

Agenzia europea per la sicurezza aerea
Relazione generale annuale 2012

Your safety is our mission.



Introduzione del presidente del consiglio di amministrazione

La pubblicazione della presente relazione annuale rappresenta per l'Agenzia europea per la sicurezza aerea un momento significativo nello sviluppo dell'organizzazione. Nel mese di settembre 2013 l'Agenzia completa dieci anni di operazioni e poco prima dice arrivederci a Patrick Goudou che è stato il suo direttore esecutivo per tutto il periodo.

Patrick può ritenersi orgoglioso di quello che lui e l'Agenzia hanno raggiunto in dieci anni. Dopo aver iniziato come un organo di regolamentazione, certificazione e monitoraggio nel settore dell'aeronavigabilità, l'AESA ha progressivamente esteso la sua portata fino a coprire tutti gli aspetti della sicurezza aerea ed è ora indiscutibilmente il cuore del sistema europeo di sicurezza aerea, fornendo la guida e lavorando in collaborazione con molti altri attori al fine di migliorare sempre di più gli standard di sicurezza europei.

Dal 2003, l'AESA ha realizzato un regime normativo che include più di trenta paesi e ha stabilito la sua credibilità e reputazione come uno dei principali regolatori per la sicurezza sulla scena mondiale. Questo risultato è particolarmente dovuto all'impegno personale e al duro lavoro di Patrick Goudou. Al momento della sua nomina dieci anni fa poteva difficilmente prevedere la gamma e la complessità delle sfide che avrebbe dovuto affrontare, e aver ottenuto tanto successo in questi dieci anni è un risultato molto importante. L'ottimo stato e l'energia dell'organizzazione che va a lasciare testimoniano la dedizione e le capacità che Patrick ha portato nella sua carica e a nome dell'intero consiglio di amministrazione desidero esprimere a Patrick la nostra sincera gratitudine e augurargli buona fortuna in qualunque cosa decida di fare in seguito.

Nel mese di marzo 2013, il consiglio di amministrazione ha selezionato Patrick Ky, allora direttore esecutivo della SESAR JU, per assumere il ruolo di Patrick Goudou dal 1° settembre. Il nuovo Patrick assumerà l'incarico nel momento in cui l'AESA entra in una nuova fase di sviluppo. La maggior parte della struttura normativa iniziale è ora completa e l'Agenzia opera ora come regolatore a servizio completo, con le sue attività sempre più guidate da un piano europeo per la sicurezza aerea completo che identifica i rischi principali da una vasta gamma di dati e da altri elementi a disposizione dell'Agenzia. A ciò si affiancano le forti pressioni da parte dei politici e dell'industria per indirizzare le risorse disponibili nel modo più efficace possibile in un clima economico difficile e per evitare un "eccesso di regolamentazione" in modo da non pregiudicare la competitività dell'industria europea - senza ovviamente mettere a rischio le prestazioni in termini di sicurezza.

La presente relazione annuale dimostra chiaramente l'ampiezza e la complessità delle attività dell'Agenzia. L'organizzazione è ottimamente servita dal suo personale di Colonia, la cui competenza e impegno rendono possibile affrontare le sfide di questa nuova fase con grande fiducia. Da parte sua il consiglio di amministrazione continuerà a fornire sostegno e guida a Patrick Ky che prende in consegna l'imponente eredità lasciata dal suo predecessore.

Michael Smethers
Presidente del consiglio di amministrazione

Introduzione del direttore esecutivo

Il periodo attuale segna una tappa importante per l'AESA – 10 anni di attività durante i quali l'Agenzia ha fornito risultati eccellenti nell'ambito della sicurezza aerea in tutta l'Europa. Creata il 15 luglio 2002 da un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, l'AESA è diventata operativa nel 2003. Ora, dopo 10 anni, l'Agenzia ha assunto il ruolo di leader per la sicurezza aerea in Europa, in settori che vanno dall'aeronavigabilità alla gestione del traffico aereo.

Questo anniversario ricade durante un periodo critico per l'industria aeronautica a causa del difficile contesto economico mondiale. È chiaro che le aspettative rivolte all'AESA sono più alte che mai. L'industria continua ad avanzare rapidamente e le tecnologie in fase di sviluppo e certificate saranno probabilmente i capisaldi del sistema aeronautico per decenni a venire.

Nel 2012 l'AESA ha portato avanti e continuato a costruire un quadro di riferimento solido e duraturo per la sicurezza aerea in Europa e oltre. È stato implementato un nuovo concetto per effettuare la standardizzazione. Utilizzando un approccio al monitoraggio continuo, l'Agenzia si trova ora in una posizione migliore per determinare la frequenza, il campo di applicazione e l'entità delle ispezioni di standardizzazione necessarie.

L'AESA ha anche consolidato ulteriormente le attività nell'ambito delle competenze recentemente acquisite, in particolare nel campo delle ispezioni di standardizzazione nel settore della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea. L'AESA ha messo molta enfasi nel fornire sostegno ai soggetti interessati con l'entrata in vigore nel mese di ottobre 2012 delle norme europee per le operazioni di volo.

Nel frattempo, il sistema di rendicontazione interno dell'Agenzia (IORS) è diventato pienamente operativo nel corso del 2012, e ora riceve da 80 a 100 relazioni a settimana. La banca dati IORS, la quale centralizza gli eventi segnalati e il follow-up individuale di decisioni e azioni, è uno strumento fondamentale per il processo decisionale sulla sicurezza basato sui dati.

Il 2012 è stato inoltre caratterizzato dall'approvazione della terza edizione del Piano europeo per la sicurezza aerea (EASp). Prodotto dall'AESA, l'EASp chiude il ciclo di gestione della sicurezza collegando le questioni di sicurezza di alto livello in Europa con le azioni e le iniziative per attenuare i rischi di fondo. L'attuazione della gestione della sicurezza è uno strumento efficace per tutte le parti interessate. Essa permette alle organizzazioni di capire meglio i possibili rischi che corrono e di essere meglio informate in merito alle implicazioni di tali rischi sulle loro attività quotidiane. In modo simile, le autorità beneficiano di un controllo più efficace della loro supervisione nonché di una migliore efficienza e produttività.

I risultati positivi in termini di sicurezza di cui si è goduto negli ultimi anni, compreso il 2012, non possono portare a mettere in discussione le risorse necessarie da parte dei regolatori e delle autorità di supervisione per compiere la loro missione. In effetti, sono dell'opinione che la riduzione del personale nelle organizzazioni di supervisione come conseguenza delle pressioni economiche rappresenta uno dei rischi principali e una importante sfida.

Queste sfide innescano delle nuove riflessioni per l'Agenzia. Basandosi sui risultati conseguiti nel 2012, stiamo lavorando per semplificare e armonizzare meglio i regolamenti, con particolare enfasi sui segmenti inclusa l'aviazione generale, evitare duplicazioni migliorando le nostre strutture, implementando accordi bilaterali con altre regioni - che portano a dei risparmi significativi, e

continuiamo il nostro lavoro per implementare la gestione della sicurezza basata sui rischi utilizzando degli strumenti quali IORS.

