



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY  
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE  
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT  
AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

# Relazione generale annuale 2010



giugno 2011

# **Introduzione del presidente del consiglio di amministrazione**

Nelle vesti di presidente del consiglio di amministrazione sono molto lieto di presentare la relazione annuale dell'organizzazione per il 2010. La relazione illustra pienamente la vastità del lavoro dell'Agenzia e il progresso fatto lo scorso anno su molti fronti.

Gli sviluppi più significativi per il 2010 riguardano la strategia per la sicurezza. L'Assemblea generale dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) in ottobre si è orientata verso una regolamentazione in materia di sicurezza più proattiva e basata sul rischio, generando maggior trasparenza in merito alle informazioni relative alla sicurezza e utilizzando efficaci indicatori di prestazioni in materia di sicurezza. L'Agenzia ha partecipato all'Assemblea tra i più importanti enti regolatori a livello mondiale, svolgendo un ruolo attivo nelle discussioni.

Lo standard della sicurezza aerea in Europa è alto, ma non il migliore del mondo. Il recente Libro bianco sui trasporti della Commissione europea impone un obiettivo per l'Europa di diventare la regione aerea più sicura del mondo. Nel gennaio 2011 in un discorso (posticipato dalla data originariamente fissata per la primavera del 2010 a causa della crisi causata dalle ceneri vulcaniche) il vicepresidente Kallas ha sfidato l'UE a "raggiungere la più alta prestazione in materia di sicurezza, uniformemente distribuita nell'Unione europea e a continuare a migliorare nel tempo". L'AESA si sta impegnando per raccogliere tale sfida.

Nel 2010 l'Agenzia ha prodotto il primo programma di sicurezza e piano di sicurezza a livello europeo. Il programma descrive il funzionamento del sistema europeo di regolamentazione in materia di sicurezza aerea e come i ruoli e le responsabilità di tutte le varie parti coinvolte si adattino reciprocamente. In effetti, il programma dà inizio a un sistema di gestione della sicurezza per l'Europa.

Il piano è un documento operativo basato su un'ampia raccolta di dati e informazioni, identificando le aree principali del rischio per gli operatori inerente la sicurezza e identificando un insieme di misure attenuanti. Il piano verrà rivisto continuamente, dirigendo le politiche e il programma di lavoro dell'Agenzia. Com'è stato dimostrato dall'episodio delle ceneri vulcaniche nel 2010, un responsabile della regolamentazione di sicurezza deve spostare l'attenzione e accettare vari compiti man mano che sorgono nuove circostanze ed emergono nuovi rischi.

Nel 2010 l'Agenzia ha continuato il suo progresso verso un regime di sicurezza completo basato sul sistema legale, includendo 27 Stati membri dell'UE e altri paesi europei che applicano la legislazione dell'UE in materia di trasporto aereo. Questo è un obiettivo impegnativo e ambizioso che sta diventando gradualmente realtà. Lo scorso anno è stato compiuto un passo avanti molto importante, con norme per il rilascio delle licenze per il personale e la gestione del traffico aereo vicina a un accordo e una vasta quantità di lavoro preparatorio in altri settori.

Ci sono molti altri lati del lavoro dell'Agenzia che non mi è possibile menzionare specificamente in questo contesto. Ancora una volta desidero rendere omaggio all'esperienza e alla dedizione del personale dell'AESA. Il successo dell'AESA si basa sugli sforzi e sull'impegno del personale, il quale si sta sforzando per costruire un'organizzazione della quale l'Europa può ritenersi giustamente fiera.

Michael Smethers

Presidente del consiglio di amministrazione

## **Introduzione del direttore esecutivo**

Gli sviluppi durante il 2010 hanno ulteriormente dimostrato l'importanza di un'azione coordinata inerente la sicurezza aerea. Sebbene le cifre mostrino che il 2010 è stato un buon anno in termini di sicurezza in Europa, con nessun incidente nel trasporto aereo commerciale ad ala fissa, non è stato altrettanto buono per l'aviazione civile al di fuori della regione, con 52 incidenti mortali e 881 vittime in questa categoria. È imperativo instaurare un sistema collettivo a livello globale per la gestione della sicurezza al fine di affrontare le questioni di sicurezza quali la perdita del controllo e le uscite di pista.

Nel 2010 l'AESA è stata all'avanguardia di un importante progresso verso l'adozione di un approccio basato sul rischio per promuovere delle azioni coordinate inerenti la sicurezza in Europa e in tutto il mondo. L'Agenzia ha rivestito un ruolo importante nella 37ª riunione dell'Assemblea dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) che si è tenuta a Montreal nei mesi di settembre e ottobre 2010. L'AESA ha preparato delle posizioni proponendo una linea europea comune coordinata con le istituzioni dell'UE e altri partner. Delle 33 posizioni comuni adottate e distribuite a tutte le delegazioni europee all'Assemblea, 27 sono state preparate dall'AESA.

Durante l'anno, l'Agenzia ha fatto dei progressi verso l'instaurazione del primo sistema europeo di gestione della sicurezza aerea. Il programma europeo per la sicurezza aerea (EASP) coordina e integra quello che è stato svolto dagli Stati membri nell'identificare i rischi di sicurezza principali che devono essere affrontati a livello europeo e stabilisce degli obiettivi nazionali di sicurezza concreti. Il piano europeo per la sicurezza aerea (EASp) è una parte essenziale dell'EASP. Questo documento di riferimento per i decisori politici chiude il ciclo di gestione della sicurezza collegando le questioni di alto livello sulla sicurezza a livello europeo con le azioni e le iniziative atte a mitigare i rischi sottostanti.

Insieme, il programma e il piano identificano una rotta da seguire per i prossimi quattro anni di lavoro sulla sicurezza in Europa in tutti i settori dell'aviazione. Sotto il controllo della competenza estesa dell'AESA, che ora include la gestione del traffico aereo (ATM) e gli aeroporti, è stato stabilito un quadro per un approccio sistemico globale per la sicurezza aerea.

Questo approccio globale deve rappresentare un pilastro fondamentale per l'industria, garantendo dei livelli di sicurezza sempre maggiori, mentre allo stesso tempo fornendo delle procedure normative e di certificazione più snelle. Una prima sfida a questo impegno sarà la certificazione della prossima generazione di tecnologia ATM a supporto del cielo unico europeo. A tale riguardo, sono stati instaurati degli accordi lavorativi con l'impresa comune SESAR ed EUROCONTROL.

A seguito dell'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull nel mese di aprile 2010, l'AESA ha cooperato con un vasto numero di soggetti interessati per garantire la sicurezza dei voli nella riapertura degli spazi aerei europei. L'Agenzia ha anche aiutato a definire un nuovo approccio europeo per garantire che degli standard di sicurezza elevati possano essere mantenuti senza un completo deterioramento in termini di traffico aereo europeo al verificarsi di eventi futuri di questa natura.

Infine, sono fiero del fatto che l'AESA abbia superato con successo le prove per la certificazione ISO 9001:2008 nel mese di novembre 2010. Questa certificazione, che non sarebbe stata possibile senza l'impegno e la dedizione di tutto il personale, rappresenta un riconoscimento dell'abilità dell'AESA di poter instaurare dei processi lavorativi e organizzativi efficienti. L'AESA è ora la prima Agenzia dell'UE a essere totalmente certificata ISO 9001:2008.

Patrick Goudou  
Direttore esecutivo

# Sommario

<b>INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE .....</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUZIONE DEL DIRETTORE ESECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>SOMMARIO .....</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>8</b>
<b>L'AGENZIA .....</b>	<b>9</b>
<b>STRUTTURA ORGANIZZATIVA .....</b>	<b>10</b>
<b>EVENTI PRINCIPALI DEL 2010 .....</b>	<b>11</b>
<b>ATTIVITÀ DELL'AGENZIA .....</b>	<b>12</b>
<b>1. STRATEGIA PER LA SICUREZZA .....</b>	<b>12</b>
1.1. Obiettivo e campo di applicazione .....	12
1.2. Principali realizzazioni nel 2010 .....	12
<b>2. ANALISI DELLA SICUREZZA E RICERCA .....</b>	<b>14</b>
2.1. Obiettivo e campo di applicazione .....	14
2.2. Principali realizzazioni nel 2010 .....	14
Analisi della sicurezza .....	14
Ricerca .....	16
2.3. Indicatori chiave delle performance .....	17
<b>3. REGOLAMENTAZIONE .....</b>	<b>18</b>
3.1. Obiettivo e campo di applicazione .....	18
3.2. Principali realizzazioni nel 2010 .....	18
3.3. Indicatori chiave delle performance .....	20
<b>4. CERTIFICAZIONE DEI PRODOTTI .....</b>	<b>21</b>
4.1. Obiettivo e campo di applicazione .....	21
4.2. Principali realizzazioni nel 2010 .....	21
4.3. Indicatori chiave delle performance .....	24
<b>5. APPROVAZIONI DELL'ORGANIZZAZIONE .....</b>	<b>25</b>
5.1. Obiettivo e campo di applicazione .....	25
5.2. Principali realizzazioni nel 2010 .....	25
5.3. Indicatori chiave delle performance .....	27
<b>6. ISPEZIONI DEGLI STATI MEMBRI .....</b>	<b>28</b>
6.1. Obiettivo e campo di applicazione .....	28
6.2. Principali realizzazioni nel 2010 .....	28
6.3. Indicatori chiave delle performance .....	30
<b>7. OPERATORI .....</b>	<b>31</b>
7.1. Obiettivo e campo di applicazione .....	31
7.2. Principali realizzazioni nel 2010 .....	31
SAFA .....	31
Operatori dei paesi terzi .....	32
7.3. Indicatori chiave delle performance .....	33
<b>8. COOPERAZIONE INTERNAZIONALE .....</b>	<b>34</b>
8.1. Obiettivo e campo di applicazione .....	34
8.2. Principali realizzazioni nel 2010 .....	34
8.3. Indicatori chiave delle performance .....	35

<b>9. ATTIVITÀ DI SUPPORTO .....</b>	<b>36</b>
9.1. Obiettivo e campo di applicazione.....	36
9.2. Principali realizzazioni nel 2010 .....	36
Gestione generale .....	36
Gestione delle applicazioni e servizi di approvvigionamento .....	36
Servizi finanziari .....	37
Servizio giuridico .....	37
Comunicazioni .....	37
Risorse umane.....	38
Formazione tecnica.....	39
Servizi di informazione e aziendali .....	39
9.3. Indicatori chiave delle performance .....	40
<b>CONTROLLO INTERNO E ATTENUAZIONE DEI RISCHI .....</b>	<b>41</b>
<b>ALLEGATI .....</b>	<b>44</b>
ALLEGATO 1: DICHIARAZIONE DI AFFIDABILITÀ DELL'ORDINATORE.....	45
ALLEGATO 2: STUDI E PROGETTI DI RICERCA NEL 2010 .....	46
ALLEGATO 3: DECISIONI, PARERI E NPA DEL 2010 .....	47
ALLEGATO 4: RISULTATI FINANZIARI DELL'AGENZIA NEL 2010 (ESECUZIONE DEL BILANCIO DELL'AESA) .....	49
ALLEGATO 5: CIFRE E DEMOGRAFIA DEL PERSONALE .....	53
ALLEGATO 6: CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELL'AESA .....	55
ALLEGATO 7: ELENCO DEGLI ACRONIMI.....	56

## Introduzione<sup>1</sup>

Nel 2010, l'Agenzia ha continuato l'attività relativa alla preparazione dei suoi nuovi mandati e responsabilità e, allo stesso tempo, ha continuato a rafforzare e a promuovere il proprio ruolo centrale nella strategia dell'Unione europea per la sicurezza aerea. In tale contesto, l'Agenzia ha continuato il suo progresso verso l'istituzione di un quadro giuridico europeo completo nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e ha contribuito in maniera significativa alla creazione di una strategia europea per la sicurezza aerea.

In particolare, nel 2010 sono stati aggiunti all'Agenzia i seguenti incarichi:

- sviluppo di un programma (EASP) e di un piano europeo per la sicurezza aerea (EASp);
- istituzione del sistema di rendicontazione interno (IORS);
- lavoro introduttivo in merito all'autorizzazione degli operatori dei pesi terzi (TCO);
- partecipazione al consiglio di revisione delle prestazioni (PRB) in merito allo schema di prestazioni della gestione del traffico aereo (ATM).

Un'ampia parte del lavoro è stata anche rappresentata dalla stretta cooperazione con altre autorità. L'AESA ha assicurato una costante rappresentazione europea alla 37ª riunione dell'Assemblea generale dell'ICAO a supporto della redazione dei documenti informativi e di lavoro presentati dalla presidenza belga. L'Agenzia ha anche continuato il suo coinvolgimento diretto in una varietà di gruppi di lavoro e commissioni dell'ICAO. A livello europeo, l'Agenzia ha adottato un accordo di lavoro con EUROCONTROL ed è stata firmata un'autorizzazione a procedere (LoA) con l'impresa comune SESAR per definire gli incarichi e le modalità connesse al programma SESAR.

Nel 2010 l'Agenzia ha inoltre concentrato i propri sforzi al fine di poter essere riconosciuta come un'organizzazione di alto livello di qualità. Nel novembre del 2010, l'AESA ha superato con successo le prove per la certificazione ISO9001:2008, ed è ora la prima Agenzia europea a essere totalmente certificata. Inoltre, nel 2010 la funzione di audit interno dell'Agenzia è stata certificata con successo in termini del quadro internazionale delle pratiche professionali (IPPF).

Infine, l'Agenzia ha effettuato la propria valutazione annuale del rischio. I rischi identificati e le corrispondenti misure attenuanti svolte e/o iniziate sono descritte in questa relazione.

---

<sup>1</sup> La relazione generale annuale dell'Agenzia per il 2010 è stata stabilita secondo l'articolo 57 del regolamento (CE) n. 216/2008 (regolamento di base). Essa è strutturata secondo le attività centrali dell'Agenzia e descrive il modo in cui l'Agenzia ha implementato il programma di lavoro 2010. Come evidenziato nelle apposite tabelle relative a ciascuna attività, quasi tutti gli obiettivi specificati in tale programma di lavoro sono stati raggiunti o superati entro la fine del 2010.



## **L'Agenzia**

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea è l'attore principale del sistema di sicurezza aerea dell'Unione europea costituito dall'Agenzia, la Commissione europea e le autorità aeronautiche nazionali (AAN).

### **La vostra sicurezza è la nostra missione**

La nostra missione è promuovere i più elevati standard comuni di sicurezza e protezione ambientale nel settore dell'aviazione civile.

### **Una strategia comune**

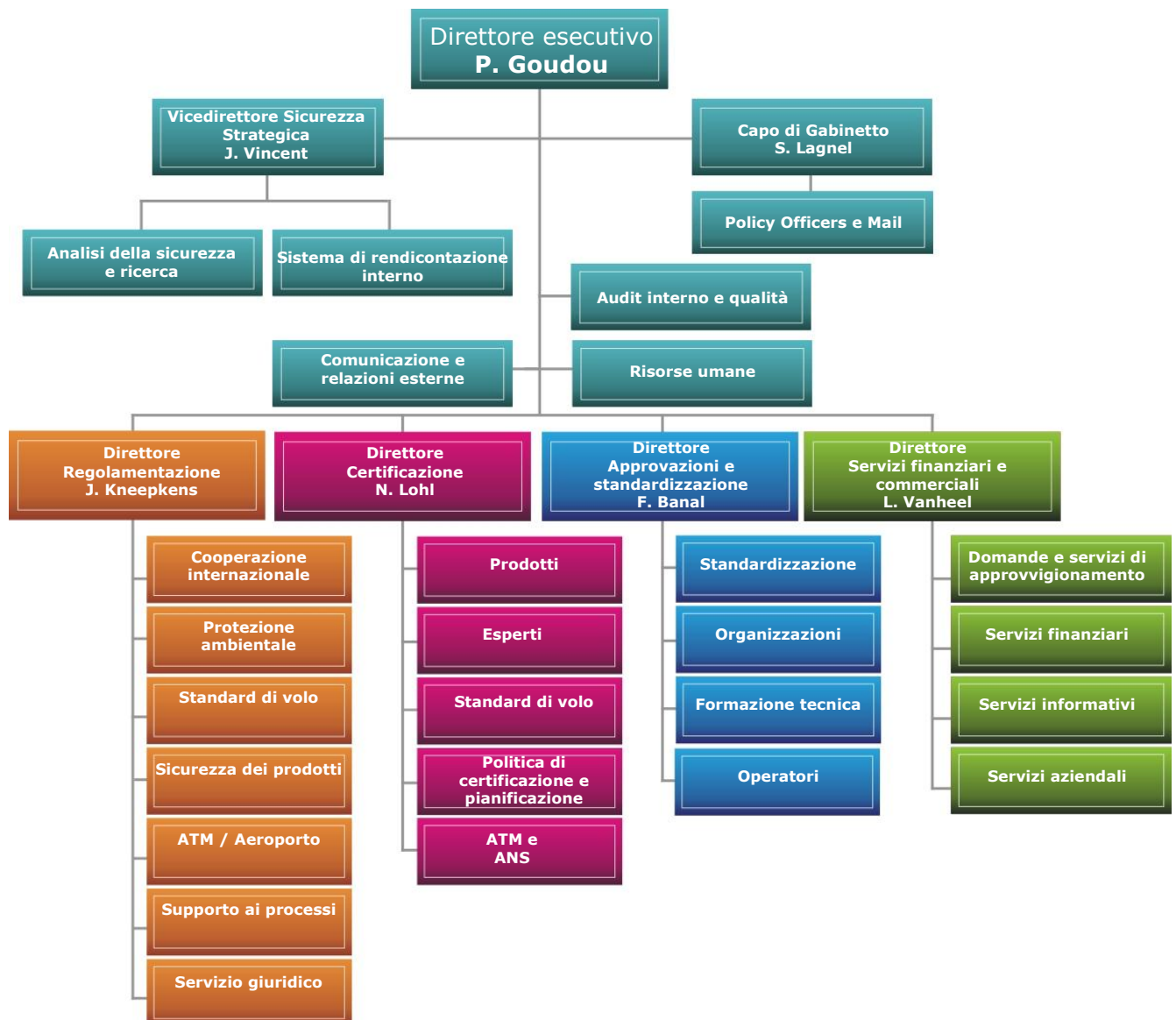
Il trasporto aereo è uno dei mezzi di trasporto più sicuri. Con il continuo crescere del traffico aereo, è necessario uno sforzo comune a livello europeo per mantenere il trasporto aereo sicuro e sostenibile. L'Agenzia sviluppa le norme comuni di sicurezza e ambientali, supervisiona l'implementazione delle norme mediante ispezioni negli Stati membri e fornisce la necessaria competenza tecnica e l'addestramento al sistema. L'Agenzia lavora in stretto contatto con le AAN, le quali svolgono il proprio ruolo nel sistema dell'UE.

