



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY  
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE  
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT  
AGENȚIA EUROPEANĂ DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

# Raport general anual 2010



iunie 2011

## **Cuvânt înainte din partea președintelui Consiliului de Administrație**

În calitate de președinte al Consiliului de Administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației, sunt încântat să vă prezint raportul anual al organizației pentru anul 2010. Raportul ilustrează pe deplin activitatea amplă a Agenției și progresul pe care aceasta l-a înregistrat în ultimul an pe numeroase fronturi.

Cele mai importante evoluții din 2010 au vizat strategia privind siguranța. Adunarea generală a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) din octombrie a orientat busola înspre o reglementare în domeniul siguranței mai proactivă, bazată pe risc, generând o transparență mai mare a informațiilor privind siguranța și utilizând indicatori eficienți de performanță în domeniul siguranței. AESA a participat la Adunare alături de principalele autorități de reglementare din lume, jucând un rol activ în cadrul discuțiilor.

Standardul siguranței aviației în Europa este ridicat, însă nu cel mai bun la nivel mondial. Recenta carte albă privind transporturile a Comisiei Europene stabilește obiectivul ca Europa să devină cea mai sigură regiune aviatică din lume. Într-un discurs din ianuarie 2011 (amânat inițial din primăvara anului 2010 în urma crizei provocate de cenușa vulcanică), vicepreședintele Kallas a solicitat UE „să atingă cea mai ridicată performanță în materie de siguranță, de care să se beneficieze uniform pe întreg teritoriul Uniunii Europene și aducând permanent îmbunătățiri în decursul timpului”. AESA joacă un rol esențial în satisfacerea acestei solicitări.

În 2010, Agenția a elaborat primul Program de siguranță și Plan de siguranță la nivel european. Programul descrie modul în care funcționează sistemul european de reglementare în domeniul siguranței aviației și cum rolurile și responsabilitățile tuturor diverșilor jucători se completează. De fapt, acesta prezintă un sistem de management al siguranței pentru Europa.

Planul este un document operațional bazat pe o colecție vastă de date și informații identificând principalele domenii de risc în materie de siguranță cu care se confruntă operatorii și prezentând o serie de măsuri de atenuare. Planul va fi supus unei revizuii permanente stabilind direcția politicilor și a programului de lucru al Agenției. După cum a demonstrat episodul cu cenușa vulcanică din 2010, o autoritate de reglementare în domeniul siguranței trebuie să-și orienteze atenția după caz și să preia atribuții diverse în funcție de noile circumstanțe care apar și noile riscuri care se ivesc.

În 2010, Agenția și-a continuat progresul înspre un regim de siguranță cuprinzător, cu temei juridic, care vizează 27 de state membre UE și alte țări europene care aplică legislația UE în domeniul aviației. Acesta este un obiectiv solicitant și ambițios, care devine treptat realitate. Anul trecut a marcat un pas înainte foarte important, normele privind licențierea personalului și gestionarea traficului aerian apropiindu-se de un acord și desfășurându-se o amplă activitate pregătitoare în alte domenii.

Există multe aspecte ale activității Agenției pe care nu le pot specifica aici. Însă încă o dată aduc un omagiu expertizei și dedicării de care dă dovadă întregul personal al AESA. Succesul AESA depinde de eforturile și angajamentul personalului său, iar aceștia formează o organizație de care Europa poate fi mândră pe bună dreptate.

Michael Smethers  
Președintele Consiliului de Administrație

## Cuvânt înainte din partea directorului executiv

Evoluțiile din cursul anului 2010 au demonstrat în continuare importanța unei acțiuni coordonate în domeniul siguranței aviației. Deși cifrele arată că a fost un an bun pentru siguranță în Europa, cu niciun accident în transportul aerian comercial cu aripi fixe la nivel european, a fost unul slab pentru aviația civilă din afara regiunii, cu 52 de accidente fatale și 881 de decese în această categorie. Managementul colectiv al siguranței la nivel global în vederea combaterii problemelor de siguranță precum pierderea controlului și devierea de pe pistă este imperativ.

AESA a fost promotorul progresului important din 2010 în direcția adoptării unei abordări pe bază de risc privind promovarea unor acțiuni coordonate în materie de siguranță în Europa și la nivel mondial. Agenția a jucat un rol important la cea de-a 37-a sesiune a adunării Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), care a avut loc la Montreal în septembrie și octombrie 2010. AESA a întocmit poziții propunând o linie europeană comună coordonată cu instituțiile UE și alți parteneri. Dintre cele 33 de poziții comune adoptate și distribuite tuturor delegațiilor europene în cadrul adunării, 27 fuseseră întocmite de AESA.

În cursul anului, Agenția a înregistrat progrese înspre elaborarea primului sistem de management al siguranței aviației la nivel european. Programul european de siguranță a aviației (PESA) coordonează și completează activitățile statelor membre identificând principalele riscuri în materie de siguranță care trebuie combătute la nivel european și stabilind obiective naționale concrete în materie de siguranță. Planul european de siguranță a aviației (pESA) este o parte esențială a PESA. Acest document de referință pentru responsabilii politici încheie ciclul de management al siguranței, făcând legătura între problemele de siguranță de înalt nivel existente la nivel european și acțiuni și inițiative de atenuare a riscurilor subiacente.

Împreună, Programul și Planul trasează o cale pentru următorii patru ani ai activității vizând siguranța în Europa în toate domeniile aviației. Sub umbrela competenței extinse a AESA, care include acum gestionarea traficului aerian (ATM) și aerodromurile, există cadrul pentru o abordare sistemică globală a siguranței aviației.

Această abordare cuprinzătoare trebuie să constituie coloana de sprijin pe baza căreia industria să garanteze niveluri tot mai ridicate de siguranță, furnizând în același timp un sistem de certificare simplificat și proceduri normative. O primă provocare vizând acest angajament va fi certificarea următoarei generații de tehnologii în domeniul ATM în vederea promovării cerului unic european. În acest sens, au fost instituite mecanisme de cooperare cu Întreprinderea comună SESAR și EUROCONTROL.

În urma erupției vulcanului Eyjafjallajökull în aprilie 2010, AESA a cooperat cu o gamă variată de părți interesate pentru a asigura siguranța zborurilor la redeschiderea spațiului aerian european. Agenția a ajutat, de asemenea, la definirea unei noi abordări europene pentru a asigura faptul că standardele de siguranță ridicate pot fi menținute fără o întrerupere a traficului aerian european în timpul unor viitoare evenimente similare.

În cele din urmă, sunt mândru că AESA a trecut cu succes un audit ISO 9001:2008, care s-a desfășurat în noiembrie 2010. Această certificare, care nu ar fi fost posibilă fără angajamentul și dedicarea întregului personal, reprezintă o recunoaștere a abilității AESA de a implementa procese de lucru și organizaționale eficiente. AESA este acum prima agenție UE certificată complet conform ISO 9001:2008.

Patrick Goudou  
Director Executiv

# Cuprins

<b>CUVÂNT ÎNAINTE DIN PARTEA PREȘEDINTELUI CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE.....</b>	<b>2</b>
<b>CUVÂNT ÎNAINTE DIN PARTEA DIRECTORULUI EXECUTIV .....</b>	<b>3</b>
<b>CUPRINS .....</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUCERE.....</b>	<b>7</b>
<b>AGENȚIA .....</b>	<b>8</b>
<b>STRUCTURA ORGANIZATORICĂ.....</b>	<b>9</b>
<b>EVENIMENTE IMPORTANTE 2010 .....</b>	<b>10</b>
<b>ACTIVITĂȚILE AGENȚIEI.....</b>	<b>11</b>
<b>1. STRATEGIA PRIVIND SIGURANȚA .....</b>	<b>11</b>
1.1. Obiectivul și domeniul de aplicare.....	11
1.2. Principalele realizări din 2010 .....	11
<b>2. ANALIZA SIGURANȚEI ȘI CERCETAREA .....</b>	<b>13</b>
2.1. Obiectivul și domeniul de aplicare.....	13
2.2. Principalele realizări din 2010 .....	13
Analiza siguranței.....	13
Cercetare.....	15
2.3. Indicatori cheie de performanță.....	16
<b>3. REGLEMENTARE .....</b>	<b>17</b>
3.1. Obiectivul și domeniul de aplicare.....	17
3.2. Principalele realizări din 2010 .....	17
3.3. Indicatori cheie de performanță.....	19
<b>4. CERTIFICAREA PRODUSELOR .....</b>	<b>20</b>
4.1. Obiectivul și domeniul de aplicare.....	20
4.2. Principalele realizări din 2010 .....	20
4.3. Indicatori cheie de performanță.....	23
<b>5. AUTORIZAREA ORGANIZAȚIILOR .....</b>	<b>24</b>
5.1. Obiectivul și domeniul de aplicare.....	24
5.2. Principalele realizări din 2010 .....	24
5.3. Indicatori cheie de performanță.....	26
<b>6. INSPECȚII ÎN STATELE MEMBRE .....</b>	<b>27</b>
6.1. Obiectivul și domeniul de aplicare.....	27
6.2. Principalele realizări din 2010 .....	27
6.3. Indicatori cheie de performanță.....	29
<b>7. OPERATORI .....</b>	<b>30</b>
7.1. Obiectivul și domeniul de aplicare.....	30
7.2. Principalele realizări din 2010 .....	30
SAFA.....	30
Operatorii din țările terțe .....	31
7.3. Indicatori cheie de performanță.....	32
<b>8. COOPERAREA INTERNAȚIONALĂ .....</b>	<b>33</b>
8.1. Obiectivul și domeniul de aplicare.....	33
8.2. Principalele realizări din 2010 .....	33

8.3. Indicatori cheie de performanță.....	33
<b>9. ACTIVITĂȚI AUXILIARE.....</b>	<b>34</b>
9.1. Obiectivul și domeniul de aplicare.....	34
9.2. Principalele realizări din 2010 .....	34
Managementul general.....	34
Gestionarea cererilor și serviciile de achiziție .....	34
Serviciile financiare .....	34
Serviciile juridice .....	35
Comunicarea .....	35
Resursele umane.....	36
Formarea tehnică .....	36
Informații și servicii instituționale.....	37
9.3. Indicatori cheie de performanță.....	38
<b>CONTROLUL INTERN ȘI ATENUAREA RISCURILOR .....</b>	<b>39</b>
<b>ANEXE .....</b>	<b>42</b>
<b>ANEXA 1: DECLARAȚIA DE ASIGURARE DIN PARTEA ORDONATORULUI DE CREDITE .....</b>	<b>43</b>
<b>ANEXA 2: STUDII ȘI PROIECTE DE CERCETARE PE 2010 .....</b>	<b>44</b>
<b>ANEXA 3: DECIZII, AVIZE ȘI NPA PE 2010 .....</b>	<b>45</b>
<b>ANEXA 4: REZULTATELE FINANCIARE ALE AGENȚIEI ÎN 2010 (EXECUȚIA BUGETARĂ A AESA) .....</b>	<b>47</b>
<b>ANEXA 5: CIFRE REFERITOARE LA PERSONALUL ANGAJAT ȘI LA DEMOGRAFIE.....</b>	<b>51</b>
<b>ANEXA 6: CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE AL AESA .....</b>	<b>53</b>
<b>ANEXA 7: LISTA ACRONIMELOR .....</b>	<b>54</b>

## Introducere<sup>1</sup>

În 2010, Agenția a continuat pregătirea noilor sale atribuții și responsabilități, continuând în același timp să își consolideze și promoveze rolul de axă principală a strategiei Uniunii Europene în domeniul siguranței aviației. În acel context, Agenția și-a continuat progresul înspre instituirea unui cadru legal european cuprinzător în domeniul siguranței aviației civile și a contribuit în mod semnificativ la crearea unei strategii europene de siguranță a aviației.

Cele mai remarcabile atribuții ale Agenției adăugate în 2010 au fost:

- dezvoltarea unui Program (PESA) și a unui Plan european de siguranță a aviației (pESA);
- instituirea sistemului intern de raportare privind evenimentele (IORS);
- lucrări pregătitoare privind autorizarea operatorilor din țările terțe (TCO);
- participarea la Consiliul de evaluare a performanței (PRB) privind sistemul de performanță din cadrul gestionării traficului aerian (ATM).

O mare parte a activităților a presupus și o cooperare strânsă cu alte autorități. AESA a asigurat o reprezentare europeană consecventă la cea de-a 37-a Adunare generală a OACI, sprijinind elaborarea documentelor de lucru și de informare prezentate de către Președinția belgiană. Agenția și-a continuat, de asemenea, implicarea directă într-o serie de grupuri de lucru și comitete ale OACI. La nivel european, Agenția a adoptat un acord de lucru cu EUROCONTROL, iar o scrisoare de acord (LoA) a fost semnată cu Întreprinderea comună SESAR în vederea definirii atribuțiilor și modalităților legate de programul SESAR.

În 2010, Agenția și-a concentrat în continuare eforturile pentru a fi recunoscută ca o organizație de înaltă calitate. În noiembrie 2010, AESA a fost certificată cu succes pe baza standardului ISO9001:2008, fiind prima agenție europeană complet certificată. Mai mult, în 2010, funcția de audit intern a Agenției a fost certificată cu succes pe baza cadrului internațional de practici profesionale (IPPF).

În cele din urmă, Agenția și-a realizat evaluarea anuală a analizei riscurilor. Riscurile identificate și acțiunile de atenuare a acestora executate și/sau inițiate sunt prezentate în acest raport.

---

<sup>1</sup> Raportul general anual al Agenției pe anul 2010 a fost elaborat în conformitate cu articolul 57 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 (regulamentul de bază). El este structurat conform activităților principale ale Agenției și descrie modul în care Agenția a implementat programul de lucru pe 2010. După cum este subliniat prin tabele speciale privind fiecare activitate, aproape toate obiectivele definite în programul de lucru pe 2010 erau îndeplinite la sfârșitul anului 2010.

## Agenția

Agenția Europeană de Siguranță a Aviației este axa principală a sistemului Uniunii Europene de siguranță a aviației compus din Agenție, Comisia Europeană și autoritățile aeronautice naționale (AAN).