Patrick Goudou
Direttore esecutivo

Sommario

INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	2
INTRODUZIONE DEL DIRETTORE ESECUTIVO	3
SOMMARIO	5
INTRODUZIONE	7
L'AGENZIA	8
STRUTTURA ORGANIZZATIVA	9
EVENTI PRINCIPALI DEL 2012	10
CONTROLLO INTERNO E ATTENUAZIONE DEI RISCHI	11
ATTIVITÀ DELL'AGENZIA	14
1. SICUREZZA	14
A. STRATEGIA PER LA SICUREZZA E EASP	14
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>14</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2012</i>	<i>14</i>
B. ANALISI DELLA SICUREZZA E RICERCA	15
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>15</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2012</i>	<i>15</i>
2. REGOLAMENTAZIONE	19
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>19</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2012</i>	<i>19</i>
3. CONTROLLO	20
A. CONTROLLO DELLA SICUREZZA DEI PRODOTTI	20
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>20</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2012</i>	<i>21</i>
B. APPROVAZIONI DELL'ORGANIZZAZIONE	23
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>23</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2012</i>	<i>23</i>
C. ISPEZIONI DEGLI STATI MEMBRI	25
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>25</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2012</i>	<i>26</i>
D. OPERATORI	27
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>27</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2012</i>	<i>27</i>
4. SVILUPPO INTERNAZIONALE	29
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>29</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2012</i>	<i>29</i>
5. ATTIVITÀ DI SUPPORTO	31
<i>Obiettivo e campo di applicazione</i>	<i>31</i>
<i>Principali realizzazioni nel 2012</i>	<i>31</i>
<i>Gestione delle applicazioni e servizi di approvvigionamento</i>	<i>31</i>
<i>Servizi finanziari</i>	<i>31</i>
<i>Servizio giuridico</i>	<i>32</i>

<i>Comunicazioni</i>	32
<i>Risorse umane</i>	32
<i>Formazione generale e tecnica</i>	35
ALLEGATI	37
ALLEGATO 1: DICHIARAZIONE DI AFFIDABILITÀ DELL'ORDINATORE	38
ALLEGATO 2: STUDI E PROGETTI DI RICERCA NEL 2012	39
ALLEGATO 3: DECISIONI, PARERI E NPA DEL 2012	40
ALLEGATO 4: RISULTATI FINANZIARI DELL'AGENZIA NEL 2012 (ESECUZIONE DEL BILANCIO DELL'AESA)	42
ALLEGATO 5: PROCEDURE DI ACQUISTO AVVIATE E / O FINALIZZATE NEL 2012	48
ALLEGATO 6: CIFRE E DEMOGRAFIA DEL PERSONALE	53
ALLEGATO 7: INDICATORI CHIAVE DI PRESTAZIONE	56
ALLEGATO 8: CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELL'AESA	62
ALLEGATO 9: ELENCO DEGLI ACRONIMI	65

Introduzione¹

Nel 2012 l'Agenzia ha continuato a consolidare le sue attività nel contesto dei suoi nuovi mandati e responsabilità specialmente nel campo delle ispezioni di standardizzazione nel settore della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), inclusa la revisione della conformità del gestore della rete. È stato dato inizio a un'attività parallela al fine di prepararsi per l'acquisizione del controllo del prestatore di servizi di EGNOS, ESSP.

L'Agenzia ha anche rafforzato e promosso il proprio ruolo al centro della strategia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, in modo particolare per i Balcani occidentali, i paesi del Mediterraneo e l'Asia centrale. L'AESA ha anche fornito supporto ai programmi comunitari in Asia-Pacifico e in Africa.

L'Agenzia ha anche ulteriormente promosso la sua strategia di comunicazione, continuando a organizzare forum e seminari che permettono l'interazione con i soggetti interessati dell'industria e le autorità. La conferenza annuale sulla sicurezza dell'Agenzia è stata sul tema della supervisione basata sulle prestazioni e sulla ripartizione delle risorse in settori di alta priorità nel contesto di un ambiente economico vincolato.

L'Agenzia ha anche dimostrato i suoi sforzi verso un miglioramento continuo:

- oltre a conseguire lo standard di certificazione ISO9001:2008 nel 2010, l'AESA ha dato inizio al ciclo di miglioramento continuo del proprio sistema IMS, al fine di mantenere il suo certificato ogni anno;
- nel mese di febbraio 2012, l'IORS è diventato pienamente operativo e riceve dalle 80 alle 100 relazioni a settimana;
- il 1° di agosto l'Agenzia ha adottato la politica "Codice di condotta per il personale dell'AESA" che include le norme relative alla "prevenzione e mitigazione del conflitto di interessi";
- il nuovo concetto per effettuare la standardizzazione si basa su un approccio al monitoraggio continuo, per mezzo dell'identificazione, raccolta e analisi delle informazioni relative alla sicurezza e alle attività;
- nel campo dell'esternalizzazione della certificazione, è stata completata con successo la seconda fase della procedura di appalto sia per le autorità aeronautiche nazionali (AAN) che per gli enti qualificati (QE). Sono stati firmati nuovi contratti quadro per servizi con 15 AAN e 10 QE;
- è stato costituito il comitato etico per sostenere il processo che garantisce che le decisioni o la valutazione di qualsiasi membro del personale dell'Agenzia non sia influenzato dai propri interessi privati;
- le strutture dell'ufficio dell'Agenzia a Bruxelles sono state ulteriormente ampliate per agevolare le attività di coordinamento con altre istituzioni dell'UE ed Eurocontrol.

¹ La relazione generale annuale del 2012 è stata stabilita in conformità all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 216/2008 (regolamento di base). Essa è strutturata in base alle attività principali dell'Agenzia e descrive il modo in cui l'Agenzia ha attuato il programma di lavoro del 2012. Come evidenziato da tabelle dedicate relative a ciascuna attività, quasi tutti gli obiettivi definiti nel programma di lavoro del 2012 sono stati raggiunti alla fine del 2012.

