agenția supraveghează conformitatea AAN cu cerințele regulamentului de bază și cu normele de aplicare aferente în concordanță cu cadrul instituit de Regulamentul (CE) nr. 736/2006 al Comisiei.³ În domeniile operațiunii aeriene (*air operations*, OPS), licențiere a echipajului de zbor (*flight crew licensing*, FCL) și echipamente de simulare a zborului (*Flight Simulation Training Devices*, FSTD), agenția efectuează inspecții de standardizare pentru a asigura o tranziție armonioasă și pentru a evita orice discrepanță în materie de siguranță până la adoptarea viitoarelor norme de aplicare ale UE. Cerințele aeronautice comune (*Joint Aviation Requirements*, JAR) anterioare și, pentru operațiunile de transport aerian comercial cu avioane, cerințele Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului⁴ („UE-OPS”) sunt în continuare valabile.

În domeniul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană (ATM/ANS), emiterea unor norme de aplicare în perioada august-decembrie 2011 a deschis calea pentru începerea inspecțiilor de standardizare AESA în acest domeniu.

Principalele realizări din 2011

➤ **Zona de activitate**

În 2011, domeniul de aplicare al standardizării a cuprins 46 de țări: cele 31 de „state AESA” plus 15 state care semnaseră un acord de lucru (AL) cu AESA. În cursul anului, au fost realizate inspecții în 27 de „state AESA” și 6 „state AL”. Standardizarea a combinat în continuare toate inspecțiile sectoriale planificate pentru aceeași țară pentru a oferi Comisiei Europene o „imagine globală” consecventă în toate domeniile tehnice. În consecință, cele mai

³ Regulamentul (CE) nr. 736/2006 al Comisiei din 16 mai 2006 privind metodele de lucru ale Agenției Europene pentru Siguranța Aeriană pentru efectuarea de inspecții de standardizare, JO L 129/10.

⁴ Regulamentul (CE) nr. 859/2008 al Comisiei din 20 august 2008 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului în ceea ce privește cerințele tehnice și procedurile administrative comune aplicabile transportului aerian comercial, JO L 254/1.

multe dintre inspecțiile periodice din 2011 au fost planificate și efectuate ca „inspecții combinate”.

➤ **Grupul de inspectori**

AESA se angajează să includă în echipele sale de inspectare inspectori ai AAN detașați, pentru a beneficia de competența lor și de experiența lor practică, precum și pentru a forma și răspândi o înțelegere comună a cerințelor aplicabile în rândul AAN (standardizare proactivă). În 2011, 96 de membri ai echipei au fost inspectori ai AAN detașați (58%). Au fost furnizate cinci cursuri de formare profesională inițială pentru inspectori de standardizare, din care două au vizat în special comunitatea ATM/ANS, în vederea viitoarei extinderi a activităților de standardizare. S-au format peste 80 de inspectori noi în domeniile ATM/ANS, FCL, OPS și FSTD.

➤ **Rezultatele principale ale standardizării**

În 2011, au fost efectuate 107 inspecții de standardizare⁵, după cum urmează:

Tip inspecție	AIR	OPS	LIST	MEST	FSTD
Periodică	20	17	18	18	8
Urmărire	4	4	3	2	0
Ad-hoc	4	7	1	1	0
Total	28	28	22	21	8

Notă: Începând din 2011, activitățile de standardizare a navigabilității inițiale și a celei continue au fost regrupate în cadrul capitolului Navigabilitate (AIR).

În urma acestora, s-a înregistrat un total de 781 de constatări, dintre care 738 au fost clasificate ca neconformități ce necesită ca un plan de acțiune corectiv să fie propus și implementat de către AAN inspectată. Aproximativ 26% dintre toate constatările au fost clasificate ca deficiențe semnificative, care pot crea probleme privind siguranța dacă nu sunt corectate în mod corespunzător.

Toate planurile de acțiune corective propuse de AAN au fost evaluate de secțiile de standardizare relevante. În câteva cazuri specifice, nu s-a putut ajunge la un acord, ceea ce a dus la emiterea unor rapoarte suplimentare. Acțiunile convenite sunt monitorizate de agenție pentru a asigura aplicarea acestora.

➤ **Reuniuni de standardizare**

În 2011, departamentul de standardizare a organizat 9 de reuniuni la care au participat în total 442 de reprezentanți ai AAN. Reuniunile de standardizare s-au dovedit a fi un instrument util pentru atingerea unui nivel mai înalt de înțelegere comună și pentru interpretarea cerințelor aplicabile. Concluziile fiecărei reuniuni sunt comunicate Direcției de reglementare, pentru ca cele care se califică drept un potențial material de reglementare să poată fi dezvoltate suplimentar. Agenția a decis să crească frecvența reuniunilor de standardizare în urma reacțiilor pozitive primite de AAN.

➤ **Îmbunătățirea continuă a procesului de standardizare**

La momentul actual, procesul de standardizare este dezvoltat și își îndeplinește cu succes obiectivele.

⁵ În plus, departamentul de standardizare a fost implicat în 7 vizite de standardizare internaționale (SUA, Canada, Brazilia) și 9 vizite de acreditare.

Cu toate acestea, agenția depune eforturi în vederea unei îmbunătățiri continue a calității, eficienței și eficacității procesului. În acest scop, o serie de măsuri au fost deja aplicate în 2011 și vor fi îmbunătățite în continuare în 2012, iar în viitor, procesul va trece printr-o evoluție majoră. În acest scop, a fost instituit un sistem de raportare specific fiecărei țări, va fi definită o abordare a monitorizării continue (*Continuous Monitoring Approach, CMA*), bazată pe un model de încredere, iar metodele de lucru pentru efectuarea inspecțiilor [Regulamentul (CE) nr. 736/2006] vor fi revizuite.

În același timp, efectuarea de inspecții de standardizare în domeniul ATM/ANS și intrarea în vigoare a normelor de aplicare în domeniile operațiunilor aeriene, licențierii echipajului de zbor și al dispozitivelor pentru pregătire sintetică în domeniul aviației vor reprezenta o provocare semnificativă pentru standardizare.

d. Operatori

Obiectivul și domeniul de aplicare

Departamentul operatorilor gestionează activitățile agenției ce vizează coordonarea programului comunitar european de evaluare a siguranței aeronavelor străine (SAFA) și autorizarea operatorilor din țările terțe (*Third Country Operators, TCO*).

Activitatea SAFA derulată de AESA este o funcție de coordonare ce cuprinde:

- menținerea și actualizarea bazei de date cu rapoartele de la inspecțiile la sol SAFA;
- furnizarea de analize și rapoarte privind datele colectate;
- promovarea organizării și aplicării de cursuri de instruire;
- furnizarea de propuneri pentru manuale și proceduri;
- promovarea standardizării activității SAFA.

Pe lângă aceasta, în cadrul domeniului de aplicare al articolului 23 din regulamentul de bază al AESA, agenția va fi responsabilă cu eliberarea de autorizații operatorilor din țările terțe care doresc să zboare în spațiul aerian al AESA și să aterizeze într-una dintre țările AESA.

În 2011, agenția s-a concentrat asupra continuării îmbunătățirii programului SAFA (inclusiv, de exemplu, prin dezvoltarea și introducerea noii versiuni a aplicației SAFA, actualizarea procedurilor SAFA), asupra realizării auditurilor de standardizare SAFA vizând AAN și asupra furnizării continue de asistență Comisiei pentru Comitetul pentru siguranța aeriană (*Air Safety Committee, ASC*) privind lista de siguranță a UE.

Principalele realizări din 2011

SAFA

➤ Îmbunătățirea programului SAFA

În septembrie 2011, noua aplicație și noua bază de date SAFA au fost implementate și toate datele moștenite au fost mutate cu succes în baza de date. Această nouă aplicație oferă suport complet pentru întregul proces (pregătire, raportare, urmărire și încheiere a constatărilor), interogare și funcționalități analitice extinse și permite ca AAN (din statele care nu participă la SAFA), precum și operatorii să aibă acces direct online la rapoartele SAFA.

Analiza SAFA a fost realizată în concordanță cu programul stabilit. Rezultatele analizei, precum și rezultatele procesului de stabilire a priorităților inspecțiilor SAFA, au fost prezentate în cursul reuniunilor Comitetului pentru siguranța aeriană (lista de siguranță). Au fost, de

asemenea, realizate numeroase analize ad-hoc, la solicitarea Comisiei Europene, pentru a asista diverse cazuri aflate în curs de investigare.

Așa cum prevede Directiva SAFA și în conformitate cu mandatul pentru standardizarea SAFA convenit cu statele participante la programul SAFA, AESA a continuat procesul de standardizare SAFA inițiat în 2009. În 2011, un număr total de 12 inspecții de standardizare au fost planificate și realizate în UE și în state care nu sunt membre ale UE participante la programul SAFA, realizându-se astfel primul ciclu de standardizare care cuprinde toate statele participante la programul SAFA (cu excepția statului Monaco).

De asemenea, anul 2011 a marcat o mai mare transparență față de industria aviatică. AESA a organizat prima ediție a Forumului autorităților de reglementare SAFA și al industriei, care a reunit reprezentanți din statele participante la SAFA, ai OACI, IATA, AEA, ELFAA, AICA, AACO, AAPA, pentru a discuta deschis despre problemele privind SAFA.

➤ **Promovarea programului SAFA al UE la nivel internațional**

Programul SAFA al UE a continuat să fie promovat unui public internațional, iar o inspecție la sol internațională a fost organizată ca o consecință a celei de-a 2-a ediții a forumului de cooperare internațională al AESA. Programului SAFA al UE a fost, de asemenea, prezentat la diverse seminarii, ateliere de lucru și întâlniri bilaterale unui număr de state sau organizații regionale: Canada, Muntenegru, Japonia, Singapore, CASSOA (*Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency*, Agenția pentru supravegherea siguranței și securității în aviația civilă - Comunitatea Africii de Est), OACI America Latină.

Bazându-se pe negocierile începute cu unii parteneri strategici pentru includerea acestora în Programul SAFA al UE, în 2011, agenția a încheiat primul acord de lucru cu un stat non-european, Maroc, care a devenit al 43-lea stat participant la SAFA. Negocierile au continuat cu Canada și Brazilia, în timp ce s-au demarat altele noi cu Muntenegru.

Operatorii din țările terțe

Odată cu extinderea sferei sale de competență, agenția a început lucrări pregătitoare (definirea exactă a domeniului de aplicare, volumul de muncă și procedurile) în contextul autorizării operatorilor din țările terțe (TCO).

Comisia Europeană a beneficiat în mod regulat de asistență în contextul listei de siguranță a UE. AESA a participat la audieri premergătoare cu autorități străine și operatori străini și a furnizat servicii de expertiză tehnică în cursul a mai multe misiuni de evaluare a siguranței în contextul listei de siguranță a UE. Secția TCO a continuat să coordoneze grupul de lucru pentru analiza rapoartelor din cadrul Programului universal de audit al supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP*) al OACI, care a furnizat Comitetului pentru siguranța aeriană al UE o serie de rapoarte.

4. Cooperare internațională

Obiectivul și domeniul de aplicare

Agenția încheie acorduri de lucru cu AAN străine și asistă Comisia Europeană la negocierea și punerea în aplicare a acordurilor bilaterale de siguranță a aviației (BASA).

În plus, agenția își consolidează relațiile cu OACI, în strânsă coordonare cu Comisia Europeană și statele membre, precum și în raport cu Eurocontrol.