### **Siguranța dumneavoastră este misiunea noastră**

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

### **O strategie comună**

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

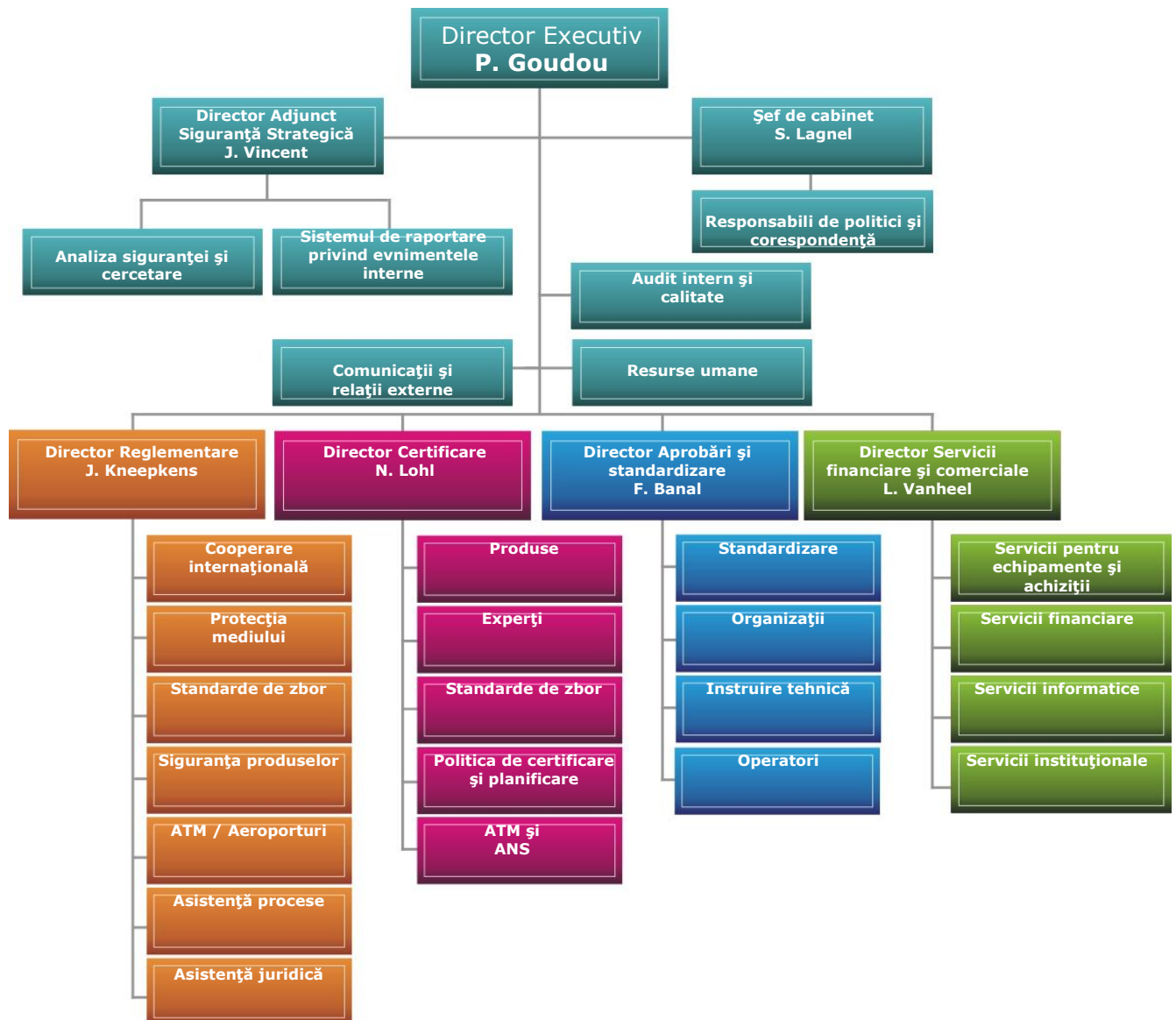
### **Atribuțiile noastre**

Principalele atribuții ale Agenției includ în prezent:

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



## Structura organizatorică



Stare: mai 2011

## Evenimente importante 2010

Eveniment	Data
<b>Organizat/coorganizat de AESA</b>	
Zi de informare AESA – Cea de-a doua extindere a AESA: aerodromuri și ATM, Oslo	22 ianuarie 2010
A 2-a ediție a forumului de cooperare internațională (ICF-2), Dubai	27-29 aprilie 2010
Vizita dlui Siim Kallas, vicepreședintele Comisiei Europene responsabil cu transportul, Köln	31 mai 2010
Conferința SUA/Europa privind siguranța aeriană internațională, New Orleans	8-10 iunie 2010
Atelier pe tema problemelor provocate de cenușa vulcanică, Köln	21 iunie 2010
Conferința AESA „Înspre norme de siguranță comune – avize de primă fază în domeniul ATM”, Köln	24 iunie 2010
Conferință internațională privind impactul schimbărilor climatice asupra siguranței aviației, Köln	8-9 septembrie 2010
Conferința privind CA/CI, Köln	20-21 octombrie 2010
Conferința OPS privind partea CAT și partea SPA, Köln	25 noiembrie 2010
<b>Organizat la nivel OACI / UE</b>	
A 8-a reuniune a comitetului OACI privind protecția mediului în aviație (CAEP/8), Montreal	1-12 februarie 2010
Conferința privind cerul unic european II, Madrid	25-26 februarie 201
Conferința privind siguranța la nivel înalt a OACI, Montreal	29-31 martie 2010
Primul summit UE-America Latină privind aviația, Rio de Janeiro	24-26 mai 2010
A 37-a Adunare generală a OACI, Montreal	27 septembrie-8 octombrie 2010
Summit european privind siguranța aviației, Bruges	26-27 octombrie 2010

## Activitățile Agenției

### 1. Strategia privind siguranța

#### 1.1. Obiectivul și domeniul de aplicare

Agenția a preluat conducerea în coordonarea și completarea eforturilor depuse de statele membre în sensul implementării cerințelor stabilite de OACI cu privire la sistemele de management al siguranței (SMS) pentru branșă și programele de siguranță a statului (SSP) pentru statele contractante ale OACI.

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

Având în vedere această nevoie și pentru a trece mai departe, un Comitet Consultativ European pentru Siguranța Aviației (CCESA) a fost înființat în octombrie 2009 cu reprezentanți din Comisia Europeană, industrie, EUROCONTROL, statele membre și AESA.

În 2010, această activitate a culminat cu producția primului sistem de siguranță a aviației la nivel european prin dezvoltarea Programului european de siguranță a aviației (PESA) și a Planului european de siguranță a aviației (pESA) corelat cu acesta.

#### 1.2. Principalele realizări din 2010

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

În cursul anului 2010, CCESA a elaborat un manual pentru Programul european de siguranță a aviației (PESA) și un Plan european de siguranță a aviației (pESA). Pe baza acestor activități, Comisia Europeană intenționează să emită o comunicare privind strategia pentru viitorul siguranței aviației europene, care să prezinte obiectivele pentru anii următori. Cu aceste trei elemente: o strategie, un program și planuri de siguranță periodice, imaginea este completă.

Europa este un pionier în acest sens, deoarece nicio altă regiune din lume nu are o structură care să pună managementul siguranței în practică. Elementele de mai sus au fost susținute cu căldură de către Consiliul de Administrație al Agenției în decembrie 2010.

Abordarea propusă pentru siguranța aviației europene se bazează pe trei elemente:

- o serie de politici și obiective (strategia);
  - o serie integrată de reglementări și activități care au ca scop îmbunătățirea siguranței (programul) și
  - o evaluare de înalt nivel a problemelor de siguranță și un plan de acțiune corespunzător (planul de siguranță).
- Manualul PESA

Un manual descrie PESA. El cuprinde o serie de procese și activități și este împărțit în două părți.

Prima parte abordează sistemul european de siguranță a aviației creat de către regulamentul de bază. Ea prezintă contextul și descrie diverșii actori, rolurile acestora, responsabilitățile lor și modul în care aceștia interacționează între ei. Această prezentare

este esențială pentru a înțelege modul în care sistemul poate fi utilizat pentru a îmbunătăți siguranța. Documentul descrie, de asemenea, actorii externi care influențează sistemul.

Cea de-a doua parte descrie modul în care sistemul ar trebui să funcționeze pentru a îmbunătăți permanent siguranța. Introducerea unui management formalizat al siguranței în toate sectoarele branșei aviației civile este încă în curs de dezvoltare. Într-adevăr, OACI a introdus o schimbare de paradigmă care este aplicată la momentul actual. Această schimbare de paradigmă este compusă din două elemente: SMS/SSP și o reglementare bazată pe performanță utilizând o abordare sistemică globală. Pentru a ține cont de acest mediu în schimbare, această parte a documentului propune aspirații, precum și procese existente. Propunerea plasează managementul colectiv al siguranței în centrul sistemului de aviație.

Manualul PESA este un document inițial. Pe măsură ce implementarea principiilor de management al siguranței se dezvoltă, sistemul va trebui să evolueze. Colaborarea este cheia pentru implementarea cu succes a managementului siguranței. Acest fapt este valabil în special în cazul nostru și poate, de asemenea, servi ca model pentru alte abordări de cooperare regională.

PESA intenționează, de asemenea, să furnizeze asistență statelor membre la pregătirea SSP-urilor lor. El oferă o perspectivă europeană asupra diverselor interfețe și asupra problemelor comune care trebuie soluționate. Viziunea europeană este esențială pentru abordarea bazată pe colaborare și viceversa. Într-adevăr, o înțelegere comună a modului în care funcționează sistemul AESA și a rolurilor și activităților tuturor actorilor reprezintă baza muncii în echipă pe care va trebui să o inițiem pentru a reuși în acest proiect dificil.

- Planul european de siguranță a aviației (pESA)

În 2010, prima ediției a pESA a fost dezvoltată urmând o abordare de jos în sus. Prioritățile inițiale au fost stabilite prin agregarea priorităților naționale furnizate de statele membre. Aceste priorități au fost comparate cu prioritățile stabilite de către inițiativa strategică europeană privind siguranța (ESSI), EUROCONTROL sau de către Agenție. Edițiile viitoare vor urma o metodologie mai solidă bazată pe colaborare, altfel decât cea utilizată pentru această primă versiune (de jos în sus). Principiile pentru dezvoltarea planurilor următoare sunt descrise în manualul PESA.

Managementul siguranței a evoluat în decursul anilor. Îmbunătățirea rezultatelor în materie de siguranță a devenit o sarcină dificilă, care necesită un efort colectiv și stabilirea priorităților în ceea ce privește resursele limitate. Publicarea unui plan de siguranță dovedește angajamentul european de a acționa.

Intenția din spatele unui astfel de document este de a închide ciclul de management al siguranței, conectând problemele de siguranță identificate la nivel european prin analiza evenimentelor privind siguranța cu planuri de acțiune și inițiative lansate pentru atenuarea riscurilor subiacente.

pESA propune o cale de urmat pentru următorii 4 ani, care descrie o imagine cuprinzătoare a activității vizând siguranța în Europa în toate domeniile aviației. El stabilește primul nivel de priorități, care este completat apoi de planurile de siguranță naționale și, la nivelul Agenției, de un program intern de siguranță. El construiește o rețea pentru acțiune. Coordonarea și colaborarea strânsă sunt esențiale pentru menținerea actualității și eficienței acestuia.

## **2. Analiza siguranței și cercetarea**

### **2.1. Obiectivul și domeniul de aplicare**

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

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

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

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

În 2010, s-a pus accentul pe consolidarea capacităților existente, de exemplu prin îmbunătățirea suplimentară a abordării sistematice ce presupune corelarea activităților în materie de siguranță cu riscurile identificate în materie de siguranță și prin extinderea utilizării și a schimbului de date privind siguranța.

### **2.2. Principalele realizări din 2010**

#### **Analiza siguranței**

- Utilizarea productivă a datelor privind siguranța

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

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

S-au depus, de asemenea, eforturi pentru a consolida politica Agenției cu privire la protejarea informațiilor în materie de siguranță și aplicarea unei „politici nepunitive”.

- Sistemul intern de raportare privind evenimentele (IORS)

O realizare importantă în 2010 a fost instituirea sistemului intern de raportare privind evenimentele (IORS), cu obiectivul de a îmbunătăți organizarea internă și procesele interne ale Agenției pentru toate evenimentele care sunt raportate către AESA. Activitatea a vizat, printre altele, dezvoltarea politicii IORS, procedurile necesare și forma care să fie utilizată. Departamentul IORS a fost creat în octombrie 2010.

- Cooperarea în cazul investigațiilor

O colaborare mai strânsă și încrederea în metodele de lucru au avut ca rezultat acțiuni corective mai rapide și mai sigure după accidente și incidente serioase. O nouă legislație europeană, Regulamentul (UE) nr. 996/2010<sup>2</sup>, a fost dezvoltată și implementată clarificând rolurile și responsabilitățile AESA.

Lista de urmărire a accidentelor aviatice majore sau a incidentelor grave din aviația civilă care au avut loc 2010 a inclus:

- 21 ianuarie 2010: Agusta AW139 EC-KYR, accident, Almeria, Spania;
- 10 aprilie 2010: TU-154M, accident al forțelor armate poloneze în Smolensk, Rusia;
- 13 aprilie 2010: Airbus A300B4-203F, XA-TUE al AeroUnion, Monterrey, Mexic;
- 12 mai 2010: Airbus A330, 5A-ONG, accident, Libia;
- 28 iulie 2010: Airbus A321, AP-BJB Airblue, accident, Islamabad;
- 27 iulie 2010: Boeing MD-11, Lufthansa cargo, D-ALCQ, accident pe aeroportul Riyadh, Arabia Saudită;
- 3 septembrie 2010: Boeing 747-400F, N571UP, accident, Dubai, EAU;
- 4 noiembrie 2010: Airbus A380, Qantas, accident în urma unei defecțiuni la motor (fără decese).

- Cenușa vulcanică

În urma erupției vulcanului Eyjafjallajökull (Islanda) în aprilie 2010, care a provocat o întrerupere masivă a transportului aerian în vestul și nordul Europei, Agenția a depus un efort substanțial pentru instituirea de măsuri adecvate pentru a promova continuarea sigură a operațiunilor de zbor. S-a acordat prioritate coordonării, atelierelor, prezentărilor și participării la grupuri de lucru, toate cu scopul de a reduce impactul oricăror altor evenimente viitoare. S-a publicat un buletin informativ privind siguranța<sup>3</sup>, cu recomandări pentru operatorii de avioane și elicoptere acționate de turbine care sunt operate în direcția sau în proximitatea spațiului aerian care se știa sau se suspecta a fi contaminat cu cenușă vulcanică. Agenția activează în nou înființata celulă europeană de coordonare a crizelor în sectorul aviației (EACCC) pentru a asigura o reacție consecventă, coerentă și la timp în situații de criză. În plus, a început colaborarea cu OACI în vederea stabilirii de noi standarde de certificare pentru cenușa vulcanică.

- Inițiative privind siguranța care dau rezultate

Cei trei piloni ai ESSI au fost corelați cu Programul european de siguranță a aviației (PESA).

- Echipa europeană pentru siguranța aviației comerciale (ECAST): s-a adoptat noul mandat cu o trimitere la Comitetul Consultativ European pentru Siguranța Aviației (EASAC). A avut loc lansarea activității privind siguranța pistelor a ECAST condusă de grupul de lucru european pentru prevenirea devierilor de pe pistă (EWGPPE).

<sup>2</sup> Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, JO L295/35.

<sup>3</sup> SIB AESA nr. 2010-17R2: Zborul în spațiul aerian cu o contaminare redusă cu cenușă vulcanică.

Lansarea forumului european privind monitorizarea datelor de zbor (FDM) este în curs.

- Echipa europeană pentru siguranța elicopterelor (EHEST): raportul EHEST privind accidentele din perioada 2000-2005 și două broșuri de promovare a siguranței și materiale video corespunzătoare au fost publicate. Seminarul internațional privind siguranța elicopterelor 2010 (IHSS) a fost organizat în Europa.
- Echipa europeană pentru siguranța aviației generale (EGAST): au fost publicate orientările EGAST privind promovarea siguranței, broșuri și materiale video corespunzătoare.
- Managementul performanței siguranței

Consiliul de evaluare a performanței (PRB) a fost instituit prin Regulamentul (UE) nr. 691/2010<sup>4</sup> cu privire la sistemul de performanță din cadrul ATM. Deoarece sistemul de performanță vizează și siguranța, cooperarea cu Agenția a fost inclusă în regulament. Principalele sfere de cooperare sunt: definirea indicatorilor cheie de performanță, revizia planurilor de performanță naționale și rapoartele anuale ale PRB. Această cooperare a fost formalizată printr-un Memorandum de înțelegere (MOU) semnat în februarie 2011 între Agenție și organele de conducere ale PRB.

- Îmbunătățirea siguranței la nivel internațional

Conferința privind siguranța la nivel înalt (HLSC) a OACI a avut loc în martie 2010. AESA a prezidat grupul care a reunit statele în vederea elaborării și prezentării de documente care au permis Europei să își exprime o opinie unică în cadrul HLSC.

În septembrie 2010, Agenția a organizat o conferință internațională importantă pe tema impactului schimbărilor climatice asupra siguranței aviației.

## Cercetare

### ➤ Planificarea cercetării pentru viitor

Ținând cont de prioritățile principale ale Planului european de siguranță a aviației și de programul tematic al grupului european de parteneriat în domeniul cercetării aeronautice (EARPG), în 2010 Agenția și-a consolidat nevoile și cerințele privind propunerile de noi proiecte, precum și o serie de restanțe din anii anteriori în ambițiosul plan de cercetare al AESA pentru 2011-2013. Planul cuprinde propuneri de proiecte provenite din programul de reglementare, proiecte care sunt sugerate de recomandările privind siguranța, propuneri făcute de ESSI, Direcțiile de certificare și de reglementare și de Grupul consultativ european privind factorii umani (EHFAG).