L'Agenzia

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

La vostra sicurezza è la nostra missione

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

Una strategia comune

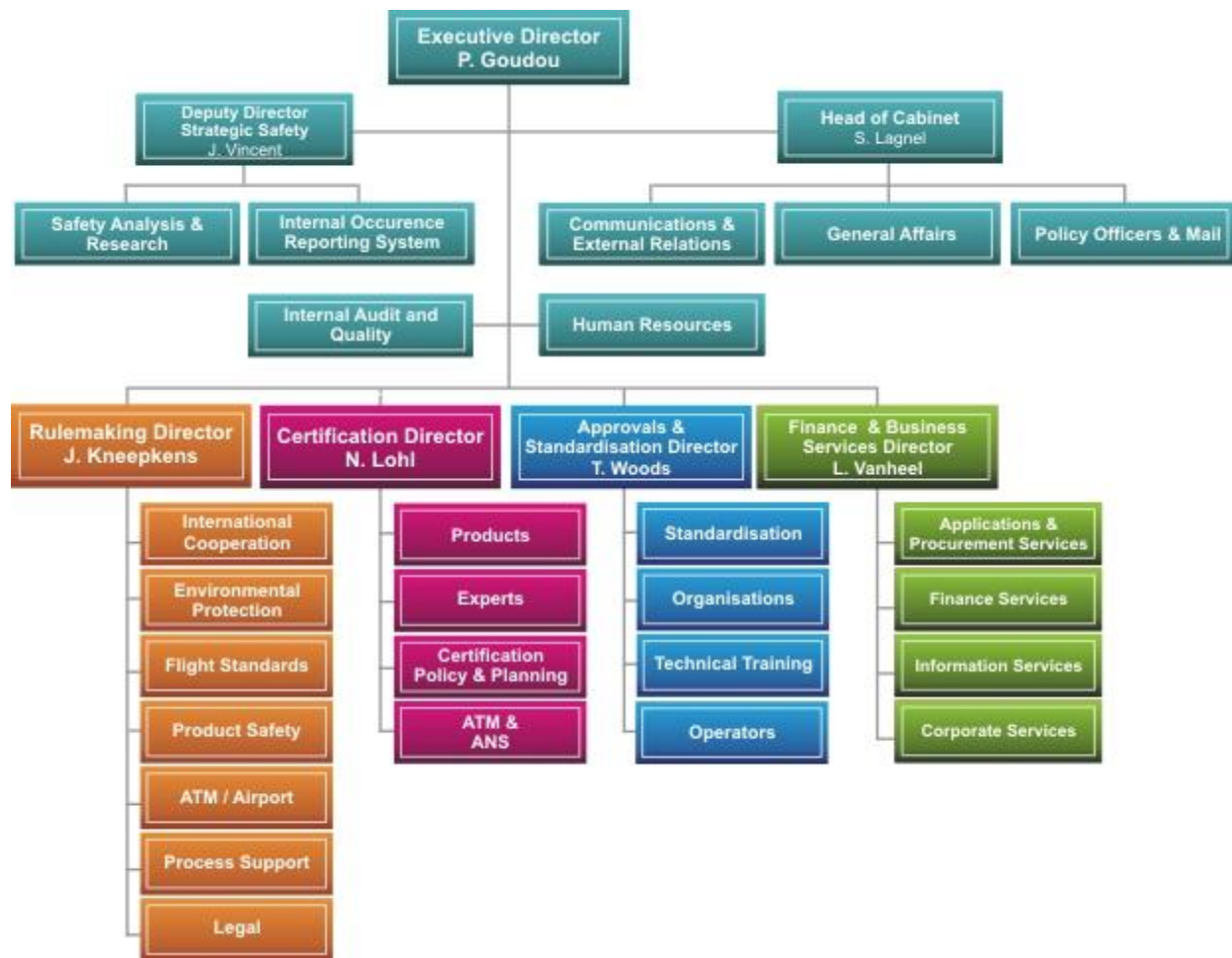
Il trasporto aereo è uno dei mezzi di trasporto più sicuri. Con il continuo crescere del traffico aereo, è necessario uno sforzo comune a livello europeo per mantenere il trasporto aereo sicuro e sostenibile. L'Agenzia sviluppa le norme comuni di sicurezza e ambientali, supervisiona l'implementazione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

I nostri compiti

I compiti principali dell'Agenzia includono:

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

Struttura organizzativa



Stato: dicembre 2012

Eventi principali del 2012

Evento	Data
Organizzato/coorganizzato dall'AESA	
Conferenza dell'AESA sulla supervisione della sicurezza: Gestire la sicurezza in un ambiente normativo basato sulle prestazioni	10-11 ottobre
Prima implementazione del piano europeo per la sicurezza aerea (EASp) e vertice di riesame	29 maggio
Seconda implementazione del piano europeo per la sicurezza aerea (EASp) e vertice di riesame	16 novembre
Conferenza sull'SMS nella parte M e parte 145	13 dicembre
Conferenza AESA su future norme per gli aeroporti	21-22 maggio
Sesto simposio sugli elicotteri	5-6 dicembre
Primo seminario sull'aviazione generale	29 – 30 ottobre
Conferenza sul monitoraggio dei dati di volo degli operatori europei (EOFDM)	12 gennaio
Settima Riunione di standardizzazione dell'AESA sul regolamento sugli equipaggi di condotta	31 maggio
Organizzato a livello internazionale / UE	
Terza conferenza su questioni relative all'aviazione transatlantica	26-28 giugno
Dodicesima Conferenza dell'ICAO sulla navigazione aerea	19-30 novembre

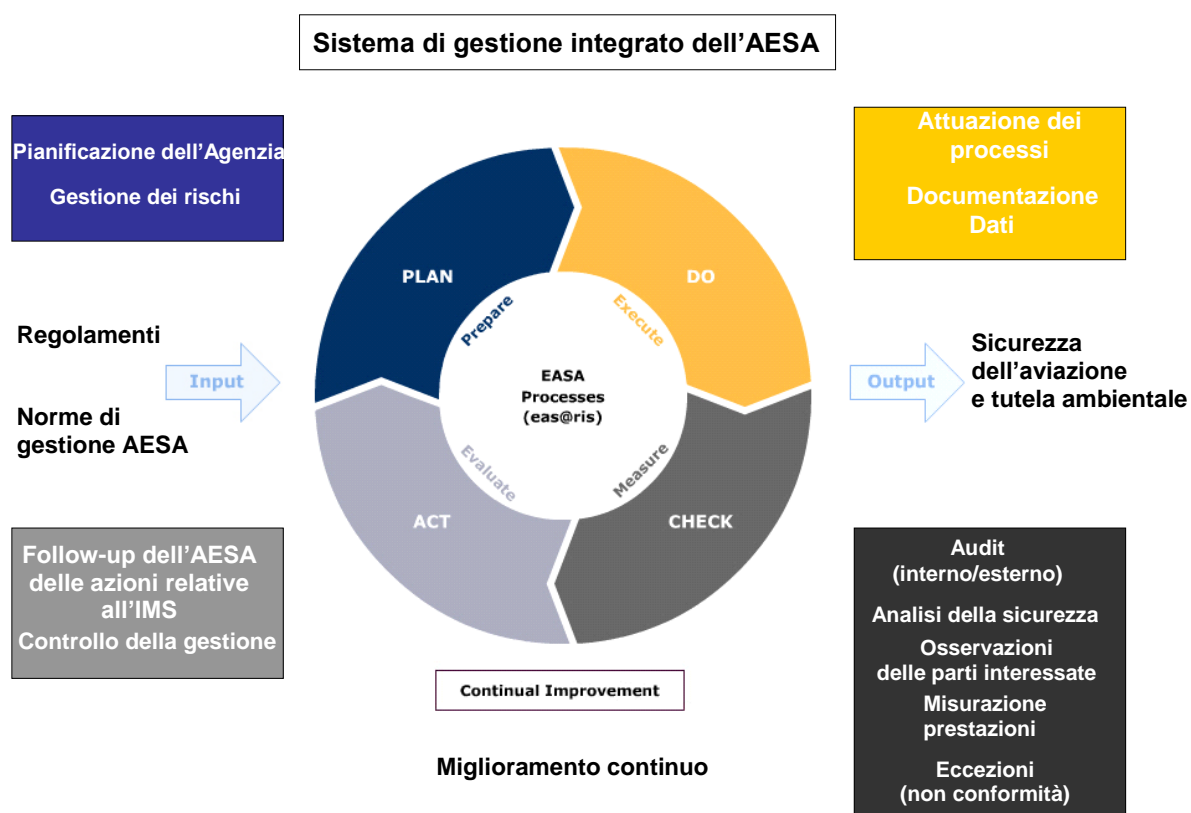
Controllo interno e attenuazione dei rischi

➤ Controllo interno

Nel 2012, a seguito della certificazione ISO 9001:2008 del sistema di gestione integrato dell'AESA (IMS) ottenuta nel 2010, l'AESA ha dato inizio al ciclo di miglioramento continuo del suo IMS al fine di mantenere la certificazione ISO9001 ogni anno.