### **I nostri compiti**

I compiti principali dell'Agenzia includono:

- Regolamentazione: consiste nel redigere la legislazione relativa alla sicurezza aerea e fornire consulenza tecnica alla Commissione europea e agli Stati membri;
- Ispezioni e addestramento per garantire un'implementazione uniforme della legislazione europea relativa alla sicurezza aerea in tutti gli Stati membri;
- Certificazione di aeronavigabilità e ambientale di prodotti, parti e pertinenze aeronautiche;
- Approvazione di organizzazioni per la progettazione di aeromobili a livello mondiale e di organizzazioni per la produzione e manutenzione al di fuori dell'UE;
- Coordinamento del programma comunitario SAFA (valutazione sulla sicurezza degli aeromobili non comunitari);
- Raccolta di dati, analisi e ricerca al fine di migliorare la sicurezza aerea.

## Struttura organizzativa



Stato: maggio 2011

## Eventi principali del 2010

Evento	Data
<b>Organizzato/coorganizzato dall'AESA</b>	
Giornata informativa AESA – La seconda estensione dell'AESA: Aeroporti e ATM, Oslo	22 gennaio 2010
Secondo forum di cooperazione internazionale (ICF-2), Dubai	27-29 aprile 2010
Visita di Siim Kallas, vicepresidente della Commissione europea responsabile per il trasporto, Colonia	31 maggio 2010
Conferenza internazionale sulla sicurezza aerea 2010 Stati Uniti/Europa, New Orleans	8-10 giugno 2010
Seminario sulle questioni riguardanti la nube di ceneri vulcaniche, Colonia	21 giugno 2010
Conferenza AESA "Verso norme di sicurezza comuni – prima fase pareri ATM", Colonia	24 giugno 2010
Conferenza internazionale sull'impatto dei cambiamenti climatici sulla sicurezza aerea, Colonia	8-9 settembre 2010
Conferenza AR/OR, Colonia	20-21 ottobre 2010
Conferenza OPS sulla Parte CAT e Parte SPA, Colonia	25 novembre 2010
<b>Organizzato a livello ICAO / UE</b>	
Ottava riunione del comitato ICAO sulla protezione dell'ambiente nel settore aereo (CAEP/8), Montreal	1-12 febbraio 2010
Conferenza sul cielo unico europeo II, Madrid	25-26 febbraio 201
Conferenza ICAO di alto livello sulla sicurezza, Montreal	29-31 marzo 2010
Primo vertice UE-America latina in materia di aviazione civile, Rio de Janeiro	24-26 maggio 2010
37ª assemblea generale dell'ICAO, Montreal	27 settembre - 8 ottobre 2010
Vertice europeo in materia di aviazione civile, Bruges	26-27 ottobre 2010

## Attività dell'Agenzia

### 1. Strategia per la sicurezza

#### 1.1. Obiettivo e campo di applicazione

L'Agenzia ha assunto un ruolo leader nel coordinare e integrare gli sforzi fatti dagli Stati membri dell'UE verso l'implementazione dei requisiti impartiti dall'ICAO sui sistemi di gestione della sicurezza (SMS) per l'industria e i programmi di sicurezza nazionale (SSP) per gli Stati contraenti dell'ICAO.

La suddivisione dei ruoli tra le istituzioni europee e gli Stati membri, come descritto nel regolamento di base, indica che la cooperazione è essenziale per garantire l'implementazione della gestione della sicurezza. Esiste la necessità di assicurare un approccio regionale (a livello europeo) in merito ai principi della gestione della sicurezza.

Nell'ottica di tale necessità e al fine di procedere, nel mese di ottobre 2009 è stato fondato un Comitato consultivo europeo sulla sicurezza aerea (*European Aviation Safety Advisory Committee* (EASAC)) con la partecipazione dei rappresentanti della Commissione europea, dell'industria, di EUROCONTROL, degli Stati membri e dell'AESA.

Nel 2010, tali attività sono culminate nella produzione del primo sistema europeo di sicurezza aerea attraverso lo sviluppo del programma europeo per la sicurezza aerea (EASP) e corrispondente piano europeo per la sicurezza aerea (EASp).

#### 1.2. Principali realizzazioni nel 2010

##### ➤ Programma europeo per la sicurezza aerea (EASP)

Durante il 2010, l'EASAC ha sviluppato un manuale per il programma europeo per la sicurezza aerea (EASP) e un piano europeo per la sicurezza aerea (EASp). Sulla base di tali attività, la Commissione europea intende pubblicare una comunicazione sulla strategia per il futuro della sicurezza aerea europea che includa gli obiettivi per gli anni futuri. Con questi tre elementi (una strategia, un programma e piani di sicurezza periodici) il quadro è completo.

L'Europa è pioniera in questo sforzo in quanto nessun'altra regione del mondo ha una struttura atta a trasformare la gestione della sicurezza in azione. Gli elementi di cui sopra sono stati approvati dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia nel mese di dicembre 2010.

L'approccio proposto per la sicurezza aerea europea si basa su tre elementi:

- un insieme di politiche e di obiettivi (la strategia);
  - un insieme integrato di regolamenti e di attività atti a migliorare la sicurezza (il programma) e
  - un alto livello di valutazione delle questioni riguardanti la sicurezza e corrispondente piano d'azione (il piano per la sicurezza).
- Il manuale EASP

L'EASP viene descritto in un manuale, che comprende un insieme di processi e di attività ed è suddiviso in due parti.

La prima parte riguarda il sistema per la sicurezza dell'aviazione europea creato dal regolamento di base. Delinea il contesto. Questa parte descrive i vari attori, i loro ruoli, le loro responsabilità e come interagiscono tra di loro. Ciò è fondamentale per capire come il sistema possa essere utilizzato per migliorare la sicurezza. Il documento descrive inoltre gli attori esterni che influenzano il sistema.

La seconda parte descrive come il sistema dovrebbe funzionare per migliorare continuamente la sicurezza. L'introduzione della gestione di sicurezza formalizzata in tutti i settori dell'industria dell'aviazione civile è ancora in fase di sviluppo. Infatti, l'ICAO ha introdotto un nuovo modello che al momento è in fase di sviluppo. Questo nuovo modello consiste di due elementi: SMS/SSP e regolamento basato sulle prestazioni utilizzando un approccio sistemico globale. Al fine di tenere conto di questo ambiente in fase di cambiamento, questa parte del documento propone delle aspirazioni così come dei processi esistenti. La proposta pone la gestione collettiva della sicurezza al centro del sistema dell'aviazione civile.

Il manuale EASP è un documento iniziale. Con il progredire dell'implementazione dei principi di gestione della sicurezza, il sistema dovrà evolversi. La collaborazione è la chiave di una giusta implementazione della gestione della sicurezza. Ciò è vero specialmente nel nostro caso e può servire come modello per altri approcci di cooperazione a livello regionale.

L'EASP mira anche a fornire assistenza agli Stati membri nel preparare i loro SSP. Fornisce la concezione europea delle diverse interfacce e delle questioni comuni che devono essere trattate. Questa visione europea è fondamentale per l'approccio collaborativo e viceversa. Infatti, un'intesa comune di come funzionano il sistema AESA e dei ruoli e delle attività di tutti gli attori è alla base del lavoro di gruppo necessario per avere successo in questo sforzo impegnativo.

- Il piano europeo per la sicurezza aerea (EASp)

Nel 2010, è stata sviluppata la prima edizione dell'EASp seguendo un approccio dal basso verso l'alto. Le priorità iniziali sono state definite aggregando le priorità nazionali fornite dagli Stati membri. Queste priorità sono state confrontate con le priorità stabilite dall'iniziativa strategica europea per la sicurezza (ESSI), EUROCONTROL o l'Agenzia. Le edizioni future seguiranno una metodologia collaborativa più robusta al contrario di quella (dal basso verso l'alto) utilizzata per la prima versione. I principi per lo sviluppo dei piani futuri sono descritti nel manuale EASP.

La gestione della sicurezza ha subito un processo di evoluzione negli anni. Il miglioramento della sicurezza è diventata una sfida che richiede degli sforzi collettivi e prioritizzazione di scarse risorse. La pubblicazione di un piano di sicurezza è indicazione dell'impegno europeo ad agire.

L'intenzione di un documento del genere è quella di chiudere il cerchio della gestione della sicurezza collegando le questioni sulla sicurezza identificate a livello europeo attraverso l'analisi degli eventi di sicurezza con i piani d'azione e le iniziative lanciate per mitigare i rischi sottostanti.

L'EASp propone un percorso per i prossimi 4 anni che raffigura una visione globale del lavoro sulla sicurezza in Europa in tutti i settori dell'aviazione. Il piano stabilisce il primo livello di priorità che è inoltre integrato da piani di sicurezza nazionali e al livello dell'Agenzia da un programma di sicurezza interno. Crea una rete di azione. Il coordinamento e una stretta collaborazione sono la chiave per mantenerlo aggiornato ed efficace.

## **2. Analisi della sicurezza e ricerca**

### **2.1. Obiettivo e campo di applicazione**

L'AESA acquisisce e analizza dati per aiutare a migliorare le prestazioni di sicurezza del sistema dell'aviazione. Il lavoro dell'Agenzia include l'esecuzione di studi, la stesura di relazioni, il follow-up delle indagini sugli incidenti, la promozione delle iniziative di sicurezza oltre all'impostazione, l'uso e la diffusione di informazioni inerenti la sicurezza.

Il lavoro relativo all'analisi della sicurezza è duplice; internamente, l'analisi della sicurezza è la base per definire le azioni e le politiche che il comitato interno per la sicurezza dell'Agenzia (ISC) deve considerare, mentre esternamente l'analisi della sicurezza assiste, coopera e informa in merito alle questioni relative al rischio sulla sicurezza. Le funzioni a supporto del lavoro sono:

- analisi della sicurezza: revisioni, esecuzione di studi e stesura di relazioni;
- indagini: diffusione e follow-up delle raccomandazioni in materia di sicurezza, sviluppo di mezzi di cooperazione;
- miglioramento continuo: facilitare e promuovere iniziative nell'ambito della sicurezza dell'aviazione;
- l'impostazione, l'uso e la diffusione di informazioni che scaturiscono dalle funzioni tecniche (rendicontazione dei difetti di servizio, statistica, politica relativa al fattore umano, analisi dei dati di volo operativi, sistema di gestione della sicurezza, promozione della previsione e della sicurezza).

L'analisi della sicurezza fornisce una vasta gamma di avvisi e analisi della sicurezza sia a soggetti interni che esterni. Fornisce inoltre supporto alle attività di comunicazione dell'AESA con i soggetti interessati.

Nel 2010 è stata concentrata l'attenzione sul consolidamento delle capacità esistenti, come ad esempio l'ulteriore miglioramento dell'approccio sistematico per collegare le attività relative alla sicurezza ai rischi attinenti alla sicurezza che sono stati identificati e l'espansione dell'uso e della condivisione dei dati sulla sicurezza.

### **2.2. Principali realizzazioni nel 2010**

#### **Analisi della sicurezza**

- Utilizzo produttivo dei dati sulla sicurezza

L'espansione dell'utilizzo dei dati sulla sicurezza è stata un'attività premiante in quanto il lavoro si concentra sull'identificazione di tendenze e precursori al fine di prevenire incidenti futuri. Sono stati discussi degli accordi internazionali per condividere dati al fine di migliorare la cooperazione. Sono stati forniti dei nuovi strumenti per facilitare la disponibilità dei dati sulla sicurezza all'interno dell'Agenzia.

Alla luce dell'accordo di lavoro tra l'Agenzia ed EUROCONTROL, uno dei primi compiti di questo accordo consiste nell'espandere l'Analisi annuale della sicurezza (ASR) per includere una componente ATM. Inoltre, è stato assunto un coordinatore per la "Rete di analisi", il che significa che il progetto può iniziare nel 2011.

È stato anche svolto del lavoro al fine di rafforzare la politica dell'Agenzia sulla protezione delle informazioni relative alla sicurezza e l'applicazione della "cultura giusta".

- Sistema di rendicontazione interno (IORS)

Una delle principali realizzazioni nel 2010 è stata la creazione del sistema di rendicontazione interno (IORS) con lo scopo di migliorare l'organizzazione interna e i processi dell'Agenzia per tutti gli eventi notificati all'AESA. Il lavoro ha tra l'altro interessato lo sviluppo della politica dello IORS, le procedure necessarie e la forma da utilizzare. Il dipartimento IORS è stato creato nel mese di ottobre 2010.

- Cooperazione nelle indagini

Una maggiore cooperazione, la fiducia e la confidenza nei metodi di lavoro hanno permesso di conseguire delle azioni correttive più rapide e sicure a seguito di incidenti e inconvenienti gravi. È stata sviluppata e posta in essere una nuova legislazione europea, il regolamento (UE) n. 996/2010<sup>2</sup> che chiarifica i ruoli e le responsabilità dell'AESA.

Tra le attività di follow-up dei maggiori incidenti o inconvenienti gravi nell'aviazione civile accaduti nel 2010 figurano:

- 21 gennaio 2010: Agusta AW139 EC-KYR, incidente, Almería, Spagna;
- 10 aprile 2010: TU-154M, incidente delle forze armate polacche a Smolensk, Russia;
- 13 aprile 2010: Airbus A300B4-203F, XA-TUE dell'AeroUnion, Monterrey, Messico;
- 12 maggio 2010: Airbus A330, 5A-ONG, incidente, Libia;
- 28 luglio 2010: Airbus A321, incidente dell'Airblue AP-BJB, Islamabad;
- 27 luglio 2010: Boeing MD-11, Lufthansa cargo, D-ALCQ, incidente nell'aeroporto di Riyadh, Arabia Saudita;
- 3 settembre 2010: Boeing 747-400F, incidente N571UP, Dubai, EAU;
- 4 novembre 2010: Airbus A380, Qantas, avaria motore (non mortale).

- Ceneri vulcaniche

A seguito dell'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull (Islanda) nel mese di aprile 2010, che ha causato enormi disagi al trasporto aereo nell'Europa occidentale e settentrionale, l'Agenzia ha dedicato degli sforzi considerevoli per implementare dei provvedimenti adeguati al fine di promuovere la continuazione in sicurezza delle operazioni di volo. È stata data priorità al coordinamento, seminari, presentazioni e partecipazione a gruppi di lavoro, tutti con lo scopo di minimizzare l'impatto di eventi futuri. È stato pubblicato un bollettino informativo sulla sicurezza (Safety Information Bulletin)<sup>3</sup> con le raccomandazioni per gli operatori di velivoli ed elicotteri a turbina impiegati all'interno o nelle vicinanze di uno spazio aereo che è o si sospetta di essere contaminato con ceneri vulcaniche. L'Agenzia opera nella cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi (European Aviation Crisis Coordination Cell, EACCC) di nuova formazione per assicurare una risposta consistente, coerente e pronta alle situazioni di crisi. In aggiunta, è stata avviata una collaborazione con l'ICAO al fine di stabilire dei nuovi standard di certificazione per le ceneri vulcaniche.

- Iniziative in materia di sicurezza che forniscono risultati

I tre pilastri dell'ESSI sono stati connessi al programma europeo per la sicurezza aerea (EASP).

<sup>2</sup> Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE, GU L295/35.

<sup>3</sup> SIB dell'AESA n. 2010-17R2: Volo in spazio aereo con bassa contaminazione di ceneri vulcaniche.