Agenția a cooperat îndeaproape cu Comisia Europeană în ceea ce privește activitățile de cercetare ale Comunității care au un impact asupra sistemului AESA (al 7-lea program cadru (FP7), subtema 7.1 Aeronautică și transporturi aeriene). În acest context, AESA a participat la comitetele părților interesate de proiecte / comitete consultative și a găzduit ședințe de revizuire a progresului.

Mai mult, AESA a interacționat cu inițiativele tehnologice de mari proporții SESAR și CLEAN SKY. În cursul anului 2010, Agenția a participat și a contribuit, de asemenea, la grupul de implementare și echipa de integrare ale Consiliului consultativ pentru cercetare în domeniul aeronauticii din Europa (ACARE). O listă cu studiile și proiectele de cercetare din 2010 este furnizată în **anexa 2**.

<sup>4</sup> Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, JO L201/1.

## 2.3. Indicatori cheie de performanță

Obiectiv	ICP	Țintă 2009	Țintă 2010	Rezultat 2010
Îmbunătățirea disponibilității la timp și optimizarea conținutului examinării anuale privind siguranța	Data publicării este avansată, indicatorii sunt optimizați, gama indicatorilor și detaliile sunt îmbunătățite	Conținutul complet și aprobat până la 1 iunie	Conținutul complet și aprobat până la 25 mai	Examinarea anuală privind siguranța (ASR) 2009 cu un conținut optimizat a fost aprobată de Comitetul intern pentru siguranță al Agenției la 6 aprilie 2010
Îmbunătățirea răspunsului Agenției la recomandările oficiale privind siguranța	Procentajul de noi recomandări privind siguranța la care s-a răspuns în nu mai mult de 90 de zile	90%	95%	88%
Reacții coordonate, măsurate și la timp la accidente fatale majore din aviația civilă	Investigații de urmărire și de sprijin activ pentru determinarea celui mai bun plan de acțiune corectiv	Urmărirea a 5 accidente fatale majore din aviația civilă	Urmărirea a 7 accidente fatale majore din aviația civilă	Depășit
Îmbunătățirea planificării și a ratei de implementare a acțiunilor planificate	Planuri de acțiune acceptate. Urmărirea implementării planurilor de acțiune indică faptul că un mare procentaj de acțiuni au fost abordate	Grupurile de lucru ale ECAST furnizează un produs, EHEST aprobă un plan de acțiune; EGAST publică materiale promoționale privind siguranța	Grupurile de lucru ale ECAST furnizează un produs, EHEST implementează planul de acțiune; EGAST publică materiale promoționale privind siguranța	Atins



### 3. Reglementare

#### 3.1. Obiectivul și domeniul de aplicare

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

În 2010, Agenția și-a continuat activitățile în concordanță cu prioritățile stabilite de Comisia Europeană și urmărind punerea în aplicare integrală a regulamentului de bază. Asigurarea furnizării la timp a produselor de reglementare a rămas o dificultate majoră în 2010, în special în ceea ce privește cele trei norme „accelerate” în domeniul ATM.

#### 3.2. Principalele realizări din 2010

##### ➤ Programul de reglementare

AESA a îndeplinit un număr semnificativ mai mare de sarcini comparativ cu cele 17 preconizate în programul de reglementare, inclusiv avizul care dispune introducerea noului software ACAS II, decizia de introducere a mijloacelor acceptabile de conformitate (AMC) și a documentelor orientative (GM) în Partea M privind „degivrarea/antigivrarea”, cele 3 avize accelerate privind ATM, precum și documentele de răspuns la observații (CRD) privind părțile Licențierea echipajului de zbor (FCL), Medical (MED), Cerințe privind autoritatea/cerințe privind organizațiile (AR/OR), Echipajul de cabină (CC) și Operațiuni aeriene (OPS)<sup>5</sup>. Avizele privind Partea FCL și Partea MED au fost furnizate în 2010. O listă cu deciziile, avizele și NPA din 2010 este prezentată în **anexa 3**.

##### ➤ Sfera de competență actuală

AESA a emis mai multe NPA importante privind contractarea de servicii tehnice, privind adaptarea Regulamentului (CE) nr. 2042/2003<sup>6</sup>, CS-25 privind tipul și numărul de ieșiri de urgență pentru pasageri și CS-27 / CS-29 privind monitorizarea stării corespunzătoare a rotoarelor supuse la vibrații.

##### ➤ Extinderea domeniului de competență

###### • Prima extindere

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

CRD-urile la Partea AR și Partea OR au fost publicate în octombrie 2010. Ele conțin cerințele privind autoritatea (AR) vizând FCL, organizațiile de formare, centrele de medicină aeronautică, FSTD, operațiunile aeriene, certificarea medicală aeronautică și echipajul de cabină, precum și cerințele privind organizațiile (OR) vizând organizațiile de formare, centrele de medicină aeronautică, FSTD și echipajul de cabină. CRD-urile la

<sup>5</sup> OPS, privind operațiunile de transport aerian comercial ale elicopterelor și avioanelor (CAT (A+H)) și operațiunile care necesită autorizații specifice (SPA).

<sup>6</sup> Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, JO L 315/1.

specificațiile de certificare pentru FSTD pentru avioane și elicoptere au fost publicate în decembrie 2010.

- A doua extindere

Agenția a emis avizele „de primă fază” („accelerate”) referitoare la trei norme esențiale în domeniul ATM și și-a continuat activitățile de reglementare în concordanță cu prioritățile convenite. AESA a emis, de asemenea, avizul referitor la norma privind cerințele pentru utilizarea spațiului aerian comun cu primul capitol referitor la software-ul ACAS II versiunea 7.1, care este impus în spațiul aerian european. Dezvoltarea normelor de punere în aplicare pentru siguranța aerodromurilor a continuat cu obiectivul de a emite NPA aferente până în 2011 și de a adopta normele până în 2013, așa cum este stipulat în regulamentul de bază.

După cum a fost solicitat de Comisia Europeană și în conformitate cu rolul consultativ în materie de siguranță al Agenției (articolul 13a din regulamentul cadru privind SES), Agenția a contribuit în mod activ la dezvoltarea normelor de punere în aplicare SES privind funcțiile de gestionare a rețelei în domeniul ATM și sistemul de performanță din cadrul ATM și la furnizarea de informații pentru instituirea sau modificarea blocurilor funcționale de spațiu aerian (FAB).

- Implementarea programului de lucru privind reglementarea pe 2010: stabilirea de legături cu organizațiile

La implementarea programului său de lucru pe 2010, Direcția de reglementare a continuat legăturile cu EUROCONTROL, SESAR și OACI.

Acordul de lucru dintre Agenție și EUROCONTROL a fost adoptat, iar programul de lucru pe 2011 și specificațiile sarcinilor corespunzătoare au fost puse în aplicare în vederea obținerii unor sinergii maxime în atribuțiile ambelor organizații și pentru a facilita implementarea mediului de reglementare în curs de schimbare în domeniul ATM. În sfera protecției mediului, au fost instituite, de asemenea, relații strânse de colaborare.

O scrisoare de acord (LoA) între Agenție și Întreprinderea comună SESAR a fost semnată oficial în vederea definirii de atribuții și modalități legate de programul SESAR. Sub aspectul reglementării, Agenția este implicată în planificare, elaborarea de norme și dosare de siguranță și joacă un rol crucial în procesul de validare a pachetelor de lucru SESAR. Agenția a susținut, de asemenea, programul SESAR la validarea aspectelor de siguranță legate de implementarea programului.

În plus, AESA și-a continuat implicarea directă în diverse grupuri de lucru și comitete ale OACI, sporindu-și cooperarea cu OACI și sprijinul acordat acestora la dezvoltarea de noi norme și standarde. AESA a lucrat cu grupul operativ și comitetele OACI pentru operațiunile și serviciile aerodromurilor, în grupul de studiu al OACI pentru operațiunile sistemelor aeronautice fără echipaj și cu grupul operativ pentru noua generație de profesioniști din sectorul aviației (NGAP). Agenția a participat, de asemenea, la ședințele privind zgomotul aeronavelor, emisiile aeronavelor și la grupurile operative pentru modelare și baze de date. Comisiei Europene i s-a acordat sprijin în vederea pregătirii ședinței grupului de coordonare OACI/CAEP.

### 3.3. Indicatori cheie de performanță

Obiectiv	ICP	Țintă 2009	Țintă 2010	Rezultat 2010
Îmbunătățirea procesului de reglementare prin organizarea de conferințe în vederea comunicării cu părțile interesate într-o etapă mai timpurie a procesului	Numărul de conferințe la nivel înalt organizate la demararea noilor atribuții	4	4	6 <sup>7</sup>
O atitudine mai proactivă față de OACI, statele membre, instituțiile UE în vederea asumării unui rol de conducere la pregătirea de norme și stabilirea de obiective privind siguranța	Adoptarea și gradul de implementare ale unei politici privind interacțiunea cu acești diverși actori centrali.	Politica elaborată de R este adoptată de directori	75% din politică implementată	95 %
Implementarea programului de lucru privind reglementarea adoptat	% dintre sarcini implementate	95%	95%	135 %

<sup>7</sup> Zi de informare AESA – Cea de-a doua extindere a AESA: aerodromuri și ATM, atelier privind realizarea de interfețe între Partea 21J și Partea145 - discuție privind acceptarea de repere și reparații, atelier privind MDM.047, M.014 și 145.012, conferință privind CA/CI, conferință privind OPS vizând Partea CAT și Partea SPA.

## **4. Certificarea produselor**

### **4.1. Obiectivul și domeniul de aplicare**

Agenția este responsabilă pentru certificarea de tip pentru navigabilitate și mediu a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice. Această responsabilitate cuprinde certificarea inițială a proiectelor de tip noi și o varietate de activități asociate, precum certificări de tip suplimentare, autorizarea modificărilor și metode de reparație. Pe lângă aceasta, ea vizează și activitățile de asigurare a menținerii navigabilității produselor, reperelor și dispozitivelor certificate pe durata întregului lor ciclu de viață operațional. Aceasta include o reacție fără întârziere nejustificată la o problemă de siguranță și publicarea și difuzarea materiale informative corespunzătoare cu caracter obligatoriu (directive privind navigabilitatea, DN).

În 2010, Direcția de certificare a Agenției s-a concentrat asupra optimizării sarcinilor referitoare la menținerea navigabilității și asupra pregătirii implementării noii sale sfere de competență pe lângă atribuția sa principală în domeniul certificării pentru navigabilitate și mediu a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice.

### **4.2. Principalele realizări din 2010**

Direcția de certificare a inițiat și a sprijinit în mod activ dezvoltarea unui nou sistem (instrumente și metode lucru) pentru colectarea, analizarea și înregistrarea consecventă a informațiilor recepționate privind siguranța. Ea a contribuit, de asemenea, la elaborarea cadrului de reglementare pentru noile responsabilități ale Agenției. S-a acordat, de asemenea, asistență la revizuirea regulamentul actual privind onorariile și taxele<sup>8</sup>, în vederea instituirii unui mecanism de finanțare adecvat pentru noile activități.

Direcția și-a adaptat modul de organizare în mod corespunzător și a instituit Departamentul pentru managementul traficului aerian (ATM) și serviciile de navigare aeriană (ANS), care se va ocupa de toate investigațiile și de supravegherea sistemelor utilizate la furnizarea serviciilor ATM/ANS.

Dezvoltarea unui „Program de stagiu”, adresat tinerilor ingineri, a înregistrat un progres printr-o decizie a directorului executiv<sup>9</sup> care stabilește cadrul general al programelor de stagiu la AESA.

Agenția și-a promovat în mod activ cooperarea cu părțile interesate printr-o serie de evenimente specifice (ateliere, seminarii, ședințe ale cadrelor de conducere etc.) și un instrument de comunicare nou dezvoltat, memorandumurile privind certificarea<sup>10</sup>.

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

- Evoluția cererilor primite

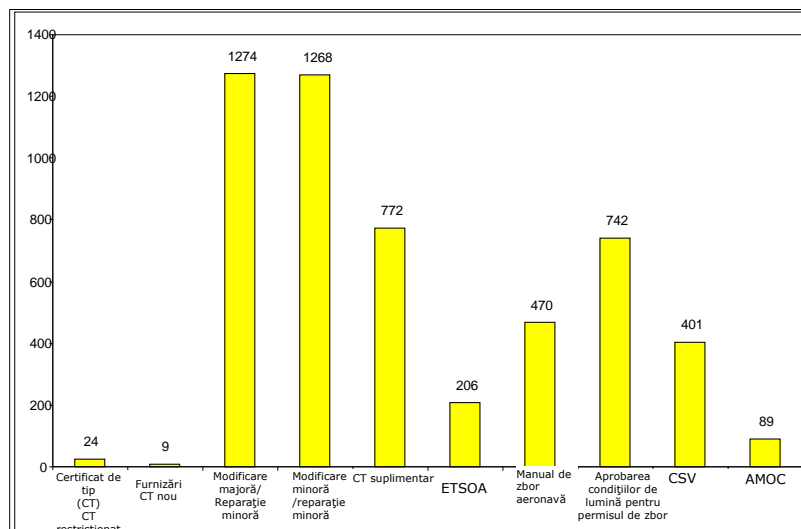
Numărul de cereri noi trimise Agenției pentru certificarea pentru navigabilitate și mediu în 2010 indică faptul că industria și-a revenit după criza financiară. Cifra (5 255) a

<sup>8</sup> Regulamentul (CE) nr. 593/2007 al Comisiei din 31 mai 2007 privind onorariile și taxele percepute de Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației și Regulamentul (CE) nr. 1356/2008 al Comisiei din 23 decembrie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 593/2007.

<sup>9</sup> Decizia nr. 2010/175/E a directorului executiv al Agenției din 16 decembrie 2010 privind normele care guvernează programul de stagiu al AESA.

<sup>10</sup> Memorandumurile privind certificarea ale AESA clarifică procedura generală urmată de Agenție cu privire la anumite aspecte legate de certificare. Ele au rolul de a furniza o orientare cu privire la un anumit subiect și, în calitate de materiale fără caracter obligatoriu, pot oferi informații și orientări suplimentare pentru dovedirea conformității cu standardele actuale.

rămas stabilă comparativ cu 2009. S-au primit cereri de certificare a unor proiecte de tip noi pentru diverse tipuri de produse, de la aeronave, baloane, motoare și elice, până la avioane mici și giravioane. În ceea ce privește avioanele mari, Bombardier, un producător canadian de aeronave, a solicitat o certificare simultană europeană (AESA)/canadiană (Transport Canada Aviație Civilă, TCCA) a avioanelor sale bimotoare de cursă medie din seria C (CS100 și CS300). Diagrama prezintă o defalcare a tipurilor de cereri primite:



- Programe de certificare de tip majore multianuale în curs de desfășurare

Un efort considerabil s-a depus pentru o serie de proiecte multianuale de certificare de tip, precum Airbus A350, nava de transport militar A400M, elicopterul Eurocopter EC175, precum și pentru validarea aeronavelor de tip business jet Embraer EMB-550 și EMB-545, Mitsubishi Regional Jet (MRJ), elicopterului multirol HAL Dhruv și aeronavei de tip regional jet Sukhoi Superjet 100. În 2010, validarea aeronavelor Boeing B787 și B747-8 a atins faza sa finală, însă ambele proiecte au înregistrat o întârziere din cauza unor probleme tehnice.