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

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



PLAN Prepare	PIANO Preparazione
DO Execute	INTERVENTO Esecuzione
CHECK Measure	CONTROLLO Misurazione
ACT	AZIONE

Evaluate	Valutazione
EASA Processes (eas@ris)	Processi AESA (eas@ris)

➤ **Attenuazione dei rischi**

L'Agenzia ha anche implementato un processo di valutazione annuale del rischio che mira a identificare i rischi di alto livello per macro processo. I rischi vengono valutati sulla base della loro probabilità di verificarsi e sull'impatto che potrebbero avere. Per il 2012, la tabella seguente illustra i rischi identificati e le corrispondenti azioni di attenuazione svolte e/o iniziate.

Rischi	Principali azioni di attenuazione svolte/iniziate nel 2012
Processi di gestione	
Fornitura di risorse inadeguata in merito agli incarichi esistenti e nuovi (estensione del mandato) dell'Agenzia.	Adeguate sistema di pianificazione, previsione e informativo per identificare e giustificare le risorse necessarie; Chiara collegamento tra gli incarichi e le risorse finanziarie / forza lavoro.
Processi di supervisione della sicurezza dei prodotti e dell'organizzazione	
Questioni di sicurezza irrisolte al momento della certificazione, validazione, approvazione delle condizioni di volo risultanti in un incidente di un aeromobile.	Risorse sufficienti (numero di personale, qualifica del personale, bilancio per l'esternalizzazione, viaggio e altri mezzi) che consentono ai gruppi di certificazione di svolgere il loro lavoro di supervisione della certificazione al livello descritto nel documento di pianificazione delle risorse di certificazione. Procedure efficaci di lavoro per le attività di certificazione che includano dei controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Questioni irrisolte riguardanti la sicurezza, risultanti in conseguenze catastrofiche a causa della mancata pubblicazione di una direttiva di aeronavigabilità o azioni correttive insufficienti, tempistiche di conformità inadeguate specificate da direttive di aeronavigabilità.	Risorse sufficienti (numero di personale, qualifica del personale, bilancio per l'esternalizzazione, viaggio e altri mezzi) che consentono ai gruppi di certificazione di svolgere il loro lavoro di supervisione della certificazione al livello descritto nel documento di pianificazione delle risorse di certificazione. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Sistema di rendicontazione efficace; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.
Sistema di rendicontazione inadeguato ed elaborazione inefficace delle segnalazioni di eventi che mettono in dubbio il mantenimento dell'aeronavigabilità dei prodotti e che causano incidenti o inconvenienti gravi che potrebbero essere prevenuti.	Sostegno del sistema di rendicontazione e della cultura giusta; Sistema di rendicontazione efficace che assicura la tracciabilità di tutti gli eventi e azioni corrispondenti; Procedure efficaci di lavoro per l'analisi delle segnalazioni di eventi e specifica delle azioni necessarie, inclusi i controlli adeguati. Capacità di fornire evidenza del lavoro svolto conservando documenti e dati; Fornire addestramento periodico al personale tecnico per garantire una competenza continua; Controllo efficace sui servizi forniti dalle AAN.

Attività dell'Agenzia

1. Sicurezza

a. Strategia per la sicurezza e EASP

Obiettivo e campo di applicazione

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

La suddivisione dei ruoli tra le istituzioni europee e gli Stati membri, come descritto nel regolamento di base, indica che la cooperazione è essenziale per garantire l'implementazione della gestione della sicurezza. Un approccio regionale (a livello europeo) per quanto riguarda i principi di gestione della sicurezza integra il lavoro svolto a livello nazionale.

Il Comitato consultivo europeo sulla sicurezza aerea (EASAC) con la partecipazione dei rappresentanti dell'AESA, di tutti i settori dell'industria, Eurocontrol, DG Move, del Comitato di valutazione delle prestazioni (PRB) e degli Stati membri guida l'attuazione dell'approccio regionale.

Principali realizzazioni nel 2012

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

- un insieme di politiche e di obiettivi (la strategia), che si configura come una comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio
 - un insieme integrato di regolamenti e di attività atti a migliorare la sicurezza (il programma), allegati alla comunicazione di cui sopra;
 - un alto livello di valutazione delle questioni riguardanti la sicurezza e corrispondente piano d'azione (il piano per la sicurezza).
- Il piano europeo per la sicurezza aerea (EASp)

L'EASp è il risultato documentato dell'approccio proattivo basato sull'evidenza ai rischi di sicurezza al fine di aiutare a gestire la sicurezza in Europa. Il piano integra i regolamenti sulla sicurezza esistenti e le indagini.

L'anno si è concluso con l'approvazione da parte del consiglio di amministrazione della terza edizione dell'EASp che copre il periodo tra il 2013 e il 2016, sviluppato secondo la stessa metodologia utilizzata per sviluppare le precedenti edizioni. Le aree di rischio principali non sono state quindi modificate.

Come per le edizioni precedenti, questa terza edizione del piano di sicurezza comprende tre grandi settori: problemi sistemici, operativi ed emergenti. I rischi identificati in questi settori sono attenuati dalle azioni di sicurezza adottate da tutti i soggetti interessati. Tutti i partner collaborano, snelliscono le loro attività e si sforzano al fine di ridurre ulteriormente i nostri tassi di incidenti.

Inoltre, questa terza edizione consiste in due attività parallele:

- a. da un lato fornisce un rapporto sullo stato delle 103 azioni permanenti sviluppate nel 2011;

- b. dall'altro espande la lista iniziale delle azioni proposte nella precedente edizione incorporando 15 nuove azioni. Queste nuove azioni sono state riviste dall'EASAC e dagli Stati e sono state collocate all'interno del quadro esistente.

Alla data odierna 35 Stati membri hanno formalizzato il loro impegno ad attuare il piano di sicurezza su base volontaria nominando un punto focale. Questi includono anche Stati non appartenenti all'Unione europea che sono membri dell'ECAC. Nel corso dell'anno è stata inviata ai punti focali una relazione per fornire lo stato di attuazione delle misure contenute nel piano di sicurezza. Nel 2012 sono state ricevute ventidue (22) relazioni.

b. Analisi della sicurezza e ricerca

Obiettivo e campo di applicazione

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

- analisi della sicurezza: revisioni, esecuzione di studi e stesura di relazioni;
- indagini: diffusione e follow-up delle raccomandazioni in materia di sicurezza, sviluppo di mezzi di cooperazione;
- miglioramento continuo: facilitare e promuovere iniziative nell'ambito della sicurezza dell'aviazione;
- l'impostazione, l'uso e la diffusione di informazioni che scaturiscono dalle funzioni tecniche (rendicontazione dei difetti di servizio, statistica, politica relativa al fattore umano, analisi dei dati di volo operativi, sistema di gestione della sicurezza, promozione della previsione e della sicurezza);
- sistema di rendicontazione interno: per fornire un unico punto di ingresso e un'interfaccia e per elaborare gli eventi relativi alla sicurezza segnalati dall'Agenzia

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

Nel 2012 è stata concentrata l'attenzione sullo sviluppo di un sistema di informazione sulle raccomandazioni sulla sicurezza, il completo dislocamento di un sistema di rendicontazione interno e l'incorporazione della sezione informazioni sulla sicurezza nel reparto IORS.