Mai mult, agenția asistă țările în curs de dezvoltare la îmbunătățirea capacităților lor de reglementare.

Principalele realizări din 2011

➤ Acorduri bilaterale și acorduri de lucru

Acordurile bilaterale de siguranță a aviației (BASA) privind siguranța aviației civile încheiate între UE și SUA și între UE și Canada au intrat în vigoare la 1 mai 2011 și, respectiv, la 26 iulie 2011. Agenția a organizat o serie de activități de punere în aplicare, precum organizarea de reuniuni ale sub-comisiilor (privind certificarea și întreținerea), aprobarea documentelor de gradul 3 sau dezvoltarea și furnizarea de formare tehnică.

S-au semnat 5 acorduri de lucru (AL) între AESA și CAAC din China, 11 AL privind extinderea domeniilor ATM/ANS între AESA și statele PANEP⁶, AL între Biroul pentru aviația civilă din Japonia și AESA, care cuprinde proceduri de aplicare, AL între EASA și CAD din Hong Kong și modificarea anexei 1 a procedurilor de aplicare ale AL între GCAA-EAU și AESA.⁷

➤ Cooperarea cu OACI

AESA a luat o serie de măsuri semnificative pentru a consolida implicarea sa în problemele OACI. Din iulie 2011, un reprezentant al AESA a înființat în Montreal Biroul Reprezentanței UE la OACI. Acest lucru permite acum AESA să conștientizeze activitatea Comisiei pentru navigație aeriană și să consolideze relațiile cu secretariatul OACI. AESA a detașat, de asemenea, un expert pentru a acorda asistență Secretariatului în elaborarea noii anexe privind managementul siguranței și grupului aferent. Grupul s-a reunit pentru prima dată în noiembrie 2011. AESA a început să lucreze cu Comisia Europeană, statele membre UE și OACI la elaborarea unei metode mai simple de reducere a diferențelor pentru acele domenii în care UE a dobândit competență. În cele din urmă, AESA a lucrat cu biroul regional OACI de la Paris pentru a contribui la conturarea noului Grup Regional European pentru Siguranța Aviației.

➤ Cooperare tehnică

AESA a acordat asistență Comisiei Europene la definirea proiectelor de asistență europene și la gestionarea programelor comunitare, în special pentru țările din Balcanii de Vest, țările mediteraneene și Asia Centrală. De asemenea, AESA a acordat asistență programelor comunitare din Asia-Pacific și Africa. Activitățile de cooperare tehnică ale AESA au inclus (1) gestionarea directă a programelor de asistență speciale și (2) participarea la misiuni de asistență tehnică în Zambia, Benin, Gabon, Ghana, Mauritania, Mali, Congo și Cambodgia.

A 3-a ediție a forumului de cooperare internațională (ICF-3) organizat de AESA a avut loc în Singapore în noiembrie 2011.

⁶ „Partenerii paneuropeni” (PANEP)

⁷ O listă completă a acordurilor de lucru ale AESA este disponibilă pe site-ul AESA la următorul link: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

5. Activități auxiliare

Obiectivul și domeniul de aplicare

Activitățile auxiliare ale AESA cuprind managementul general și administrarea agenției. Acestea includ organizarea de ansamblu (gestionare, planificare, coordonare generală), comunicarea, consilierea juridică, auditul și calitatea. În plus, aceste activități includ asistența administrativă și a serviciilor informatice (servicii financiare, gestionarea resurselor umane, achiziții, servicii instituționale și servicii informatice) și asistența operațională (gestionarea cererilor, investigațiile privind siguranța, acreditarea, formarea tehnică, contractele cu AAN).

În 2011, principalele provocări în domeniul asistenței au cuprins lansarea a două aplicații IT foarte importante (SAFA și IORS) și finalizarea demersurilor de înființare a biroului AESA din Bruxelles.

Principalele realizări din 2011

Managementul general

Conferința SUA/Europa din 2011 privind siguranța aeriană internațională pe tema „Îmbunătățirea siguranței globale în aviație: provocări viitoare” a avut loc la Viena, Austria, în perioada 14-16 iunie, cu peste 300 de participanți de la AAN, din industrie și din organizații.

Gestionarea cererilor și serviciile de achiziție

Au fost emise peste 10 000 de facturi reprezentând onorarii și taxe.

Aproximativ 34 de proceduri de licitație de mare valoare au fost gestionate și semnate pe parcursul anului 2011, acestea acoperind nevoile de achiziții publice ale diferitelor direcții AESA (vezi mai multe informații în anexa 5).

În domeniul externalizării certificării, s-au depus eforturi semnificative pentru lansarea procedurii de achiziție pentru externalizarea activităților din noile sfere de competență atât ale autorităților aeronautice naționale, cât și ale entităților calificate, începând cu aprilie 2012. Faza I a licitației a fost finalizată cu succes. Faza II se va finaliza la începutul anului 2012.

Datorită gestionării stricte a ordinelor de achiziție în cadrul NAA, nu a fost necesară o rectificare bugetară în 2011.

Serviciile financiare

S-a obținut o execuție bugetară de 98%, iar perioada de plată a furnizorilor a fost redusă la 98 de zile, datorită îmbunătățirii procesului de recuperare a datoriilor. Anexa 4 prezintă informații complete privind performanțele financiare ale agenției în anul 2011. Conturile anuale pe 2010 au fost aprobate de către Curtea Europeană de Conturi și Parlamentul European a aprobat descărcarea de gestiune a agenției pentru anul 2009.

S-a continuat dezvoltarea capacității de raportare pentru a acorda asistență managementului agenției privind procesul decizional și planificarea resurselor necesare pentru a îndeplini în mod eficient misiunile agenției. A fost prezentat și discutat în fiecare lună cu toți directorii din Comitetul executiv un tablou de bord lunar cu indicatori cheie de performanță (inclusiv cei din programul anual de lucru). S-au elaborat rapoarte și analize specifice și s-au efectuat

închideri de conturi trimestriale, inclusiv prognoza proactivă a rezultatului economic de la sfârșitul anului, permițând monitorizarea atentă a activităților referitoare la onorarii și taxe.

În domeniul planificării, agenția a pregătit Planul de activitate pe cinci ani, care a fost aprobat de Consiliul de administrație. În ciclul anual de planificare al agenției, acest document reprezintă baza pentru elaborarea bugetului anual și a programului de lucru, precum și a programului multianual privind politica de personal. S-au depus eforturi specifice pentru simplificarea documentelor, în special prin reducerea dimensiunii lor și impunerea unui caracter succint. S-a acordat o atenție deosebită continuării îmbunătățirii tuturor calculelor resurselor pe baza estimărilor volumului de lucru operațional și a indicatorilor cheie de performanță, precum și definirii de obiective SMART.

S-au înregistrat îmbunătățiri în diferite alte domenii: comunicarea în cadrul agenției (organizarea de zile financiare cu direcțiile operaționale), sistemul contabil (în contabilitatea anumitor costuri care să permită gestionarea bugetului și a costurilor per activitate și per proiect), cadrul regulamentelor financiare (agenția a făcut propuneri de revizuire și simplificare a normelor contabile și financiare care vor fi în continuare discutate cu Comisia Europeană) și simplificarea administrativă.

Serviciile juridice

Departamentul juridic a contribuit în mod activ la elaborarea documentelor de reglementare.

Pe lângă aceasta, Departamentul juridic a furnizat asistență funcțiilor tehnice/operaționale ale agenției, precum cele privind punerea în aplicare a articolului 1 alineatul (2) din regulamentul de bază și privind aplicarea dispozițiilor articolului 83bis din Convenția de la Chicago în cadrul sistemului UE și cele referitoare la elaborarea cadrului contractual necesar asigurării licențierii periodice a piloților de teste ai AESA.

Departamentul a coordonat permanent răspunsul agenției la solicitările din partea autorităților de investigare a accidentelor și din partea autorităților judiciare într-o strânsă cooperare cu direcțiile operaționale și serviciile de consiliere juridică externe. În plus, a lansat site-ul său intern dedicat protecției datelor cu ocazia celei de-a 5-a ediții a Zilei europene pentru protecția datelor și s-a aplecat asupra mai multor aspecte privind protecția datelor, precum comunicarea electronică, procedurile disciplinare, politica CCTV sau înregistrarea solicitanților în SAP.

În cele din urmă, a participat la Grupul de lucru al OACI pentru protecția informațiilor privind siguranța, ca parte a și în calitate de șef al delegației UE, și a prezidat, în 2011, Rețeaua juridică interagenții.

Comunicarea

În 2011, s-au creat o serie de instrumente cheie pentru comunicarea internă. Rețeaua intranet a agenției a suferit o reproiectare completă și oferă acum capacități de navigare și de căutare îmbunătățite pentru a facilita schimbul de informații. Un buletin informativ săptămânal privind activitatea AESA și o revistă a presei zilnică sunt acum disponibile pentru toți membrii personalului.

AESA a publicat comunicate de presă pe teme cum ar fi normele armonizate privind limitarea timpului de zbor, precum și un număr special al buletinului informativ AESA, certificarea TP 400, motorul A400M Airbus, certificarea aeronavei Boeing 787. AESA a fost, de asemenea,

implicată în tratarea solicitării Corpului de control al Administrației din SUA (US Government Accountability Office) privind certificarea materialelor compozite.

Un număr mare de interviuri la TV, la radio și în presa scrisă au fost organizate cu personalul AESA pe teme precum accidentul Air France 447, precum și activități de reglementare privind limitarea timpului de zbor.

S-a lansat o caracteristică nouă, un portal pentru schimbul de informații între AAN și AESA, care este accesibil reprezentanților de comunicații AESA și a AAN europene în materie de comunicare.

Publicațiile externe ale agenției au inclus, în 2011: o broșură generală a agenției „de ce este aviația sigură”, Raportul anual privind siguranța 2010, Raportul general anual al agenției pentru anul 2011, Anuarul statistic 2005-2010, un set de publicații pentru Echipa europeană pentru siguranța elicopterelor EHEST și Echipa europeană pentru siguranța aeriană generală, buletinele informative AESA 6, 7, 8 și 9.

Resursele umane

La sfârșitul anului 2011, în cadrul AESA erau angajați 574 de agenți temporari (AT), cu 50 mai mulți decât în anul anterior. În plus, la AESA au fost angajați 57 de agenți contractuali (AC) și 11 experți naționali detașați (END). În cursul anului 2011, AESA a încheiat 85 de noi contracte de muncă, în timp ce 28 de membri ai personalului au părăsit agenția din diverse motive (demisie, sfârșitul contractului, pensionare și concediere). Acest lucru a dus la o creștere netă a personalului cu 57 de membri. 27 de membri ai personalului au avut succes în proceduri de selecție externe sau interne.

Agenția a publicat 63 de locuri de muncă vacante, destinate ocupării a 69 de posturi, și a finalizat 60 de proceduri de selecție destinate ocupării a 70 de posturi. S-au primit aproximativ 4 145 de candidaturi și au fost derulate peste 525 de interviuri.

Contracte noi încheiate în 2011 (AT/AC/END)	85
Membrii personalului care au plecat în 2011 (AT/AC/END)	28
Creșterea netă a personalului (AT/AC/END)	57
Locuri de muncă vacante publicate în 2011 (AT/AC/END)	63
Candidați interni care au candidat cu succes (AT)	27

Pe lângă membrii personalului deja recrutați, alți 16 candidați AT au acceptat o ofertă de angajare și își vor ocupa postul în cursul primelor luni ale anului 2012. Informații privind cifrele și datele demografice ale personalului agenției pe 2011 pot fi găsite în **anexa 5**.