- Numărul de certificate eliberate

În decursul anului, au fost eliberate 3 996 de certificate<sup>11</sup>. Certificate de tip au fost eliberate pentru monoplanul bimotor cu elice propulsoare Skycar, turbina SaM146-IS17, motorul diesel cu piston TDA CR 1.9 8V și elicea Helix H50F. Pe lângă aceasta, Agenția a finalizat cu succes validarea aeronavei braziliene ușoare tip business jet Embraer EMB-505, a aeronavei americane de dimensiune super-medie Hawker Model 4000 și a diverselor tipuri de baloane cu aer cald produse de Kavanagh, Australia. Un certificat de tip restricționat a fost acordat Beriev Aircraft Company pentru aeronava sa amfibie de uz universal Be-200ES-E.

➤ **Mentținerea navigabilității**

- Problema scaunelor Koito

În ceea ce privește unele aspecte privind falsificarea rezultatelor testării scaunelor de către Koito Industries Ltd (Japonia), AESA a colaborat foarte îndeaproape cu omoloaga sa americană, Administrația Federală a Aviației (FAA), la dezvoltarea respectivelor lor acțiuni obligatorii ce au culminat cu armonizarea conținutului propunerii de directivă privind navigabilitatea a AESA (PAD) / notificarea propunerii de reglementare a FAA

<sup>11</sup> Prin certificat, se înțelege orice autorizație, licență sau alt document eliberat în urma certificării.

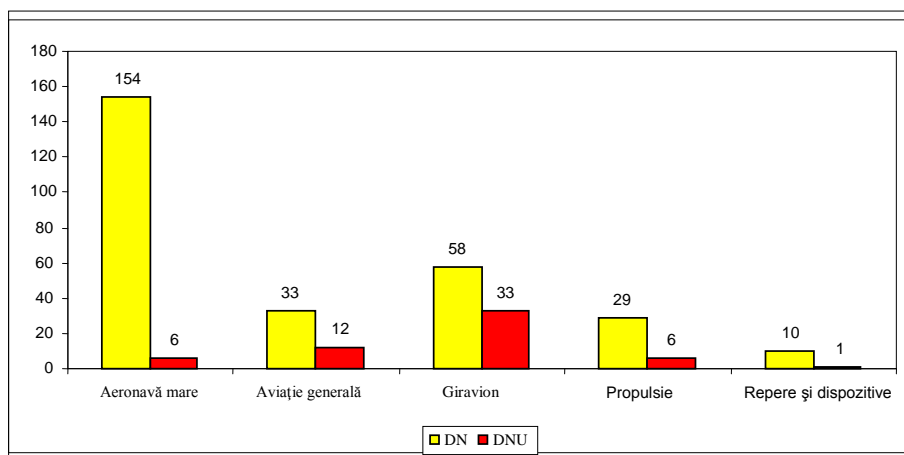
(NPRM). Înaintea publicării normelor finale, au fost organizate două sesiuni de informare a industriei pentru a asigura o perioadă pentru formularea de observații.

- Accidentul Qantas

În decursul anului, Direcția a fost implicată activ în analiza investigațiilor accidentelor și incidentelor, inclusiv accidentul aeronavei Airbus A380 operate de Qantas Airlines din noiembrie 2010.

- DN și DNU

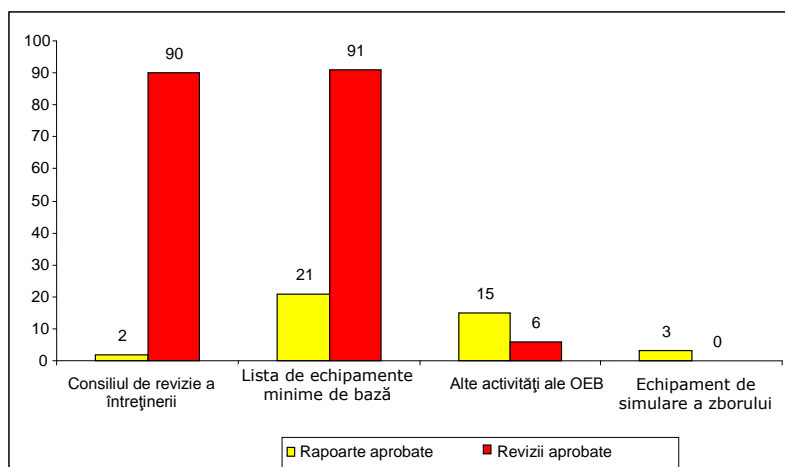
În cele din urmă, în vederea asigurării funcțiilor de menținere a navigabilității asociate cu produsele, reperele și dispozitivele care se află sub supravegherea Agenției, au fost emise 284 de directive privind navigabilitatea (DN) și 58 de DN de urgență (DNU). Detaliile aferente sunt prezentate în diagrama de mai jos:



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

Aceste atribuții cuprind procesul Consiliului de revizie a întreținerii (MRB) și o gamă largă de activități ale Consiliului de evaluare operațională (OEB), precum aprobarea listei de echipamente minime de bază (MMEL), problemele formării membrilor echipajului de zbor și de cabină în funcție de tipul aeronavei și calificările echipamentelor de simulare a zborului (FSTD).

Rezultatele respective pot fi ilustrate după cum urmează:



### 4.3. Indicatori cheie de performanță

Obiectiv	ICP	Țintă 2009	Țintă 2010	Rezultat 2010
Asigurarea unui nivel minim de supraveghere a menținerii navigabilității	Numărul anual de ore de lucrări tehnice executate ca procentaj din orele planificate	90%	90%	88,19%
Internalizarea atribuțiilor de certificare în concordanță cu politica de internalizare	Orele interne ca procentaj din orele totale	62%	64%	70,95%
Îmbunătățirea eficienței personalului tehnic	Aportul de ore de lucrări tehnice (lucru la proiecte) ca procentaj din orele totale	65%	66%	80,11%
Asigurarea îndeplinirii adecvate a tuturor atribuțiilor de certificare conform standardelor de zbor	Numărul de ore de lucrări tehnice executate pe proiect ca procentaj din orele planificate	-	90%	97,85%
Satisfacția industriei	Procentajul de reacții pozitive primite prin intermediul chestionarelor completate de părțile interesate		80%	72% (pe baza unei rate de participare de 29%)
Calitatea supravegherii siguranței în ceea ce privește proiectarea (IAW&CAW)	Numărul de incidente sau accidente majore (CS 25 & CS 29 a/c) provocate sau provocate parțial de deficiențe de proiectare		Egal cu sau mai redus decât media ultimilor 10 ani	În curs de revizie cu scopul de a dezvolta un indicator mai relevant

## 5. Autorizarea organizațiilor

### 5.1. Obiectivul și domeniul de aplicare

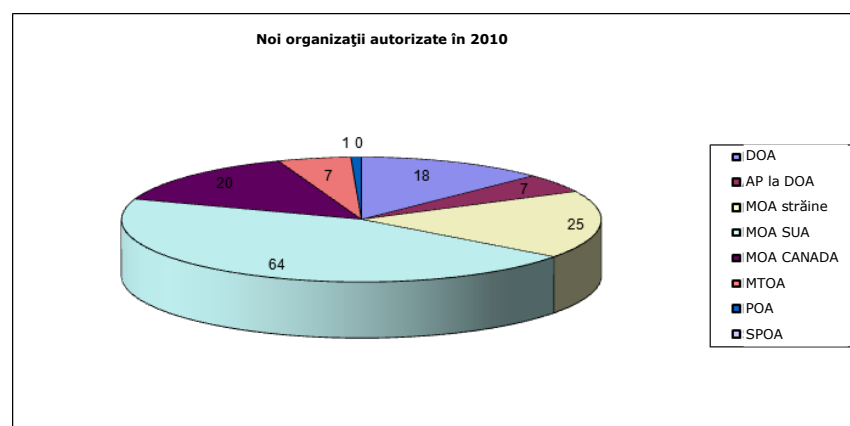
AESA este responsabilă cu autorizarea organizațiilor de proiectare, indiferent de locația acestora, precum și a organizațiilor responsabile cu producția, întreținerea, formarea profesională privind procedurile de întreținere și gestionarea menținerii navigabilității aflate în afara teritoriului statelor membre. Aceasta include, de asemenea, autorizarea organizațiilor de producție amplasate în afara teritoriului unuia sau mai multor state membre în cazul în care acest lucru este solicitat de către statul membru (statele membre) respectiv(e).

În 2010, activitățile de autorizare a organizațiilor în cadrul sferei inițiale de competență a Agenției au atins un nivel dezvoltat în ceea ce privește activitatea și metodologiile. Activitatea s-a concentrat în 2010 asupra promovării metodei și abordării actuale utilizate pentru autorizarea organizațiilor și asupra pregătirii noilor sfere de competență și implementării proceselor aferente, de exemplu extinderea licențierii membrilor echipajului de zbor și ATM/ANS (procedură accelerată).

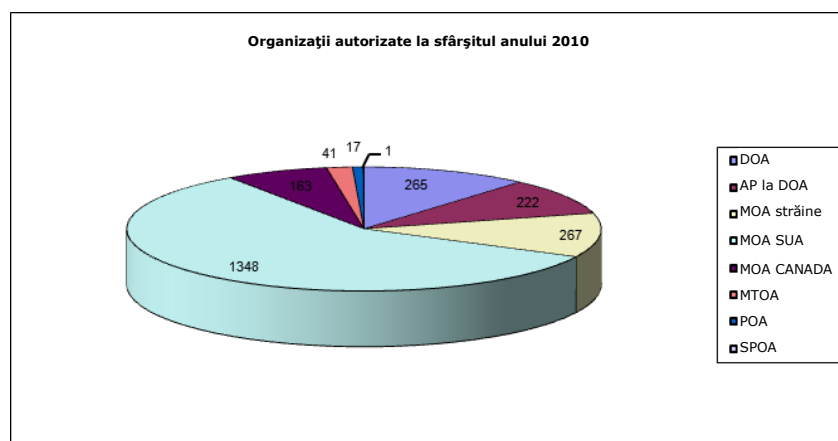
### 5.2. Principalele realizări din 2010

Activitățile de autorizare a organizațiilor au crescut constant în 2010 și cuprind, printre altele, autorizări ale organizațiilor de proiectare (DOA) / proceduri alternative (AP) la DOA, autorizări ale organizațiilor de producție (POA) și autorizări ale organizațiilor de întreținere/menținere a navigabilității (MOA/COA). Volumul de muncă pentru supravegherea autorizației europene unice a unei organizații de producție (SPOA) eliberate pentru Airbus a crescut ușor, de asemenea în locațiile din afara Europei. Datele privind autorizările organizațiilor pot fi rezumate astfel:

#### Noi organizații autorizate în 2010





**Organizații autorizate la 31/12/2010**➤ **Autorizarea organizațiilor de proiectare**

La 31 decembrie 2010, numărul total al DOA emise era 265, din care 192 au fost internalizate de către Agenție. 73 au rămas în responsabilitatea AAN. 92 de organizații erau în curs de evaluare inițială pentru DOA și 45 pentru AP la DOA. Internalizarea activităților a atins ținta așteptată. 3 organizații suplimentare au fost transferate la șefii de echipă ai AESA în 2010, inclusiv 1 DOA și 2 AP la DOA. Alte transferuri vor avea loc dacă AAN decid să își întrerupă activitățile sau dacă extinderea domeniului de aplicare al DOA o va cere.

➤ **Autorizarea organizațiilor de producție**

Au fost consolidate și mai mult relațiile cu autoritatea chineză în ceea ce privește spațiile de producție deținute de doi titulari de POA eliberate de AESA și linia finală de asamblare (FAL) Airbus din China. În plus, a fost pusă în aplicare și promovată procedura de emitere a certificatelor AESA de navigabilitate pentru export (EcofA) pentru aeronavele fabricate în China. Asistența în cadrul acestei activități specifice a fost furnizată de către reprezentantul AESA din China.

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

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

### 5.3. Indicatori cheie de performanță

Obiectiv	ICP	Țintă 2009	Țintă 2010	Rezultat 2010
Instituirea unor verificări de performanță a supravegherii realizate de AAN în vederea asigurării unei aplicări comune a supravegherii organizațiilor; aceasta indiferent dacă supravegherea este realizată de către AESA sau de către AAN la însărcinarea acesteia	Numărul de vizite ale AAN însoțite de către șefi de echipă ai AESA sau de organe de conducere ale AESA	neaplicabil	5%	3.8%
Implementarea unor sfere de competență noi, adaptate din timp la modificările datelor de implementare	Disponibilitatea planului de implementare	Adaptarea periodică a planului de implementare	Implementarea noilor sfere de competență în concordanță cu planul de implementare	Adaptarea la planul de implementare în conformitate cu modificările normelor de implementare
Dezvoltarea proactivă de legături cu Comisia și cu principalele autorități de reglementare din sfera operatorilor din țări terțe, menținând în același timp independența Agenției	Numărul de ședințe periodice organizate cu CE	neaplicabil	Ședințe trimestriale	Ședințe periodice organizate
Pregătirea de proceduri adecvate pentru subcontractarea către AAN sub aspectul noilor sfere de competență	Procentajul de atribuții subcontractate comparativ cu atribuțiile îndeplinite de personalul AESA	Finalizarea fazei de elaborare a procedurilor de subcontractare	Instituirea procedurilor de subcontractare (ținta 80%)	Adaptarea la procedurile de subcontractare în urma amânării politicii de subcontractare
Dezvoltarea unui sistem de supraveghere bazat pe risc cu etape de testare și implementare definite	Implementarea etapelor de supraveghere pe bază de risc comparativ cu planul de implementare	Finalizarea etapei de definire	Finalizarea etapei de testare	Concept finalizat, progresul viitor va depinde de disponibilitatea unor instrumente de testare

## 6. Inspecții în statele membre

### 6.1. Obiectivul și domeniul de aplicare

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

În sferele navigabilității inițiale și menținerii navigabilității, Agenția monitorizează conformitatea AAN cu cerințele regulamentului de bază și cu normele de punere în aplicare aferente în concordanță cu cadrul instituit de Regulamentul (CE) nr. 736/2006 al Comisiei.<sup>12</sup> În domeniile operațiuni aeriene (OPS), licențiere a echipajului de zbor (FCL) și echipamente de simulare a zborului (FSTD), Agenția efectuează inspecții de standardizare pentru a asigura o tranziție armonioasă și pentru a evita orice discrepantă în materie de siguranță până la adoptarea viitoarelor norme de punere în aplicare ale UE. Cerințele aeronautice comune (JAR) anterioare și, pentru operațiunile de transport aerian comercial cu avioane, cerințele Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului<sup>13</sup> („UE-OPS”) sunt în continuare valabile.

În 2010, Agenția s-a concentrat asupra unei optimizări suplimentare a activităților sale de standardizare actuale și a depus eforturi în vederea unei îmbunătățiri continue a procesului de standardizare.

### 6.2. Principalele realizări din 2010

#### ➤ Zona de activitate

În 2010, domeniul de aplicare al standardizării a cuprins 46 de țări: cele 31 de „state AESA” plus 15 state care semnaseră un acord de lucru (WA) cu AESA. În cursul anului, au fost realizate inspecții în 26 de „state AESA” și 7 „state WA”. Standardizarea a combinat în continuare toate inspecțiile sectoriale planificate pentru aceeași țară, pentru a oferi Comisiei Europene o „imagine globală” consecventă în toate domeniile tehnice. În consecință, aproximativ 90% dintre inspecțiile periodice din 2010 au fost planificate și efectuate ca „inspecții combinate”.

#### ➤ Grupul de inspectorii

AESA se angajează să includă în echipele sale de inspectare inspectorii ai AAN detașați, pentru a beneficia de competența lor și de experiența lor practică, precum și pentru a forma și răspândi o înțelegere comună a cerințelor aplicabile în rândul AAN (standardizare proactivă). În 2010, 95 de membri de echipă au fost inspectorii ai AAN detașați (54%). Au fost furnizate 3 cursuri de formare profesională inițială pentru inspectorii de standardizare, care au format peste 40 de inspectorii noi, în principal în domeniile FCL, OPS și FSTD.