Principali realizzazioni nel 2012

L'espansione dell'utilizzo dei dati sulla sicurezza è stata un'attività premiante in quanto il lavoro si concentra sull'identificazione di tendenze e precursori al fine di prevenire incidenti futuri. Sono stati discussi degli accordi internazionali per condividere dati al fine di migliorare la cooperazione. Sono stati forniti dei nuovi strumenti per facilitare la disponibilità dei dati sulla sicurezza all'interno dell'Agenzia. La transizione al sistema ECCAIRS5 per la raccolta e la conservazione dei dati relativi agli eventi è stata completata.

L'Analisi annuale della sicurezza dell'Agenzia (ASR) è stata ampliata con l'aggiunta di un nuovo capitolo per trattare la sicurezza per quanto riguarda gli aeroporti. Alla luce dell'accordo di lavoro tra

l'Agenzia e EUROCONTROL, l'analisi annuale della sicurezza (ASR) ha incluso per la seconda volta una componente ATM. La rete di analisti ha iniziato a mostrare il suo valore aggiunto nel suo ruolo principale a supporto dell'EASp e negli equivalenti nazionali. Vengono condivise le informazioni principali relative ai rischi della sicurezza aerea e sono state avviate delle attività nei settori dello sviluppo del programma di classificazione dei rischi, indicatori delle prestazioni in termini di sicurezza e diverse questioni operative.

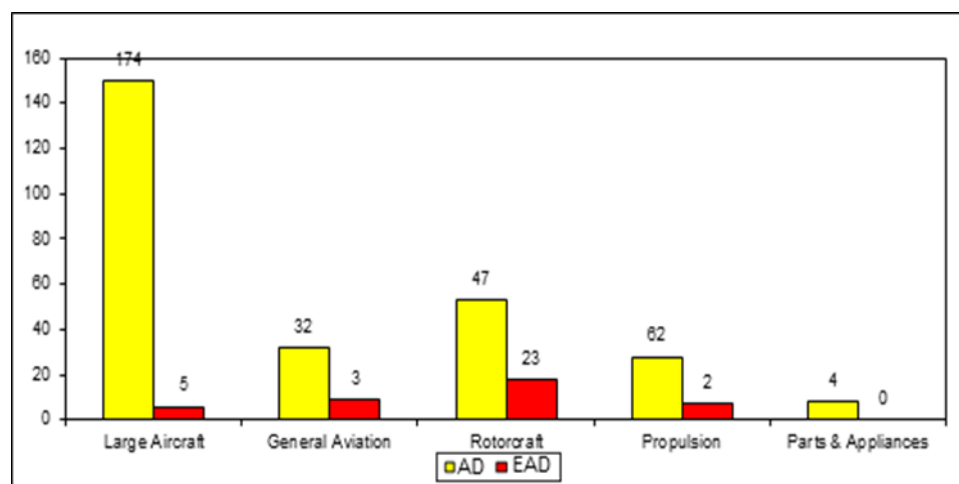
A seguito del dislocamento graduale, l'IORS è ora operativo a pieno regime dal mese di febbraio 2012. Verso la fine del 2012, dei segni di stabilità hanno indicato che vengono ricevute circa 80 - 100 segnalazioni a settimana. Il mini sito IORS, disponibile su Internet, fornisce delle informazioni dettagliate su IORS per i soggetti interessati. In aggiunta, sono state avviate delle attività per contribuire al miglioramento delle segnalazioni e al chiarimento della struttura gerarchica.

Durante lo scorso anno, si sono concretizzati i principali vantaggi di IORS; la visibilità del processo a ciclo chiuso e la tracciabilità delle azioni intraprese dall'Agenzia. Ulteriori modifiche e miglioramenti del processo e degli strumenti formano parte delle operazioni quotidiane del sistema. L'utilità dei dati è stata dimostrata dal supporto fornito a vari studi sulla sicurezza.

Le informazioni sulla sicurezza vengono utilizzate per la supervisione del mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti, parti e pertinenze che sono progettate o sono in servizio negli Stati membri dell'UE e paesi associati.

Le informazioni sulla sicurezza implicano la pubblicazione e la divulgazione delle direttive di aeronavigabilità (AD), delle direttive di aeronavigabilità di emergenza (EAD) e dei bollettini informativi sulla sicurezza (SIB), nonché la pubblicazione di AD, EAD e SIB rilasciati da autorità estere dello Stato di progettazione e adottati in Europa. Il portale della pubblicazione di AD è consultabile al sito <http://ad.easa.europa.eu/>.

Nel 2012, il numero delle pubblicazioni rilasciate, relative alle informazioni sulla sicurezza, è stato: 319 AD e 33 EAD. I dettagli riguardanti queste pubblicazioni sono illustrati nel grafico seguente:



Sono stati anche pubblicati 27 SIB: vale la pena notare che anche se la maggior parte sono relativi a questioni di aeronavigabilità, 10 trattano anche questioni operative (ad esempio, ceneri vulcaniche, voli di collaudo funzionali, disponibilità EGNOS, ecc.) e 8 sono relativi alle parti che si sospettano prive di approvazione.

Un risultato principale nel 2012 è stata l'installazione del software riguardante il sistema di informazione sulle raccomandazioni sulla sicurezza per raccogliere tutte le raccomandazioni. Durante l'anno, 94 nuove raccomandazioni finali sulla sicurezza sono state indirizzate all'AESA, mentre sono state fornite risposte a 210 raccomandazioni individuali, delle quali 116 erano risposte di chiusura.

Inoltre, l'Agenzia è stata coinvolta in importanti indagini come l'ammarraggio di due Eurocopter EC225 nel Mare del Nord il 10/05/2012 e 22/10/2012 con una simile avaria dell'ingranaggio a cono dell'albero verticale nella scatola di trasmissione principale indagata dall'Air Accidents Investigation Branch del Regno Unito. L'Agenzia ha anche partecipato all'attività di gruppo a seguito dell'incidente che ha coinvolto un MD-11 a seguito dell'atterraggio con rimbalzo a Riyadh il 27 luglio 2010 indagato dall'autorità generale dell'aviazione civile dell'Arabia Saudita e ha fornito consulenza sull'incidente del 4 novembre 2010 relativo all'esplosione di un motore Rolls Royce Trent 900 installato su un A380 in rotta sopra l'Indonesia indagato dalla "Australian Transportation Safety Board".

Durante il 2012, l'AESA ha ricevuto 112 bozze di relazioni per commenti e ha fornito commenti alle autorità responsabili per le indagini in 51 dei casi.

L'Agenzia ha anche fornito supporto alle attività della Commissione europea, della "European Network of Safety Investigation Authority" e del gruppo ECAC per gli incidenti con relazioni periodiche e contributi specialmente in merito alla politica di protezione delle informazioni di sicurezza sviluppata dall'ICAO e con la creazione di un repertorio centrale dell'UE per le raccomandazioni di sicurezza e il suo sviluppo.

➤ Lezioni apprese dalle iniziative per la sicurezza

L'iniziativa strategica europea per la sicurezza (ESSI) è un partenariato tra l'AESA, altre autorità e l'industria. L'ESSI è composta dal gruppo di sicurezza europeo per l'aviazione commerciale (ECAST), il gruppo europeo per la sicurezza degli elicotteri (EHEST) e il gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione generale (EGAST). Dal 2010, le attività dell'ESSI sono collegate al piano europeo per la sicurezza aerea (EASp). Viene presentata di seguito una selezione dei risultati del 2012.