- Gruppo di sicurezza europeo per l'aviazione commerciale (ECAST): è stato adottato un nuovo mandato con un collegamento al Comitato consultivo europeo sulla sicurezza aerea (EASAC). È stata lanciata l'attività Sicurezza in pista dell'ECAST, guidata dal Gruppo di lavoro europeo per la prevenzione delle uscite di pista (EWGPPE). È in corso il lancio del forum europeo sul monitoraggio dei dati di volo (FDM).
- Gruppo europeo per la sicurezza degli elicotteri (EHEST): sono stati pubblicati la relazione dell'EHEST sugli incidenti 2000-2005 e due volantini nonché video promozionali sulla sicurezza. È stato organizzato in Europa il Seminario internazionale sulla sicurezza degli elicotteri 2010.
- Gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione generale (EGAST): sono stati pubblicati linee guida sulla promozione della sicurezza EGAST, volantini e video promozionali sulla sicurezza dell'EGAST.
- Gestione delle prestazioni di sicurezza

Il consiglio di revisione delle prestazioni (PRB) è stato posto in essere dal regolamento (UE) n. 691/2010<sup>4</sup> relativo al sistema di prestazioni dell'ATM. Dato che tale sistema di prestazioni tratta anche la sicurezza, è stata inclusa nel regolamento anche la cooperazione con l'Agenzia. Le aree principali della cooperazione sono: definizione di indicatori chiave delle prestazioni, revisione dei piani prestazionali nazionali e le relazioni annuali del PRB. Questa cooperazione è stata formalizzata per mezzo di un memorandum d'intesa (MOU) firmato nel mese di febbraio 2011 tra l'Agenzia e i capi del PRB.

- Avanzamento della sicurezza a livello internazionale

Nel mese di marzo 2010 si è svolta la conferenza di alto livello sulla sicurezza dell'ICAO (HLSC). L'AESA ha presieduto il gruppo che ha riunito gli Stati al fine di produrre e presentare i documenti necessari per permettere all'Europa di parlare con una sola voce alla conferenza HLSC.

L'Agenzia ha organizzato una conferenza internazionale di spicco sull'impatto dei cambiamenti climatici sulla sicurezza dell'aviazione nel mese di settembre 2010.

## Ricerca

### ➤ Pianificazione della ricerca per il futuro

Tenendo conto delle priorità principali del piano europeo per la sicurezza aerea e del programma tematico dell'European Aviation Research Partnership Group (EARPG), l'Agenzia ha consolidato nel 2010 le sue necessità e richieste per nuove proposte progettuali così come un arretrato degli anni precedenti nell'ambizioso Piano di ricerca dell'AESA 2011-2013. Il piano include proposte progettuali che hanno origine dal programma di regolamentazione, progetti suggeriti dalle raccomandazioni sulla sicurezza, proposte avanzate dall'ESSI, direzioni per la certificazione e regolamentazione e il gruppo europeo di consultazione sui fattori umani (European Human Factors Advisory Group (EHFAG)).

---

<sup>4</sup> Regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione del 29 luglio 2010 che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, GU L201/1.



L'Agenzia ha collaborato strettamente con la Commissione europea in merito alle attività di ricerca comunitarie che impattano il sistema dell'AESA (Settimo programma quadro (FP7), sottotema 7.1 Aeronautica e trasporto aereo). In questo contesto, l'AESA ha preso parte a consigli delle parti interessate / comitati consultivi e ha organizzato riunioni per l'analisi del progresso.

Inoltre, l'AESA si è interfacciata con le iniziative tecnologiche di larga scala SESAR e CLEAN SKY. Nel 2010 l'Agenzia ha anche partecipato e contribuito al gruppo di implementazione e gruppo di integrazione del Consiglio consultivo per la ricerca aeronautica in Europa (ACARE). L'**allegato 2** contiene un elenco degli studi e dei progetti di ricerca del 2010.

## 2.3. Indicatori chiave delle performance

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2009	Obiettivo 2010	Risultato 2010
Migliorare la tempestività disponibilità e migliorare il contenuto dell'analisi annuale della sicurezza	Anticipazione della data di rilascio, la gamma degli indicatori viene ampliata e i dettagli migliorati	Contenuto completato e approvato entro il 1° giugno	Contenuto completato e approvato entro il 25 maggio	L'analisi annuale della sicurezza (ASR) del 2009 con un contenuto migliorato è stata approvata dal comitato interno per la sicurezza dell'Agenzia il 6 aprile 2010
Migliorare la risposta dell'Agenzia alle raccomandazioni in materia di sicurezza	Percentuale delle nuove raccomandazioni in materia di sicurezza risposte in non più di 90 giorni	90 %	95 %	88 %
Risposte coordinate, misurate e tempestive a gravi incidenti mortali dell'aviazione civile	Indagini di follow-up e supporto attivo per determinare il miglior piano di azioni correttive	Follow-up di 5 gravi incidenti mortali dell'aviazione civile	Follow-up di 7 gravi incidenti mortali dell'aviazione civile	Superato
Migliorare la pianificazione e il rateo di implementazione delle azioni pianificate	I piani d'azione sono accettati. Monitoraggio dell'implementazione dei piani d'azione che indichi che una percentuale elevata di azioni vengono indirizzate	I gruppi di lavoro ECAST mantengono i propri impegni, l'EHEST approva un piano d'azione; l'EGAST pubblica dei materiali promozionali sulla sicurezza	I gruppi di lavoro ECAST mantengono i propri impegni, l'EHEST implementa un piano d'azione; l'EGAST pubblica dei materiali promozionali sulla sicurezza	Raggiunto

### 3. Regolamentazione

#### 3.1. Obiettivo e campo di applicazione

L'Agenzia, in stretta collaborazione con la Commissione europea, gestisce e coordina la preparazione della legislazione dell'UE relativa alla regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile e compatibilità ambientale. In questo contesto l'AESA formula dei pareri indirizzati alla Commissione europea e adotta la relativa certificazione e gli elementi esplicativi.

Nel 2010, l'Agenzia ha continuato le sue attività in linea con le priorità definite dalla Commissione europea e mirando alla piena implementazione del regolamento di base. Garantire la consegna puntuale dei prodotti di regolamentazione è rimasta una sfida significativa nel 2010, in particolare per quanto riguarda le tre norme ATM "accelerate".

#### 3.2. Principali realizzazioni nel 2010

##### ➤ Piano di regolamentazione

L'AESA ha completato un numero di compiti significativamente più elevato confrontato ai 17 previsti nel piano di regolamentazione, compreso il parere che impone l'introduzione del nuovo software ACAS II, la decisione che introduce i metodi accettabili di rispondenza (AMC) e gli elementi esplicativi (GM) alla Parte M su "Sghiacciamento/Antighiaccio", i 3 pareri accelerati (fast-track) ATM così come i documenti di risposta alle osservazioni (CRD) sulle parti: Rilascio delle licenze dei membri d'equipaggio di condotta (FCL), Medica (MED), Requisiti per le autorità/Requisiti per le organizzazioni (AR/OR), Equipaggio di cabina (CC) e Operazioni di volo (OPS)<sup>5</sup>. I pareri sulla Parte FCL e Parte MED sono stati formulati nel 2010. L'**allegato 3** contiene una lista delle decisioni, pareri e NPA del 2010.

##### ➤ Mandato esistente

L'AESA ha fornito diversi NPA importanti sulla negoziazione di servizi tecnici, sull'adattamento del regolamento (CE) n. 2042/2003<sup>6</sup>, CS-25 sul tipo e numero delle uscite di emergenza per i passeggeri e CS-27 / CS-29 sul monitoraggio della salute in presenza di vibrazioni.

##### ➤ Estensione del campo di applicazione

###### • Prima estensione

L'Agenzia ha proseguito il suo lavoro conformemente agli otto pacchetti di lavoro prioritari concordati dal consiglio di amministrazione nel mese di settembre 2009. I pacchetti di lavoro sono stati allineati con gli NPA e con la nuova struttura normativa proposta, in modo particolare tenendo conto del progresso fatto, con le risorse interne ed esterne disponibili e la corrispondente competenza, così come la ristrutturazione dei requisiti tecnici OPS.

I CRD alla Parte AR e Parte OR sono stati pubblicati nel mese di ottobre 2010. Contengono i requisiti per le autorità (AR) in merito a: FCL, organizzazioni di

<sup>5</sup> OPS, inerente le operazioni di trasporto aereo commerciale con elicotteri e velivoli (CAT (A+H)) e le operazioni richiedenti approvazioni specifiche (SPA).

<sup>6</sup> Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione del 20 novembre 2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni, GU L 315/1.

addestramento, centri aeromedici, FSTD, operazioni di volo, certificazione aeromedica ed equipaggio di cabina, e i requisiti per le organizzazioni (OR) in merito a: organizzazioni di addestramento, centri aeromedici, FSTD ed equipaggio di cabina. I CRD alle specifiche di certificazione per FSTD per velivoli ed elicotteri sono stati pubblicati nel mese di dicembre 2010.

- Seconda estensione

L'Agenzia ha formulato i pareri della "prima fase" ("accelerati") su tre norme ATM essenziali e ha continuato le sue attività di regolamentazione in linea con le priorità concordate. L'AESA ha anche formulato il parere sui requisiti di utilizzo dello spazio aereo comune con la prima sottoparte sul software ACAS II versione 7.1 che è obbligatorio nello spazio aereo europeo. Si è continuato con lo sviluppo delle norme attuative per la sicurezza degli aeroporti con lo scopo di fornire i corrispondenti NPA entro il 2011 e di adottare le norme entro il 2013 come stabilito dal regolamento di base.

Come richiesto dalla Commissione europea e in conformità al ruolo consultivo dell'Agenzia in materia di sicurezza (articolo 13a del regolamento quadro del CUE), l'Agenzia ha contribuito attivamente allo sviluppo delle norme attuative del CUE sulle funzioni di gestione della rete ATM, sul sistema di prestazioni ATM e nel fornire le informazioni per stabilire o modificare i blocchi funzionali di spazio aereo (FAB).

- Implementazione del programma di lavoro legislativo del 2010: interfaccia con le organizzazioni

Nell'implementare il suo programma di lavoro per il 2010, la direzione per la regolamentazione ha sviluppato ulteriormente un'interfaccia con EUROCONTROL, SESAR e ICAO.

Al fine di massimizzare le sinergie nei compiti di entrambe le organizzazioni e facilitare l'implementazione del mutevole contesto normativo nel settore ATM, è stato adottato l'accordo di lavoro tra l'Agenzia ed EUROCONTROL ed è stato stabilito il programma di lavoro per il 2011 e i corrispondenti compiti. È stata anche stabilita una stretta relazione di lavoro nel settore della protezione ambientale.

È stata formalmente firmata un'autorizzazione a procedere (LoA) tra l'Agenzia e l'impresa congiunta SESAR al fine di definire i compiti e le modalità connesse al programma SESAR. L'Agenzia è coinvolta da un punto di vista normativo nella pianificazione, stesura delle norme e in casi relativi alla sicurezza e ha un ruolo primario nel processo di validazione dei pacchetti di lavoro SESAR. L'Agenzia ha anche fornito supporto al programma SESAR per validare gli aspetti relativi alla sicurezza in merito all'implementazione del programma.

Inoltre, l'AESA ha continuato a essere direttamente coinvolta nei vari gruppi di lavoro e commissioni dell'ICAO, aumentando la sua collaborazione e il supporto fornito all'ICAO sullo sviluppo di nuove norme e standard. L'AESA ha lavorato con la task force e commissioni dell'ICAO sulle operazioni e servizi aeroportuali nel gruppo di studio dell'ICAO per operazioni con sistemi aeromobili senza pilota e con la task force sulla nuova generazione di professionisti del settore aeronautico (NGAP). L'AESA ha anche partecipato alle riunioni sul rumore degli aeromobili, emissioni degli aeromobili e ai task force sulla modellizzazione e progettazione di banche dati. È stato anche fornito supporto alla Commissione europea per preparare la riunione del gruppo direttivo dell'ICAO/CAEP.

### 3.3. Indicatori chiave delle performance

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2009	Obiettivo 2010	Risultato 2010
Migliorare il processo normativo organizzando conferenze al fine di comunicare con le parti interessate in una primissima fase del processo	Numero di conferenze di alto livello organizzate all'inizio di nuovi incarichi	4	4	6 <sup>7</sup>
Essere più proattivi nei riguardi dell'ICAO, SM, istituzioni dell'UE al fine di assumere un ruolo guida nella preparazione di norme e nello stabilire obiettivi in materia di sicurezza	Adozione e livello di implementazione di una politica sull'interazione con questi attori chiave differenti.	La politica redatta da R è adottata dai direttori	75 % della politica implementata	95 %
Implementare il R WP adottato	% di incarichi implementati	95 %	95 %	135 %

<sup>7</sup> Giornata informativa dell'AESA – Seconda estensione dell'AESA: Aeroporti e ATM, Parte 211/145 seminario d'interfaccia – Discussione sull'accettazione di parti e riparazioni, seminario su MDM.047, M.014 e 145.012, conferenza AR/OR, conferenza OPS sulla Parte CAT e Parte SPA.

## **4. Certificazione dei prodotti**

### **4.1. Obiettivo e campo di applicazione**

L'Agenzia è responsabile per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di prodotti, parti e pertinenze. Tale responsabilità include la certificazione iniziale di nuovi progetti del tipo e una varietà di attività, così come certificati di omologazione supplementari, approvazione di modifiche e riparazioni. Inoltre, include le attività atte ad assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità dei prodotti, parti e pertinenze certificate durante il loro intero ciclo di vita operativo. Ciò include reazioni senza ritardi inaspettati a problemi in materia di sicurezza e la pubblicazione e diffusione delle informazioni obbligatorie applicabili (direttive sull'aeronavigabilità, AD).

Nel 2010 la direzione "Certificazioni" dell'Agenzia ha rivolto la sua attenzione al miglioramento in materia di mantenimento dell'aeronavigabilità e la preparazione dell'implementazione di nuovi mandati in aggiunta allo svolgimento del suo incarico principale nel settore della certificazione di aeronavigabilità e ambientale di prodotti, parti e pertinenze aeronautiche.

### **4.2. Principali realizzazioni nel 2010**

La direzione "Certificazioni" ha dato inizio e ha fornito un supporto attivo allo sviluppo di un nuovo sistema (strumenti e metodi di lavoro) per la raccolta, analisi e registrazione consistente di informazioni sulla sicurezza. Ha anche contribuito allo sviluppo del quadro normativo per le nuove responsabilità dell'Agenzia. La direzione ha inoltre fornito supporto alla revisione dell'attuale regolamento relativo ai diritti e agli onorari<sup>8</sup> al fine di stabilire un adeguato meccanismo di finanziamento per le nuove attività.

La direzione ha di conseguenza modellato la sua organizzazione e ha costituito il dipartimento Gestione del traffico aereo (ATM) e Sistemi di navigazione aerea (ANS), che sarà responsabile di tutte le indagini e la supervisione dei sistemi utilizzati per fornire i servizi ATM/ANS.

Lo sviluppo di un "Programma di formazione" per giovani ingegneri è proseguito con una decisione del direttore esecutivo<sup>9</sup>, che definisce il quadro generale per i programmi di formazione presso l'AESA.

L'Agenzia ha sostenuto attivamente la sua cooperazione con i soggetti interessati per mezzo di un numero di eventi specifici (workshop, seminari, riunioni di direzione ecc.) e uno strumento di comunicazione di nuovo sviluppo, il memorandum di certificazione<sup>10</sup>.

#### ➤ **Certificazione di aeronavigabilità e ambientale di prodotti, parti e pertinenze**

- Analisi delle domande ricevute

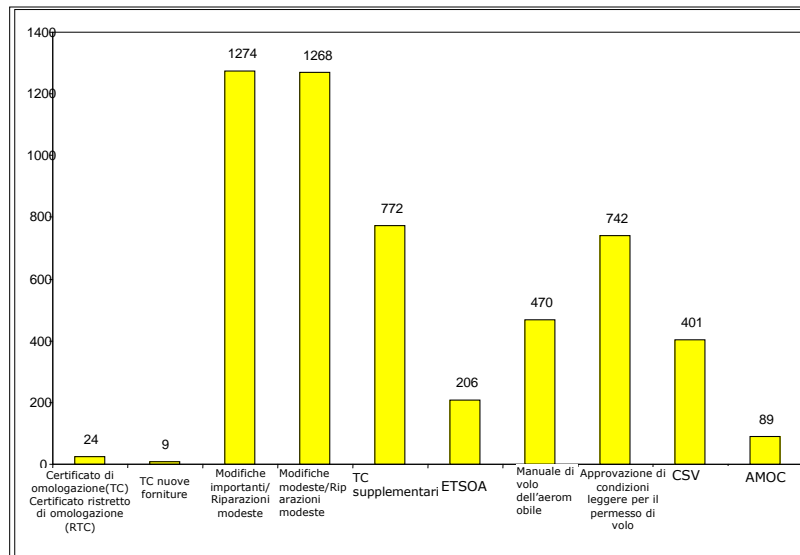
Il numero di nuove domande ricevute dall'Agenzia per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale nel 2010 mostra che l'industria si è ripresa dalla crisi

<sup>8</sup> Regolamento (CE) n. 593/2007 della Commissione del 31 maggio 2007 relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea e Regolamento (CE) n. 1356/2008 della Commissione del 23 dicembre 2008 che modifica il regolamento (CE) n. 593/2007.