În urma procedurii de evaluare și reclasificare, 109 membri ai personalului au fost propuși pentru reclasificare, dintre care 83 au fost reclassificați efectiv după asigurarea conformității cu articolul 45 alineatul (2) (cunoașterea unei a treia limbi UE la nivel B2). Anul 2011 a fost al doilea an în care au fost reclassificați și agenți contractuali.

Primul studiu de urmărire a motivației angajaților a fost încheiat, iar raportul înaintat de contractantul Ipsos Loyalty GmbH a fost comunicat întregului personal în primul trimestru al anului 2011. Au urmat prezentări pentru toate direcțiile și s-a organizat un atelier de lucru cu toți directorii și șefii de departamente pentru primul trimestru al anului 2012, pentru discutarea rezultatelor și elaborarea unui plan de acțiune. Un al doilea sondaj în rândul personalului (o formă de verificare a situației la momentul respectiv) va fi lansat în T1/2012.

În T1/2011, s-a derulat un sondaj pentru a înregistra toată expertiza aeronautică disponibilă a personalului AESA și se dorește actualizarea sa permanentă. La începerea activității în cadrul AESA, toți noii veniți sunt rugați să participe la sondaj.

În T4/2011, agenția a lansat primul sondaj în rândul părților interesate, efectuat în cadrul unui proces intern, pentru a identifica așteptările și pentru a evalua satisfacția resurselor umane ale părților interesate. Rezultatul din T1/2012 a arătat că un număr mare de membri ai personalului au participat la acest sondaj, iar rata globală a satisfacției referitoare la procesele de resurse umane este de 72%. Acest lucru a fost încurajator și observațiile au arătat că această inițiativă a fost binevenită.

Formarea generală și tehnică

Formarea generală

În ceea ce privește gestionarea și dezvoltarea personalului, agenția a organizat și a facilitat 322 de cursuri de formare generală (din care 103 cursuri și teste lingvistice), cu un total de 1 709 (din care 594 la cursuri/teste lingvistice) participanți. În scopul de a completa formarea lingvistică în sălile de curs, în iunie 2011, s-a pus la dispoziția tuturor membrilor personalului o platformă de învățare online. În plus, după finalizarea configurației sale, în luna septembrie 2011, s-a implementat și s-a pus la dispoziția întregului personal instrumentul de gestionare a formării (ELG - EASA Learning Gateway).

Semnarea contractului cu noi furnizori de formare profesională, la sfârșitul anului 2010, a dus la o serie de activități de consolidare a echipei, precum și la cursuri generale și specifice de sensibilizare interculturală. Scopul este punerea bazelor unei culturi a inițiativelor de dezvoltare a echipei în cadrul AESA și conștientizarea aspectelor multiculturale în cadrul relațiilor în munca de zi cu zi.

De formarea pentru management s-a ocupat noul furnizor, Cognos International și a cuprins cu succes un total de 83 de manageri ai AESA, cu o rată medie de participare mai mare de 90%. Formarea pentru evaluarea competențelor a fost în mod tradițional pusă la dispoziția noilor ofițeri raportori. S-au primit reacții pozitive și s-a observat un interes deosebit pentru astfel de inițiative de gestionare.

În cele din urmă, în scopul de a menține standardele de securitate și siguranță la sediu, s-a elaborat o politică privind securitatea și sănătatea în muncă, un program de prim ajutor inclus în catalogul de formare generală și s-a efectuat o verificare de siguranță completă a tuturor echipamentelor portabile.

Formarea tehnică

Pentru a veni în întâmpinarea cererii crescute pentru o formare profesională la timp și ad-hoc, în 2011 au fost luate următoarele măsuri:

- publicarea de cataloage de cursuri pentru formarea tehnică pe site-ul AESA pentru AAN, industrie, AAN internaționale și instituțiile academice, pentru a spori vizibilitatea și utilizarea unui sistem unic de înregistrare;
- publicarea unui număr tot mai mare de cursuri online, inclusiv a Acordului privind siguranța UE/SUA, ARIS și IORS;
- cele mai bune practici prin reuniuni ale Grupului de inițiativă comună privind nevoile de formare (*Common Training Initiative Group*, CTIG) și participarea la ateliere de standardizare și reglementare;

- finalizarea inventarului general al resurselor bibliotecii tehnice și reînnoirea principalelor publicații standard și abonamente electronice;
- formarea privind noua platformă de examinare online prin sistemul ELG pentru organizații și AAN.

Principalele realizări în 2011 au cuprins:

- creșterea numărului furnizorilor de examinări online la 43, inclusiv 13 AAN ale statelor membre;
- o nouă ofertă pe patru ani acoperind 17 loturi;
- implementarea sistemului ELG al AESA pentru gestionarea formării și pentru platforma de examinare online cu migrarea întregii baze de date pe serverele proprii AESA;
- adoptarea de noi tehnologii de formare pentru a satisface o bază de clienți în expansiune;
- elaborarea și furnizarea de cursuri de specialitate pentru: CS-23, CS-27/29, evaluatori FSTD, Acordul privind siguranța UE/SUA, ARIS, sistemul ELG, baza de date SAFA și IORS;
- publicarea programului de formare pe 2012 (decembrie 2011).

În 2011, activitățile de formare au fost următoarele:

Sesiuni de formare	78
Cursuri	40
Participanți de la AESA	495
Participanți de la AAN	235

Serviciile informatice

Sub aspectul aplicațiilor comerciale, au fost inițiate două proiecte strategice, care au fost puse la dispoziția industriei: SAFA (evaluarea siguranței aeronavelor străine) și IORS (sistemul intern de raportare a evenimentelor), precum și un instrument de instruire pentru formările interne și externe.

În plus, a început analiza strategică pentru un alt proiect TCO (operatori din țările terțe), cu o dată a punerii în aplicare prevăzută pentru 2012.

În paralel, secția aferentă a furnizat asistență permanentă pentru menținerea și îmbunătățirea mai multor aplicații administrative principale, precum AWD (directivele privind navigabilitatea, *Airworthiness Directives*), CRT (instrumentul de răspuns la observații, *Common Response Tool*) și sistemul pentru resurse umane. S-a inițiat un proiect master de gestionare a datelor, pentru a asigura atât armonizarea, cât și sursa unică de informații de bază, atât pentru aplicațiile administrative principale dezvoltate la nivel intern, cât și pentru sistemul SAP.

Sub aspectul proiectului ERP (Planificarea resurselor întreprinderii, *Enterprise Resource Planning*), agenția a continuat optimizarea instrumentului, adăugând funcții suplimentare și ajustând funcționalitățile implementate. Baza și analiza pentru extinderi ulterioare, care include Flexitime și portalul web al solicitantului, au fost finalizate cu implementări preconizate pentru 2012.

Pe partea de infrastructură, s-a demarat pregătirea AESA pentru găzduirea serviciilor IT importante în centrul de date ECDC (agenția UE din Stockholm), cu o dată de implementare prevăzută pentru 2012.

De asemenea, agenția a trecut cu succes la MS Office 2010 și a planificat trecerea la Windows 7 în 2012.

Serviciile instituționale

Gestionarea dotărilor

S-au deschis birouri temporare la Bruxelles și s-a identificat un sediu permanent pe Avenue de Cortenbergh 100. La momentul redactării, personalul alocat la Bruxelles este operațional, în timp ce dotarea continuă.

Gestionarea deplasărilor

În scopul de a limita costurile deplasărilor, s-a elaborat o politică a deplasărilor revizuită care cuprinde și o politică a celui mai convenabil preț. Rezultatele vor fi evaluate la începutul anului 2012. Timpii de procesare pentru formularele de decont s-au menținut fără o creștere a efectivului, în ciuda unei creșteri cu 14% a numărului deplasărilor.

Anexe

- **Anexa 1:** **Declarația de asigurare din partea ordonatorului de credite**
- **Anexa 2:** **Studii și proiecte de cercetare pe 2011**
- **Anexa 3:** **Decizii, avize și NPA pe 2011**
- **Anexa 4:** **Rezultatele financiare ale agenției în 2011 (execuția bugetară a AESA)**
- **Anexa 5:** **Proceduri de achiziție lansate/finalizate în 2011**
- **Anexa 6:** **Cifre referitoare la personalul angajat și la demografie**
- **Anexa 7:** **Indicatori cheie de performanță**
- **Anexa 8:** **Consiliul de administrație al AESA**
- **Anexa 9:** **Lista acronimelor**

Anexa 1: Declarația de asigurare din partea ordonatorului de credite

Subsemnatul, Patrick Goudou, director executiv al Agenției Europene de Siguranță a Aviației, în calitate de ordonator de credite,

- Declar că informațiile cuprinse în acest raport redau o imagine reală și corectă⁸.
- Afirm că am o asigurare rezonabilă că resursele alocate activităților descrise în acest raport au fost utilizate în scopul prevăzut și în conformitate cu principiul bunei gestiuni financiare și că procedurile de control stabilite oferă garanțiile necesare în ceea ce privește legalitatea și regularitatea tranzacțiilor aferente.

Această asigurare rezonabilă se bazează pe propria mea judecată și pe informațiile pe care le am la dispoziție, cum ar fi revizuirea anuală a controlului intern și lecțiile învățate din ultimul raport al Serviciului de audit intern, precum și rapoartele Curții de Conturi pentru anii anteriori anului la care se referă prezenta declarație.

- Confirm că nu am cunoștință de niciun aspect nesemnlat care ar putea prejudicia interesele agenției.
- Confirm că au fost luate măsurile corespunzătoare în urma auditului efectuat de Serviciul de audit intern, pentru a respecta principalele recomandări care au fost formulate.

Patrick Goudou,
Director executiv al Agenției Europene de Siguranță a Aviației

⁸ O imagine reală și corectă înseamnă în acest context o prezentare de încredere, completă și corectă a stării de fapt.