L'ECAST ha sponsorizzato la seconda edizione del piano d'azione europeo per la prevenzione delle incursioni di pista (EAPPRI) e ha contribuito alla prima edizione del piano d'azione europeo per la prevenzione delle uscite di pista (EAPPRE) pubblicata da Eurocontrol. L'ECAST ha anche sviluppato un manuale addestrativo per la gestione delle risorse di rampa per il personale di terra e ha contribuito alla prima edizione del manuale delle operazioni a terra della IATA (IGOM).

L'EHEST ha completato un toolkit di gestione della sicurezza basato sul nuovo regolamento sulle operazioni di volo, parte ORO, pubblicato nel mese di ottobre e ha pubblicato volantini e filmati sulla perdita di controllo in ambienti visivi degradati, stato dell'anello di vortici e perdita di efficacia del rotore di coda.

L'EGAST ha pubblicato dei filmati sulla perdita di controllo, sugli errori umani, sull'uso di paracadute e volantini sulla sicurezza sulla prevenzione delle collisioni, il processo decisionale del pilota e previsioni meteorologiche e ha pubblicato delle pubblicazioni nazionali a livello europeo.

Ricerca

Tenendo conto delle priorità principali del piano europeo per la sicurezza aerea e del programma tematico del Gruppo europeo di partenariato di ricerca sull'aviazione (EARPG), l'Agenzia ha consolidato nel 2012 le sue necessità e le sue richieste per nuovi progetti di ricerca così come un arretrato degli anni precedenti nell'ambizioso Piano di ricerca dell'AESA 2012-2014. Il piano include proposte progettuali e richieste che hanno origine dal programma di regolamentazione, progetti suggeriti dalle raccomandazioni sulla sicurezza, progetti richiesti dalla direzione "Certificazioni", proposte avanzate dall'ESSI e il gruppo europeo di consultazione sui fattori umani (European Human Factors Advisory Group (EHFAG)).

L'Agenzia ha collaborato strettamente con la Commissione europea in merito alle attività di ricerca comunitarie che impattano il sistema dell'AESA (Settimo programma quadro (FP7), sottotema 7.1 Aeronautica e trasporto aereo e il nuovo programma quadro Horizon 2020). In questo contesto, l'Agenzia ha contribuito allo sviluppo di un'agenda strategica di ricerca e innovazione (SRIA) assumendosi la responsabilità di co-presiedere il gruppo di lavoro sulla sicurezza e fornendo contributi agli altri gruppi di lavoro SRIA. La SRIA è stata pubblicata e consegnata alla Commissione a un evento ACARE speciale durante l'Air Show ILA di Berlino nel mese di settembre 2012. Per quanto concerne questa attività l'Agenzia, in collaborazione con Eurocontrol, ha fornito con successo una proposta al programma di lavoro FP7 2013 per quanto riguarda un'azione di supporto coordinata per sviluppare una piattaforma per il consolidamento tecnologico e istituzionale della ricerca nell'ambito della sicurezza – OPTICS. Il personale dell'AESA ha partecipato attivamente ai comitati di valutazione del programma quadro CE e ai comitati consultivi dei progetti.

Inoltre, l'AESA si è interfacciata con le iniziative tecnologiche di larga scala SESAR e CLEAN SKY. Durante il 2012 l'Agenzia ha anche partecipato alla fondazione del Consiglio consultivo per la ricerca aeronautica e l'innovazione in Europa (ACARE).

L'**allegato 2** contiene un elenco degli studi e dei progetti di ricerca del 2012.

2.Regolamentazione

Obiettivo e campo di applicazione

L'Agenzia gestisce e coordina la preparazione della legislazione dell'UE relativa alla regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile e compatibilità ambientale. In questo contesto l'AESA formula dei pareri e li sottopone alla Commissione europea e adotta la relativa certificazione, i metodi accettabili di rispondenza e gli elementi esplicativi.

Nel 2012, l'Agenzia ha continuato le attività finalizzate alla stesura della normativa e relativi atti non vincolanti (soft-rules) al fine di completare l'insieme dei regolamenti. Garantire la consegna puntuale delle norme di aeronavigabilità (sicurezza e protezione ambientale) è rimasta una delle principali sfide per il 2012.

Nel 2012 l'Agenzia ha pubblicato 22 decisioni e 6 pareri. La lista completa delle decisioni, pareri e avvisi di proposta di modifica è consultabile all'**allegato 3**.

Principali realizzazioni nel 2012

L'Agenzia ha pubblicato il parere 06/2012 il 27 novembre 2012. Questo parere contiene le modifiche alle norme di attuazione per la gestione del mantenimento della navigabilità degli aeromobili immatricolati in uno Stato membro dell'UE (parte M) e una nuova serie di requisiti per la gestione del mantenimento della navigabilità degli aeromobili immatricolati in un paese terzo e utilizzati da operatori dell'UE (parte T). Inoltre, il parere contiene anche le modifiche al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione sulle operazioni di volo.

Nel 2012 è stato fatto del progresso per sviluppare lo "Standard tecnico" futuro per l'aviazione generale.

Per quanto riguarda la protezione ambientale, l'Agenzia ha fornito dei contributi al programma di lavoro CAEP9 per lo sviluppo di nuovi standard in materia di CO2 e particolati per migliorare gli aspetti relativi al clima e alla salute connessi all'aviazione, nonché per mantenere aggiornati i requisiti relativi al rumore, che aiuta a mantenere la capacità negli aeroporti soggetti a limiti di rumorosità.

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

A seguito della pubblicazione dei primi quattro allegati del regolamento sull'equipaggio di condotta nel 2011, i restanti 3 allegati contenenti i requisiti per la qualificazione dell'equipaggio di cabina (parte CC), requisiti per le autorità per gli equipaggi di condotta (parte ARA) e i requisiti per le organizzazioni per gli equipaggi di condotta (parte ORA) sono stati pubblicati nella gazzetta ufficiale nel mese di marzo 2012 (regolamento (UE) n. 290/2012 della Commissione).

Come per le operazioni di volo, gli allegati contenenti i requisiti per le autorità per le operazioni di volo, i requisiti per le organizzazioni per le operazioni di volo, le operazioni commerciali di trasporto aereo e le operazioni che richiedono approvazioni specifiche (parte ARO, parte ORO, parte CAT e parte SPA) sono stati pubblicati nella gazzetta ufficiale nel mese di ottobre 2012 (regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione).

Inoltre durante il 2012 l'Agenzia ha pubblicato i pareri riguardanti la parte NCC (operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi), parte NCO (operazioni non commerciali con aeromobili a motore non complessi), parte SPO (operazioni specializzate), parte FTL (limitazioni dei

tempi di volo e di servizio e requisiti relativi ai tempi di riposo per il trasporto aereo commerciale con velivoli) e parte TCO (operatori di paesi terzi).

Nell'ambito della gestione del traffico aereo (ATM)/Servizi di navigazione aerea (ANS), nel mese di febbraio 2012 è stata lanciata la consultazione pubblica sul preavviso di proposta di modifica (A-NPA) sull'altitudine di transizione armonizzata nello spazio aereo europeo (HETA). Il suo scopo era quello di raccogliere dati aggiuntivi per una attenta valutazione dell'impatto della regolamentazione (RIA) e per presentare il risultato al comitato per il cielo unico a seguito del termine della consultazione.