<sup>9</sup> Decisione n. 2010/175/E del direttore esecutivo dell'Agenzia del 16 dicembre 2010 sulla regolamentazione relativa al programma di formazione dell'AESA.

<sup>10</sup> I memorandum di certificazione dell'AESA precisano le azioni che l'Agenzia intraprende in merito a delle questioni di certificazione specifiche. Il loro scopo è quello di fornire una guida su un soggetto particolare e in qualità di materiale non vincolante possono fornire informazioni complementari e una guida per dimostrare la conformità agli standard in vigore.

finanziaria. Il numero (5 255) è rimasto stabile se confrontato al 2009. Sono state ricevute domande per la certificazione di nuovi progetti del tipo per diversi tipi di prodotti che variano da dirigibili, palloni, motori, eliche a piccoli aeroplani ed elicotteri. Per quanto riguarda gli aeroplani di grandi dimensioni, Bombardier, un produttore di aeromobili canadese, ha presentato domanda per un certificato sia europeo (AESA) che canadese (Transport Canada Civil Aviation, TCCA) dei suoi velivoli bimotore di medio raggio, serie C (CS100 e CS300). Il grafico seguente mostra un'analisi della natura delle domande ricevute:



- Programmi importanti pluriennali di certificati di omologazione

È stata svolta una mole considerevole di lavoro su vari progetti pluriennali di certificati di omologazione, quali l'Airbus A350, l'A400M per il trasporto aereo militare, l'elicottero Eurocopter EC175 e anche sulla validazione dei business jet Embraer EMB-550 e EMB-545, Mitsubishi Regional Jet (MRJ), l'elicottero multiruolo HAL Dhruv e il regional jet Sukhoi Superjet. Nel 2010, la validazione dei jet di linea Boeing B787 e B747-8 ha raggiunto la sua fase finale, anche se entrambi i progetti hanno subito dei ritardi per cause tecniche.

- Numero di certificati rilasciati

Durante l'anno sono stati rilasciati 3 996 certificati<sup>11</sup>. Sono stati rilasciati i certificati di omologazione per il monoplano in configurazione pusher bimotore, Skycar, il motore a turbina SaM146-IS17, il motore diesel alternativo TDA CR 1.9 8V e l'elica Helix H50F. Inoltre, l'Agenzia ha completato con successo la validazione del business jet leggero brasiliano, Embraer EMB-505, il business jet Hawker Model 4000 e i vari tipi di palloni ad aria calda di Kavanagh, Australia. È stato rilasciato un certificato ristretto di omologazione alla Beriev Aircraft Company per il suo aeromobile anfibia multiruolo, Be-200ES-E.

<sup>11</sup> Per certificato si intende qualsiasi approvazione, licenza o altro documento rilasciato a seguito di certificazione.

### ➤ **Mantenimento dell'aeronavigabilità**

- La questione dei sedili della Koito

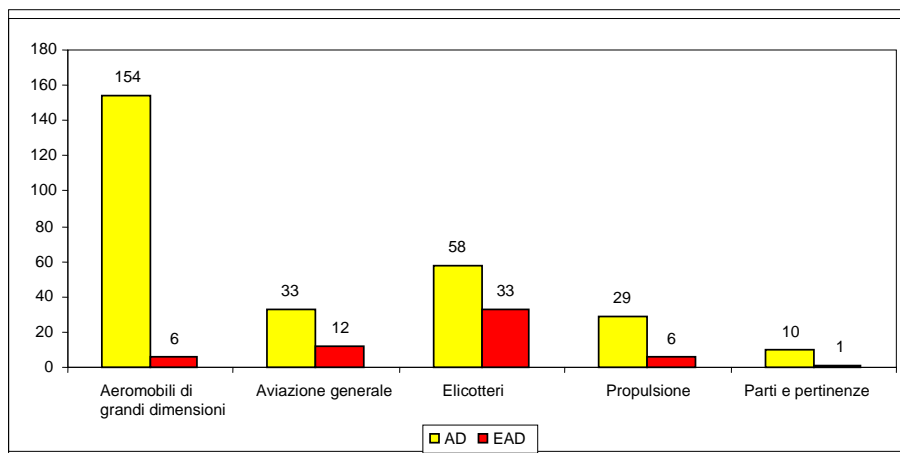
In merito agli aspetti relativi alla falsificazione dei risultati delle prove sui sedili da parte della Koito Industries Ltd (Giappone), l'AESA ha collaborato strettamente con la sua controparte statunitense, la Federal Aviation Administration (FAA) nello sviluppare le loro azioni obbligatorie che sono culminate in una forma armonizzata della proposta per il rilascio di una direttiva di aeronavigabilità (PAD) dell'AESA / di un avviso di proposta di regolamentazione (NPRM, Notice of Proposed Rulemaking) della FAA corrispondenti. Prima della pubblicazione delle norme finali, sono state organizzate due riunioni informative con l'industria per facilitare il periodo relativo ai commenti.

- Incidente della Qantas

Durante l'anno il dipartimento si è interessato attivamente dell'analisi delle indagini sugli incidenti e inconvenienti, incluso l'incidente di un Airbus A380 della Qantas Airlines, nel mese di novembre 2010.

- Direttive di aeronavigabilità (AD) e Direttive di aeronavigabilità di emergenza (EAD)

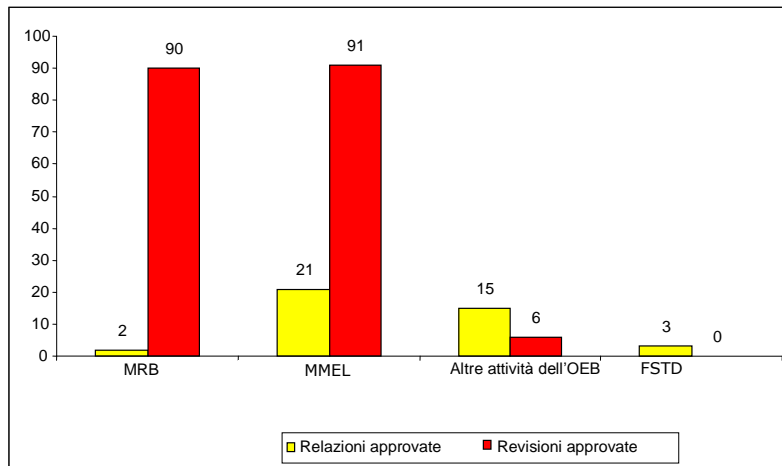
Infine, al fine di garantire le funzioni relative al mantenimento dell'aeronavigabilità associate ai prodotti, parti e pertinenze che sono sotto la supervisione dell'Agenzia, sono state pubblicate 284 direttive di aeronavigabilità (AD) e 58 direttive di aeronavigabilità di emergenza (EAD). I relativi dettagli sono illustrati nel diagramma seguente:



### ➤ **Compiti di certificazione correlati alle operazioni**

Queste attività comprendono le attività di revisione del piano di manutenzione (MRB) e una vasta gamma di attività del comitato di valutazione delle operazioni (OEB), così come l'approvazione della lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento emessa dal costruttore (MMEL), le attività di addestramento dell'equipaggio di condotta e di cabina e le qualifiche sui dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD).

I risultati corrispondenti possono essere mostrati come segue:



### 4.3. Indicatori chiave delle performance

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2009	Obiettivo 2010	Risultato 2010
Assicurare un livello minimo di supervisione sul mantenimento dell'aeronavigabilità	Numero di ore di lavoro tecnico annuali effettuate come percentuale delle ore pianificate	90 %	90 %	88,19 %
Internalizzare i compiti di certificazione in linea con le politiche di internalizzazione	Ore interne come percentuale delle ore totali	62 %	64 %	70,95 %
Migliorare il rendimento del personale tecnico	Porzione delle ore tecniche (progetto) come percentuale delle ore totali	65 %	66 %	80,11 %
Assicurare un soddisfacimento adeguato di tutti i compiti di certificazione relativi agli standard di volo	Numero di ore di lavoro tecnico effettuate per progetto come percentuale delle ore pianificate	-	90 %	97,85 %
Soddisfazione dell'industria	Percentuale di riscontro positivo ricevuto per mezzo di questionari di riscontro delle parti interessate		80 %	72 % (sulla base di un tasso di partecipazione del 29%)
Qualità della supervisione sulla sicurezza in materia di progettazione (IAW&CAW)	Numero degli inconvenienti o incidenti principali (CS 25 e CS 29 a/c) causato o parzialmente causato da carenze relative alla progettazione		Uguale o inferiore alla media dei 10 anni precedenti	In revisione, con lo scopo di sviluppare un indicatore più significativo



## 5. Approvazioni dell'organizzazione

### 5.1. Obiettivo e campo di applicazione

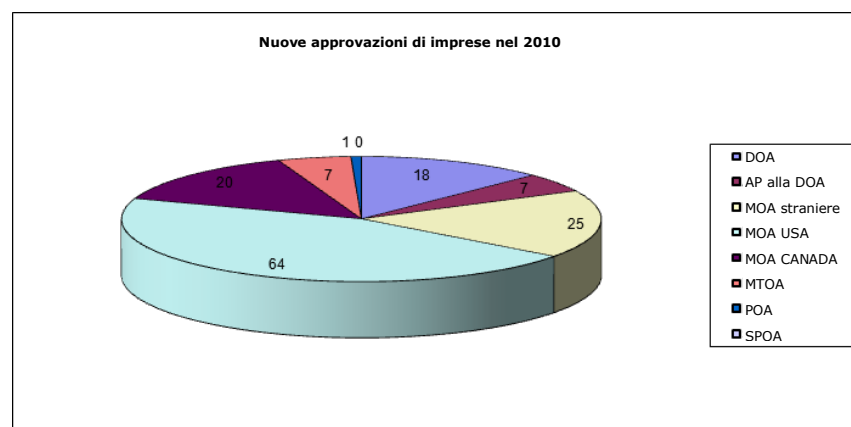
L'AESA è responsabile per l'approvazione delle imprese di progettazione, a prescindere dal paese di provenienza così come quelle responsabili della produzione, della manutenzione, della formazione e della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità con sedi al di fuori del territorio degli Stati membri. Inoltre, l'AESA è anche responsabile per l'approvazione delle organizzazioni di produzione ubicate nel territorio di uno o più Stati membri se richiesto dagli Stati membri.

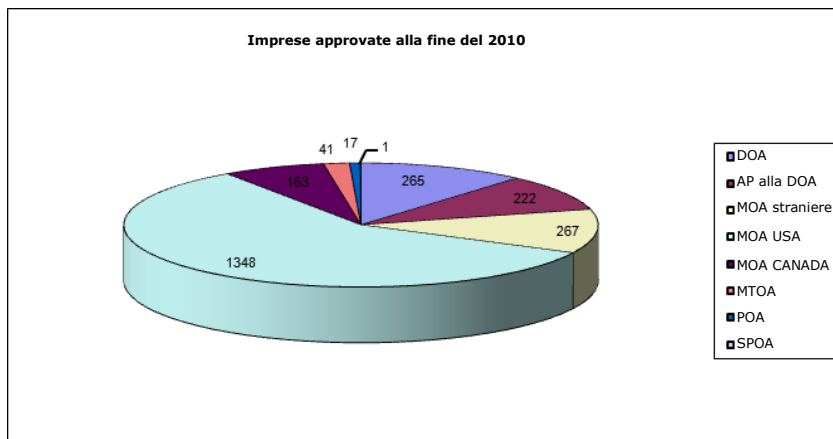
Nel 2010, le attività di approvazione relative al campo di applicazione iniziale dell'Agenzia hanno raggiunto un livello maturo in termini di attività e metodologie. Il lavoro nel 2010 è stato concentrato verso l'incoraggiamento del metodo e dell'approccio esistenti per le approvazioni delle imprese e per preparare i nuovi mandati e per implementare i processi corrispondenti, come ad esempio l'espansione del rilascio delle licenze di pilotaggio e ATM/ANS (procedura accelerata).

### 5.2. Principali realizzazioni nel 2010

Le attività di approvazione sono cresciute costantemente nel 2010, incluse le approvazioni delle imprese di progettazione (DOA) / procedura alternativa (AP) alla DOA, approvazione delle imprese di produzione (POA) e approvazione delle imprese di manutenzione / approvazione delle imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità (MOA/COA). Il carico di lavoro sulla sorveglianza dell'approvazione dell'impresa di produzione singola europea Airbus (Airbus European Single Production Organisation Approval (SPOA)) è aumentata leggermente, anche in località non europee. I valori corrispondenti alle approvazioni delle imprese possono essere riassunti come segue:

#### Nuove approvazioni di imprese nel 2010



**Imprese approvate al 31/12/2010**➤ **Approvazione delle imprese di progettazione**

Il 31 dicembre 2010 sono state rilasciate un totale di 265 DOA, delle quali 192 sono state internalizzate dall'Agenzia. 73 sono rimaste nelle mani delle AAN. 92 imprese erano nella fase di valutazione iniziale per la DOA e 45 per AP per DOA. L'internalizzazione delle attività ha raggiunto gli obiettivi previsti. Tre ulteriori imprese sono state trasferite ai capi progetto dell'AESA nel 2010, inclusi un DOA e due AP per DOA. Verranno effettuati ulteriori trasferimenti se le AAN decideranno di interrompere le loro attività o se l'estensione del campo di applicazione delle DOA lo richieda.

➤ **Approvazione delle imprese di produzione**

Sono stati ulteriormente rafforzati i contatti con l'Autorità cinese sulle strutture di produzione di due imprese titolari di POA dell'AESA e della linea di montaggio finale dell'Airbus (FAL) in Cina. In aggiunta, la procedura per il rilascio dei certificati di aeronavigabilità per l'esportazione (EcofA) per gli aeromobili prodotti in Cina è stata implementata e incoraggiata. Il rappresentante dell'AESA in Cina ha fornito supporto a questa specifica attività.

➤ **Approvazione di imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità/ imprese di manutenzione**

Nel settore dell'approvazione di imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità e di imprese di manutenzione, nella maggior parte dei casi l'AESA sta esternalizzando le indagini tecniche e il mantenimento della supervisione delle imprese alle AAN. Gli esperti interni coprono direttamente un numero limitato di approvazioni per mantenere e sviluppare competenze al fine di poter gestire efficacemente le attività svolte dalle AAN. L'AESA ha contribuito alla preparazione di un passaggio graduale dagli accordi bilaterali di manutenzione esistenti ai nuovi accordi bilaterali UE-USA.

### 5.3. Indicatori chiave delle performance

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2009	Obiettivo 2010	Risultato 2010
Stabilire i mezzi per i controlli delle prestazioni di sorveglianza delle AAN al fine di garantire un'applicazione comune della sorveglianza dell'organizzazione; tutto ciò malgrado il fatto che la sorveglianza venga effettuata dall'AESA o da una AAN per suo conto	Numero di visite delle AAN accompagnate dai capi progetto dell'AESA o dal personale di gestione dell'AESA	Non disponibile	5 %	3,8 %
Implementare nuovi mandati, tempestivamente adeguati alle modifiche delle date di implementazione	Disponibilità del piano di implementazione	Rivedere regolarmente il piano di implementazione	Implementare i nuovi mandati conformemente al piano di implementazione	Modifica al piano di implementazione secondo le modifiche delle norme attuative
Sviluppare in modo proattivo dei legami strutturati con la Commissione e le principali autorità di regolamentazione nel settore degli operatori di paesi terzi, mantenendo l'indipendenza dell'Agenzia	Numero di riunioni regolari tenute con la CE	Non disponibile	Riunioni trimestrali	Sono state effettuate riunioni regolari
Preparazione di procedure adeguate per l'esternalizzazione alle AAN in merito a nuovi mandati	Percentuale di incarichi esternalizzati sugli incarichi effettuati dal personale dell'AESA	Finalizzare la fase delle procedure di esternalizzazione	Stabilire le procedure di esternalizzazione (obiettivo 80 %)	Modifica alle procedure di esternalizzazione a causa del rinvio della politica di esternalizzazione
Sviluppare un sistema di sorveglianza basato sul rischio con fasi di prove e implementazione definite	Implementazione delle fasi di sorveglianza basate sul rischio rispetto al piano di implementazione	Finalizzare la fase di definizione	Finalizzare la fase di prova	Il concetto è stato finalizzato, ulteriore progresso soggetto alla disponibilità di strumenti per le prove

## **6. Ispezioni degli Stati membri**

### **6.1. Obiettivo e campo di applicazione**

L'Agenzia assiste la Commissione europea nel monitorare l'implementazione uniforme e efficace del diritto dell'Unione europea da parte delle AAN degli Stati membri per mezzo di ispezioni di standardizzazione. Tali ispezioni di standardizzazione potrebbero anche includere ispezioni di imprese o associazioni di imprese nell'ambito della sorveglianza delle AAN ispezionate.