Anexa 2: Studii și proiecte de cercetare pe 2011

În 2011, în urma unei proceduri de licitație reușite și pentru un buget total de peste un milion de euro (1 263 milioane EUR pentru BL3903 + 480 000 EUR pentru BL3600), agenția a decis să finanțeze următoarele 15 proiecte, fiecare având o durată cuprinsă între 6 și 15 luni:

• CODAMEIN II - Parametrii caracteristici ai materialelor compozite în caz de deteriorare și inspecție (pericol de impact contondent de mare energie) - extinderea primului proiect
• FUAD – Aditivi antigel pentru combustibili pentru avioane civile cu reacție
• HELMGOP - Optimizarea performanțelor elicopterelor în cazul pierderii de ulei de la transmisia principală
• HFOD - Studiu asupra toleranței elicopterelor la distrugerile provocate de obiecte străine (coada rotorului)
• HDVE - Zbor cu elicopterul în condiții de vizibilitate redusă
• HighIWC- Conținutul de apă înghețată din norii la mare altitudine.
• MULCORS - Utilizarea de procesoare multi-core în cadrul unor sisteme de la bordul aeronavelor
• NGW - Detectarea rafalelor de vânt în apropierea solului
• RECAT – revizuirea modificărilor propuse la clasificarea aeronavelor și a distanțelor minime de separare utilizate pentru separarea turbulențelor de siaj
• SHARDELD - Consecințe asupra siguranței, componente hardware, instrumente de proiectare, echipamente electronice de la bordul aeronavelor
• SISA - Aplicarea la scară mai mare a principiului „Vezi și evită” folosit în aviația generală
• WATUS-II – Separarea turbulențelor de siaj pentru aeronave mari noi – extinderea studiului inițial
• SEBED - Degradarea centurilor de siguranță ale scaunelor – extinderea studiului inițial pentru teste suplimentare
• Dispozitive de măsurare continuă a frecării (CFME) - utilizarea pe piste contaminate
• SAMPLE III: Pulberi în suspensie la aeronave SC-2

În 2011, agenția a primit și a acceptat rapoartele finale pentru următoarele proiecte:

• CODAMEIN: Parametrii caracteristici ai materialelor compozite în caz de deteriorare și inspecție (pericol de impact contondent de mare energie)
• WAFCOLT: Comportamentul apei în combustibil în condiții de temperaturi joase
• SEBED: Degradarea centurilor de siguranță ale scaunelor
• SOMCA: Implicațiile privind siguranța la efectuarea analizei acoperirii pe baza unui model computerizat
• WATUS: Separarea turbulențelor de siaj pentru aeronave mari
• RECAT – revizuirea modificărilor propuse la clasificarea aeronavelor și a distanțelor minime de separare utilizate pentru separarea turbulențelor de siaj

Rapoartele sunt disponibile pentru vizualizare și descărcare pe pagina de internet a agenției dedicată cercetării⁹

⁹ Vezi <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php> .

Anexa 3: Decizii, avize și NPA pe 2011

Decizii

Decizie	Numărul proiectului	Tema
Decizia 2011/001/R	ATM.002	Introducerea aplicației ACAS II versiunea 7.1 actualizare la AMC-20
Decizia 2011/002/R	M.022	Modificări la materialul AMC la partea M, text suplimentar la AMC M.A.706 (e) (2): Modificarea AMC M.A. 706 (e) (2)
Decizia 2011/004/R	25.037 (a)	Sisteme electronice de la bord - Armonizarea pe baza 25.1322/AMC revizuit privind alertarea echipajului de comandă și AMC 25-11 privind sistemele de afișaj electronic în coordonare cu HF HWG
Decizia 2011/005/R	MDM.032 (e)	Decizie pentru CS-LSA noi
Decizia 2011/006/R	21.059	Protecția mediului - clasificarea modificărilor unui proiect de tip
Decizia 2011/008/R	66.026	Anexa 1 Calificări de tip pentru aeronave pentru licența de întreținere a aeronavelor în conformitate cu partea 66
Decizia 2011/010/R	21.018	Îmbunătățirea GM la 21A.101
Decizia 2011/011/R	145.022	Controlul personalului de întreținere contractat (prg. 145.A30)
Decizia 2011/012/R Decizia 2011/013/R	31.003	Baloane libere cu gaz - elaborarea specificațiilor de certificare pentru baloanele libere cu gaz (CS-31GB)
Decizia 2011/014/R	OPS.089	Un NPA privind managementul operațiunilor de zbor în spațiu aerian cu contaminare cunoscută sau prognozată cu nori vulcanici
Decizia 2011/015/R	FCL.001	AMC & GM Partea MED
Decizia 2011/016/R	FCL.001	AMC & GM Partea FCL
Decizia 2011/017/R	ATM.022	Elaborarea de AMC/GM pentru ICP privind siguranța (regulamentul de punere în aplicare privind performanța ATM)

Avize

Avize	Numărul proiectului	Tema
Avizul nr. 01/2011	MDM.032 (e)	Procesul ELA și modificări și reparații standard
Avizul nr. 03/2011	FCL.001 / OPS.001	Cerințe privind autoritatea și cerințe privind organizațiile
Avizul nr. 02/2011	FCL.001	Calificarea echipajului de cabină și atestările aferente
Avizul nr. 04/2011	OPS.001 (a)	Norme de aplicare pentru operațiuni aeriene
Avizul nr. 05/2011	ATM.001(a)	Cerințe privind furnizarea de servicii de navigație aeriană
Avizul nr. 06/2011	BR.008	Punerea în aplicare a modificărilor la CAEP 8
Avizul nr. 07/2011	21.039 (a)	Date de conformitate operațională

NPA

NPA	Numărul proiectului	Tema
NPA 2011-01	31.003-004	CS pentru „Baloane libere cu gaz (CS-31RO)” și „Baloane cu aer cald („CS-31HB”)
NPA 2011-02	ATM.001	SERA partea B
NPA 2011-03	25.058	Certificarea aeronavelor de dimensiuni mari în condiții de givraj
NPA 2011-04	E.009	Certificarea motoarelor turbopropulsoare în condiții de givraj
NPA 2011-05	OPS.004	Operatorii din țările terțe
NPA 2011-06 (A-NPA)	OPS.089	Consultarea documentului IVATF al OACI privind managementul operațiunilor de zbor în spațiu aerian cu contaminare cunoscută sau prognozată cu nori vulcanici
NPA 2011-07	66.026	Calificări de tip ale aeronavelor pentru licență de întreținere a aeronavelor în conformitate cu partea 66
NPA 2011-08	BR.008, 34.002 & 36.006	Punerea în aplicare a modificărilor la CAEP 8
NPA 2011-09	25.070	Includerea SC generice și a CRI AMC în CS-25
NPA 2011-10	21.039(f))	CS-CC (echipajul de cabină)
NPA 2011-11	21.039 litera (c)	CS-MMEL (lista master a echipamentului minim)
NPA 2011-12	ETSO.008	Analiza sistematică și transpunerea standardelor TSO FAA existente pentru piese și echipamente în ETSO AESA.
NPA 2011-13	25.055	Protecția aeronavelor de dimensiuni mari împotriva reducerii sau epuizării nivelului de combustibil
NPA 2011-14	MDM.071	Halon – Actualizarea CS pentru conformitatea cu regulamentele UE
NPA 2011-15	MDM.038 - (RMT.0239)	Document de orientare fără caracter obligatoriu privind intervalele de timp între reparațiile capitale (<i>Time Between Overhauls</i> , TBO)
NPA 2011-16	FCL.008 (RMT 0198-	Calificări pentru zborul în condiții meteorologice de zbor instrumental

	0199)	(<i>Instrument Meteorological Conditions, IMC</i>)
NPA 2011-17	MDM.089 (RMT.0364)	Cenușa vulcanică
NPA 2011-18	ATM.022	ICP privind siguranța
NPA 2011-19	M.027	Supravegherea menținerii navigabilității aeronavelor
NPA 2011-20	ADR.001, 002 & 003	ADR

Anexa 4: Rezultatele financiare ale agenției în 2011 (execuția bugetară a AESA) ¹⁰

4.1. Rezultatul bugetar preliminar pentru 2011 (toate cifrele sunt exprimate în mii de euro).

Contabilitatea bugetară oferă o imagine detaliată a execuției bugetare. Contabilitatea bugetară se bazează pe principiul contabilității de casă modificat.

VENITURI	2011	2010
Subvenții acordate de Comisie (pentru bugetul de funcționare – titlurile 1,2 și 3 – al agenției)	35.192	35.025
Fonduri Phare acordate de Comisie	946	515
Alte contribuții și fonduri primite prin intermediul Comisiei	1.525	962
Venituri din onorarii	72.000	68.260
Alte venituri	1.308	802
TOTAL VENITURI (a)	110.949	105.564
CHELTUIELI		
Titlul I: Cheltuieli cu personalul	57.911	56.215
Titlul II: Cheltuieli administrative	13.871	13.919
Titlul III: Cheltuielile de funcționare exceptând veniturile alocate din onorarii și taxe	51.442	52.654
Veniturile alocate reportate din onorarii și taxe	26.281	21.230
TOTAL CHELTUIELI (b)	149.505	144.018
REZULTAT PENTRU EXERCIȚIUL FINANCIAR (a-b)	- 38.556	- 38.454
Anularea creditelor de plată neutilizate reportate din anul precedent	2.526	1.101
Ajustări pentru reportarea din anul precedent a creditelor disponibile la 31 decembrie provenind din venituri alocate	36.350	38.934
Diferențe de curs de schimb pentru respectivul an (câștig+/pierderi-)	- 13	- 16
BILANȚ PRIVIND REZULTATUL EXERCIȚIULUI FINANCIAR	306.2	1.565
Bilanț anul N-1	1.565	1.083
Bilanț pozitiv din anul N-1 rambursat în anul N Comisiei	- 1.565	- 1.083
Rezultat utilizat pentru determinarea sumelor în contabilitatea generală	306.2	1.565
Subvențiile acordate de Comisie – veniturile încasate din registrele agenției și cheltuielile angajate ale Comisiei	34.885	33.460
Prefinanțarea rămasă de achitat de către agenție Comisiei în anul N+1	306.2	1.565

¹⁰ Raportul final de la Curtea de Conturi Europeană privind conturile AESA pe 2010 se preconizează că va fi primit în luna iunie 2010.

Neinclusă în rezultatul bugetar:		
Dobânda generată până în 31/12/N la fondurile de subvenție ale Comisiei și care trebuie rambursată Comisiei (răspundere)	59.217	49.734

În 2011, agenția a utilizat doar credite de plată nediferențiate.

Consumul total de credite de angajament s-a ridicat la 149 506 mii EUR (144 018 mii EUR în 2010), din care 121 966 mii EUR (122 271 mii EUR în 2010) au fost angajate, iar 27 539 mii EUR (21 747 mii EUR în 2010), prin alocarea de credite din venitul alocat, au fost automat reportate în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul financiar al AESA.

Consumul total al creditelor de plată a atins 149 506 mii EUR (144 018 mii EUR în 2010), din care 93 917 mii EUR (95 884 mii EUR în 2010) au fost achitate și 55 588 mii EUR (48 134 mii EUR în 2010) au fost reportate automat (28 049 mii EUR pe angajamente și 27 539 mii EUR pe alocări de credite din venitul alocat).

Alocările de credite din venitul alocat de 27 539 mii EUR, care au fost reportate automat, se compun din 26 281 mii EUR venitul alocat, obținut din surse externe, onorarii și taxe, și 1 258 mii EUR din alte venituri alocate.

Creditele corespunzătoare veniturilor alocate de 1 233 mii EUR pentru a susține în continuare asistența tehnică și proiectele de cooperare cu țările terțe au fost autorizate în bugetul final pentru 2011. Cu sumele reportate din 2010, s-au deblocat credite în valoare totală de 1 444 mii EUR din care 422 mii EUR au fost angajate, iar alocări de credite în valoare de 1 022 mii EUR au fost reportate automat în 2012.

Eforturile de monitorizare riguroasă a bugetului în cursul exercițiului financiar anual au contribuit la rata ridicată de execuție a bugetului de 98,80%.