Dopo la pubblicazione del parere sui requisiti relativi ai servizi nella navigazione aerea (parte B) delle regole dell'aria europee standardizzate (SERA) (ottobre 2011), l'Agenzia ha continuato attivamente a fornire supporto alla Commissione nella preparazione della struttura integrata per SERA parti A e B.

Nel mese di novembre 2012 è stato pubblicato l'NPA 2012-18 sul rilascio delle licenze e la certificazione medica dei controllori del traffico aereo. L'NPA affronta la questione del rilascio delle licenze e della certificazione medica dei controllori del traffico aereo e propone dei requisiti dettagliati, accompagnati da AMC/GM, ove necessario, per tutti gli aspetti che regolano l'accesso a questa professione aeronautica relativa alla sicurezza, nonché per esercitare i privilegi concessi dalla licenza di controllore del traffico aereo.

Inoltre, nel mese di novembre 2012 è stato pubblicato dall'Agenzia l'avviso di proposta di modifica 2012-19 sulle specifiche di certificazione (CS) per le comunicazioni, navigazione e sorveglianza in volo (CS ACNS) per la consultazione. L'intento è quello di introdurre nuove specifiche di certificazione applicabili a tutti gli aeromobili, che conterranno in definitiva tutti gli standard di comunicazione, navigazione, sorveglianza, aeronavigabilità e interoperabilità in supporto delle applicazioni dello spazio aereo.

Per quanto riguarda gli aeroporti, la maggior parte del lavoro svolto nel 2012 era finalizzata alla pubblicazione del parere n. 01/2013 sul "progetto del regolamento della Commissione sui requisiti per le autorità, requisiti per le organizzazioni e requisiti operativi per gli aeroporti", che è stato pubblicato nel mese di febbraio 2013. Il parere è stato ben ricevuto dalla Commissione ed è stato discusso dal comitato dell'AESA all'inizio di quest'anno. Lo scopo del presente parere è quello di assistere la Commissione europea nello stabilire le norme attuative (IR) per gli aeroporti nel consegnare le deliberazioni finali dell'Agenzia sulla questione. Tali norme dovrebbero essere adottate dalla Commissione europea ed entrare in vigore entro la fine del 2013 come previsto dal regolamento di base.

3. Controllo

a. Controllo della sicurezza dei prodotti

Obiettivo e campo di applicazione

L'Agenzia è responsabile per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di prodotti aeronautici, parti e pertinenze. Questa responsabilità comprende la certificazione iniziale dei nuovi progetti del tipo e una serie di attività correlate, quali i certificati supplementari di omologazione, l'approvazione delle modifiche ai certificati di omologazione e dei progetti di riparazione. Inoltre, essa include le attività atte a garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità dei prodotti, parti e pertinenze certificati durante i loro interi cicli di vita operativi. Questo include reagire senza ritardi inaspettati a un problema di sicurezza e pubblicare e divulgare le informazioni obbligatorie applicabili.

L'Agenzia fornisce anche dei servizi ai soggetti interessati esterni, quali l'approvazione delle relazioni MRB e OEB, il supporto alla certificazione per la validazione (CSV) al di fuori dell'UE e la consulenza tecnica e assistenza su richiesta dell'industria, autorità aeronautiche o altri enti pubblici.

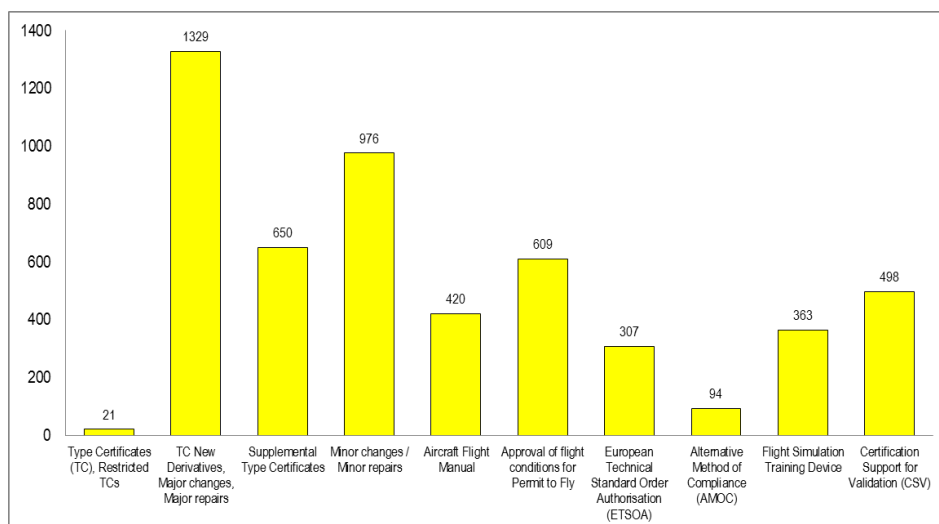
Principali realizzazioni nel 2012

Nel settore dell'aeronavigabilità iniziale, l'Agenzia è diventata responsabile per la qualifica dei dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD). Rispetto agli anni precedenti, la natura dell'attività è cambiata da un servizio su richiesta degli Stati membri a un elemento obbligatorio. In questo contesto l'Agenzia ha stabilito un gruppo che intrattiene rapporti con i soggetti esterni e gestisce i progetti esternalizzati, soprattutto al di fuori dell'Europa. Inoltre, a seguito della pubblicazione nel 2011 della nuova specifica di certificazione per gli aeromobili leggeri sportivi (CS-LSA), il 2012 è stato il primo anno con la certificazione di aeromobili nell'ambito della nuova specifica di certificazione. Vale la pena ricordare in materia di aeronavigabilità iniziale che l'Agenzia, in stretta cooperazione con l'industria, ha lavorato sullo sviluppo di criteri avanzati per il livello di coinvolgimento dell'Agenzia su un approccio basato sul rischio in attività di certificazione.

L'Agenzia ha continuato a promuovere attivamente la cooperazione e a migliorare la comunicazione con i soggetti interessati. Uno degli eventi principali è stato il secondo seminario sulla certificazione con l'industria nel mese di gennaio. Inoltre, sono stati organizzati degli eventi specifici quali il seminario periodico ETSO, il primo seminario dell'aviazione generale e il simposio periodico sugli elicotteri. Inoltre, su richiesta del consiglio di amministrazione, il gruppo "Certification Strategy Industry/EASA Working Group", con lo scopo di discutere la necessità di perfezionare e integrare ulteriormente la strategia di certificazione, ha presentato le sue raccomandazioni al direttore esecutivo.

- Certificazione di aeronavigabilità e ambientale di prodotti, parti e pertinenze aeronautiche
- Analisi delle domande ricevute

Il numero di nuove domande ricevute dall'Agenzia per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale nel 2012 (5 267) è rimasto stabile. Tuttavia, rispetto all'anno precedente, la voce include anche la qualificazione di FSTD. Sono state ricevute domande per la certificazione di nuovi progetti del tipo per una vasta gamma di prodotti aeronautici, tra cui il business jet GVII-2 della Gulfstream Aerospace Corporation, l'elicottero di medie dimensioni SKYE SH09 della Marenco Swiss Helicopter, il motore a turbina Turbomeca TM800 e una serie di domande dal settore dell'aviazione generale. Il grafico seguente mostra un'analisi della natura delle domande ricevute:



- Programmi importanti pluriennali di certificati di omologazione

Vari programmi pluriennali di certificati di omologazione sono continuati nel 2012, quali l'Airbus A350, l'Airbus A320neo (che mira a ridurre il consumo di carburante e quindi migliorare le prestazioni del velivolo e l'eco-efficienza), il Falcon SMS della Dassault Aviation, i business jet EMB-545/550, il Mitsubishi Regional Jet, l'MRJ-200 e gli elicotteri di grandi dimensioni AW169 e AW189 della Agusta Westland.