Per quanto concerne i settori dell'aeronavigabilità iniziale e per il mantenimento dell'aeronavigabilità, l'Agenzia vigila sulla conformità delle AAN ai requisiti del regolamento di base e corrispondenti norme attuative conformemente al quadro stabilito dal regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione.<sup>12</sup> Nei settori delle operazioni di volo (OPS), rilascio delle licenze di pilotaggio (FCL) e dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD), l'Agenzia svolge le ispezioni di standardizzazione al fine di garantire una transizione continua e per evitare lacune di sicurezza fino all'adozione delle prossime norme attuative dell'UE. I precedenti requisiti aeronautici JAA (JAR) e, per il trasporto aereo commerciale con velivoli i requisiti del regolamento (CEE) n. 3922/91<sup>13</sup> del Consiglio ("UE-OPS"), continuano a rimanere validi.

Nel 2010, l'Agenzia ha rivolto la sua attenzione al fine di intensificare ulteriormente le sue attività di standardizzazione e ha lavorato verso un miglioramento continuo del processo di standardizzazione.

### **6.2. Principali realizzazioni nel 2010**

#### ➤ **Campo di applicazione**

Nel 2010, il campo di applicazione della standardizzazione conteneva 46 paesi: i 31 "Stati dell'AESA" più 15 Stati che hanno firmato un accordo di lavoro (WA) con l'AESA. Nel corso dell'anno, sono state effettuate delle ispezioni nei 26 "Stati dell'AESA" e 7 "Stati del WA". La standardizzazione ha continuato a combinare tutte le ispezioni settoriali pianificate per lo stesso paese, al fine di fornire alla Commissione europea una "visione globale" coerente in tutti i settori tecnici. Conseguentemente, circa il 90 % delle ispezioni regolari del 2010 sono state pianificate e svolte come "ispezioni combinate".

#### ➤ **Squadra di ispettori**

L'AESA si impegna a coinvolgere gli ispettori AAN distaccati nelle sue squadre di ispezione, al fine di beneficiare dalla loro competenza ed esperienza pratica così come per instaurare e disseminare un'intesa comune dei requisiti applicabili su tutte le AAN (standardizzazione proattiva). Nel 2010, 95 membri sono stati forniti dagli ispettori AAN distaccati (54 %). Sono stati eseguiti tre corsi di addestramento iniziale per gli ispettori di standardizzazione, addestrando in tal modo più di 40 nuovi ispettori, per la maggior parte nei settori di FCL, OPS e FSTD.

<sup>12</sup> Regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione del 16 maggio 2006 concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione, GU L 129/10.

<sup>13</sup> Regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione del 20 agosto 2008 recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili, GU L 254/1.

➤ **Risultati principali della standardizzazione**

Nel 2010 sono state effettuate 111 ispezioni di standardizzazione<sup>14</sup>, come segue:

Tipo di ispezione	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Regolare	14	22	12	18	18	7
Follow-up	0	4	9	3	2	0
Ad hoc	0	1	1	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>7</b>

Queste ispezioni hanno dato luogo a 949 risultati, dei quali 876 sono stati classificati come non conformità richiedenti la proposta e l'implementazione di un piano d'azione correttiva da parte dell'AAN ispezionata. Approssimativamente il 20 % di tutti i risultati sono stati classificati come mancanze significative che potrebbero causare problematiche di sicurezza se non corrette puntualmente.

Tutti i piani d'azione correttiva proposti dalle AAN sono stati valutati dalle corrispondenti sezioni di standardizzazione. In alcuni casi specifici non è stato possibile raggiungere alcun accordo, il che ha portato alla pubblicazione di relazioni supplementari. Delle azioni concordate sono state monitorate dall'Agenzia al fine di assicurare la loro implementazione.

➤ **Riunioni di standardizzazione**

Nel 2010 il dipartimento di standardizzazione ha organizzato dieci riunioni con una partecipazione totale di 448 rappresentanti delle AAN. Le riunioni di standardizzazione sono risultate essere uno strumento efficace per raggiungere un livello più alto di intesa comune e interpretazione dei requisiti applicabili. Le conclusioni di ciascuna riunione vengono condivise con la direzione Regolamentazione, così che quelle qualificanti come potenziale materiale normativo possono essere ulteriormente sviluppate. L'Agenzia ha deciso di aumentare la frequenza delle riunioni di standardizzazione sulla base del riscontro positivo che ha ricevuto dalle AAN.

➤ **Miglioramento continuo del processo di standardizzazione**

Al momento il processo di standardizzazione è in una fase matura e consegue con successo i propri obiettivi.

Tuttavia, l'Agenzia sta lavorando verso un continuo miglioramento della qualità, efficienza ed efficacia del processo. A tal fine, sono già stati avviati un numero di provvedimenti che saranno ulteriormente migliorati nel 2011 e, nel futuro, il processo subirà un'evoluzione verso un approccio di monitoraggio continuo (CMA) basato sul rischio.

Questo approccio dinamico è stato confermato durante l'audit dell'IAS<sup>15</sup> nel mese di settembre. La relazione dell'audit ha concluso che il sistema di controllo interno esistente fornisce una sicurezza ragionevole in merito al raggiungimento degli obiettivi riguardanti l'ispezione delle AAN.

<sup>14</sup> Inoltre, il dipartimento di standardizzazione è stato coinvolto in sette visite internazionali di standardizzazione (Stati Uniti, Canada, Brasile) e nove visite di accreditamento.

<sup>15</sup> Il servizio di audit interno della Commissione europea.

### 6.3. Indicatori chiave delle performance

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2009	Obiettivo 2010	Risultato 2010
Completare il numero concordato di visite come previsto nel piano annuale approvato	% delle visite pianificate svolte		100 % delle visite pianificate + visite ad hoc e altre visite impreviste	Pianificate: 104 Svolte: 111 (2 ad hoc)
Estendere le riunioni di standardizzazione ai nuovi mandati	Numero di riunioni di standardizzazione per campo di applicazione	1 riunione per campo di applicazione	1 riunione per campo di applicazione	2 riunioni per campo di applicazione nei nuovi mandati
Partecipare attivamente ai corsi forniti alle AAN	Numero di personale partecipante attivamente	1 membro del personale per campo di applicazione	Almeno 1 membro del personale per campo di applicazione	1 membro del personale per campo di applicazione ha partecipato
Estendere a OPS/FCL/FSTD le stesse qualificazioni degli ispettori		Stabilire la lista degli ispettori che devono essere qualificati	Iniziare la qualificazione	La qualificazione è iniziata
Continuare a consolidare il gruppo esistente di ispettori		Aumentare del 10 %	Aumentare del 10 %	Aumento medio nel 2010 > 10 %
Esplorare la possibilità (disponibilità) di un distacco di breve durata (1 anno) del personale delle AAN presso l'AESA	Stabilire la necessità e la procedura	Inviare una lettera a tutte le AAN per identificare la possibile popolazione	Almeno 1 END	1 esperto nazionale distaccato nel 2010
Utilizzare un indice di reattività per definire la pianificazione delle visite		Modificare le procedure per tenere conto delle possibili implicazioni dell'implementazione del sistema basato sul rischio (più corto, 1 anno, e più lungo, 3 anni)	Modificare le procedure per tenere conto delle possibili implicazioni dell'implementazione e del sistema basato sul rischio (più corto, 1 anno, e più lungo, 3 anni)	Parzialmente raggiunto; si stanno modificando le procedure verso un approccio basato sul rischio, in linea con il modello CMA dell'ICAO

## **7. Operatori**

### **7.1. Obiettivo e campo di applicazione**

Il dipartimento Operatori tratta le attività dell'Agenzia relative al coordinamento del programma della valutazione sulla sicurezza degli aeromobili non comunitari (SAFA) della Comunità europea e l'autorizzazione degli operatori dei paesi terzi (TCO).

L'attività della SAFA svolta dall'AESA è una funzione di coordinamento, che include:

- mantenere e aggiornare la banca dati delle relazioni dalle ispezioni di rampa della SAFA;
- fornire analisi e relazioni dei dati raccolti;
- incoraggiare l'organizzazione e l'implementazione di corsi d'addestramento;
- fornire proposte per manuali e procedure;
- incoraggiare la standardizzazione di attività della SAFA.

In aggiunta, nell'ambito dell'articolo 23 del regolamento di base dell'AESA, l'Agenzia sarà responsabile per il rilascio di autorizzazioni a operatori di paesi terzi (TCO) che desiderano volare nello spazio aereo dell'AESA e atterrare in un paese dell'AESA.

Nel 2010, l'Agenzia ha rivolto la sua attenzione all'ulteriore miglioramento del programma SAFA (comprendente, ad esempio, lo sviluppo e il dislocamento dell'applicazione SAFA rivista, l'implementazione del sistema centralizzato per il follow-up delle azioni correttive, l'aggiornamento continuo delle procedure SAFA), nello svolgimento delle audit di standardizzazione della SAFA alle AANS e nel fornire un supporto continuo alla Commissione per il Comitato per la sicurezza aerea (ASC) sulla Lista di sicurezza dell'UE.

In merito ai TCO, l'Agenzia ha concentrato la sua attenzione sul lavoro introduttivo (esatta definizione del campo di applicazione, carico di lavoro e procedure).

### **7.2. Principali realizzazioni nel 2010**

#### **SAFA**

##### **➤ Miglioramento del programma SAFA**

Nel 2010, l'AESA ha iniziato lo sviluppo di una nuova applicazione e banca dati della SAFA stabilendo dei requisiti di alto livello e requisiti commerciali dettagliati. Questa nuova applicazione fornirà pieno supporto per l'intero processo (preparazione, relazioni, follow-up e chiusura dei risultati).

L'analisi della SAFA è stata effettuata in linea con il programma stabilito. Tutte le analisi regolari sono state precedute da un esame delle qualità volto a identificare gli errori di segnalazione. I risultati dell'analisi così come i risultati del processo di prioritizzazione delle ispezioni della SAFA sono stati presentati durante le riunioni del Comitato per la sicurezza aerea (Lista di sicurezza). Numerose analisi ad hoc sono state effettuate anche su richiesta della Commissione europea per fornire supporto ai vari casi in corso di investigazione.

Nel 2010 gli elementi esplicativi della SAFA (incluse procedure dettagliate per l'esecuzione di ispezioni di rampa, relazioni e follow-up) sono stati rivisti, tenendo conto delle ultime modifiche agli standard applicabili dell'ICAO così come i contributi ricevuti

dagli Stati partecipanti alla SAFA e dalle audit di standardizzazione della SAFA svolte dall'AESA.

Come stabilito dalla direttiva SAFA e in conformità ai termini di riferimento per la standardizzazione della SAFA concordata con gli Stati partecipanti alla SAFA, l'AESA ha continuato il processo di standardizzazione della SAFA iniziato nel 2009. Nel 2010, un totale di 24 ispezioni di standardizzazione sono state pianificate e completate presso Stati partecipanti alla SAFA dell'UE e non dell'UE.

#### ➤ **Promozione internazionale del programma SAFA dell'UE**

Al fine di promuovere il programma SAFA dell'UE in un campo internazionale, i principi e la metodologia della SAFA utilizzati sono stati presentati a vari tipi di pubblico internazionale durante il forum di cooperazione internazionale dell'AESA e il secondo Global Aviation Safety Roadmap Workshop organizzato dall'ICAO/Comitato interstatale per l'aviazione. Il programma della SAFA è stato anche presentato durante vari seminari, gruppi di lavoro e riunioni bilaterali a un numero di Stati: EAU, India, Venezuela e Cina.

In linea con il mandato dato dalla Commissione europea, l'Agenzia ha anche avviato negoziazioni con degli Stati non europei per il loro inserimento nel programma della SAFA dell'UE. Nella prima fase sono stati rivolti gli inviti a quattro paesi: Brasile, Canada, Marocco e Tunisia e sono state già avviate delle negoziazioni con il Brasile, Canada e Marocco.

## **Operatori dei paesi terzi**

Nel campo di applicazione dell'estensione del suo mandato, l'Agenzia ha iniziato un lavoro introduttivo (esatta definizione del campo di applicazione, carico di lavoro e procedure) nel contesto delle autorizzazioni agli operatori dei paesi terzi (TCO). Ciò implica:

- costituzione di un piano progettuale globale dei TCO e sviluppo degli elementi iniziali per la supervisione basata sulle prestazioni considerando i principi di valutazione del rischio;
- stesura delle procedure tecniche e amministrative dell'AESA per i TCO;
- supporto delle attività normative nel campo delle autorizzazioni TCO;
- dare avvio al reclutamento del personale.

La Commissione europea è stata supportata regolarmente nel contesto della Lista di sicurezza dell'UE. L'AESA ha partecipato a incontri preparatori con autorità straniere e operatori stranieri e ha fornito la competenza tecnica durante diverse missioni di valutazione della sicurezza nel quadro del Comitato di sicurezza aerea. La sezione TCO ha assunto l'incarico del coordinamento e ha rilanciato il gruppo di lavoro dell'analisi delle segnalazioni ICAO USOAP.



### 7.3. Indicatori chiave delle performance

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2009	Obiettivo 2010	Risultato 2010
Partecipare a seminari, conferenze, campagne d'informazione itineranti	Numero di iniziative alle quali si partecipa al di fuori degli eventi usuali	Almeno 3	Almeno 3	4
Presentare il sistema CE-SAFA durante conferenze internazionali rilevanti e su richiesta degli Stati al fine di allineare i metodi delle ispezioni a terra con le altre autorità aeronautiche principali	Numero di presentazioni esterne e scambi con le autorità di paesi terzi		5	7
Qualificazione di ispettori SAFA	Completamento dell'addestramento con un'organizzazione e d'addestramento approvata dall'AESA		Miglioramento di anno in anno	Completati i requisiti commerciali della banca dati della SAFA. Iniziato il lavoro effettivo di sviluppo.
Sviluppo della banca dati della SAFA	Facilità di utilizzo e qualità dei risultati	5 ispezioni	24 ispezioni	24 (100 %)

## **8. Cooperazione internazionale**

### **8.1. Obiettivo e campo di applicazione**

L'Agenzia aiuta a stabilire degli accordi di lavoro con AAN straniere e assiste la Commissione europea nella negoziazione di Accordi bilaterali per la sicurezza aerea (BASA). Inoltre, l'Agenzia fornisce supporto ai paesi in via di sviluppo per migliorare le loro capacità di regolamentazione.

### **8.2. Principali realizzazioni nel 2010**

#### **➤ Accordi bilaterali e accordi di lavoro**

L'accordo bilaterale per la sicurezza aerea (BASA) sulla sicurezza dell'aviazione civile tra il Brasile e l'UE, inclusi gli allegati sulla certificazione di prodotti e manutenzione aeronautica, è stato firmato a Brasilia il 14 luglio 2010.

Sono stati firmati otto accordi di lavoro (WA) tra l'AESA e la CAAC della Cina, una partnership internazionale con la Russia, due modifiche dell'appendice con il Giappone e un'appendice con gli Emirati arabi uniti (EAU).<sup>16</sup>

#### **➤ Cooperazione tecnica**

L'AESA ha fornito supporto alla Commissione europea nel definire i progetti di assistenza europea e nel gestire programmi comunitari (ad esempio, paesi del sud-est asiatico e dell'Asia meridionale, India, Cina, Repubblica democratica del Congo, Russia, paesi balcanici, paesi del Mediterraneo e Asia centrale).

Le attività di cooperazione tecnica dell'AESA includono: (1) la gestione diretta di programmi di assistenza dedicati e (2) partecipazione alle missioni di assistenza tecnica in Gabon, Congo, Bangladesh, Montenegro, Georgia, Costa Rica e Malawi.

Nel mese di aprile 2010 si è tenuto a Dubai il secondo forum di cooperazione internazionale dell'AESA (ICF-2).

---

<sup>16</sup> Una lista completa degli accordi di lavoro dell'AESA è disponibile sul sito web dell'AESA al seguente indirizzo: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

### 8.3. Indicatori chiave delle performance

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2009	Obiettivo 2010	Risultato 2010
Promuovere il sistema dell'AESA per mezzo di accordi bilaterali, accordi di lavoro e rappresentanti locali	Numero di iniziative che vengono processate attivamente	1 (1 bilaterale con il Canada + iniziare a espandere)	Continuare a espandere	Il sistema dell'AESA è stato continuamente promosso, ad esempio per mezzo di: (1) Supporto agli accordi bilaterali (Brasile) (2) Accordi di lavoro (8 con CAAC, 2 con JCAB, 1 con IAC)
Sviluppare l'addestramento e organizzare seminari tecnici	L'indicatore è il numero di seminari organizzati nei quali viene spiegato l'impatto dei regolamenti dell'UE.	3	1 conferenza della famiglia dell'AESA	12 attività organizzate 8 liste della sicurezza e missioni di assistenza tecnica IPA
Assumere un ruolo di guida nel coordinare diversi attori europei coinvolti nella cooperazione tecnica	Numero di azioni di cooperazione tecnica coordinate dall'Agenzia, incluso l'accordo di lavoro con paesi JAA non AESA	Avviamento del coordinamento europeo	1 programma coordinato con l'ECAC	3 eventi ICF con partecipazione AAN progetto IPA

## **9. Attività di supporto**

### **9.1. Obiettivo e campo di applicazione**

Le attività di supporto dell'AESA comprendono la gestione generale e l'amministrazione dell'Agenzia. Ciò include l'organizzazione globale (gestione, attività di pianificazione, coordinamento generale), la comunicazione, la consulenza giuridica, l'audit e la qualità. Inoltre, anche il sostegno amministrativo e il sostegno all'IS (finanza, gestione delle risorse umane, approvvigionamento, servizi aziendali e servizi informativi) e sostegno operativo (gestione delle domande, indagini sulla sicurezza, accreditamento, formazione tecnica, contratti con le AAN) sono inclusi in queste attività.