4.2. Execuția bugetară preliminară pe 2011 (toate cifrele sunt exprimate în mii de euro).

	2011		2010	
TITLUL I - Cheltuieli cu personalul				
	Plăți	Angajamente	Plăți	Angajamente
Credite bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	58.658	58.658	56.288	56.288
Angajate	0	57.911	0	56.214
Plătite	57.212	0	55.429	0
Reportări automate	699	0	786	0
Total cheltuieli/angajamente (2)	57.911	57.911	56.215	56.214
Credite reportate din venitul alocat (3)	0	0	0	1
Anulate	747	747	73	73
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	98,73%	98,73%	99,87%	99,87%
TITLUL II - Cheltuieli administrative				
Alocări bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	14.359	14.359	14.102	14.102

Angajate	0	13.871	0	13.919
Plătite	9.931	0	10.357	0
Reportări automate	3.940	0	3.563	0
Reportări-neautomate	0	0	0	0
Total cheltuieli/angajamente (2)	13.871	13.871	13.919	13.919
Credite reportate din venitul alocat (3)	0	0	0	0
Anulate	488	488	183	183
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	96,60%	96,60%	98,70%	98,70%
TITLUL III - Cheltuieli administrative				
Alocări bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	78.300	78.300	74.038	74.038
Angajate	0	50.184	0	52.138
Plătite	26.774	0	30.098	0
Reportări automate	50.949	0	43.786	0
Reportări-neautomate	0	0	0	0
Total cheltuieli/angajamente (2)	77.723	50.184	73.884	52.138
Credite reportate din venitul alocat (3)	0	27.539	0	21.746
Anulate	577	577	154	154
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	99,26%	99,26%	99,79%	99,79%
TOTAL				
Alocări bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	151.318	151.318	144.428	144.428
Angajate	0	121.966	0	122.271
Plătite	93.917	0	95.884	0
Reportări automate	55.588	0	48.134	0
Reportări-neautomate	0	0	0	0
Total cheltuieli/angajamente (2)	149.506	121.966	144.018	122.271
Credite reportate din venitul alocat (3)	0	27.539	0	21.747
Anulate	1.812	1.812	410	410
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	98,80%	98,80%	99,72%	99,72%

4.3. Rezultatul economic preliminar pentru 2011 (toate cifrele sunt exprimate în mii de euro).

Situațiile financiare prezintă toate cheltuielile și veniturile aferente exercițiului financiar pe baza normelor contabilității de angajamente în conformitate cu normele contabile ale CE.

4.3.1. Onorarii și taxe și subvenții cumulate

	2011	2010
VENITURI OPERAȚIONALE		
Onorarii și taxe	69.419	77.374
Contribuții de la entități CE	35.607	33.725
Recuperarea cheltuielilor	573	417
Altele	-	399
Contribuții ale țărilor AELS	980	962
TOTAL VENITURI OPERAȚIONALE	106.579	112.079
CHELTUIELI OPERAȚIONALE		
Cheltuieli cu personalul	- 55.799	- 53.023
Clădiri și cheltuieli aferente	- 7.794	- 8.187
Alte cheltuieli	- 5.769	- 7.088
Depreciere și amortizare	- 3.152	- 3.670
Activități de subcontractare și contractare	- 30.287	- 36.016
TOTAL CHELTUIELI OPERAȚIONALE	- 102.802	- 107.984
EXCEDENT (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI OPERAȚIONALE	3.778	4.094
VENITURI (CHELTUIELI) NON-OPERAȚIONALE		
Dobânzi încasate de la terți	598	413
Dobânzi și onorarii plătite terților	- 69	-96
EXCEDENT / (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI NON-OPERAȚIONALE	528	317
EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI ORDINARE	4.306	4.411
EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ELEMENTE EXTRAORDINARE	-	0
EXCEDENT NET PENTRU ACEASTĂ PERIOADĂ	4.306	4.411

4.3.2. Doar onorarii și taxe

	2011	2010
VENITURI OPERAȚIONALE		
Onorarii și taxe	69.419	77.374
Contribuții de la entități CE	-	-
Recuperarea cheltuielilor	242	252
Altele	-	-
Contribuții ale țărilor AELS	-	-
TOTAL VENITURI OPERAȚIONALE	69.661	77.626
CHELTUIELI OPERAȚIONALE		
Cheltuieli cu personalul	- 33.190	- 32.264
Clădiri și cheltuieli aferente	- 4.657	- 5.091
Alte cheltuieli	- 3.384	- 4.347
Depreciere și amortizare	- 1.993	- 2.949
Activități de subcontractare și contractare	- 22.851	- 27.145
TOTAL CHELTUIELI OPERAȚIONALE	- 66.076	- 71.796
EXCEDENT (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI OPERAȚIONALE	3.585	5.830
VENITURI (CHELTUIELI) NON-OPERAȚIONALE		
Dobânzi încasate de la terți	598	413
Dobânzi și onorarii plătite terților	- 41	- 64
EXCEDENT / (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI NON-OPERAȚIONALE	557	349
EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI ORDINARE	4.142	6.179
EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ELEMENTE EXTRAORDINARE	-	-
EXCEDENT NET PENTRU ACEASTĂ PERIOADĂ	4.142	6.179

4.3.3 Doar subvenții

	2011	2010
VENITURI OPERAȚIONALE		
Onorarii și taxe	-	-
Contribuții de la entități CE	35.607	33.725
Recuperarea cheltuielilor	331	165
Altele	-	399
Contribuții ale țărilor AELS	980	962
TOTAL VENITURI OPERAȚIONALE	36.919	34.453
CHELTUIELI OPERAȚIONALE		
Cheltuieli cu personalul	- 22.609	- 20.759
Clădiri și cheltuieli aferente	- 3.137	- 3.097
Alte cheltuieli	- 2.385	- 2.741
Depreciere și amortizare	- 1.159	- 720
Activități de subcontractare și contractare	- 7.436	- 8.871
TOTAL CHELTUIELI OPERAȚIONALE	- 36.725	- 36.188
EXCEDENT (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI OPERAȚIONALE	193	- 1.736
VENITURI (CHELTUIELI) NON-OPERAȚIONALE	-	-
Dobânzi încasate de la terți	-	-
Dobânzi și onorarii plătite terților	29	-32
EXCEDENT / (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI NON-OPERAȚIONALE	29	-32
	-	
EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI ORDINARE	164	-1.768
EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ELEMENTE EXTRAORDINARE	-	
EXCEDENT NET PENTRU ACEASTĂ PERIOADĂ	164	-1.768

Anexa 5: Proceduri de achiziție lansate/finalizate în 2011

SITUAȚIE	
	ÎNCHEIATĂ
	ANULATĂ (după lansarea procedurii)

D	Tip de proc.	Ref.	Lot Nr.	Titlu contract	Tip DE contract	Ref. contract	Candidat selectat	Valoare totală (max)	Semnare de contract	SITUAȚIE
E	OP	EASA.2010.OP.06		Parametrii caracteristici ai materialelor compozite în caz de deteriorare și inspecție	Direct	EASA.2010.C13	Bishop GmbH	175 000,00 €	03/01/2011	ÎNCHEIATĂ
F	OP	EASA.2010.OP.09	Lot 1	Birotică - Büromaterial und Zubehör, Papier	Cadru	EASA.2011.FC01	Lyreco GmbH Deutschland	600 000,00 €	09/03/2011	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2010.OP.15		Cursuri online de limbi străine	Cadru	EASA.2011.FC02	Editare digitală	250 000,00 €	11/04/2011	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2010.OP.15		Cursuri online de limbi străine	Cadru	EASA.2011.FC03	Auralog	250 000,00 €	18/04/2011	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2010.OP.22		WATUS - Separarea turbulențelor de siaj pentru aeronave mari	Direct	EASA.2010.C14	Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	65 000,00 €	03/02/2011	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2010.OP.21		SEBED - Degradarea centurilor de siguranță ale scaunelor	Direct	EASA.2010.C21	Consortiu între MIRA Ltd. (leader) și HSL (partener)	246 400,00 €	24/02/2011	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2011.OP.01	Lot 1	Catering Services - Servicii de catering de bază	Cadru	EASA.2011.FC32	Rebekka Rücker (L'Orange - CafeBistroRestaurant)	120 000,00 €	09/01/2012	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 4	Formare tehnică - Formare inițială pentru inspectorii privind bunurile periculoase	Cadru	EASA.2011.FC08	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	20/10/2011	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 8	Formare tehnică - Auditor IOSA	Cadru	EASA.2011.FC09	Aviation Quality Services GmbH	150 000,00 €	05/10/2011	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 16	Formare tehnică - EWIS pentru personalul calificat care efectuează întreținerea	Cadru	EASA.2011.FC10	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	20/10/2011	ÎNCHEIATĂ

D	Tip de proc.	Ref.	Lot Nr.	Titlu contract	Tip DE contract	Ref. contract	Candidat selectat	Valoare totală (max)	Semnare de contract	STUAȚIE
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 17	Formare tehnică - Siguranța sistemelor complexe	Cadru	EASA.2011.FC11	RGW Cherry & Associates Ltd	150 000,00 €	11/10/2011	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 18	Formare - Technical & Int Coop	Cadru	EASA.2011.FC04	CAA Intl Ltd	4 000 000,00 €	15/07/2011	ÎNCHEIATĂ
F	NP	EASA.2011.NP.05		Microsoft Services	Interinstituțional	DI/05950-00-EASA.SU01	Microsoft	2 000 000,00 €	02/03/2011	ÎNCHEIATĂ
F	RP	EASA.2011.RP.06 - FAZA 1		Externalizarea sarcinilor de certificare către autoritățile aeronautice naționale și entitățile calificate	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	ÎNCHEIATĂ
F	NP	EASA.2011.NP.07		Birotică - Lot 2 - IT Zubehör, Tinte, Toner, USB-Sticks	Cadru	EASA.2011.FC05	Lyreco GmbH Deutschland	300 000,00 €	10/08/2011	ÎNCHEIATĂ
F	NP	EASA.2011.NP.08		Servicii agenție de tip „implant”	Cadru	EASA.2011.FC06	Top Service Reisebüro GmbH	1 000 000,00 €	22/08/2011	ÎNCHEIATĂ
F	NP	EASA.2011.NP.09		Licențe software (Oracle) - Supliment la contract	Cadru interinstituțional	DI/06410-00-EASA.SU01	Oracle Belgium bvba	145 000,00 €	10/02/2011	ÎNCHEIATĂ
E	LVP	EASA.2011.E5.NP.01		Formare ICT	Cadru	EASA.2011.E.5.NP.01	Prokoda GmbH	60 000,00 €	14/10/2011	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.12		Contribuția la elaborarea unui standard OACI pentru emisiile de CO2 ale aeronavelor	Cadru	EASA.2011.FC.07	Envisa SAS	1 000 000,00 €	05/09/2011	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.13		Dispozitive de măsurare continuă a frecării - utilizarea pe piste contaminate	Direct	EASA.2011.C22	Consortiu între Douglas Equipment (leader; o filială a Curtiss Wright Flow Control (UK) Ltd.) & IHS Global Ltd. (ESDU)	76 405,00 €	22/12/2011	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC12	Envisa SAS	1 500 000,00 €	03/11/2011	ÎNCHEIATĂ

D	Tip de proc.	Ref.	Lot Nr.	Titlu contract	Tip DE contract	Ref. contract	Candidat selectat	Valoare totală (max)	Semnare de contract	STUAȚIE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC13	AEA Technology plc	1 500 000,00 €	03/11/2011	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC14	NLR	1 500 000,00 €	03/11/2011	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC15	J.W. Pulles	1 500 000,00 €	03/11/2011	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC16	CAA International Ltd	1 500 000,00 €	03/11/2011	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC24	Consortiul între SGI Aviation Services BV (lider) și R.G.W Cherry & Associates Limited	2 500 000,00 €	24/01/2012	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC25	Consortiu între ECORYS Nederland BV (lider) și NLR	2 500 000,00 €	24/01/2012	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC26	Airsight GmbH	2 500 000,00 €	24/01/2012	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC27	Consortiu între Dornier Consulting GmbH (lider) și Airport Research Center GmbH	2 500 000,00 €	24/01/2012	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC28	Consortiu între Egis Avia (lider) și Bureau Veritas	2 500 000,00 €	24/01/2012	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Asistență pentru evaluarea impactului și evaluarea normelor AESA (ASSESS I)	Cadru multiplu (cu redeschiderea competiției)	EASA.2011.FC29	CAA International	2 500 000,00 €	24/01/2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2011.OP.17		HDVE - zbor cu elicopterul în condiții de vizibilitate redusă	Direct	EASA.2011.C21	NLR	197 000,00 €	15/12/2011	ÎNCHEIATĂ