<sup>12</sup> Regulamentul (CE) nr. 736/2006 al Comisiei din 16 mai 2006 privind metodele de lucru ale Agenției Europene pentru Siguranță Aeriană pentru efectuarea de inspecții de standardizare, JO L 129/10.

<sup>13</sup> Regulamentul (CE) nr. 859/2008 al Comisiei din 20 august 2008 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului în ceea ce privește cerințele tehnice și procedurile administrative comune aplicabile transportului aerian comercial, JO L 254/1.

➤ **Rezultatele principale ale standardizării**

În 2010, au fost efectuate 111 inspecții de standardizare<sup>14</sup> după cum urmează:

Tip inspecție	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Periodică	14	22	12	18	18	7
Urmărire	0	4	9	3	2	0
Ad-hoc	0	1	1	0	0	0
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>7</b>

În urma acestora, s-a înregistrat un total de 949 de constatări, dintre care 876 au fost clasificate ca neconformități ce necesită ca un plan de acțiune corectiv să fie propus și implementat de către AAN inspectată. Aproximativ 20% dintre toate constatările au fost clasificate ca deficiențe semnificative, care pot crea probleme de siguranță dacă nu sunt corectate în mod corespunzător.

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

➤ **Sedințe privind standardizarea**

În 2010, departamentul de standardizare a organizat 10 ședințe la care au participat în total 448 de reprezentanți ai AAN. Ședințele de standardizare s-au dovedit a fi un instrument util pentru atingerea unui nivel mai înalt de înțelegere comună și pentru interpretarea cerințelor aplicabile. Concluziile de la fiecare ședință sunt comunicate Direcției de reglementare, pentru ca cele care se califică drept un potențial material de reglementare să poată fi dezvoltate suplimentar. Agenția a decis să crească frecvența ședințelor privind standardizarea în urma reacțiilor pozitive primite de AAN.

➤ **Îmbunătățirea continuă a procesului de standardizare**

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

Cu toate acestea, Agenția depune eforturi în vederea unei îmbunătățiri continue a calității, eficienței și eficacității procesului. În acest scop, o serie de măsuri au fost deja aplicate și vor fi îmbunătățite în continuare în 2011, iar în viitor, procesul va trece printr-o evoluție majoră înspre o abordare a monitorizării permanente (CMA) pe bază de risc.

Această abordare dinamică fusese confirmată în cadrul auditului efectuat de IAS<sup>15</sup> în septembrie. Raportul auditului a concluzionat că sistemul de control intern instituit oferă o certitudine rezonabilă privind atingerea obiectivelor ce vizează inspectarea AAN.

<sup>14</sup> În plus, departamentul de standardizare a fost implicat în 7 vizite de standardizare internaționale (SUA, Canada, Brazilia) și 9 vizite de acreditare.

<sup>15</sup> Serviciul de audit intern al Comisiei Europene.

### 6.3. Indicatori cheie de performanță

Obiectiv	ICP	Țintă 2009	Țintă 2010	Rezultat 2010
Efectuarea numărului de vizite convenit conform planului anual aprobat	% de vizite planificate efectuate		100% din vizitele planificate + vizite ad-hoc și alte vizite neașteptate	Planificate: 104 Efectuate: 111 (2 ad-hoc)
Extinderea ședințelor de standardizare asupra noilor sfere de competență	Numărul de ședințe de standardizare pe domeniu de aplicare	1 ședință pe domeniu de aplicare	1 ședință pe domeniu de aplicare	2 ședințe pe domeniu de aplicare în noile sfere de competență
Participare activă la cursurile furnizate pentru AAN	Numărul de membri ai personalului care participă activ	1 membru al personalului pe domeniu de aplicare	Cel puțin 1 membru al personalului pe domeniu de aplicare	A participat 1 membru al personalului pe domeniu de aplicare
Extinderea aceluiași calificări pentru inspectori asupra OPS/FCL/FSTD		Stabilirea listei de inspectori care să fie calificați	Începerea calificării	Calificarea începută
Continuarea consolidării grupului de inspectori existent		Creștere cu 10%	Creștere cu 10%	În 2010 creștere medie > 10%
Explorarea posibilității (consimțirii) detașării pe termen scurt (1 an) a unor membri ai personalului AAN pe lângă AESA	Determinarea nevoii și a procedurii	Trimiterea unei scrisori către toate AAN pentru a identifica posibili membri ai personalului	Cel puțin 1 END	1 expert național detașat în 2010
Utilizarea indexului de reactivitate pentru definirea planificării vizitelor		Modificarea procedurilor pentru a ține cont de eventualele implicații ale implementării sistemului pe bază de risc (mai scurt, 1 an, și mai lung, 3 ani)	Modificarea procedurilor pentru a ține cont de eventualele implicații ale implementării sistemului pe bază de risc (mai scurt, 1 an, și mai lung, 3 ani)	Parțial atinsă; procedurile sunt modificate înspre o abordare pe bază de risc, în concordanță cu modelul CMA al OACI

## 7. Operatori

### 7.1. Obiectivul și domeniul de aplicare

Departamentul operatorilor gestionează activitățile Agenției ce vizează coordonarea programului comunitar european de evaluare a siguranței aeronavelor străine (SAFA) și autorizarea operatorilor din țările terțe (TCO).

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

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

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

În 2010, Agenția s-a concentrat asupra continuării îmbunătățirii programului SAFA (inclusiv de exemplu dezvoltarea și introducerea noii versiuni a aplicației SAFA, implementarea sistemului centralizat pentru monitorizarea acțiunilor corective, actualizarea continuă a procedurilor SAFA), asupra realizării auditurilor de standardizare SAFA vizând AAN și asupra furnizării continue de asistență Comisiei pentru Comitetul pentru siguranța aeriană (ASC) privind lista de siguranță a UE.

În ceea ce privește TCO, Agenția s-a concentrat asupra lucrărilor pregătitoare (definirea exactă a domeniului de aplicare, volumul de muncă și procedurile).

### 7.2. Principalele realizări din 2010

#### SAFA

##### ➤ Îmbunătățirea programului SAFA

În 2010, AESA a inițiat dezvoltarea unei noi aplicații și a unei baze de date SAFA prin instituirea unor cerințe de nivel înalt și a unor cerințe operaționale detaliate. Această nouă aplicație va furniza o asistență completă pentru întregul proces (pregătire, raportare, urmărire și încheierea constatărilor).

Analiza SAFA a fost realizată în concordanță cu programul stabilit. Toate analizele uzuale au fost precedate de o revizie a calității, ce a vizat identificarea erorilor de raportare. Rezultatele analizei, precum și rezultatele procesului de stabilire a priorităților inspecțiilor SAFA, au fost prezentate în cursul ședințelor Comitetului pentru siguranța aeriană (lista de siguranță). Au fost, de asemenea, realizate numeroase analize ad-hoc la solicitarea Comisiei Europene, pentru a asista diverse cazuri aflate în curs de investigare.

În 2010, documentele orientative SAFA (inclusiv procedurile detaliate pentru efectuarea inspecțiilor la sol, raportare și urmărire) au fost revizuite ținând cont de cele mai recente modificări aduse standardelor OACI aplicabile, precum și de contribuțiile primite de la statele participante la programul SAFA și de la auditurile de standardizare SAFA efectuate de către AESA.

Astfel cum prevede Directiva SAFA și în conformitate cu mandatul pentru standardizarea SAFA convenit cu statele participante la programul SAFA, AESA a continuat procesul de standardizare SAFA inițiat în 2009. În 2010, un număr total de 24 de inspecții de standardizare au fost planificate și realizate în UE și în state nemembre UE participante la programul SAFA.

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

În ceea ce privește promovarea programului SAFA al UE în context internațional, principiile SAFA și metodologia aplicată au fost prezentate unui public internațional divers în timpul forumului de cooperare internațională al AESA și în timpul celei de-a 2-a ediții a atelierului pe tema foi de parcurs pentru siguranța globală a aviației organizat de OACI/Comitetul Interstatal de Aviație. Programul SAFA a fost, de asemenea, prezentat în cadrul unor seminarii, ateliere și reuniuni bilaterale unei serii de state: EAU, India, Venezuela și China.

În concordanță cu mandatul impus de către Comisia Europeană, Agenția a derulat, de asemenea, negocieri cu state non-europene privind includerea acestora în programul SAFA al UE. În prima fază, 4 țări au beneficiat de invitații: Brazilia, Canada, Maroc și Tunisia, iar negocierile au început deja cu Brazilia, Canada și Maroc.

## **Operatorii din țările terțe**

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

- stabilirea unui plan de proiect cuprinzător privind TCO și dezvoltarea elementelor inițiale pentru monitorizarea pe bază de performanță ținând cont de principiile de evaluare a riscurilor;
- elaborarea unor proceduri tehnice și administrative ale AESA pentru TCO;
- acordarea de asistență la activitățile de reglementare în domeniul autorizărilor TCO;
- inițierea recrutării de personal.

Comisia Europeană a beneficiat în mod regulat de asistență în contextul listei de siguranță a UE. AESA a participat la audieri premergătoare cu autorități străine și operatori străini și a furnizat servicii de expertiză tehnică în cursul a mai multe misiuni de evaluare a siguranței în cadrul Comitetului pentru siguranța aeriană. Secțiunea TCO a preluat sarcina de coordonare și a revitalizat grupul de lucru pentru analiza rapoartelor din cadrul programului USOAP al OACI.

### 7.3. Indicatori cheie de performanță

Obiectiv	ICP	Țintă 2009	Țintă 2010	Rezultat 2010
Participarea la seminarii, conferințe, turnee	Numărul de inițiative la care s-a participat în afara evenimentelor curente	Cel puțin 3	Cel puțin 3	4
Prezentarea sistemului SAFA al CE în timpul unor conferințe internaționale relevante și la solicitarea statelor individuale în vederea alinierii metodelor de inspecție la sol cu cele ale altor autorități majore din domeniul aviației	Numărul de prezentări externe și schimburi cu autorități din țările terțe		5	7
Calificarea inspectorilor SAFA	Finalizarea formării la o organizație de formare autorizată de AESA		Îmbunătățire de la an la an	Cerințele operaționale ale bazei de date SAFA au fost finalizate. Au fost inițiate lucrări efective de dezvoltare .
Dezvoltarea bazei de date SAFA	Utilizare facilă și rezultate de calitate	5 inspecții	24 de inspecții	24 (100%)



## 8. Cooperarea internațională

### 8.1. Obiectivul și domeniul de aplicare

Agencia ajută la stabilirea de acorduri de lucru cu AAN străine și asistă Comisia Europeană la negocierea acordurilor bilaterale de siguranță a aviației (BASA). În plus, Agenția asistă țările în curs de dezvoltare la îmbunătățirea capacităților lor de reglementare.

### 8.2. Principalele realizări din 2010

#### ➤ Acorduri bilaterale și acorduri de lucru

Acordul bilateral de siguranță a aviației (BASA) privind siguranța aviației civile încheiat între Brazilia și UE, inclusiv anexele privind certificarea produselor aeronautice și întreținerea, a fost semnat la Brasilia la 14 iulie 2010.

Au fost semnate 8 acorduri de lucru (WA) între AESA și CAAC din China, un parteneriat internațional cu Rusia, două modificări ale appendicelui cu Japonia și un appendice cu Emiratele Arabe Unite (EAU).<sup>16</sup>

#### ➤ Cooperare tehnică

AESA a acordat asistență Comisiei Europene la definirea proiectelor de asistență europene și la gestionarea programelor comunitare (de exemplu Asia de Sud, Asia de Sud-Est, India, China, Republica Democrată Congo, Rusia, țările balcanice, țările mediteraneene și Asia Centrală).

Activitățile de cooperare tehnică ale AESA au inclus (1) gestionarea directă a programelor de asistență speciale și (2) participarea la misiuni de asistență tehnică în Gabon, Congo, Bangladesh, Muntenegru, Georgia, Costa Rica și Malawi.

A 2-a ediție a forumului de cooperare internațională (ICF-2) organizat de AESA a avut loc în Dubai în aprilie 2010.

### 8.3. Indicatori cheie de performanță

Obiectiv	ICP	Țintă 2009	Țintă 2010	Rezultat 2010
Promovarea sistemului AESA prin acorduri bilaterale, acorduri de lucru și reprezentanți locali	Numărul de inițiative care sunt procesate activ	1 (1 bilateral cu Canada + începerea expansiunii)	Continuarea expansiunii	Sistemul AESA a fost promovat continuu, de ex. prin: (1) asistarea acordurilor bilaterale (Brazilia) (2) acorduri de lucru (8 cu CAAC, 2 cu JCAB, 1 cu IAC)
Dezvoltarea de cursuri de formare și organizarea de ateliere tehnice	Indicatorul este numărul de ateliere organizate explicând impactul reglementărilor UE.	3	1 conferință cu familia AESA	12 activități organizate 8 misiuni privind lista de siguranță și de acordare a asistenței tehnice pentru IPA
Preluarea conducerii în sfera coordonării diverșilor actori europeni implicați în cooperarea tehnică	Numărul de acțiuni de cooperare tehnică coordonate de Agenție, inclusiv acordul de lucru cu țările JAA care nu fac parte din AESA	Inițierea coordonării la nivel european	1 program coordonat cu ECAC	3 evenimente ICF cu participare AAN Proiect IPA

<sup>16</sup> O listă completă a acordurilor de lucru ale AESA este disponibilă pe site-ul AESA la următorul link:  
<http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

## **9. Activități auxiliare**

### **9.1. Obiectivul și domeniul de aplicare**

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

În 2010, principalele provocări în domeniul asistenței au cuprins finalizarea certificării ISO9001:2008, continuarea consolidării ERP/SAP și continuarea îmbunătățirii proceselor de dezvoltare în domeniul resurselor umane.

### **9.2. Principalele realizări din 2010**

#### **Managementul general**

Conferința SUA/Europa din 2010 privind siguranța aeriană internațională pe tema „Managementul siguranței globale: dezvoltarea unei culturi comune” a avut loc la New Orleans, Louisiana, în perioada 8-10 iunie, cu peste 300 de participanți de la AAN, din industrie și din organizații.

#### **Gestionarea cererilor și serviciile de achiziție**

Pregătirea proceselor administrative pentru noile sfere de competență ale Agenției a început în 2010 și a inclus identificarea formularelor de cerere și a certificatelor necesare pentru noile atribuții.

Până la sfârșitul anului 2010, venitul preconizat din onorarii și taxe în valoare de 72 milioane EUR fusese facturat. Propunerea pentru a 3-a generație a regulamentului Agenției privind onorariile și taxele a fost discutată în continuare cu industria și Comisia, iar un proiect de regulament consolidat a fost furnizat Consiliului de Administrație în iunie 2010.

Conceptul unor comenzi de achiziție individuale pentru subcontractarea sarcinilor de certificare a fost implementat. În cel de-al 4-lea trimestru al anului 2010, s-a început planificarea și pregătirea pentru achiziția sarcinilor de certificare subcontractate (sfera de competență nouă și cea actuală a Agenției).

23 de proceduri de licitație de mare valoare, acoperind atât nevoi operaționale, cât și nevoi administrative, au fost gestionate în cursul anului. 20 dintre acestea au fost finalizate cu succes și 29 de contracte de mare valoare au fost semnate însumând o valoare de ~ 14 milioane EUR. În plus, 428 de contracte au fost semnate în urma unor proceduri de achiziție de valoare redusă însumând ~ 1,65 milioane EUR.

#### **Serviciile financiare**

În 2010, Departamentul de servicii financiare a obținut o execuție bugetară satisfăcătoare de 98,4%. **Anexa 4** prezintă detalii privind performanțele financiare.

Sistemul de planificare a resurselor întreprinderii (ERP) a fost îmbunătățit în continuare și utilizat în mod sistematic pentru toate tipurile de tranzacții financiare și pentru încheierea situației la sfârșit de an.