Nel 2010, le sfide principali nell'area del supporto hanno incluso la finalizzazione della certificazione ISO9001:2008, l'ulteriore consolidamento di ERP/SAP, e l'ulteriore miglioramento dei processi di sviluppo delle risorse umane.

### **9.2. Principali realizzazioni nel 2010**

#### **Gestione generale**

Si è tenuta in New Orleans, Louisiana, la conferenza sulla sicurezza dell'aviazione internazionale Stati Uniti/Europa del 2010 sulla "Gestione della sicurezza globale: sviluppare una cultura comune" dall'8 al 10 giugno, alla quale hanno partecipato più di 300 partecipanti delle AAN, dell'industria e delle imprese.

#### **Gestione delle applicazioni e servizi di approvvigionamento**

La preparazione dei processi amministrativi per i nuovi mandati dell'Agenzia è iniziata nel 2010, inclusa l'identificazione dei moduli di domanda e certificati richiesti per nuovi incarichi.

Entro la fine del 2010 sono state fatturate le entrate previste per diritti e onorari pari a 72 Mio EUR. La proposta della terza generazione del regolamento dell'Agenzia sui diritti e onorari è stata ulteriormente discussa con l'industria e con la Commissione e nel mese di giugno 2010 è stata fornita un progetto di regolamento consolidato al consiglio di amministrazione.

È stato implementato il concetto di ordinativi individuali per l'esternalizzazione degli incarichi di certificazione. Nell'ultimo trimestre del 2010 è stata avviata la pianificazione e la preparazione dell'approvvigionamento degli incarichi di certificazione esternalizzati (nuovo e attuale mandato dell'Agenzia).

Nell'anno sono state gestite 23 procedure di gara di valore elevato trattanti sia necessità operative che amministrative. 20 di tali procedure sono state concluse con successo e sono stati firmati 29 contratti di valore elevato con un valore di circa 14 Mio EUR. In aggiunta, sono stati firmati 428 contratti derivanti da procedure di gara di basso valore per un totale di 1,65 Mio EUR.

## Servizi finanziari

Nel 2010, il dipartimento Servizi finanziari ha raggiunto un livello soddisfacente di implementazione del bilancio pari al 98,4 %. L'**allegato 4** contiene dettagli sulla prestazione finanziaria.

Il sistema della pianificazione delle risorse aziendali (ERP) è stato ulteriormente migliorato ed è stato utilizzato sistematicamente per tutti i tipi di transazioni finanziarie e per la chiusura dell'esercizio finanziario.

Il programma di attività 2011-2015 dell'Agenzia è stato rivisto e una nuova versione, che include un pacchetto di risparmio di 3 Mio EUR inerente il sussidio dell'UE, è stato adottato dal consiglio di amministrazione nel mese di dicembre 2010.

## Servizio giuridico

Il dipartimento Servizio giuridico ha contribuito attivamente allo sviluppo di risultati in materia di regolamentazione, incluse varie pubblicazioni importanti quali i pareri sui requisiti medici e AOR e gli NPA sulle limitazioni del tempo di volo e gli operatori di paesi terzi.

In aggiunta, il dipartimento Servizio giuridico ha fornito supporto alle funzioni tecniche/operative dell'Agenzia, quali quelle relative all'implementazione dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento di base e sull'applicazione delle disposizioni dell'articolo 83bis della convenzione di Chicago al sistema dell'UE.

Il dipartimento ha coordinato in maniera continua la risposta dell'Agenzia alle richieste avanzate dalle autorità per le indagini sugli incidenti e le autorità giudiziarie in stretta collaborazione con i dipartimenti operativi e consulenti legali esterni. Inoltre, ha garantito il progresso continuo dell'implementazione dell'Agenzia del regolamento sulla protezione dei dati.

Infine, il dipartimento ha processato un numero di richieste per l'accesso pubblico a documenti e le richieste statunitensi per la consultazione di parti terze conformemente alla legge sulla libertà d'informazione statunitense (FOIA); ha anche fornito un supporto chiave all'ulteriore sviluppo della politica dell'Agenzia sulla protezione delle informazioni di sicurezza.

## Comunicazioni

Il sito web [easa.europa.eu](http://easa.europa.eu) è stato oggetto di una revisione completa e sia la navigazione che le capacità di ricerca sono state migliorate. L'AESA ha anche sviluppato la sua presenza sui media sociali, facendo uso attivo di Facebook e Twitter per informare il pubblico.

L'AESA ha pubblicato dei comunicati stampa su argomenti quali le norme armonizzate per il rilascio delle licenze di pilotaggio, proposizioni per le limitazioni del tempo di volo, la prima certificazione AESA per un motore franco-russo (SaM146) e il bollettino informativo sulla sicurezza per la crisi delle ceneri vulcaniche. L'AESA è stata anche intensamente coinvolta nella crisi Qantas / A380 / Trent900.

Sono state organizzate un vasto numero di interviste in TV, radio e stampa con personale dell'AESA riguardanti argomenti quali sviluppi normativi (FCL, FTL ecc.), certificazione e sicurezza strategica.

Le pubblicazioni dell'Agenzia nel 2010 includono: Relazione annuale sulla sicurezza 2009, Relazione annuale 2009, Fact Book 2005-2009, EHEST Safety Report, notizie AESA.

## Risorse umane

Alla fine del 2010, l'AESA aveva alle sue dipendenze 524 agenti temporanei (AT), 63 in più rispetto all'anno precedente. In aggiunta, l'AESA aveva alle sue dipendenze 54 agenti contrattuali (AC) e 8 esperti nazionali distaccati (END). Nel corso del 2010, l'AESA ha concluso 92 nuovi contratti di assunzione risultanti in un incremento netto di 72 membri del personale. 20 membri del personale hanno lasciato l'Agenzia per varie ragioni (dimissione, fine del contratto, pensionamento e licenziamento) e 31 membri del personale hanno conseguito risultati positivi nelle procedure di selezione esterne o interne.

L'Agenzia ha pubblicato 57 offerte di lavoro, con 67 posti di lavoro, e ha concluso 60 procedure di selezione corrispondenti a 66 posti di lavoro. Sono state ricevute circa 2 800 domande e sono stati condotti più di 405 colloqui.

Aumento netto del personale nel 2010 (AT/AC/END)	72
Offerte di lavoro pubblicate nel 2010 (AT/AC/END)	57
Risultati positivi di candidati interni (AT)	31
Membri del personale che hanno lasciato l'Agenzia nel 2010 (AT/AC)	20

In aggiunta ai membri del personale già assunti, 16 ulteriori candidati AT hanno accettato un'offerta di assunzione e inizieranno a lavorare nei primi mesi del 2011. I dettagli su cifre e demografia del personale 2010 dell'Agenzia sono riportati nell'**allegato 5**.

Per quanto concerne la gestione e lo sviluppo del personale, l'Agenzia ha organizzato e promosso 235 corsi generali di formazione (dei quali 104 di lingua/test) con 1 248 (684) partecipanti in totale. È stato acquistato uno strumento per la gestione dell'addestramento e si è dato inizio alla sua configurazione alla fine del 2010. Lo strumento dovrebbe essere completato e reso disponibile a tutto il personale nel secondo trimestre del 2011.

In seguito alla procedura di valutazione e riclassificazione, 100 membri del personale sono stati proposti per riclassificazione, dei quali 68 sono stati riclassificati conformemente all'articolo 45, paragrafo 2 (conoscenza di una terza lingua dell'UE). Il 2010 è stato il primo anno in cui anche gli agenti contrattuali sono stati riclassificati.

Il progetto di valutazione dei posti di lavoro è stato completato nel mese di novembre 2010. Il progetto è risultato nell'aggiornamento e completamento di tutte le descrizioni dei posti di lavoro dell'AESA, la valutazione di tutti i posti e un sistema di classificazione dell'organizzazione che dovrà essere ulteriormente adeguato alle necessità dell'AESA nel 2011.

Inoltre, è stato lanciato il primo sondaggio sulla motivazione del personale dalla ditta Ipsos Loyalty GmbH e il sondaggio è stato reso disponibile a tutto il personale tra dicembre 2010 e il 10 gennaio 2011. La relazione completa è stata divulgata a tutto il personale nel primo trimestre del 2011.

È stata redatta una lista dei settori di esperienza nel campo aeronautico con il contributo delle attività centrali dell'AES. Nel primo trimestre del 2011 è pianificato un sondaggio per registrare tutti i settori di esperienza nel campo aeronautico del personale dell'AESA.

## Formazione tecnica

Al fine di soddisfare il crescente numero di richieste di formazione tempestiva e ad hoc, nel 2010 sono state intraprese le seguenti azioni:

- ottimizzazione del sistema del dipartimento di formazione tecnica (TTD) per la pianificazione e visibilità dei corsi e la registrazione e consolidamento di un'unica richiesta per un corso;
- pubblicazione di un numero crescente di corsi su supporto elettronico;
- condivisione delle migliori pratiche e necessità di formazione con le AAN per mezzo di riunioni del "Common Training Initiative Group (CTIG)";
- ottimizzazione e inventario generale delle risorse della biblioteca tecnica e promozione dell'utilizzo del sistema di esame elettronico da parte delle organizzazioni di formazione e le AAN.

Tra le principali realizzazioni del 2010 figurano:

- accordo sui criteri di qualificazione degli ispettori per mezzo delle iniziative del CTIG;
- aumento dei fornitori di esami elettronici a 29 più 13 AAN degli Stati membri;
- revisione e aggiornamento dei 6 più venduti programmi di esami elettronici;
- adozione delle nuove tecnologie di formazione per soddisfare una richiesta crescente;
- sviluppo e lancio di corsi specializzati per: CS-23, CAW della progettazione dell'omologazione, formare i formatori, accordo UE/Canada;
- stretta collaborazione con gli esperti per sviluppare i corsi basati su contenuti e competenze;
- pubblicazione del programma di formazione per il 2011 (dicembre 2010).

Nel 2010 le attività di formazione sono state le seguenti:

<b>Sessioni di formazione</b>	70
<b>Corsi</b>	44
<b>Partecipanti dell'AESA</b>	484
<b>Partecipanti delle AAN</b>	121

## Servizi di informazione e aziendali

Per quanto riguarda le applicazioni commerciali, è stato dato inizio a vari progetti strategici, come ad esempio SAFA e IORS, con una data di implementazione finale prevista per il 2011. Al contempo, la corrispondente sezione ha fornito un supporto continuo per la manutenzione e il miglioramento di varie applicazioni commerciali importanti quali AWD (Direttive di aeronavigabilità), CRT (Strumento di risposta alle osservazioni), vari siti "Share point", il sistema HR e il portale web.

Per quanto riguarda l'ERP, l'Agenzia ha continuato l'ottimizzazione dello strumento, aggiungendo varie funzionalità e raffinando quelle implementate.

Per quanto riguarda l'infrastruttura, i dipartimenti IT del Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) e l'AESA hanno deciso di collaborare per ridurre effettivamente i costi ospitando i loro rispettivi centri dati di failover remoti.

Per quanto riguarda i servizi aziendali, delle analisi dettagliate sui requisiti di spazio e sull'efficienza operativa hanno identificato la necessità per l'Agenzia di considerare degli edifici alternativi come sede principale entro e non oltre la fine del suo attuale contratto di locazione nel 2016. La procedura continuerà anche nel 2011.

Nel settore della gestione dei viaggi, a causa dell'aumento del numero di viaggi di lavoro verso città con maggiori rischi in termini di sicurezza, è stata introdotta una valutazione del rischio per certe destinazioni.

Per quanto riguarda la gestione dei documenti, sono stati catalogati e trasferiti all'archivio centrale un totale di 5 500 file trasmessi dalle JAA.

### 9.3. Indicatori chiave delle performance

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2009	Obiettivo 2010	Risultato 2010
Migliorare la velocità del processo di allocazione degli incarichi per le attività relative alla certificazione di aeronavigabilità iniziale	Percentuale delle applicazioni processate in termini di allocazione degli incarichi entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione della domanda	70 %	75 %	73 %
Migliorare la velocità del processo di rilascio dei certificati	Percentuale dei visti tecnici processati in termini di certificazione entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione del visto tecnico	70 %	75 %	88 %
Mantenere un tasso di esecuzione del bilancio elevato	Percentuale di obblighi eseguiti rispetto alla previsione considerando l'intero bilancio annuale	98 %	98 %	98 %
Migliorare l'efficienza del processo di recupero del debito	Numero medio di giorni per incassare gli ordini di riscossione	133	120	108
Attuazione dell'organico	Percentuale dei posti per agenti temporanei autorizzati che vengono riempiti entro la fine del 2010	95 %	98 %	92 %
Identificare un programma di formazione standard (criteri comuni in merito alla conoscenza, abilità ed esperienza) per i profili di ispettori della sicurezza aerea	Documento di lavoro finale	Progetto di documento di lavoro	Documento di lavoro finale concordato e approvato	Raggiunto
Promuovere l'utilizzo del sistema degli esami elettronici da parte dei fornitori esterni e incrementare il numero di argomenti e DSM relativi agli esami elettronici	Numero di esami elettronici condotti Numero di argomenti e DSM relativi agli esami elettronici	Numero di esami elettronici: 500 Numero di argomenti relativi agli esami elettronici: almeno 16	Numero di esami elettronici: 1 000 Numero di argomenti relativi agli esami elettronici: almeno 24	Numero di esami elettronici: 5
Certificazione ISO 9001	Conseguimento del certificato	Preparazione e pre-audit	Certificato ottenuto	Certificato rilasciato il 15 dicembre 2010
Stabilire un sistema di gestione della documentazione nell'AESA che soddisfi la conformità e i requisiti ISO 9001.	Lancio positivo del software di gestione della documentazione in tutti i dipartimenti		2 dipartimenti pilota	Il progetto è stato sospeso a causa della ridefinizione delle priorità dei progetti IS



## Controllo interno e attenuazione dei rischi

### ➤ Controllo interno

Nel 2010, l'AESA ha consolidato il suo sistema di gestione integrato (IMS), creato nel 2008, al fine di ottenere la certificazione ISO 9001:2008 nel 2010.

Il sistema IMS dell'AESA si basa sulle norme di gestione adottate dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia nel 2008, come stipulato all'articolo 38 del regolamento finanziario. Queste norme standard derivano dalle norme per il controllo interno sviluppate dalla Commissione europea e dalle norme internazionali ISO9001:2008. Tale sistema fonda le basi sia per il controllo interno che per un miglioramento continuo.

Il sistema IMS dell'AESA integra pienamente il concetto di "controllo interno", che mira a garantire che i rischi siano adeguatamente attenuati, aumentando quindi la capacità dell'Agenzia a raggiungere obiettivi in termini di operatività, qualità, conformità e finanziari. Il sistema è stato creato utilizzando un quadro a quattro fasi che si basa sulle migliori pratiche di un numero di organizzazioni nel settore privato e pubblico.



➤ **Attenuazione dei rischi**

L'Agenzia ha anche implementato un processo di valutazione annuale del rischio che mira a identificare i rischi di alto livello per macro processo. I rischi vengono valutati sulla base della loro probabilità di verificarsi e sull'impatto che potrebbero avere. Per il 2010, la tabella seguente illustra i rischi identificati e le corrispondenti azioni di attenuazione svolte e/o iniziate.