D	Tip de proc.	Ref.	Lot Nr.	Titlu contract	Tip DE contract	Ref. contract	Candidat selectat	Valoare totală (max)	Semnare de contract	STUAȚIE
E	NP	EASA.E.2.2011.NP.01		Revizuire RECAT	Direct	EASA.E.2.2011.NP.01	NLR	42 500,00 €	01/08/2011	ÎNCHEIATĂ
S	NP	EASA.2011.NP.18		ASCEND - Furnizarea unei baze de date privind siguranța aviației	Cadru	EASA.2011.FC19	ASCEND Worldwide Limited	96 000,00 €	21/11/2011	ÎNCHEIATĂ
F	NP	EASA.2011.NP.23		Biroul din Bruxelles - Închirierea unei proprietăți comerciale	Cadru	N/A	Deka Immobilien GmbH	N/A	06/02/2012	ÎNCHEIATĂ
F	NP	EASA.2011.NP.23		Biroul din Bruxelles - Dotări (lucrări)	Direct	N/A	DTZ Consulting Brussels	219 101,02 €	07/02/2012	ÎNCHEIATĂ
		EASA.2011.NP.23		Biroul din Bruxelles - Administrare dotări	Cadru	N/A	Jones Lang Lasalle	N/A	27/02/2012	ÎNCHEIATĂ
E	NP	EASA.2011.NP.24		CODAMEIN II - Parametrii caracteristici ai materialelor compozite în caz de deteriorare și inspecție	Direct	EASA.2011.C20	Bishop GmbH	190 000,00 €	06/01/2012	ÎNCHEIATĂ
F	NP	EASA.2011.NP.26		Licențe SAP	Cadru	BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 – EASA.SU01	SAP Belgium S.A.	540 533,08 €	07/10/2011	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2011.OP.28		HighIWC- Conținutul de apă înghețată din norii la mare altitudine	Direct	EASA.2011.C30	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Delegation Rhone Auvergne	298 500,00 €	06/01/2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2011.OP.29		HELMGOP - Optimizarea performanțelor elicopterelor în cazul pierderii de ulei de la transmisia principală	Direct	EASA.2011.C23	Cranfield University	90 000,00 €	06/01/2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2011.OP.30		MULCORS - Utilizarea de procesoare multi-core în cadrul unor sisteme de la bordul aeronavelor	Direct	EASA.2011.C31	Thales Avionics S.A.	100 000,00 €	19/12/2011	ÎNCHEIATĂ
E	NP	EASA.2011.NP.33		SHARDELD 2011 - Consecințe asupra siguranței, componente hardware, instrumente de proiectare, echipamente electronice de la bordul aeronavelor	Direct	EASA.2011.C33	IOxOS Technologies S.A	90 000,00 €	16/12/2011	ÎNCHEIATĂ

D	Tip de proc.	Ref.	Lot Nr.	Titlu contract	Tip DE contract	Ref. contract	Candidat selectat	Valoare totală (max)	Semnare de contract	STUAȚIE
R	NP	EASA.2011.NP.32		Echipamente de cercetare	Direct	EASA.2011.C34	Lista AVL	85.000,00 €	16/12/2011	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2011.OP.01	Lot 2	Catering Services - Servicii de catering de înalt nivel	Cadru	N/A	N/A	N/A	N/A	ANULATĂ - nicio ofertă primită pentru licitație
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 1-3 Lot 5-7 Lot 9-14	Servicii de formare tehnică	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	ANULATĂ - nu s-au primit oferte corespunzătoare
E	OP	EASA.2011.OP.19		Consultant medical	Cadru	N/A	N/A	N/A	N/A	ANULATĂ - LVP în 2012
F	NP	EASA.F.1.2011.NP.01 și EASA.F.1.2011.NP.02		Ancheta privind asigurarea de răspundere civilă pentru entitățile calificate	Direct	N/A	N/A	N/A	N/A	ANULATĂ - Ofertele nu au întrunit nivelul min. de calitate tehnică
E	OP	EASA.2011.OP.27		SHARDELD 2011 - Consecințe asupra siguranței, componente hardware, instrumente de proiectare, echipamente electronice de la bordul aeronavelor	Cadru	N/A	N/A	N/A	N/A	ANULATĂ - nicio ofertă primită pentru licitație
E	OP	EASA.2011.OP.31		HyLiG - Hidrogenul ca gaz portant pentru baloane	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	ANULATĂ - Oferta nu a întrunit nivelul min. de calitate tehnică

TIP DE PROCEDURĂ

NP	Procedură negociată
RP	Procedură restricționată
OP	Procedură deschisă

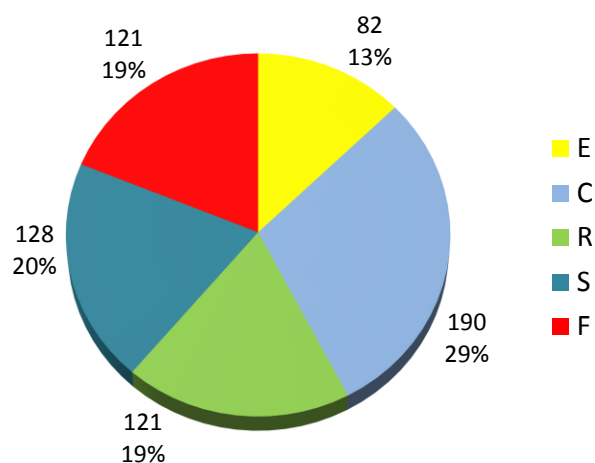
Anexa 6: Cifre referitoare la personalul angajat și date demografice

Această parte prezintă analize și statistici privind personalul angajat la sfârșitul perioadei de raportare în funcție de diverși parametri, precum naționalitatea, sexul și vârsta. Pentru toate tabelele din această parte, cifrele reflectă situația de la 31.12.2011.

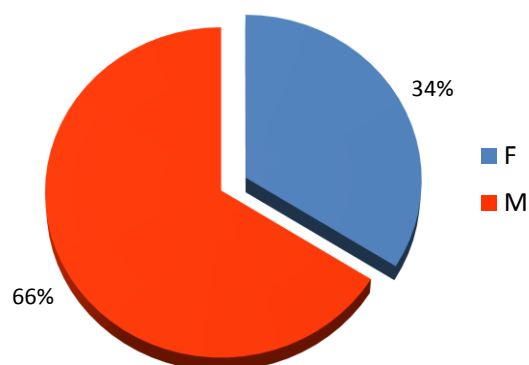
Figura 1: Schema de personal

Categoria/ Gradul	Posturi ocupate la 31.12.2010	Schema de personal 2011	Posturi ocupate la 31.12.2011	Rata de ocupare la 31.12.2011
AD	404	448	443	99%
16		1		
15	2	1	2	
14	3	8	5	
13	4	14	8	
12	27	30	21	
11	15	51	14	
10	36	64	55	
9	89	84	78	
8	67	94	73	
7	74	58	98	
6	70	38	73	
5	17	5	16	
AST	119	126	130	103%
7		5		
6		11	2	
5	8	27	7	
4	17	31	24	
3	45	28	52	
2	33	17	29	
1	16	7	16	
Total	523	574	573	100%

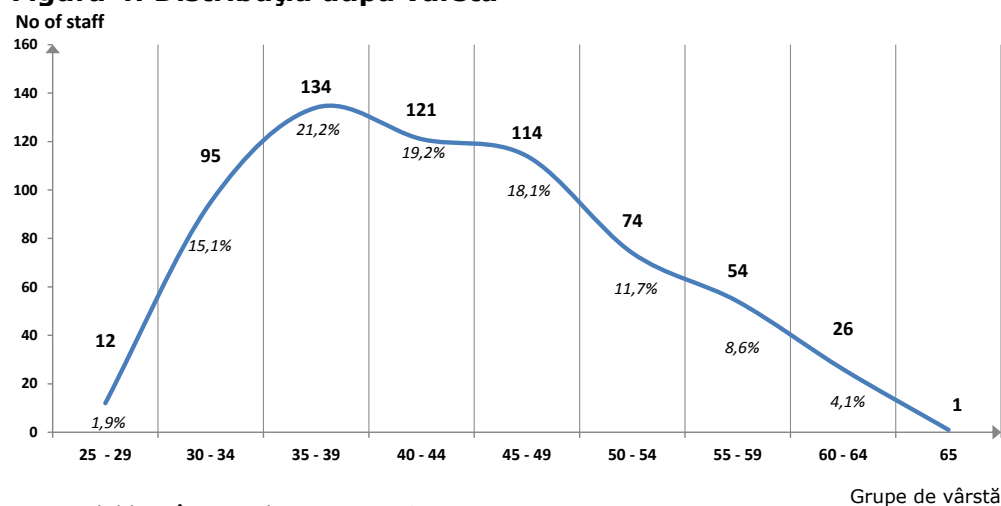
- În tabel, sunt luate în considerare numai posturile de agent temporar (AT). Acest tabel prezintă posturile ocupate la sfârșitul perioadei de raportare și nu numărul de angajați. Trebuie avut în vedere că doi piloți cu jumătate de normă ocupă un singur post. Prin urmare, AESA are 524 de agenți temporari angajați, în timp ce are 523 de posturi ocupate. În plus, la sfârșitul anului 2011, au fost angajați 57 de agenți contractuali (AC) și 11 experți naționali detașați (END);
- Toate posturile autorizate în organigrama AESA sunt definite ca „temporare”;
- Trebuie avut în vedere faptul că în instituțiile UE este posibil ca un post să fie „sub-ocupat”, ceea ce înseamnă ocuparea unui post cu un membru al personalului al cărui grad contractual este mai mic decât gradul teoretic atașat postului. De fapt, distribuția gradelor în organigramă corespunde celei mai „înalte” distribuții autorizate a gradelor contractuale, în care posturile ocupate sunt numărate de la cel mai înalt la cel mai mic printr-un mecanism în cascadă.

Figura 2: Distribuția personalului pe direcții

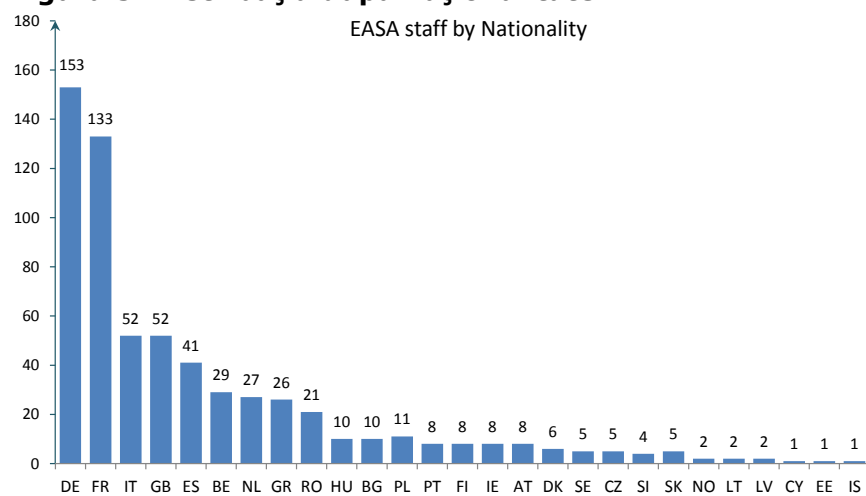
Personalul luat în considerare: AT, AC, END.