Planul de activități al Agenției pentru 2011-2015 a fost revizuit, iar în decembrie 2010 Consiliul de Administrație a adoptat o nouă versiune, care include un pachet de salvagardare de 3 milioane EUR legat de subvenția acordată de UE.

## Serviciile juridice

Departamentul juridic a contribuit în mod activ la elaborarea documentelor de reglementare, inclusiv cele privind o serie de aspecte majore, precum avizele privind cerințele medicale și AOR și NPA privind limitarea timpului de zbor și operatorii din țările terțe.

Pe lângă aceasta, Departamentul juridic a furnizat asistență funcțiilor tehnice/operationale ale Agenției, precum cele privind punerea în aplicare a articolului 1 alineatul (2) din regulamentul de bază și privind aplicarea prevederilor articolului 83bis din Convenția de la Chicago în cadrul sistemului UE.

Departamentul a coordonat permanent răspunsul Agenției la solicitările din partea autorităților de investigare a accidentelor și din partea autorităților judiciare într-o strânsă cooperare cu Direcțiile operaționale și serviciile de consiliere juridică externe. În plus, el a asigurat progresul permanent al punerii în aplicare a regulamentului privind protecția datelor de către Agenție.

În cele din urmă, departamentul a prelucrat o serie de cereri privind accesul public la documente și cereri ale SUA privind consultarea unor terți în conformitate cu Legea SUA privind libertatea informațiilor (FOIA); el a furnizat, de asemenea, servicii importante de asistență pentru dezvoltarea în continuare a politicii Agenției referitoare la protecția informațiilor privind siguranța.

## Comunicarea

Site-ul [easa.europa.eu](http://easa.europa.eu) a fost refăcut complet și prezintă acum noi funcții optimizate de navigare și căutare. AESA și-a dezvoltat, de asemenea, prezența în sfera mijloacelor de comunicare socială, utilizând în mod activ aplicațiile Facebook și Twitter pentru a-și informa circumscriptiile.

AESA a publicat comunicate de presă pe teme precum normele armonizate pentru licențierea piloților, propuneri privind limitarea timpului de zbor, prima certificare AESA pentru un motor franco-rus (SaM146) și buletinul informativ privind siguranța pentru criza provocată de cenușa vulcanică. AESA s-a implicat, de asemenea, masiv în gestionarea crizei Qantas / A380 / Trent900.

Un număr mare de interviuri televizate, radiofonice și pentru presa scrisă au fost organizate cu personalul AESA pe teme precum evoluțiile reglementărilor (FCL, FTL etc.), certificarea și siguranța strategică.

Publicațiile Agenției pe 2010 au inclus: raportul anual privind siguranța 2009, raportul anual 2009, catalogul faptic 2005-2009, raportul privind siguranța al EHEST, știrile AESA.

## Resursele umane

La sfârșitul anului 2010, în cadrul AESA erau angajați 524 de agenți temporari (AT), cu 63 mai mulți decât în anul anterior. În plus, la AESA au fost angajați 54 de agenți contractuali (AC) și 8 experți naționali detașați (SNE). În cursul anului 2010, AESA a încheiat 92 de noi contracte de muncă, ceea ce a dus la o creștere netă a personalului cu 72 de membri. 20 de membri ai personalului au părăsit Agenția din diverse motive (demisie, sfârșitul contractului, pensionare și concediere), iar 31 de membri ai personalului au avut succes în proceduri de selecție externe sau interne.

Agencia a publicat 57 de locuri de muncă vacante, destinate ocupării a 67 de posturi, și a finalizat 60 de proceduri de selecție destinate ocupării a 66 de posturi. S-au primit aproximativ 2 800 de aplicații și au fost derulate peste 405 interviuri.

Creșterea netă a personalului (TA/CA/SNE)	72
Locuri de muncă vacante publicate în 2010 (TA/CA/SNE)	57
Candidați interni care au aplicat cu succes (TA)	31
Membrii personalului care au plecat în 2010 (TA/CA)	20

Pe lângă membrii personalului deja recrutați, alți 16 candidați AT au acceptat o ofertă de angajare și își vor ocupa postul în cursul primelor luni ale anului 2011. Detalii privind cifrele și datele demografice ale personalului Agenției pe 2010 pot fi găsite în **anexa 5**.

În ceea ce privește managementul și dezvoltarea personalului, Agenția a organizat și facilitat 235 de cursuri de formare profesională generală (dintre care 104 pentru cunoștințe de limbă/testare) cu un total de 1 248 de participanți (684). S-a achiziționat un instrument de gestionare a formării a cărui configurare a început la sfârșitul anului 2010. Este planificat ca instrumentul să fie finalizat și pus la dispoziție tuturor membrilor personalului până în al doilea semestru al anului 2011.

În urma procedurii de evaluare și reclasificare, 100 de membri ai personalului au fost propuși pentru reclasificare, dintre care 68 au fost reclasificați efectiv după asigurarea conformității cu articolul 45 alineatul (2) (cunoașterea unei a treia limbi UE). 2010 a fost primul an în care au fost reclasificați și agenți contractuali.

Proiectul de evaluare a posturilor a fost finalizat în noiembrie 2010. Proiectul a condus la actualizarea și completarea tuturor fișelor de post ale AESA, evaluarea tuturor posturilor și un sistem de clasificare organizațională care va fi ajustat suplimentar în funcție de nevoile AESA în 2011.

În plus, primul studiu de urmărire a motivației angajaților a fost lansat prin intermediul contractantului Ipsos Loyalty GmbH, iar studiul a fost pus la dispoziția tuturor angajaților din decembrie 2010 și 10 ianuarie 2011. Raportul complet a fost comunicat întregului personal în primul trimestru al anului 2011.

O listă privind expertiza în domeniul aviației a fost dezvoltată pe baza contribuțiilor provenite de la activitățile principale ale AESA. Pentru primul trimestru din 2011, este planificat un studiu care să înregistreze întreaga expertiză în domeniul aviației disponibilă în rândul personalului AESA.

## Formarea tehnică

Pentru a veni în întâmpinarea cererii crescute pentru o formare profesională la timp și ad-hoc, în 2010 au fost luate următoarele măsuri:

- fluidizarea sistemului Departamentului de formare tehnică (TTD) în ceea ce privește programarea cursurilor, vizibilitatea cursurilor și înregistrarea și consolidarea solicitărilor pentru cursurile de o zi;

- publicarea unui număr crescut de cursuri disponibile în format electronic;
- comunicarea cu AAN în ceea ce privește bunele practici și nevoile de formare prin ședințele grupului de inițiativă comună privind nevoile de formare (CTIG);
- fluidizarea și inventarierea generală a resurselor din biblioteca tehnică și promovarea utilizării examinării în format electronic de către organizațiile de formare și AAN.

Principalele realizări din 2010 au inclus:

- acordul privind criteriile de calificare pentru inspectori prin procedurile CTIG;
- creșterea numărului de furnizori de examinări în format electronic la 29 plus 13 AAN ale statelor membre;
- revizuirea și actualizarea celor mai de succes 6 programe pentru examinarea în format electronic;
- adoptarea unor noi tehnologii de formare pentru a face față grupului extins de clienți;
- dezvoltarea și predarea de cursuri specializate pentru: CS-23, CAW a proiectelor de tip, formarea formatorului, acordul UE/Canada;
- o strânsă cooperare cu experți în vederea dezvoltării de materiale și cursuri bazate pe competență;
- publicarea programului de formare pe 2011 (decembrie 2010).

În 2010, activitățile de formare au fost următoarele:

<b>Sesiuni de formare</b>	70
<b>Cursuri</b>	44
<b>Participanți de la AESA</b>	484
<b>Participanți de la AAN</b>	121

## Informații și servicii instituționale

Sub aspectul aplicațiilor comerciale, au fost inițiate mai multe proiecte strategice, ca de exemplu SAFA și IORS, cu data finală de implementare în cursul anului 2011. În paralel, secțiunea aferentă a furnizat asistență permanentă pentru menținerea și îmbunătățirea mai multor aplicații comerciale principale, precum directivele privind navigabilitatea (AWD), instrumentul de răspuns la observații (CRT), o serie de site-uri SharePoint, sistemul pentru resursele umane și portalul web.

Sub aspectul proiectului ERP, Agenția a continuat optimizarea instrumentului, adăugând funcții suplimentare și ajustând funcționalitățile implementate.

În ceea ce privește infrastructura, departamentele IT ale Centrului European de Prevenire și Control al Bolilor și ale AESA au decis să colaboreze pentru a reduce în mod eficient costurile, găzduindu-și reciproc centrele de date la distanță pentru asigurarea în caz de defecțiune.

În ceea ce privește serviciile instituționale, analizele detaliate privind cerințele de spațiu și eficiența operațională au identificat nevoia Agenției de a lua în considerare mutarea sediului în altă clădire până cel târziu la sfârșitul contractului de închiriere actual care expiră în 2016. Procedura va continua în 2011.

În sfera gestionării călătoriilor, datorită creșterii numărului de călătorii de serviciu în orașe care prezintă riscuri ridicate privind siguranța, s-a introdus o evaluare prealabilă a riscurilor pentru anumite destinații.

În ceea ce privește documentele și gestionarea dosarelor, un total de 5 500 de fișiere transmise de JAA au fost catalogate și transferate în arhiva centrală.

### 9.3. Indicatori cheie de performanță

Obiectiv	ICP	Țintă 2009	Țintă 2010	Rezultat 2010
Creșterea vitezei procesului de alocare a atribuțiilor pentru activitățile legate de certificarea inițială pentru navigabilitate	Procentajul de solicitări procesate pentru alocarea atribuțiilor în cursul a 5 zile lucrătoare de la primirea solicitării	70%	75%	73%
Creșterea vitezei procesului de eliberare a certificatelor	Procentajul de avize tehnice procesate pentru certificare în cursul a 5 zile lucrătoare de la primirea avizului tehnic	70%	75%	88%
Menținerea unei rate ridicate de execuție a bugetului	Procentajul de angajamente respectate comparativ cu prognoza având în vedere întregul buget anual	98%	98%	98%
Îmbunătățirea eficienței procesului de recuperare a creanțelor	Numărul mediu de zile pentru ordinele de recuperare a creanțelor	133	120	108
Implementarea organigramei	Procentajul de posturi de agenți temporari autorizați care sunt ocupate până la sfârșitul anului 2010	95%	98%	92%
Identificarea programului de formare standard (criterii comune în ceea ce privește cunoștințele, competențele și experiența) pentru profilurile inspectorilor de siguranță a aviației	Documentul de lucru final	Proiectul documentului de lucru	Document de lucru convenit și aprobat	Atins
Promovarea utilizării sistemului de examinare în format electronic de către furnizorii externi și dezvoltarea unei serii de subiecte și MCQ pentru examinarea în format electronic	Nr. de examene în format electronic organizate Nr. de subiecte și MCQ pentru examinări în format electronic	Nr. de examene în format electronic : 500 Nr. de subiecte pentru examene în format electronic: cel puțin 16	Nr. de examene în format electronic : 1000 Nr. de subiecte pt. examene în format electronic: cel puțin 24	Nr. de subiecte pentru examene în format electronic: 5
Certificarea ISO 9001	Certificat obținut	Pregătire și faza pre-audit	Certificat obținut	Certificat acordat la 15 decembrie 2010
Instituirea unui sistem comun de gestionare a dosarelor în cadrul AESA, care satisface cerințele de conformitate și cerințele ISO 9001.	Lansarea cu succes a programului de gestionare a dosarelor în toate departamentele		2 departamente pilot	Proiectul a fost întrerupt în urma abordării prioritare a portofoliului proiectului IS

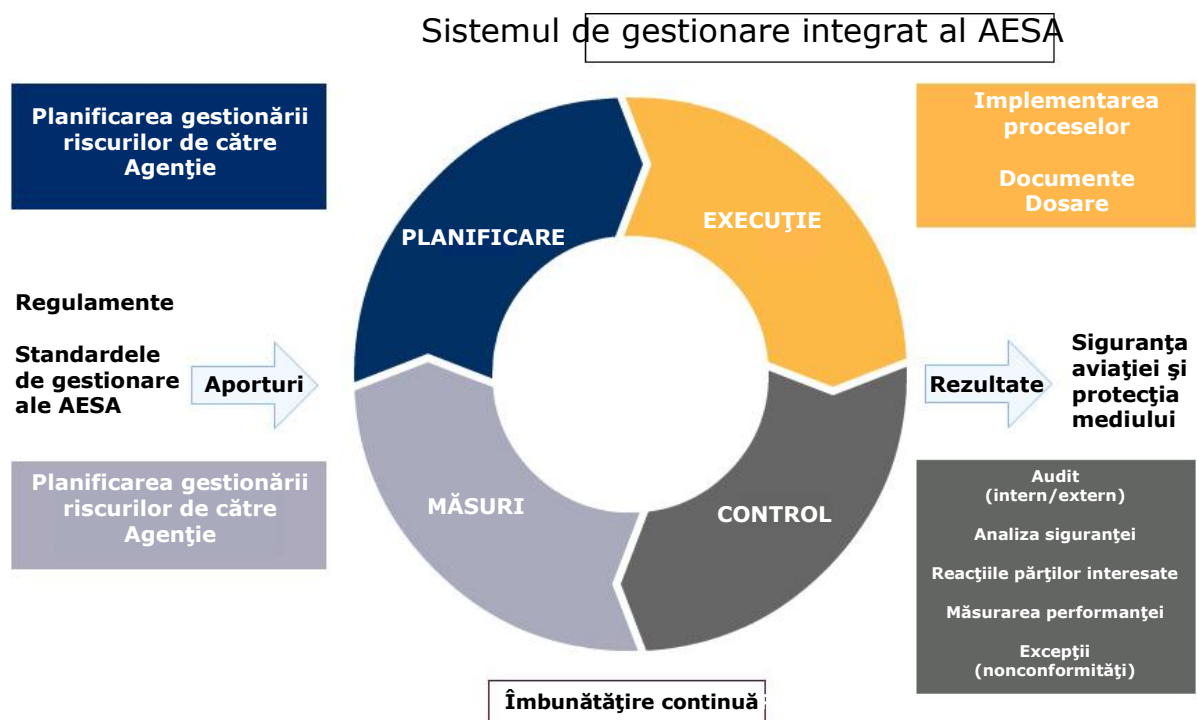
## Controlul intern și atenuarea riscurilor

### ➤ Controlul intern

În 2010, AESA și-a consolidat sistemul de gestionare integrat (IMS) introdus în 2008, cu obiectivul de a obține o certificare a acestuia pe baza standardelor ISO 9001:2008 în 2010.

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

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



### ➤ **Atenuarea riscurilor**

De asemenea, Agenția a implementat un proces de evaluare anuală a riscurilor cu scopul de a identifica riscurile de nivel înalt pentru fiecare macroproces. Riscurile sunt evaluate în privința probabilității apariției și impactului posibil. Pentru 2010, următorul tabel prezintă riscurile identificate și măsurile de atenuare aferente luate și/sau inițiate.