<b>Rischi</b>	<b>Principali azioni di attenuazione svolte/iniziate nel 2010</b>
<b>Processi di gestione</b>	
Viene fatta causa all'Agenzia, che risulta responsabile	Procedura e piano d'azione che agevoli delle azioni coordinate nel caso in cui venga fatta causa all'Agenzia; Procedure amministrative per trattare i casi se viene richiesto all'AESA di revocare l'immunità da parte dei pubblici ministeri; Corretta politica di comunicazione (strategia basata su un'unica voce); Definire un singolo punto di comunicazione e renderlo noto all'interno dell'Agenzia, ai clienti e ai terzi interessati.
Copertura dei media negativa, ad esempio a causa di ragioni politiche inclusi reclami da parte dei soggetti interessati o incidente aereo o accuse di irregolarità di alto profilo.	Piano di comunicazione di crisi; Corretta politica di comunicazione (strategia basata su un'unica voce); Definire un singolo punto di comunicazione e renderlo noto all'interno dell'Agenzia, ai clienti e ai terzi interessati.
Fornitura di risorse inadeguata in merito agli incarichi esistenti e nuovi (estensione del mandato) dell'Agenzia.	Adeguate sistema di pianificazione, previsione e informativo per identificare e giustificare le risorse necessarie; Chiara collegamento tra gli incarichi e le risorse finanziarie / forza lavoro.
<b>Processi di supervisione della sicurezza dei prodotti e dell'organizzazione</b>	
Questioni di sicurezza irrisolte al momento della certificazione, validazione, approvazione delle condizioni di volo risultanti in un incidente di un aeromobile.	Procedure efficaci di lavoro per le attività di certificazione che includano dei controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Incidente di un aeromobile di prova a causa di errori di manovra, incorretta approvazione dell'organizzazione per il volo di prova o requisiti eccessivi di conformità o pressione sul richiedente.	Procedure efficaci di lavoro per le attività di approvazione della certificazione/organizzazione che includano dei controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Rilascio non dovuto di approvazioni, estensione del campo di applicazione dell'approvazione o proroga dell'approvazione con impatti sulla sicurezza (a causa di errori/omissioni nell'approvazione iniziale o sorveglianza continua).	Procedure efficaci di lavoro per le attività di approvazione delle organizzazioni che includano dei controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Errore di un titolare di un'approvazione (ad esempio: manutenzione non adeguata risultante in un incidente di un aeromobile di grandi dimensioni) a causa della validazione sbagliata delle raccomandazioni delle AAN.	
Pubblicazione inadeguata di specifiche di aeronavigabilità speciali (SAS) risultanti in un incidente di un aeromobile.	Implementazione di norme e di elementi esplicativi relativi alla pubblicazione di SAS; Procedure efficaci di lavoro per la pubblicazione di SAS, inclusi i controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati.
Questioni irrisolte riguardanti la sicurezza, risultanti in un incidente di un aeromobile a causa della mancata pubblicazione di una direttiva di aeronavigabilità o azioni correttive insufficienti, tempistiche di conformità inadeguate specificate da	Procedure efficaci di lavoro per l'accettazione di metodi alternativi alle direttive di aeronavigabilità, inclusi i controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua;

Rischi	Principali azioni di attenuazione svolte/iniziate nel 2010
direttive di aeronavigabilità.	Sistema di rendicontazione efficace; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Questioni irrisolte riguardanti la sicurezza, risultanti in un incidente di un aeromobile a causa dell'accettazione errata di metodi alternativi di rispondenza alle direttive di aeronavigabilità.	Procedure efficaci di lavoro per l'accettazione di metodi alternativi alle direttive di aeronavigabilità, inclusi i controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Sistema di rendicontazione inadeguato ed elaborazione inefficace delle segnalazioni di eventi che mettono in dubbio il mantenimento dell'aeronavigabilità dei prodotti e che causano incidenti o inconvenienti gravi che potrebbero essere prevenuti.	Sostegno del sistema di rendicontazione e della cultura giusta; Sistema di rendicontazione efficace che assicura la tracciabilità di tutti gli eventi e azioni corrispondenti; Procedure efficaci di lavoro per l'analisi delle segnalazioni di eventi e specifica delle azioni necessarie, inclusi i controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
<b>Processi di supporto</b>	
Eventi che possono influenzare negativamente la sicurezza delle strutture, capacità delle persone di lavorare, disponibilità di dati/documenti (ad esempio, incendi, attentati terroristici, epidemie gravi, furto).	Sistema di sicurezza efficace; Avere un contratto di assicurazione adeguato; Strutture IT di backup e conservazione dei dati in un sito remoto per facilitare la continuità delle operazioni; Piano di continuità operativa; Piano di risposta a epidemie gravi.

## **Allegati**

- **Allegato 1:** dichiarazione di affidabilità dell'ordinatore
- **Allegato 2:** studi e progetti di ricerca nel 2010
- **Allegato 3:** decisioni, pareri e NPA del 2010
- **Allegato 4:** risultati finanziari dell'Agenzia nel 2010 (esecuzione del bilancio dell'AESA)
- **Allegato 5:** cifre e demografia del personale
- **Allegato 6:** consiglio di amministrazione dell'AESA
- **Allegato 7:** elenco degli acronimi

## ***Allegato 1: dichiarazione di affidabilità dell'ordinatore***

Il sottoscritto Patrick Goudou, direttore esecutivo dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, in veste di ordinatore,

- Dichiaro che le informazioni contenute in questa relazione offrono un'immagine veritiera e corretta <sup>17</sup>.

- Dichiaro di poter garantire ragionevolmente che le risorse assegnate alle attività descritte in questa relazione sono state utilizzate per gli scopi previsti e nel rispetto del principio di una sana gestione finanziaria, e che le procedure di controllo poste in atto offrono le necessarie garanzie di legittimità e regolarità delle relative operazioni.

La garanzia ragionevole si basa sulla valutazione del sottoscritto e sulle informazioni a sua disposizione, quali l'analisi annuale del controllo interno e gli insegnamenti tratti dalla scorsa relazione del servizio di audit interno e dalle relazioni della Corte dei conti per gli esercizi precedenti all'anno della presente dichiarazione.

- Confermo di non essere a conoscenza di alcuna informazione non riferita nel presente documento che potrebbe danneggiare gli interessi dell'Agenzia.

- Confermo che sono state adottate le misure appropriate dopo il controllo dell'IAS al fine di soddisfare le principali raccomandazioni formulate.

Luogo Colonia                      Data

Firma

Patrick Goudou,  
Direttore esecutivo dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea

---

<sup>17</sup> L'espressione "immagine veritiera e corretta" in questo contesto significa un'immagine affidabile, completa ed esatta della situazione.

## ***Allegato 2: studi e progetti di ricerca nel 2010***

Nel 2010 i seguenti sette progetti della durata dai 6 ai 15 mesi, per una spesa prevista totale di 1 507 Mio EUR, sono stati finanziati a seguito di una procedura d'appalto:

• CODAMEIN: Metriche ed ispezione dei danni composti (minaccia di impatto brusco ad alta energia) ( <i>Composite Damage Metrics and Inspection (high energy blunt impact threat)</i> )
• WAFCOLT: Comportamento dell'acqua nel combustibile in condizioni di bassa temperatura ( <i>Water behaviour in fuel under cold temperature conditions</i> )
• SEBED: Degradazione delle cinture di sicurezza ( <i>Seat Belt Degradation</i> )
• SOMCA: Implicazioni sulla sicurezza dell'analisi di copertura del modello software ( <i>Safety implications in performing Software Model Coverage Analysis</i> )
• WATUS: Turbolenza di scia, separazione per aeromobili di grandi dimensioni ( <i>Wake turbulence separation for large aircraft</i> )
• Sondaggio sui regolamenti per i servizi antighiaccio e sghiacciamento di terra
• SAMPLE III: Particolato dell'aeromobile ( <i>Aircraft Particulate Matters</i> )

Nel 2010 l'Agenzia ha ricevuto e accettato le relazioni finali in merito ai seguenti progetti:

• SAVE: Studio sul modello economico dell'aviazione ( <i>Study on AViation Economic modelling</i> )
• SAMPLE II: Studio, campionamento e misurazione delle emissioni di particolato da parte degli aeromobili ( <i>Studying, sAmpling and Measuring of aircraft ParticuLate Emissions</i> )
• Capacità di modellazione economica dell'aviazione per una valutazione sull'impatto della politica ambientale ( <i>Aviation Economic Modelling Capability for Environmental Regulatory Impact assessment</i> )
• LIBCOS: Carico sul comportamento in caso di impatto per le strutture composite ( <i>Load upon Impact Behaviour of Composite Structure</i> )
• SAPOX: Aspetti sulla sicurezza dei sistemi a impulso dell'ossigeno ( <i>Safety Aspects of Pulse Oxygen Systems</i> )
• MOSTDONT: Transponder modo S in spazi aerei con alta densità di traffico ( <i>Mode-S Transponder in High Traffic Density Airspace</i> )
• Ultraleggeri, revisione dei regolamenti negli Stati membri ( <i>Microlights, review of regulations in Member States</i> )
• Standardizzazione sulla minaccia di grandine ( <i>Hail Threat Standardisation</i> )
• RuFAB: Misurazione delle caratteristiche di attrito della pista e frenata dell'aeromobile ( <i>Runway friction characteristics measurement and aircraft braking</i> )

Le relazioni possono essere visionate e scaricate dal sito Internet dell'Agenzia (sezione "Research").<sup>18</sup>

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

### ***Allegato 3: decisioni, pareri e NPA del 2010***

#### **Decisioni**

<b>Decisione</b>	<b>Numero attività</b>	<b>Oggetto</b>
Decisione 2010/001/R	21.001	POA per i fornitori della banca dati di navigazione
	21.002	Numero del certificato delle organizzazioni approvate
	21.003	Pulitura della Parte 21 e AMC/GM
	21.023(c)	Permesso al volo: privilegio per le imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
	MDM.007 (c)	Autorizzazione all'immissione in servizio
Decisione 2010/002/R	21.023(c)	Permesso al volo: privilegio per le imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
	66.001 (b)	Correzione di errori editoriali contenuti nella Parte 66 e corrispondenti AMC
	145.001 (b)	Correzione di errori editoriali contenuti nella Parte 145 e corrispondenti AMC
	147.001 (b)	Correzione di errori editoriali contenuti nella Parte 147 e corrispondenti AMC
	M.001 (b)	Correzione di errori editoriali contenuti nella Parte M e corrispondenti AMC
	MDM.007 (b)	Autorizzazione all'immissione in servizio
	MDM.002 (c)	Sistema di interconnessione del cablaggio elettrico Consegna prevista: decisione che modifica AMC/GM alla Parte M (subordinatamente alla modifica della Parte M conformemente al punto MDM.002(a))
Decisione 2010/003/R	MDM.034	Compositi
Decisione 2010/005/R	25.040	Uscite di tipo III (accesso e facilità di utilizzo)
	25.057	Norme di progettazione inerenti la sicurezza
	MDM.034	Compositi
Decisione 2010/006/R	MDM.054	AMC e GM relativi alla procedura di sghiacciamento/antighiaccio a seguito dell'A-NPA 2007-11
Decisione 2010/007/R Decisione 2010/008/R	MDM.034	Compositi
Decisione 2010/010/R	ETSO.007	Revisione sistematica e trasposizione dell'esistente FAA TSO per le parti e pertinenze nell'ETSO dell'AESA
Decisione 2010/011/R	66.025	Aggiornamento regolare dell'AMC corrente, che viene utilizzato come riferimento per il rilascio delle abilitazioni al tipo. Consegna prevista: una decisione che aggiorna l'appendice I all'AMC della Parte 66
Decisione 2010/012/R Decisione 2010/013/R Decisione 2010/014/R Decisione 2010/015/R	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS
Decisione 2010/016/R	21.042	Parte 21 controllo dei fornitori
	ETSO.007	Revisione sistematica e trasposizione dell'esistente FAA TSO per le parti e pertinenze nell'ETSO dell'AESA
	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS

**Pareri**

Parere	Numero attività	Oggetto
Parere 01/2010	21.024(a)	Capo J, Approvazione per le imprese di progettazione
Parere 02/2010	ATM.001 (ACCELERATO)	Estensione del sistema AESA al regolamento sulla sicurezza della gestione del traffico aereo (ATM) e servizi di navigazione aerea (ANS) – sviluppo delle norme sui requisiti per i fornitori dei servizi di navigazione aerea
	ATM.004 (ACCELERATO)	Estensione del sistema AESA al regolamento sulla sicurezza della gestione del traffico aereo (ATM) e servizi di navigazione aerea (ANS) – sviluppo delle norme sulle autorità competenti
Parere 03/2010	ATM.003 (ACCELERATO)	Estensione del sistema AESA al regolamento sulla sicurezza della gestione del traffico aereo (ATM) e servizi di navigazione aerea (ANS) – sviluppo delle norme sul rilascio delle licenze per i controllori del traffico aereo
Parere 04/2010	FCL.001	Parte FCL. Estensione del regolamento di base al rilascio delle licenze di pilotaggio
Parere 05/2010	ATM/ANS.002	Introduzione del software TCAS II versione 7.1
Parere 06/2010	145.012 (a)	Parte 145 Certificato di riammissione singolo e multiplo
Parere 07/2010	FCL.001	Parte MED Estensione del regolamento di base al rilascio delle licenze di pilotaggio

**NPA**

NPA	Numero attività	Oggetto
NPA 2010-01	21.042	Controllo dei fornitori
NPA 2010-02	21.018	Miglioramento dei GM alla norma 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	Introduzione del software ACAS II versione 7.1
NPA 2010-04	27&29.002	Tolleranza ai danni e valutazione della fatica delle strutture in materiale composito degli elicotteri
NPA 2010-05	66.025	Appendice 1 Certificati di omologazione degli aeromobili per la Parte 66 licenza di manutenzione di aeromobili
NPA 2010-06	27&29.002	Tolleranza ai danni e valutazione della fatica delle strutture metalliche degli elicotteri
NPA 2010-07	M.022	Modifica AMC M.A.706(e) per includere i casi aggiuntivi per l'autorità competente per accettare che i responsabili nominati nell'organizzazione dell'operatore/Parte M capo G siano assunti dall'organizzazione Parte 145 incaricata
NPA 2010-08	145.022	Controllo del personale di manutenzione incaricato
NPA 2010-09	M-014	Appalto delle attività di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
NPA 2010-10	MDM.047	Allineamento del regolamento (CE) n. 2042/2003 al regolamento (CE) n. 216/2008 e al requisito dell'allegato 6 ICAO per i principi dei fattori umani che devono essere osservati nella progettazione e applicazione del programma di manutenzione degli aeromobili
NPA 2010-11	25.039	Uscite di emergenza per i passeggeri, equipaggiamenti di emergenza e vie di fuga – Armonizzazione con la FAA
NPA 2010-12	27&29.019	Monitoraggio della salute in presenza di vibrazioni
NPA 2010-13	21.059	Protezione ambientale – classificazione delle modifiche di una progettazione del tipo
NPA 2010-14	OPS.055	Norme attuative sulle limitazioni del tempo di volo e di servizio e requisiti di riposo per il trasporto aereo commerciale (CAT) con velivoli



## **Allegato 4: risultati finanziari dell'Agenzia nel 2010 (esecuzione del bilancio dell'AESA)** <sup>19</sup>

### **4.1. Conto di risultato dell'esecuzione del bilancio preliminare 2010** (tutte le cifre in migliaia di euro - € '000).

La contabilità di bilancio fornisce un quadro dettagliato dell'esecuzione del bilancio. Essa si basa sul principio della contabilità di cassa modificato.

<b>ENTRATE</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Sovvenzione della Commissione (per il bilancio operativo – Titoli 1, 2 e 3 – dell'Agenzia)	35 025	33 862
Fondi Phare dalla Commissione	515	322
Altri contributi e fondi ricevuti attraverso la Commissione	962	972
Proventi da diritti	68 260	54 867
Altre entrate	802	1 909
<b>TOTALE ENTRATE (a)</b>	<b>105 564</b>	<b>91 932</b>
<b>SPESE</b>		
Titolo I: personale	56 215	46 887
Titolo II: spese amministrative	13 919	12 927
Titolo III: spese operative escluse le entrate assegnate per i diritti e gli onorari	52 654	46 505
Entrate assegnate riportate da F&C	21 230	27 135
<b>SPESA TOTALE (b)</b>	<b>144 018</b>	<b>133 454</b>
<b>RISULTATO PER L'ANNO FINANZIARIO (a-b)</b>	<b>-38 454</b>	<b>-41 522</b>
Cancellazione degli stanziamenti per pagamenti non utilizzati riportati dall'anno precedente	1 101	1 283
Rettifica per riporti dall'anno precedente delle appropriazioni disponibili al 31.12 derivanti dalle entrate assegnate	38 934	41 325
Differenze di cambio per l'esercizio (utile +/- perdita -)	-16	-3
<b>SALDO DEL CONTO DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>

<sup>19</sup> Si attende la ricezione della relazione finale dalla Corte dei conti europea sui bilanci AESA del 2010 nel mese di giugno 2010.

Saldo anno N-1	<b>1 083</b>	<b>1 316</b>
Saldo positivo dall'anno N-1 rimborsato alla Commissione nell'anno N	-1 083	<b>-1 316</b>
<b>Risultato utilizzato per determinare i valori nella ragioneria generale</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>
<b>Sovvenzione della Commissione – ratei attivi dell'Agenzia e ratei e risconti passivi della Commissione</b>	<b>33 460</b>	<b>32 779</b>
<b>Prefinanziamento rimanente aperto che l'Agenzia deve rimborsare alla Commissione nell'anno N+1</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>
Non inclusi nel risultato di bilancio:		
Interessi generati al 31/12/N sui fondi di sovvenzione della Commissione e che devono essere rimborsati alla Commissione (passivo)	<b>49 734</b>	<b>133 600</b>

Nel 2010 l'Agenzia ha utilizzato soltanto stanziamenti non differenziati. Il consumo totale degli stanziamenti d'impegno ha raggiunto 144 018 000 EUR (133 454 000 EUR nel 2009), dei quali 122 271 000 EUR (106 137 000 EUR nel 2009) sono stati impegnati e 21 747 000 EUR (27 317 000 nel 2009) degli stanziamenti di credito provenienti dalle entrate assegnate sono stati automaticamente riportati, ai sensi dell'articolo 10 del regolamento finanziario dell'AESA. Gli stanziamenti di credito provenienti dalle entrate assegnate di 21 747 000 EUR, che sono stati riportati automaticamente, sono composti da 21 230 000 EUR di entrate assegnate provenienti dai diritti e dagli onorari e 517 000 EUR da altre entrate assegnate.