Figura 3: Distribuția pe sexe

Personalul luat în considerare: AT, AC, END.

Figura 4: Distribuția după vârstă

Personalul luat în considerare: AT, AC.

Figura 5: Distribuția după naționalitate

Personalul luat în considerare: AT, AC.

Anexa 7: Indicatori cheie de performanță

STRATEGIA PRIVIND SIGURANȚA ȘI PESA ȘI ANALIZA ȘI CERCETAREA PRIVIND SIGURANȚA

Obiectiv	ICP	Ținta 2010	Ținta 2011	Rezultat 2011
Îmbunătățirea disponibilității în timp util și sporirea conținutului analizei anuale privind siguranța	Data apariției este avansată, indicatorii sunt îmbunătățiți și detaliile sunt mai numeroase	Conținut completat și aprobat până la 25 mai	Conținutul completat și aprobat până la 25 aprilie	Îndeplinit, capitol nou adăugat în ATM
Înființarea și menținerea unui Sistem intern de raportare a evenimentelor	Furnizarea eficientă de informații privind siguranța către părțile interesate/factorii de decizie prin rapoarte și buletine specifice.	n/a	IORS funcționează cu primele 5 organizații în ceea ce privește raportarea	Introducerea progresivă a sistemului în T4 2011
Îmbunătățirea răspunsului agenției la recomandările oficiale privind siguranța	Procentajul de noi recomandări privind siguranța la care s-a răspuns în nu mai mult de 90 de zile	95%	97%	91%
Reacții coordonate, măsurate și la timp la accidentele fatale majore din aviația civilă	Investigații de urmărire și de sprijin activ pentru determinarea celui mai bun plan de acțiune corectiv	Urmărirea a 7 accidente majore fatale în domeniul aviației civile	Capacitatea de reacție la un număr de 10 accidente majore de aviație civilă	
Îmbunătățirea planificării și punerii în aplicare a acțiunilor planificate	Planuri de acțiune acceptate. Urmărirea punerii în aplicare a planului de acțiune care arată că se abordează un procent ridicat de acțiuni	Grupurile furnizează un produs, EHEST implementează planul de acțiune; EGAST publică materiale de promovare privind siguranța	Grupurile furnizează un produs, EHEST implementează planul de acțiune; EGAST publică materiale de promovare privind siguranța	În curs. Structura standardizată a agendei reflectă acum trei programe de lucru în echipă. O mai mare vizibilitate a celor mai importante acțiuni prin pESA

REGLEMENTARE

Notă: cifrele referitoare la echivalentele de normă întreagă (*Full Time Equivalent*, FTE) sunt extrase din sistemul de pontaj. Avem în vedere obținerea unor date mai coerente (în ceea ce privește FTE reale), în viitorul apropiat. Estimările vor fi revizuite în conformitate cu rezultatele și activitățile din anii următori.

Obiectiv	ICP	Ținta 2010	Ținta 2011	Rezultat 2011
Intensificarea comunicării și cooperării cu părțile interesate	- Numărul de evenimente organizate - Procentul reacțiilor pozitive primite de la părțile interesate cu privire la conținutul și organizarea evenimentelor	25 evenimente n/a	25 evenimente 65%	22 evenimente n/a
	- Echivalent normă întreagă alocat sprijinirii industriei ca procentaj din FTE planificate	n/a	20% FTE	5% FTE

	- Procentul corespondenței primite la timp de la industrie, statele membre și Comisie	n/a	60%	87%
O abordare proactivă în raport cu OACI, statele membre, instituțiile UE, în scopul de a-și asuma un rol promotor în elaborarea normelor și stabilirea obiectivelor privind siguranța	- Procentul de participare la comisiile OACI relevante privind siguranța și mediul	95%	98%	100%
	- Procentul numărului de cereri de exceptare rezolvate în timp util	n/a	60%	86%
	- Echivalent normă întreagă ca procent din FTE planificate alocate susținerii:	n/a	15% FTE	5,5% FTE
	o Comisiei (CE) o Statelor membre (MS) o Țărilor terțe (TC)		o 4% CE o 5% MS o 6% TC	o 1,7% CE o 3,4% MS o 0,5% TC
Punerea în aplicare a programului de lucru privind reglementarea adoptat (Anul N - N +3)	- Procentul de punere în aplicare a programului de lucru privind reglementarea	95%	95%	91%
	- Echivalent normă întreagă alocat elaborării de norme ca procentaj din FTE planificate	n/a	35% FTE	48% FTE
Îmbunătățirea/optimizarea proceselor de reglementare	- Echivalent normă întreagă alocat îmbunătățirii proceselor administrate prin reglementare ca procentaj din FTE planificate	n/a	30% FTE	1,6%

SUPRAVEGHEREA SIGURANȚEI PRODUSELOR

Obiectiv	ICP	Ținta 2010	Ținta 2011	Rezultat 2011
Asigurarea nivelului minim de supraveghere a menținerii navigabilității	Numărul orelor de lucru tehnic efectuate anual ca procent din orele planificate	90%	90%	87,87%
Internalizarea proiectelor de certificare și CAW în conformitate cu politica de internalizare	Orele de lucru la nivel intern, ca procent din numărul total de ore	64%	72%	75,85%
Îmbunătățirea eficienței personalului tehnic	Numărul orelor de lucru tehnic (per proiect), ca procent din totalul orelor	66%	77%	81,66%
Asigurarea nivelului minim de supraveghere a menținerii navigabilității	Numărul orelor de lucru tehnic efectuate anual ca procent din orele planificate	90%	90%	114,22%
Satisfacerea industriei	Procentul de reacții pozitive primite prin intermediul chestionarelor aplicate părților interesate	80%	65%	n/a*

AUTORIZAREA ORGANIZAȚIILOR

Obiectiv	ICP	Ținta 2010	Ținta 2011	Rezultat 2011
Stabilirea mijloacelor de verificare a modului în care se realizează supravegherea AAN, pentru a asigura aplicarea comună a supravegherii organizațiilor, indiferent dacă aceasta este efectuată de AESA sau de o AAN în numele AESA	Numărul de vizite ale AAN însoțită de șefi de echipă de la AESA sau de angajați din conducerea AESA	5%	5%	5%
Punerea în aplicare a noilor atribuții, adaptate în timp util la schimbarea datelor de punere în aplicare	Disponibilitatea planului de punere în aplicare	Punerea în aplicare a noilor atribuții în conformitate cu planul de punere în aplicare	Noi atribuții puse în aplicare	Implementarea s-a făcut în măsura în care elaborarea procedurilor și a formularelor a fost finalizată.
Pregătirea unor proceduri adecvate pentru externalizarea AAN având în vedere noile atribuții	Procentul de atribuții externalizate în raport cu atribuțiile executate de personalul AESA	Stabilirea procedurilor de externalizare (ținta 80%)	Proceduri de externalizare stabilite (ținta 80%)	Asigurarea de sprijin pentru procesul de licitație este în curs, asigurarea sprijinului pentru acreditare a fost programat (noi atribuții)
Dezvoltarea unui sistem de supraveghere bazat pe riscuri, cu etape stabilite de testare și punere în aplicare	Aplicarea etapelor de supraveghere bazată pe riscuri în raport cu planul de punere în aplicare	Finalizarea etapei de testare	50% punere în aplicare	Conceptul a fost extins la toate atribuțiile de autorizare a organizațiilor, coordonarea cu S.1 și S.4 este în curs de desfășurare.
Furnizarea de resurse la cerere pentru activitățile de inspecție ale Departamentului standardizare	% de satisfacere a cererilor	90% din solicitări satisfăcute	90% din solicitări satisfăcute	90% din solicitări satisfăcute

INSPECȚII ÎN STATELE MEMBRE

Obiectiv	ICP	Ținta 2010	Ținta 2011	Rezultat 2011
Efectuarea numărului de vizite convenit conform planului anual aprobat (primul pilon strategic)	% din vizitele planificate efectuate	100% din vizitele planificate + vizitele ad-hoc și alte vizite neașteptate	100% din vizitele planificate + 10% suplimentare (ad-hoc, de monitorizare etc.)	100% realizat în toate domeniile (plus un număr semnificativ de vizite suplimentare ad-hoc și de monitorizare)
Avansarea de măsuri proactive de standardizare (al 2-lea pilon strategic)	Efectuarea de reuniuni de standardizare	Câte una pentru fiecare sferă de competență	1 reuniune pentru FSTD și IAW 2 reuniuni pentru CAW, OPS, FCL	Obiectiv îndeplinit (reuniuni de standardizare au fost efectuate în toate domeniile existente)
Evaluarea impactului regulamentului de bază și a normelor de aplicare (art. 24.3) (al 3-lea pilon strategic)	% din problemele analizate în comparație cu problemele identificate	n/a	70%	100%

OPERATORI

Obiectiv	ICP	Ținta 2010	Ținta 2011	Rezultat 2011
Elaborarea proceselor și procedurilor necesare, inclusiv o bază de date completă pentru colectarea, analiza și gestionarea autorizațiilor, împreună cu modificările necesare puse în aplicare prin instrumentul ERP al agenției.	Procedurile și procesele, baza de date cu cerințele din industrie, formularele de solicitare și schema de finanțare	Proceduri și procese în formă de proiect, precum și baza de date cu cerințele din industrie alcătuită	Proiecte de proceduri și procese, precum și baza de date formată	Proiectul de procedură elaborat în ARIS; A fost elaborat documentul de analiză administrativă pentru aplicația software TCO; au avut loc reuniuni periodice cu Direcția F pentru integrarea procedurii de admin TCO în SAP
Punerea în aplicare cu succes a normei de aplicare cu privire la autorizațiile TCO	Punerea în aplicare fără probleme a normei de aplicare	n/a	Evaluarea inițială a riscului realizată;	
Susținerea Comisiei în contextul Regulamentului CE nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005	Susținerea Comisiei, la cerere		10 misiuni	Nu există misiuni solicitate de CION (Lista de siguranță a UE)
Participarea la seminarii, conferințe, turnee	Numărul de inițiative la care participă, în afara evenimentelor obișnuite	Cel puțin 3	5	7
Prezentarea sistemului SAFA al CE în timpul unor conferințe internaționale relevante și la solicitarea statelor individuale în vederea alinierii metodelor de inspecție la sol cu cele ale altor autorități majore din domeniul aviației	Numărul de prezentări externe și schimburi cu autoritățile din țările terțe	5	5	9
Calificarea inspectorilor SAFA	Finalizarea formării la o organizație de formare autorizată de AESA	Îmbunătățire de la an la an	Toate STL&STM	Îndeplinit
Dezvoltarea bazei de date SAFA	Utilizarea facilă și rezultate de calitate	24 de inspecții	100%	100%