<b>Riscuri</b>	<b>Principalele măsuri de atenuare luate/inițiate în 2010</b>
<b>Gestionarea proceselor</b>	
Agencia este acționată în judecată și răspunderea Agenției este implicată	Proceduri și un plan de acțiune care permite măsuri coordonate atunci când Agenția este acționată în judecată; Proceduri administrative pentru tratarea cazurilor în eventualitatea în care cadrele de urmărire solicită ridicarea imunității AESA; O politică de comunicare corespunzătoare (strategia unei singure voci); Definirea unui singur punct de comunicare și difuzarea acestuia în cadrul Agenției, în rândul clienților și al terților.
Relatări de presă nefavorabile, de exemplu din cauza unor motive politice, inclusiv reclamații de la părțile interesate sau accidentarea unei aeronave sau acuzații grave de încălcare a codurilor deontologice.	Un plan de comunicare în caz de criză; O politică de comunicare corespunzătoare (strategia unei singure voci); Definirea unui singur punct de comunicare și difuzarea acestuia în cadrul Agenției, în rândul clienților și al terților.
Furnizarea inadecvată de resurse în ceea ce privește atribuțiile existente și cele noi (extinderea sferei de competență) ale Agenției.	O planificare corespunzătoare, un sistem de prognoză și un sistem de informare pentru identificarea și justificarea resurselor necesare; O legătură clară între atribuții și resursele financiare / umane.
<b>Procesele de monitorizare a siguranței produselor și organizațiilor</b>	
Probleme de siguranță netratate la momentul certificării, validării, aprobării condițiilor de zbor rezultând în accidentarea unei aeronave.	Proceduri de lucru eficiente pentru activitățile de certificare, inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței; Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.
Accidentarea unei aeronave pentru probe de zbor în urma manevrării greșite a aeronavei, autorizarea eronată a unei organizații de formare pentru probe de zbor sau cerințe de conformitate excesive sau aplicarea de presiune asupra solicitantului.	Proceduri de lucru eficiente pentru activitățile de certificare/autorizare a organizațiilor (DOA), inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței.
Eliberarea nejustificată a unei autorizații, extinderea nejustificată a domeniului de aplicare al unei autorizații sau prelungirea unei autorizații care ar putea afecta siguranța (în urma unei erori/omisiuni în autorizația inițială sau în supravegherea permanentă).	Proceduri de lucru eficiente pentru activitățile de autorizare a organizațiilor, inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței; Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.
Greșeala titularului unei autorizații (de exemplu: o întreținere inadecvată ce rezultă în accidentarea unei aeronave mari) în urma validării eronate a recomandărilor AAN.	
Eliberarea inadecvată a unei specificații de navigabilitate speciale (SAS) rezultând în accidentarea unei aeronave.	Implementarea normelor și orientărilor privind eliberarea de SAS; Proceduri de lucru eficiente pentru eliberarea de SAS, inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare.
Probleme de siguranță netratate ce conduc la accidentarea unei aeronave din cauza neîmplinirii unei directive privind navigabilitatea sau a unor acțiuni corective insuficiente, o perioadă de conformitate inadecvată specificată de către o directivă privind navigabilitatea.	Proceduri de lucru eficiente pentru acceptarea unor mijloace alternative la directivele privind navigabilitatea, inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței; Un sistem eficient de raportare privind evenimentele;



Riscuri	Principalele măsuri de atenuare luate/inițiate în 2010
<p>Probleme de siguranță netratate ce conduc la accidentarea unei aeronave în urma acceptării eronate a unor mijloace de conformitate alternative la directivele de navigabilitate.</p>	<p>Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.</p> <p>Proceduri de lucru eficiente pentru acceptarea unor mijloace alternative la directivele privind navigabilitatea, inclusiv controale adecvate.</p> <p>Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare;</p> <p>Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței;</p> <p>Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.</p>
<p>Un sistem inadecvat de raportare privind evenimentele și o procesare inefficientă a rapoartelor privind evenimentele ducând la discreditarea menținerii navigabilității produselor și la accidente sau la evenimente grave care ar putea fi prevenite.</p>	<p>Promovarea sistemului de raportare privind evenimentele și a unei politici nepunitive;</p> <p>Un sistem de raportare eficient, care asigură trasabilitatea tuturor evenimentelor și măsurilor relevante;</p> <p>Proceduri de lucru eficiente pentru analiza rapoartelor privind evenimentele și specificarea măsurilor necesare, inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare;</p> <p>Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței;</p> <p>Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.</p>
<b>Procese auxiliare</b>	
<p>Un eveniment care poate afecta în mod negativ siguranța spațiilor de desfășurare a activității, capacitatea oamenilor de a lucra, disponibilitatea datelor/documentelor. (de ex. incendiu, atac terorist, epidemie gravă, furt).</p>	<p>Un sistem de siguranță eficient;</p> <p>Contractarea unei asigurări adecvate;</p> <p>Facilități IT de asigurare a datelor și sisteme de stocare la distanță a datelor pentru a permite o operare neîntreruptă;</p> <p>Un plan de continuitate a activității;</p> <p>Un plan de răspuns pentru epidemii grave.</p>

## **Anexe**

- **Anexa 1:**       **Declarația de asigurare din partea ordonatorului de credite**
- **Anexa 2:**       **Studii și proiecte de cercetare pe 2010**
- **Anexa 3:**       **Decizii, avize și NPA pe 2010**
- **Anexa 4:**       **Rezultatele financiare ale Agenției în 2010 (execuția bugetară a AESA)**
- **Anexa 5:**       **Cifre referitoare la personalul angajat și la demografie**
- **Anexa 6:**       **Consiliul de Administrație al AESA**
- **Anexa 7:**       **Lista acronimelor**

## ***Anexa 1: Declarația de asigurare din partea ordonatorului de credite***

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

- Declar că informațiile cuprinse în acest raport redau o imagine reală și corectă<sup>17</sup>.
- Afirm că am o asigurare rezonabilă că resursele alocate activităților descrise în acest raport au fost utilizate în scopul prevăzut și în conformitate cu principiul bunei gestiuni financiare și că procedurile de control stabilite oferă garanțiile necesare în ceea ce privește legalitatea și regularitatea tranzacțiilor aferente.

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

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

Localitatea Köln      Data

Semnătura

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

---

<sup>17</sup> O imagine reală și corectă înseamnă în acest context o prezentare de încredere, completă și corectă a stării de fapt.

## **Anexa 2: Studii și proiecte de cercetare pe 2010**

În 2010, în urma unei proceduri de licitație reușite și pentru un buget total de 1 507 milioane EUR, Agenția a decis să finanțeze următoarele șapte proiecte, fiecare având o durată cuprinsă între 6 și 15 luni:

• CODAMEIN: Parametrii caracteristici ai materialelor compozite în caz de deteriorare și inspecție (pericol de impact contondent de mare energie)
• WAFCOLT: Comportamentul apei în combustibil în condiții de temperaturi joase
• SEBED: Degradarea centurilor de siguranță ale scaunelor
• SOMCA: Implicațiile privind siguranța la efectuarea analizei acoperirii pe baza unui model computerizat
• WATUS: Separarea turbulențelor de siaj pentru aeronave mari
• Studiu privind reglementările pentru serviciile de antigivrare și degivrare la sol
• SAMPLE III: Particulele aeronavelor

În 2010, Agenția a primit și a acceptat rapoartele finale ale următoarelor proiecte:

• SAVE: Studiu privind modelarea economică în domeniul aviației
• SAMPLE II: Studiarea, prelevarea și măsurarea emisiilor de particule ale aeronavelor
• Capacitatea de modelare economică în domeniul aviației pentru evaluarea impactului reglementărilor în materie de mediu
• LIBCOS: Comportamentul încărcării la impact a structurilor compozite
• SAPOX: Aspecte privind siguranța sistemelor de măsurare a oximetriei pulsului
• MOSTDONT: Repetorul de impulsuri mode-S într-un spațiu aerian cu o densitate mare a traficului
• Aeronave superușoare, revizuirea reglementărilor din statele membre
• Standardizare privind amenințarea reprezentată de grindină
• RuFAB: Măsurarea caracteristicilor la fricțiune cu pista și la frânarea aeronavelor

Rapoartele sunt disponibile pentru vizualizare și descărcare pe pagina de internet a Agenției.<sup>18</sup>

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

### Anexa 3: Decizii, avize și NPA pe 2010

#### Decizii

Decizia	Numărul proiectului	Tema
Decizia 2010/001/R	21.001	POA pentru furnizorii bazei de date pentru navigare
	21.002	Numărul certificatului organizațiilor autorizate
	21.003	Curățarea Părții 21 și a AMC/GM
	21.023(c)	Autorizația de zbor: privilegiu pentru organizațiile cu atribuții de gestionare a menținerii navigabilității
	MDM.007 (c)	Certificat de autorizare a dării în exploatare
Decizia 2010/002/R	21.023(c)	Autorizația de zbor: privilegiu pentru organizațiile cu atribuții de gestionare a menținerii navigabilității
	66.001 (b)	Corectarea greșelilor editoriale conținute în Partea 66 și AMC conexe
	145.001 (b)	Corectarea greșelilor editoriale conținute în Partea 145 și AMC conexe
	147.001 (b)	Corectarea greșelilor editoriale conținute în Partea 147 și AMC conexe
	M.001 (b)	Corectarea greșelilor editoriale conținute în Partea M și AMC conexe
	MDM.007 (b)	Certificat de autorizare a dării în exploatare
	MDM.002 (c)	Sistemul de interconectare prin cablaj electric Documentul preconizat: decizie de modificare a AMC/GM la Partea M (supusă modificării Părții M în conformitate cu MDM.002(a))
Decizia 2010/003/R	MDM.034	Materiale compozite
Decizia 2010/005/R	25.040	IEȘIRI DE TIP III (accesul și operarea facilă)
	25.057	Standarde de proiectare privind siguranța
	MDM.034	Materiale compozite
Decizia 2010/006/R	MDM.054	AMC și GM privind degivrarea/antigivrarea în urma A-NPA 2007-11
Decizia 2010/007/R Decizia 2010/008/R	MDM.034	Materiale compozite
Decizia 2010/010/R	ETSO.007	Revizuirea și transpunerea sistematică a TSO ale FAA existente pentru repere și dispozitive în ETSO ale AESA
Decizia 2010/011/R	66.025	Actualizarea periodică a acestui AMC viu, care se utilizează ca o referință pentru eliberarea calificărilor de tip. Documentul preconizat: O decizie de actualizare a apendicelui I al AMC la Partea 66
Decizia 2010/012/R Decizia 2010/013/R Decizia 2010/014/R Decizia 2010/015/R	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS
Decizia 2010/016/R	21.042	Partea 21 Furnizarea de servicii de control de către terți
	ETSO.007	Revizuirea și transpunerea sistematică a TSO ale FAA existente pentru repere și dispozitive în ETSO ale AESA
	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS

**Avize**

Avize	Numărul proiectului	Tema
Avizul 01/2010	21.024(a)	Capitolul J, Autorizarea întreprinderilor de proiectare
Avizul 02/2010	ATM.001 (PROCES ACCELERAT),	Extinderea sistemului AESA la supravegherea siguranței managementului traficului aerian (ATM) și la serviciile de navigație aeriană (ANS) – elaborarea de norme pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană
	ATM.004 (PROCES ACCELERAT),	Extinderea sistemului AESA la supravegherea siguranței managementului traficului aerian (ATM) și la serviciile de navigație aeriană (ANS) – elaborarea de norme pentru autoritățile competente
Avizul 03/2010	ATM.003 (PROCES ACCELERAT)	Extinderea sistemului AESA la supravegherea siguranței managementului traficului aerian (ATM) și la serviciile de navigație aeriană (ANS) – elaborarea de norme pentru licențierea controlorilor de trafic aerian
Avizul 04/2010	FCL.001	Partea FCL. Extinderea regulamentului de bază la licențierea echipajului de zbor
Avizul 05/2010	ATM/ANS.002	Introducerea programului TCAS II versiunea 7.1
Avizul 06/2010	145.012 (a)	Partea 145 Certificatul de punere în circulație simplă sau multiplă
Avizul 07/2010	FCL.001	Partea MED Extinderea regulamentului de bază la licențierea echipajului de zbor

**NPA**

NPA	Numărul proiectului	Tema
NPA 2010-01	21.042	Furnizarea de servicii de control de către terți
NPA 2010-02	21.018	Îmbunătățirea GM la 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	Introducerea programului ACAS II versiunea 7.1
NPA 2010-04	27&29.002	Evaluarea toleranței la deteriorare și a oboselii pentru structuri de giravioane din materiale compozite
NPA 2010-05	66.025	Apendicele 1 Clase de evaluare a tipurilor de aeronave pentru Partea 66 - Licența pentru întreținerea aeronavelor
NPA 2010-06	27&29.002	Evaluarea toleranței la deteriorare și a oboselii pentru structuri de giravioane din metal
NPA 2010-07	M.022	Modificarea AMC M.A.706(e) pentru a acoperi cazurile suplimentare pentru ca autoritatea competentă să accepte ca titularul nominalizat al postului din organizația operatorului/Partea M capitolul G să fie angajat de către organizația contractată conform Părții 145
NPA 2010-08	145.022	Controlul personalului de întreținere contractat
NPA 2010-09	M-014	Contractarea de activități de gestionare a menținerii navigabilității
NPA 2010-10	MDM.047	Alinierea Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și la cerința din anexa 6 a OACI ca principiile care implică factorul uman să fie respectate în cadrul proiectării și aplicării programului de întreținere a aeronavelor
NPA 2010-11	25.039	Ieșirile de urgență pentru pasageri, funcții de urgență și căi de evacuare – armonizarea cu FAA
NPA 2010-12	27&29.019	Monitorizarea stării corespunzătoare a rotoarelor supuse la vibrații
NPA 2010-13	21.059	Protecția mediului – clasificarea modificărilor aduse la un proiect de tip
NPA 2010-14	OPS.055	Norme de punere în aplicare pentru limitarea timpului de zbor și de serviciu și cerințe privind repausul pentru transportul aerian comercial (CAT) cu avioane

## **Anexa 4: Rezultatele financiare ale Agenției în 2010 (execuția bugetară a AESA) <sup>19</sup>**

### **4.1. Rezultatul bugetar preliminar pentru 2010** (toate cifrele sunt exprimate în mii de euro - € '000).

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

<b>VENITURI</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Subvenții acordate de Comisie (pentru bugetul de funcționare – titlurile 1,2 și 3 – al agenției)	35 025	33 862
Fonduri Phare acordate de Comisie	515	322
Alte contribuții și fonduri primite prin intermediul Comisiei	962	972
Venituri din onorarii	68 260	54 867
Alte venituri	802	1 909
<b>TOTAL VENITURI (a)</b>	<b>105 564</b>	<b>91 932</b>
<b>CHELTUIELI</b>		
Titlul I: Cheltuieli cu personalul	56 215	46 887
Titlul II: Cheltuieli administrative	13 919	12 927
Titlul III: Cheltuielile de funcționare exceptând veniturile alocate din onorarii și taxe	52 654	46 505
Veniturile alocate reportate din onorarii și taxe	21 230	27 135
<b>TOTAL CHELTUIELI (b)</b>	<b>144 018</b>	<b>133 454</b>
<b>REZULTAT PENTRU EXERCIȚIUL FINANCIAR (a-b)</b>	<b>-38 454</b>	<b>-41 522</b>
Anularea creditelor de plată neutilizate reportate din anul precedent	1 101	1 283
Ajustări pentru reportarea din anul precedent a creditelor disponibile la 31.12 provenind din venituri alocate	38 934	41 325
Diferențe de curs de schimb pentru respectivul an (câștig+/pierderi-)	-16	-3
<b>BILANȚ PRIVIND REZULTATUL EXERCIȚIULUI FINANCIAR</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>

<sup>19</sup> Raportul final de la Curtea de Conturi Europeană privind conturile AESA pe 2010 se preconizează că va fi primit în luna iunie 2010.

Bilanț anul N-1	<b>1 083</b>	<b>1 316</b>
Bilanț pozitiv din anul N-1 rambursat în anul N Comisiei	-1 083	<b>-1 316</b>
<b>Rezultat utilizat pentru determinarea sumelor în contabilitatea generală</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>
<b>Subvențiile acordate de Comisie – veniturile încasate din registrele agenției și cheltuielile angajate ale Comisiei</b>	<b>33 460</b>	<b>32 779</b>
<b>Prefinanțarea rămasă de achitat de către agenție Comisiei în anul N+1</b>	<b>1 565</b>	<b>1 083</b>
Neinclusă în rezultatul bugetar:		
dobânda generată până în 31/12/N la fondurile de subvenție ale Comisiei și care trebuie rambursată Comisiei (răspundere)	<b>49 734</b>	<b>133 600</b>

În 2010, Agenția a utilizat doar credite de plată nediferențiate. Consumul total de credite de angajament s-a ridicat la 144 018 mii EUR (133 454 mii EUR în 2009), din care 122 271 mii EUR (106 137 mii EUR în 2009) au fost angajate, iar 21 747 mii EUR (27 317 mii EUR în 2009), prin alocarea de credite din venitul alocat, au fost automat reportate în conformitate cu articolul 10 din regulamentul financiar al AESA. Alocările de credite din venitul alocat de 21 747 mii EUR, care au fost reportate automat, se compun din 21 230 mii EUR venitul alocat, obținut din surse externe, onorarii și taxe, și 517 mii EUR din alte venituri alocate.