#### 4.2. Esecuzione del bilancio preliminare (tutte le cifre in migliaia di euro - € '000).

	2010		2009	
<b>TITOLO I – Spese del personale</b>				
	<b>Pagamenti</b>	<b>Impegni</b>	<b>Pagamenti</b>	<b>Impegni</b>
Stanziamiento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	56 288	56 288	47 763	47 763
Impegnato	0	56 214	0	46 887
Pagato	55 429	0	46 306	0
Riporti automatici	786	0	581	0
<b>Totale spese/impegni (2)</b>	<b>56 215</b>	<b>56 214</b>	<b>46 887</b>	<b>46 887</b>
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	0	1	0	0
Cancellato	73	73	876	876
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	99,87%	99,87%	98,17%	98,17%
<b>TITOLO II – Spese amministrative</b>				
Stanziamiento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	14 102	14 102	13 270	13 270

Impegnato	0	13 919	0	12 926
Pagato	10 357	0	9 666	0
Riporti automatici	3 563	0	3 260	0
Riporti non automatici	0	0	0	0
<b>Totale spese/impegni (2)</b>	<b>13 919</b>	<b>13 919</b>	<b>12 926</b>	<b>12 926</b>
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	0	0	0	0
Cancellato	183	183	343	343
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	98,70%	98,70%	97,41%	97,41%
<b>TITOLO III – Spese operative</b>				
Stanziamento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	74 038	74 038	73 917	73 917
Impegnato	0	52 138	0	46 323
Pagato	30 098	0	25 752	0
Riporti automatici	43 786	0	47 888	0
Riporti non automatici	0	0	0	0
<b>Totale spese/impegni (2)</b>	<b>73 884</b>	<b>52 138</b>	<b>73 641</b>	<b>46 323</b>
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	0	21 746	0	27 317
Cancellato	154	154	277	277
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	99,79%	99,79%	99,63%	99,63%
<b>TOTALE</b>				
Stanziamento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	144 428	144 428	134 950	134 950
Impegnato	0	122 271	0	106 137
Pagato	95 884	0	81 725	0
Riporti automatici	48 134	0	51 729	0
Riporti non automatici	0	0	0	0
<b>Totale spese/impegni (2)</b>	<b>144 018</b>	<b>122 271</b>	<b>133 454</b>	<b>106 137</b>
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	0	21 747	0	27 317
Cancellato	410	410	1 496	1 496
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	99,72%	99,72%	98,89%	98,89%

**4.3. Risultato economico preliminare 2010** *(Tutte le cifre in migliaia di euro - € '000).*

I bilanci mostrano tutti gli oneri e i proventi per l'esercizio finanziario sulla base delle regole della contabilità per competenza conformemente alle norme contabili CE.

	<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>ENTRATE OPERATIVE</b>		
Diritti e onorari	77 374	61 621
Contributo degli organismi CE	33 725	32 661
Recupero delle spese	417	645
Altro	-399	0
Contributo dei paesi dell'EFTA	962	1 729
<b>TOTALE ENTRATE OPERATIVE</b>	<b>112 079</b>	<b>96 657</b>
<b>SPESE OPERATIVE</b>		
Spese del personale	-53 023	-44 977
Edifici e spese correlate	-8 187	-7 707
Altre spese	-7 088	-6 901
Ammortamenti e storni	-3 670	-1 645
Esternalizzazione e attività in appalto	-36 016	-33 693
<b>TOTALE SPESE OPERATIVE</b>	<b>-107 984</b>	<b>-94 922</b>
<b>ECCEDEENZA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ OPERATIVE</b>	<b>4 094</b>	<b>1 735</b>
<b>ENTRATE NON OPERATIVE (SPESE)</b>		
Interessi ricevuti da terzi	413	630
Interessi e spese pagate a terzi	-96	-86
<b>ECCEDEENZA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ NON OPERATIVE</b>	<b>317</b>	<b>544</b>
<b>ECCEDEENZA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ ORDINARIE</b>	<b>4 411</b>	<b>2 278</b>
<b>ECCEDEENZA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ELEMENTI STRAORDINARI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ECCEDEENZA NETTA PER IL PERIODO</b>	<b>4 411</b>	<b>2 278</b>

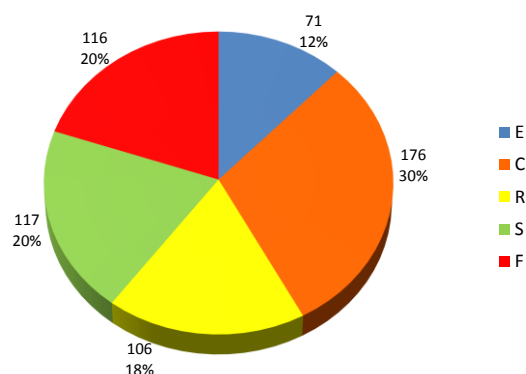
## Allegato 5: cifre e demografia del personale

Questa parte contiene l'analisi e le statistiche relative al personale impiegato alla fine del periodo di riferimento, sulla base di diversi parametri quali la nazionalità, il genere e l'età. Per tutte le tabelle contenute in questa parte, le cifre riflettono la situazione al 31.12.2010.

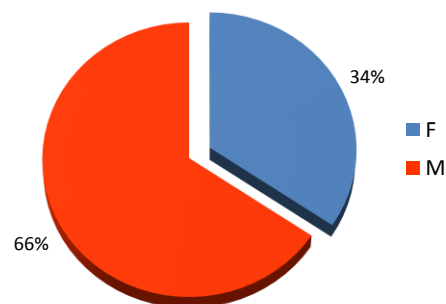
**Figura 1: Organico**

Categoria/ Grado	Posti assegnati al 31.12.2009	Organico 2010	Posti assegnati al 31.12.2010	Tasso di occupazione al 31.12.2010
<b>AD</b>	<b>354</b>	<b>447</b>	<b>404</b>	<b>90 %</b>
15	2	2	2	
14	3	6	3	
13	3	12	4	
12	21	26	27	
11	19	50	15	
10	15	55	33	
9	96	75	91	
8	63	104	68	
7	58	58	74	
6	55	55	69	
5	19	4	18	
<b>AST</b>	<b>106</b>	<b>123</b>	<b>119</b>	<b>97 %</b>
7		3		
6		7		
5	3	24	8	
4	13	30	17	
3	36	30	45	
2	41	18	33	
1	13	11	16	
<b>Totale</b>	<b>460</b>	<b>570</b>	<b>523</b>	<b>92 %</b>

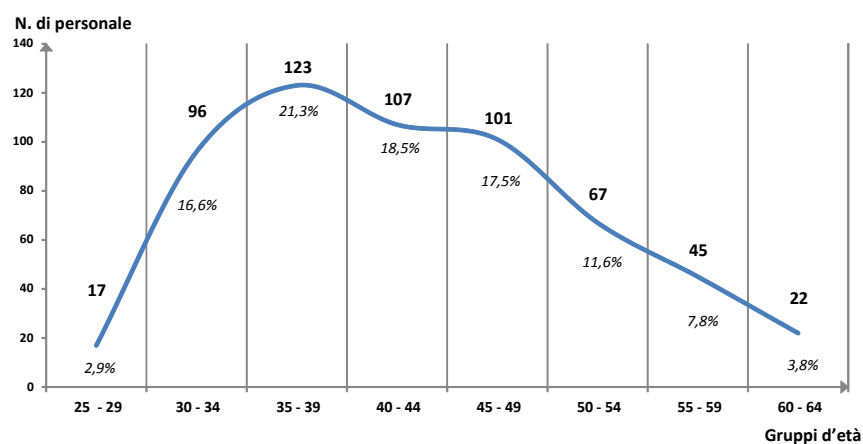
- Nella tabella vengono considerati soltanto i posti da agente temporaneo (AT). Questa tabella mostra i posti assegnati alla fine del periodo di riferimento e non il numero del personale impiegato (orario di lavoro dimezzato per due membri del personale). In aggiunta, alla fine del 2010 sono stati impiegati 54 agenti contrattuali (AC) e 8 esperti nazionali distaccati (END).
- Tutti i posti autorizzati nella tabella dell'organico dell'AESA sono definiti come "temporanei".
- Va notato che nelle istituzioni dell'UE è possibile "sotto-occupare" i posti, ossia assegnare un posto a un membro del personale il cui grado contrattuale è inferiore a quello teorico associato al posto. Infatti, la distribuzione dei gradi nella tabella dell'organico corrisponde alla distribuzione autorizzata "più elevata" dei gradi contrattuali, dove i posti assegnati vengono contati dal più alto al più basso con un meccanismo a cascata.

**Figura 2: Distribuzione del personale per direzioni**

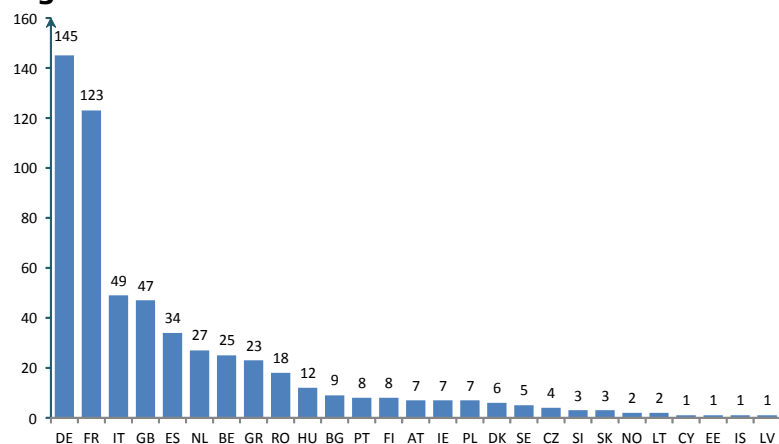
Personale considerato: AT, AC, END.

**Figura 3: Distribuzione in base al genere**

Personale considerato: AT, AC, END.

**Figura 4: Distribuzione in base all'età**

Personale considerato: AT, AC.

**Figura 5: Distribuzione in base alla nazionalità**

Personale considerato: AT, AC.

## **Allegato 6: consiglio di amministrazione dell'AESA**

Il consiglio di amministrazione dell'AESA riunisce i rappresentanti degli Stati membri e della Commissione europea. Il consiglio di amministrazione è responsabile della definizione delle priorità dell'Agenzia, del bilancio e del monitoraggio delle sue attività.

### **Composizione<sup>20</sup>**

<b>Membri con diritti di voto</b>	Commissione europea e Stati membri europei (27)
<b>Membri senza diritti di voto</b>	Norvegia, Liechtenstein, Islanda, Svizzera
<b>Osservatori</b>	Albania, Bosnia-Erzegovina, Croazia, ex Repubblica jugoslava di Macedonia, Montenegro, Serbia e la missione delle Nazioni Unite in Kosovo (da nominare)

Inoltre, il Comitato consultivo dell'AESA (EAB) partecipa al consiglio di amministrazione come osservatore,

<b>Presidente del consiglio di amministrazione</b>	<b>Vice presidente del consiglio di amministrazione</b>
Sig. Michael SMETHERS	Sig. Maxime COFFIN

<sup>20</sup> Un elenco dettagliato dei membri del consiglio di amministrazione dell'AESA è disponibile sul sito web dell'AESA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

## Allegato 7: elenco degli acronimi

AAN	Autorità aeronautica nazionale
AC	Agente contrattuale
ACARE	Consiglio consultivo per la ricerca aeronautica in Europa
ACI	Airport Council International
AD	Direttiva sull'aeronavigabilità
AMC	Metodi accettabili di rispondenza
ANS	Servizi di navigazione aerea
AR	Requisiti dell'autorità
AT	Agenti temporanei
ATCO	Controllore del traffico aereo
ATM	Gestione del traffico aereo
BASA	Accordo bilaterale per la sicurezza aerea
CAAC	Amministrazione generale dell'aviazione civile cinese
CAEP	Comitato sulla protezione ambientale in aviazione (ICAO)
CANSO	Organizzazione dei servizi di navigazione aerea civile
CAT	Trasporto aereo commerciale
CAW	Mantenimento dell'aeronavigabilità
CC	Equipaggio di cabina
CE	Commissione europea
CMA	Approccio di monitoraggio continuo
COA	Imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità
CRD	Documento di risposta alle osservazioni
CRT	Strumento di risposta alle osservazioni ( <i>Comment Response Tool</i> )
CTIG	Common Training Initiative Group
DOA	Approvazione di imprese di progettazione
EACCC	Cella europea per il coordinamento in caso di crisi ( <i>European Crisis Coordination Cell</i> )
EAD	Direttiva di aeronavigabilità di emergenza
EARPG	Gruppo europeo di partenariato di ricerca sull'aviazione
EASAC	Comitato consultivo europeo sulla sicurezza ( <i>European Safety Advisory Committee</i> )
EASP	Programma europeo per la sicurezza aerea
EASp	Piano europeo per la sicurezza aerea
ECAC	Conferenza europea dell'aviazione civile
ECAST	Gruppo di sicurezza europeo per l'aviazione commerciale
ECDC	Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie
ECofA	Certificato di aeronavigabilità per l'esportazione
EGAST	Gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione generale
EHEST	Gruppo europeo per la sicurezza degli elicotteri
EHFAG	Gruppo europeo di consultazione sui fattori umani
END	Esperto nazionale distaccato
ERP	Pianificazione delle risorse aziendali
ESSI	Iniziativa strategica europea per la sicurezza
ETSOA	Autorizzazione ETSO ( <i>"European Technical Standard Order"</i> )
EUROCAE	Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile
FAA	Federal Aviation Administration (USA) (Amministrazione federale dell'aviazione Stati Uniti d'America)
FAB	Blocchi funzionali di spazio aereo
FAL	Linea di montaggio finale
FCL	Abilitazione dei membri dell'equipaggio
FDM	Monitoraggio dei dati di volo
FOIA	Legge sulla libertà d'informazione statunitense
FSTD	Dispositivi di addestramento al volo simulato
GM	Elementi esplicativi
HLSC	Conferenza ICAO di alto livello sulla sicurezza
HR	Risorse umane
IAC	Comitato interstatale per l'aviazione civile
IAS	Servizio di audit interno (Commissione europea)
IAW	Aeronavigabilità iniziale
ICAO	Organizzazione internazionale dell'aviazione civile
ICF	Forum di cooperazione internazionale
IGPT	Inter Group on Pilot Training (AESA) (Intergruppo per l'addestramento dei piloti)
IORS	Sistema di rendicontazione interno dell'AESA
IPPF	Quadro internazionale delle pratiche professionali
ISC	Comitato interno per la sicurezza



IT	Tecnologia dell'informazione
ITQI	Iniziativa internazionale per la qualificazione all'addestramento (IATA)
JAA	Autorità aeronautiche comuni
JAR	Requisito aeronautico comune
JCAB	Ufficio dell'aviazione civile giapponese
LoA	Autorizzazione a procedere
MMEL	Lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento
MOA	Autorizzazione di impresa di manutenzione
MRB	Comitato di revisione della manutenzione
NGAP	Nuova generazione di professionisti del settore aeronautico (ICAO)
No.	Numero
NPA	Avviso di proposta di modifica (AESA)
NPRM	Avviso di proposta di regolamentazione (FAA)
OPS	Operazioni aeree
OR	Requisiti dell'organizzazione
PAD	Proposta per il rilascio di una direttiva di aeronavigabilità (AESA)
POA	Approvazione di imprese di produzione
PRB	Consiglio di revisione delle prestazioni
Q	Trimestre
RTC	Certificato ristretto di omologazione
SAE	Society of Automotive Engineers
SAFA	Valutazione sulla sicurezza degli aeromobili non comunitari
SAN	Storage Area Network
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN] Sistemi, applicazioni e prodotti nel trattamento dei dati [IT]
SARPS	Norme ICAO e pratiche raccomandate
SAS	Specifiche di aeronavigabilità speciali
SESAR	Programma di ricerca ATM sul cielo unico europeo
SMS	Sistema di gestione della sicurezza
SPOA	Approvazione dell'impresa di produzione singola
SSP	Programma di sicurezza nazionale
STC	Certificato di omologazione supplementare
STD	Simulatore di volo, dispositivo di addestramento
TC	Certificato di omologazione
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TCO	Operatori di paesi terzi
TFOEB	Comitato di valutazione delle operazioni
UAE	Emirati arabi uniti
UE	Unione europea
USOAP	Programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza (ICAO)
WA	Accordi lavorativi