COOPERAREA INTERNAȚIONALĂ

Obiectiv	ICP	Ținta 2010	Ținta 2011	Rezultat 2011
Promovarea sistemului AESA prin intermediul acordurilor bilaterale (BASA), acordurilor de lucru (AL) și prin reprezentanții locali	<p>- Procentul din numărul de inițiative întreprinse în mod activ din totalul solicitărilor primite</p> <p>- Procentul din numărul de reuniuni de coordonare, alocat urmăririi acordurilor</p>	n/a	<p>90% din cereri cu răspuns pozitiv în termene rezonabile</p> <p>90% din reuniunile de coordonare organizate</p>	<p>98%</p> <p>100%</p>
Sprrijinirea CE în definirea, implementarea și evaluarea programelor UE de cooperare în domeniul aviației civile	Numărul de proiecte cu implicarea directă AESA (participarea la comitetele de coordonare ale	5 proiecte	7 proiecte	19 proiecte

(Obiectiv nou)	proiectelor, contribuția la activitățile tehnice etc.)			
Elaborarea și punerea în aplicare a activităților de cooperare tehnică, cum ar fi ateliere de lucru tehnice și de instruire în beneficiul autorităților internaționale partenere	Numărul de activități tehnice organizate pentru diseminarea și explicarea regulamentelor UE	15 evenimente	15 evenimente	20 evenimente
Sprijinul acordat Comisiei în coordonarea scrisorilor OACI adresate statelor (SL), în conformitate cu procedura Comisiei	- Procentul din recomandările din scrisorile adresate statelor (SL) trimise la timp	90%	90%	98%

ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ¹¹

Obiectiv	ICP	Ținta 2010	Ținta 2011	Rezultat 2011
Procesarea solicitărilor în timp util, pentru a urmări calitatea și îmbunătățirea continuă a serviciilor pentru industrie	Procentul de solicitări procesate în 5 zile lucrătoare de la primirea cererii	75%	75%	73%
Procesarea documentelor de finalizare în timp util pentru a urmări calitatea și îmbunătățirea continuă a serviciilor pentru industrie	Procentul de certificate eliberate în 2 zile lucrătoare de la primirea vizei tehnice	75% ¹	80% ²	90%
Îndeplinirea condițiilor din contractele cadru cu AAN	Procentul de facturi procesate (plăți inițiate) în termen de 45 de zile calendaristice de la înregistrarea facturii	100% ²	98% ³	99%
Oferirea de servicii de achiziții publice adecvate pentru industrie	Procentul de ținte (>60k) planificate în septembrie atinse la sfârșitul anului (numărul de proceduri, numărul de contracte semnate, volumul bugetului)	90%	92%	96%
Mentținerea unei rate ridicate a execuției bugetare	Procentul de angajamente executate în comparație cu previziunile, având în vedere bugetul general anual	98%	98%	98%
Îmbunătățirea eficienței procesului de recuperare a creanțelor	Numărul mediu de zile pentru încasarea ordinelor de recuperare	120	100	98

¹¹ Unii ICP au fost revizuiți pentru a se adapta mai bine la modul de lucru în SAP, așa cum s-a arătat deja în Programul de lucru pe 2012

Furnizarea de rapoarte de gestionare adecvate către CA	Tablou de bord furnizat pentru fiecare reuniune CA	3	4	4
Stabilirea sistemului comun de gestionare a înregistrărilor la nivelul AESA, care îndeplinește cerințele de conformitate și ale ISO 9001.	Utilizarea cu succes a programului de gestionare a înregistrărilor în toate departamentele	2 departamente pilot	Studiu de fezabilitate a gestionării datelor	Document de lucru final
Punerea în aplicare a schemei de personal	Procentul de posturi de agenți temporari autorizați care sunt ocupate la sfârșitul anului 2011	98%	97%	100%
Identificarea unui program de formare standard (criterii comune cu privire la cunoștințe, abilități și experiență) pentru profilurile inspectorilor pentru siguranța aviației	Documentul de lucru final	Documentul de lucru convenit și aprobat	Dezvoltarea inițială și furnizarea de module și programe de formare comune identificate	Versiunea 3 a documentului „Inspector Qualification Criteria” (<i>Criterii de calificare a inspectorilor</i>) referitor la profilurile de inspector IAW și CAW au fost convenite de CTIG
Certificare ISO 9001	Evaluarea de către un organism extern	Certificat obținut	Certificat menținut	Certificat menținut
Efectuarea unui exercițiu anual de analiză a riscurilor.	Actualizarea registrului riscurilor	100% actualizat	100% actualizat	100% actualizat
Acreditare - Asigurarea unui proces continuu și stabil de supraveghere a AAN și/sau a entităților calificate cărora li s-au atribuit sarcini de certificare - Furnizarea unei garanții reale pentru procesul de certificare că AAN și/sau entitățile calificate sunt în măsură să îndeplinească sarcinile alocate și că agenția are capacitatea de a răspunde solicitărilor în timp util.	Indicator de conformitate: Plan anual de acreditare implementat <i>Țintă: Efectuarea tuturor inspecțiilor planificate pentru anul N</i> Indicator de performanță: Realizarea cu succes a auditurilor ACCR suplimentare identificate în cursul anului N <i>Țintă: Realizarea tuturor auditurilor suplimentare în anul N.</i>	100% actualizat	100% actualizat	100% actualizat

Anexa 8: Consiliul de administrație al AESA

Consiliul de administrație al AESA reunește reprezentanți ai statelor membre și ai Comisiei Europene. Consiliul de administrație este responsabil cu definirea priorităților agenției, stabilirea bugetului și monitorizarea operațiunilor agenției.

Consiliul (de administrație) s-a reunit de 4 ori pe parcursul anului 2011.

Componentă¹²

Membri cu drept de vot	Comisia Europeană și statele membre europene (27)
Membri fără drept de vot	Norvegia, Liechtenstein, Islanda, Elveția
Observatori	Albania, Bosnia și Herțegovina, Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Muntenegru, Serbia și misiunea Națiunilor Unite în Kosovo (urmează a fi desemnată)

De asemenea, Consiliul consultativ al AESA (*EASA Advisory Board*, EAB) participă la reuniunile Consiliului de administrație în calitate de observator.

Președintele Consiliului de administrație	Vicepreședintele Consiliului de administrație
DI Michael SMETHERS (Regatul Unit)	DI Maxime COFFIN (Franța)

¹² O listă detaliată a membrilor Consiliului de administrație al AESA este disponibilă pe site-ul agenției <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Anexa 9: Lista acronimelor

AAN	Autoritate aeronautică națională
ACARE	Consiliul consultativ pentru cercetare în domeniul aeronauticii din Europa
ACI	Consiliul internațional al aeroporturilor
AD	Directivă privind navigabilitatea
AL	Acord de lucru
AMC	Mijloace acceptabile de conformitate
ANS	Servicii de navigație aeriană
AT	Agent temporar
ATCO	Controlor de trafic aerian
ATM	Managementul traficului aerian
BASA	Acord bilateral privind siguranța aviației
CA	Cerințe privind autoritățile
CA	Agent contractual
CAAC	Administrația Generală a Aviației Civile din China
CAEP	Comitetul privind protecția mediului în domeniul aviației (OACI)
CANSO	Organizația serviciilor de navigație aeriană civilă
CAT	Transport aerian comercial
CAW	Menținerea navigabilității
CC	Echipaj de cabină
CE	Comisia Europeană
CMA	Abordarea monitorizării permanente
COA	Organizații cu atribuții de menținere a navigabilității
CRD	Document de răspuns la observații
CRT	Instrument de răspuns la observații
CT	Certificat de tip
CTIG	Grupul de inițiativă comună privind nevoile de formare
CTS	Certificat de tip suplimentar
DOA	Autorizarea întreprinderilor de proiectare
EACCC	Celula europeană de coordonare a crizelor
EAD	Directiva de urgență privind navigabilitatea
EARPG	Grupul european de parteneriat în domeniul cercetării aeronautice
EASAC	Comitetul consultativ european pentru siguranța aviației
EAU	Emiratele Arabe Unite
ECAC	Conferința europeană a aviației civile
ECAST	Echipa europeană pentru siguranța aviației comerciale
ECDC	Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor
ECofA	Certificat de navigabilitate pentru export
EGAST	Echipa europeană pentru siguranța aviației generale
EHEST	Echipa europeană pentru siguranța elicopterelor
EHFAG	Grupul consultativ european privind factorii umani
ERP	Planificarea resurselor întreprinderii
ESSI	Inițiativa strategică europeană privind siguranța
ETSOA	Autorizare pentru standardizare tehnică europeană
EUROCAE	Organizația Europeană pentru Echipamente de Aviație Civilă
FAA	Administrația Federală a Aviației (SUA)
FAB	Blocuri funcționale de spațiu aerian
FAL	Linie finală de asamblare
FCL	Licențierea echipajului de zbor
FDM	Monitorizarea datelor de zbor
FOIA	Legea (SUA) privind libertatea informațiilor
FSTD	Echipamente de simulare a zborului
FTE	Echivalent normă întreagă
GM	Documente de orientare
HLSC	Conferința privind siguranța la nivel înalt (OACI)
IAC	Comitetul Interstatal de Aviație
IAS	Serviciul de audit intern (Comisia Europeană)
IAW	Navigabilitate inițială
ICF	Forumul de cooperare internațională
IGPT	Grupul internațional privind formarea piloților (AESA)
IORS	Sistemul intern de raportare a evenimentelor (AESA)
IPPF	Cadrul internațional de practici profesionale
ISC	Comitetul intern pentru siguranță
IT	Tehnologia informației
ITQI	Inițiativa internațională privind formarea pentru calificare (IATA)

JAA	Autoritățile aeronautice comune
JAR	Cerințe aeronautice comune
JARUS	Autoritățile comune de reglementare pentru sistemele fără pilot
JCAB	Biroul de Aviație Civilă al Japoniei
LoA	Scrisoare de acord
MMEL	Lista master a echipamentului minim
MOA	Autorizarea întreprinderii cu atribuții de întreținere
MRB	Consiliul de revizuire a întreținerii
NGAP	Noua generație de profesioniști din sectorul aviației (OACI)
NPA	Notificare a propunerii de modificare (AESA)
NPRM	Notificare a propunerii de reglementare (FAA)
Nr.	Număr
OACI	Organizația Aviației Civile Internaționale
OPS	Operațiuni aeriene
OR	Cerințe pentru organizație
PAD	Propunere de emitere a unei directive privind navigabilitatea (AESA)
PESA	Programul european de siguranță a aviației
pESA	Planul european de siguranță a aviației
POA	Aprobarea de întreprinderi de producție
PRB	Consiliul de analiză a performanței
RTC	Certificat de tip restricționat
SAE	Societatea inginerilor automatiști
SAFA	Evaluarea siguranței aeronavelor străine
SAN	Rețea de stocare
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Sisteme, aplicații și produse în prelucrarea datelor [RO]
SARPS	Standarde și practici recomandate (OACI)
SAS	Specificație de navigabilitate specială
SESAR	Programul de cercetare în domeniul ATM pentru punerea în aplicare a inițiativei cerului unic european
SMS	Sistem de management al siguranței
END	Expert național detașat
SPOA	Autorizația europeană unică a unei organizații de producție
SSP	Programul de siguranță a statului
STD	Dispozitiv sintetic de instruire
T	Trimestru
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TCO	Operatorii din țările terțe
TFOEB	Consiliul de evaluare a operațiunilor
UE	Uniunea Europeană
USOAP	Programul universal de audit al supravegherii siguranței (OACI)