#### 4.2. Execuția bugetară preliminară (toate cifrele sunt exprimate în mii de euro - € '000).

	2010		2009	
<b>TITLUL I - Cheltuieli cu personalul</b>				
	<b>Plăți</b>	<b>Angajamente</b>	<b>Plăți</b>	<b>Angajamente</b>
Credite bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	56 288	56 288	47 763	47 763
Angajate	0	56 214	0	46 887
Plătite	55 429	0	46 306	0
Reportări automate	786	0	581	0
<b>Total cheltuieli/angajamente (2)</b>	<b>56 215</b>	<b>56 214</b>	<b>46 887</b>	<b>46 887</b>
Credite reportate din venitul alocat (3)	0	1	0	0
Anulate	73	73	876	876
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	99,87%	99,87%	98,17%	98,17%
<b>TITLUL II - Cheltuieli administrative</b>				
Credite bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	14 102	14 102	13 270	13 270
Angajate	0	13 919	0	12 926
Plătite	10 357	0	9 666	0



Reportări automate	3 563	0	3 260	0
Reportări neautomate	0	0	0	0
<b>Total cheltuieli/angajamente (2)</b>	<b>13 919</b>	<b>13 919</b>	<b>12 926</b>	<b>12 926</b>
Credite reportate din venitul alocat (3)	0	0	0	0
Anulate	183	183	343	343
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	98,70%	98,70%	97,41%	97,41%
<b>TITLUL III - Cheltuieli de funcționare</b>				
Credite bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	74 038	74 038	73 917	73 917
Angajate	0	52 138	0	46 323
Plătite	30 098	0	25 752	0
Reportări automate	43 786	0	47 888	0
Reportări neautomate	0	0	0	0
<b>Total cheltuieli/angajamente (2)</b>	<b>73 884</b>	<b>52 138</b>	<b>73 641</b>	<b>46 323</b>
Credite reportate din venitul alocat (3)	0	21 746	0	27 317
Anulate	154	154	277	277
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	99,79%	99,79%	99,63%	99,63%
<b>TOTAL</b>				
Credite bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	144 428	144 428	134 950	134 950
Angajate	0	122 271	0	106 137
Plătite	95 884	0	81 725	0
Reportări automate	48 134	0	51 729	0
Reportări neautomate	0	0	0	0
<b>Total cheltuieli/angajamente (2)</b>	<b>144 018</b>	<b>122 271</b>	<b>133 454</b>	<b>106 137</b>
Credite reportate din venitul alocat (3)	0	21 747	0	27 317
Anulate	410	410	1 496	1 496
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	99,72%	99,72%	98,89%	98,89%

#### 4.3. Rezultatul economic preliminar pentru 2010 (toate cifrele sunt exprimate în mii de euro - € '000).

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

	2010	2009
<b>VENITURI DIN EXPLOATARE</b>		
Onorarii și taxe	77 374	61 621
Contribuții de la entități CE	33 725	32 661
Recuperarea cheltuielilor	417	645
Altele	-399	0
Contribuții ale țărilor AELS	962	1 729
<b>TOTAL VENITURI DIN EXPLOATARE</b>	<b>112 079</b>	<b>96 657</b>
<b>CHELTUIELI DE FUNCȚIONARE</b>		
Cheltuieli cu personalul	-53 023	-44 977
Clădiri și cheltuieli aferente	-8 187	-7 707
Alte cheltuieli	-7 088	-6 901
Depreciere și amortizare	-3 670	-1 645
Activități de subcontractare și contractare	-36 016	-33 693
<b>TOTAL CHELTUIELI DE FUNCȚIONARE</b>	<b>-107 984</b>	<b>-94 922</b>
<b>EXCEDENT (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI DE EXPLOATARE</b>	<b>4 094</b>	<b>1 735</b>
<b>VENITURI (CHELTUIELI) ÎN AFARA EXPLOATĂRII</b>		
Dobânzi încasate de la terți	413	630
Dobânzi și onorarii plătite terților	-96	-86
<b>EXCEDENT / DEFICIT DIN ACTIVITĂȚI ÎN AFARA EXPLOATĂRII</b>	<b>317</b>	<b>544</b>
<b>EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI ORDINARE</b>	<b>4 411</b>	<b>2 278</b>
<b>EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ELEMENTE EXTRAORDINARE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>EXCEDENT NET PENTRU PERIOADĂ</b>	<b>4 411</b>	<b>2 278</b>

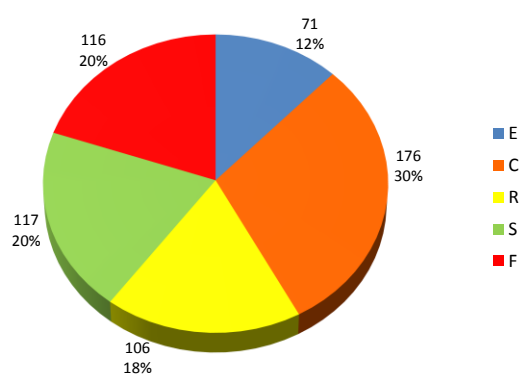
## Anexa 5: Cifre referitoare la personalul angajat și la demografie

Această parte prezintă analize și statistici privind personalul angajat la sfârșitul perioadei de raportare în funcție de diverși parametri, precum naționalitatea, sexul și vârsta. Pentru toate tabelele din această parte, cifrele reflectă situația de la 31.12.2010.

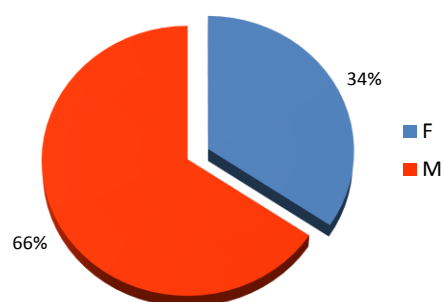
**Figura 1: Schema de personal**

Categoria/ Gradul	Posturi ocupate la 31.12.2009	Schema de personal 2010	Posturi ocupate la 31.12.2010	Rata de ocupare la 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>Total</b>	<b>460</b>	<b>570</b>	<b>523</b>	<b>92%</b>

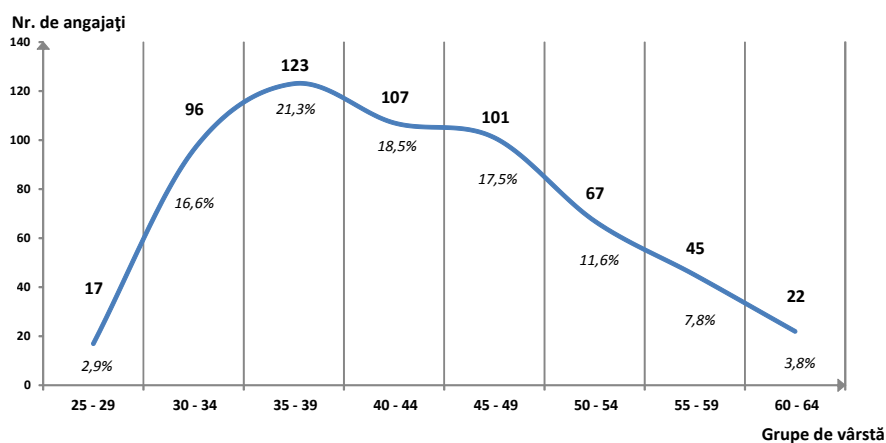
- În tabel, sunt luate în considerare numai posturile de agent temporar (TA). Acest tabel prezintă posturile ocupate la sfârșitul perioadei de raportare și numărul de angajați (regim de lucru cu jumătate de normă pentru doi membri ai personalului). În plus, la sfârșitul anului 2010, au fost angajați 54 de agenți contractuali (AC) și 8 experți naționali detașați (SNE).
- Toate posturile autorizate în organigrama AESA sunt definite ca „temporare”.
- Trebuie avut în vedere faptul că în instituțiile UE este posibil ca un post să fie „sub-ocupat”, ceea ce înseamnă ocuparea unui post cu un membru al personalului al cărui grad contractual este mai mic decât gradul teoretic atașat postului. De fapt, distribuția gradelor în organigramă corespunde celei mai „înalte” distribuții autorizate a gradelor contractuale, în care posturile ocupate sunt numărate de la cel mai înalt la cel mai mic printr-un mecanism în cascadă.

**Figura 2: Distribuția personalului pe Direcții**

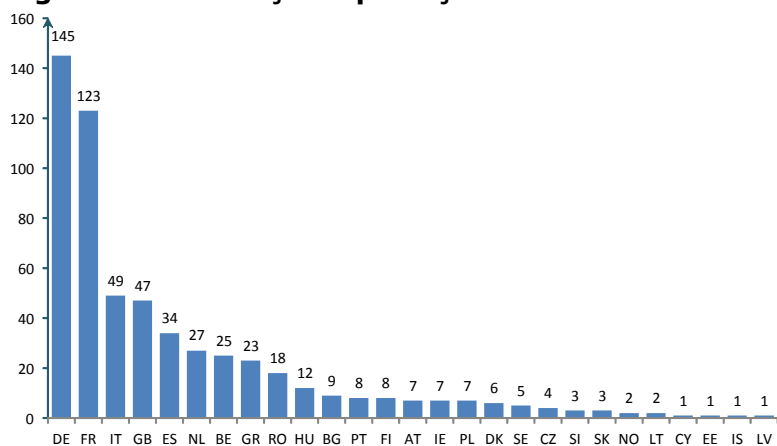
Personalul luat în considerare: TA, CA, SNE.

**Figura 3: Distribuția pe sexe**

Personalul luat în considerare: TA, CA, SNE.

**Figura 4: Distribuția după vârstă**

Personalul luat în considerare: TA, CA.

**Figura 5: Distribuția după naționalitate**

Personalul luat în considerare: TA, CA.

## Anexa 6: Consiliul de Administrație al AESA

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

### Componentă<sup>20</sup>

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

De asemenea, Consiliul Consultativ al AESA (EAB) participă la ședințele Consiliului de Administrație în calitate de observator.

<b>Președintele Consiliului de Administrație</b>	<b>Vicepreședintele Consiliului de Administrație</b>
DI Michael SMETHERS	DI Maxime COFFIN

<sup>20</sup> O listă detaliată a membrilor CA al AESA este disponibilă pe site-ul AESA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

## Anexa 7: Lista acronimelor

ACARE	Consiliul consultativ pentru cercetare în domeniul aeronauticii din Europa
ACI	Consiliul internațional al aeroporturilor
DN	Directiva privind navigabilitatea
AMC	Mijloace acceptabile de conformitate
ANS	Servicii de navigație aeriană
CA	Cerințele autorităților
ATCO	Controlor de trafic aerian
ATM	Gestionarea traficului aerian
BASA	Acord bilateral de siguranță a aviației
CA	Agent contractual
CAAC	Administrația Generală a Aviației Civile din China
CAEP	Comitetul privind protecția mediului în domeniul aviației (OACI)
CANSO	Organizația serviciilor de navigație aeriană civilă
CAT	Transport aerian comercial
CAW	Menținerea navigabilității
EB	Echipaj de bord
CMA	Abordarea monitorizării permanente
CRD	Document de răspuns la observații
CRT	Instrument de răspuns la observații
CTIG	Grupul de inițiativă comună privind nevoile de formare
COA	Organizații cu atribuții de menținere a navigabilității
DOA	Autorizarea întreprinderilor de proiectare
EACCC	Celula europeană de coordonare a crizelor
EAD	Directiva de urgență privind navigabilitatea
EARPG	Grupul european de parteneriat în domeniul cercetării aeronautice
EASAC	Comitetul Consultativ European pentru Siguranța Aviației
PESA	Programul european de siguranță a aviației
pESA	Planul european de siguranță a aviației
CE	Comisia Europeană
ECAC	Conferința europeană a aviației civile
ECAST	Echipa europeană pentru siguranța aviației comerciale
ECofA	Certificat de navigabilitate pentru export
ECDC	Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor
EGAST	Echipa europeană pentru siguranța aeriană generală
EHFAG	Grupul consultativ european privind factorii umani
EHEST	Echipa europeană pentru siguranța elicopterelor
ERP	Planificarea resurselor întreprinderii
ESSI	Inițiativa strategică europeană privind siguranța
ETSOA	Autorizare pentru standardizare tehnică europeană
UE	Uniunea Europeană
EUROCAE	Organizația Europeană pentru Echipamente de Aviație Civilă
FAA	Administrația Federală a Aviației (SUA)
FAB	Blocuri funcționale de spațiu aerian
FAL	Linie finală de asamblare
FCL	Licențierea echipajului de zbor
FDM	Monitorizarea datelor de zbor
FOIA	Legea SUA privind libertatea informațiilor
FSTD	Echipamente de simulare a zborului
GM	Documente orientative
HLSC	Conferința privind siguranța la nivel înalt (OACI)
HR	Resurse umane
IAC	Comitetul Interstatal de Aviație
IAS	Serviciul de audit intern (Comisia Europeană)
IAW	Navigabilitate inițială
ICF	Forumul de cooperare internațională
OACI	Organizația Aviației Civile Internaționale
IGPT	Grupul internațional privind formarea piloților (AESA)
IORS	Sistemul intern de raportare privind evenimentele (AESA)
IPPF	Cadrul internațional de practici profesionale
ISC	Comitetul intern pentru siguranță
IT	Tehnologia informației
ITQI	Inițiativa internațională privind formarea pentru calificare (IATA)
JAA	Autoritățile aeronautice comune

JAR	Cerințele comune în domeniul aviației
JCAB	Biroul de Aviație Civilă al Japoniei
LoA	Scrisoare de acord
MMEL	Lista de echipamente minime de bază
MOA	Autorizarea întreprinderilor cu atribuții de întreținere
MRB	Consiliul de revizuire a întreținerii
AAN	Autoritate aeronautică națională
NGAP	Noua generație de profesioniști din sectorul aviației (OACI)
Nr.	Număr
NPA	Notificare a propunerii de modificare (AESA)
NPRM	Notificare a propunerii de reglementare (FAA)
OEB	Comitetul operațional de evaluare
OPS	Operațiuni aeriene
OR	Cerințe pentru operator
PAD	Propunere de emitere a unei directive privind navigabilitatea (AESA)
POA	Autorizarea întreprinderilor de producție
PRB	Consiliul de evaluare a performanței
RTC	Certificat de tip restricționat
SAE	Societatea inginerilor automatști
SAFA	Evaluarea siguranței aeronavelor străine
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Sisteme, aplicații și produse în procesarea de date [RO]
SARPS	Standarde și practici recomandate (OACI)
SAN	Rețea de stocare
SAS	Specificație de navigabilitate specială
SESAR	Programul de cercetare în domeniul ATM pentru punerea în aplicare a inițiativei cerului unic european
SPOA	Autorizația europeană unică a unei organizații de producție
SNE	Expert național detașat
SMS	Sistem de management al siguranței
SSP	Programul de siguranță a statului
STC	Certificat de tip suplimentar
STD	Dispozitiv sintetic de instruire
TA	Agent temporar
TC	Certificat de tip
TCO	Operatorii din țările terțe
TCCA	Transport Canada Aviație Civilă
EAU	Emiratele Arabe Unite
USOAP	Program universal de audit al supravegherii siguranței (OACI)
WA	Acord de lucru