- Numero di certificati rilasciati

Nel 2012 sono stati rilasciati 3 952 certificati. Rispetto all'anno precedente, la voce include anche la qualificazione di FSTD. Sono stati rilasciati i certificati di omologazione, tra gli altri, per il long range business jet Gulfstream GVI, il Sukhoi Superjet 100 (il primo aeromobile passeggeri russo certificato dall'AESA), l'Airbus A400M (certificato ristretto di omologazione) e l'elica Ratier-Figeac FH385/FH386 (per l'installazione insieme al motore Europrop TP400 sul velivolo Airbus A400M).

- Mantenimento dell'aeronavigabilità

Durante il 2012 l'AESA ha aumentato il tempo dedicato alla supervisione sul mantenimento dell'aeronavigabilità in linea con i suoi obiettivi di sicurezza, nonché all'espansione della flotta di aeromobili sotto il suo sistema di mantenimento dell'aeronavigabilità. In totale, più di 1 400 nuovi aeromobili appartenenti direttamente al sistema di aeronavigabilità dell'Agenzia sono stati aggiunti alla flotta totale di aeromobili. La supervisione di alcuni di questi tipi di aeromobili ha richiesto più risorse di altri, a seconda dell'esperienza operativa e delle questioni di sicurezza scoperte.

- Compiti di certificazione correlati alle operazioni

Per quanto riguarda la preparazione della futura implementazione degli elementi OSD nel processo di certificazione, in stretta collaborazione con i richiedenti, sono stati selezionati due progetti (Falcon SMS e Airbus A350) come progetti pilota con l'integrazione di elementi OSD nel processo di certificazione.

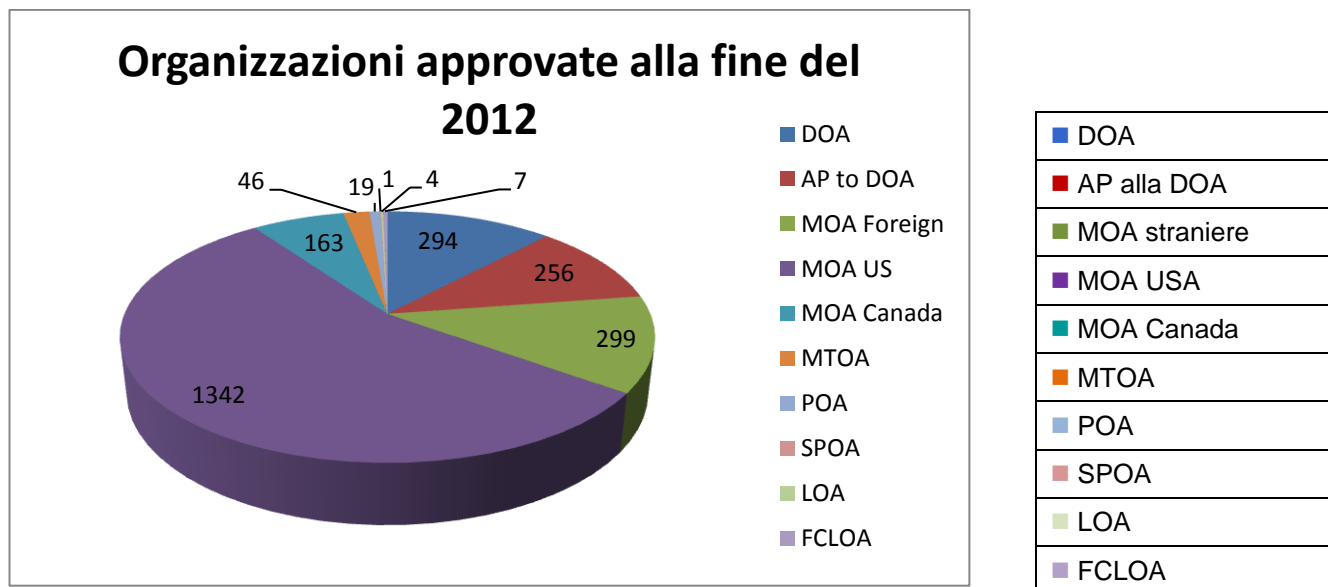
b. Approvazioni dell'organizzazione

Obiettivo e campo di applicazione

L'AESA è responsabile per l'approvazione delle imprese di progettazione, a prescindere dal paese di provenienza così come quelle responsabili della produzione, della manutenzione, della formazione e della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità con sedi al di fuori del territorio degli Stati membri. Inoltre, l'AESA è anche responsabile per l'approvazione delle organizzazioni di produzione ubicate all'interno del territorio di uno o più Stati membri se richiesto dagli Stati membri. Nel 2012, le attività di approvazione delle organizzazioni dell'Agenzia hanno raggiunto un livello maturo in termini di attività e metodologie.

Principali realizzazioni nel 2012

Le attività di approvazione delle imprese sono cresciute costantemente nel 2012, incluse le approvazioni delle imprese di progettazione (DOA) / procedura alternativa (AP) alla DOA, approvazione delle imprese di produzione (POA) e approvazione delle imprese di manutenzione / approvazione delle imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità (MOA/COA). Il carico di lavoro sulla sorveglianza dell'approvazione dell'impresa di produzione singola europea Airbus (Airbus European Single Production Organisation Approval (SPOA)) è aumentato leggermente, anche in località non europee. I valori corrispondenti alle approvazioni delle imprese possono essere riassunti come segue:

Imprese approvate al 31 dicembre 2012➤ **Approvazione delle imprese di progettazione**

Il 31 dicembre 2012 sono state rilasciate un totale di 294 DOA, delle quali 227 sono state gestite dall'Agenzia. 67 sono rimaste nelle mani delle AAN. 80 imprese erano nella fase di valutazione iniziale per la DOA e 39 per AP alla DOA. L'internalizzazione delle attività ha raggiunto gli obiettivi previsti. 5 ulteriori imprese sono state trasferite ai capi progetto dell'AESA nel 2012, inclusi 2 DOA e 3 AP alla DOA. Verranno effettuati ulteriori trasferimenti se le AAN decideranno di interrompere le loro attività o se l'estensione del campo di applicazione delle DOA lo richieda.

➤ **Approvazione delle imprese di produzione**

Alla fine del 2012 sono state rilasciate in totale 19 POA dell'AESA a imprese di produzione straniere e 1 POA singola all'Airbus. In aggiunta, l'AESA ha continuato a rilasciare i certificati di aeronavigabilità per l'esportazione per gli aeromobili prodotti da imprese POA dell'AESA in Cina e dall'Airbus sotto la SPOA in Europa. L'AESA ha anche contribuito all'attuazione degli accordi bilaterali UE-USA e UE-Canada nel settore della produzione.

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

Nel settore dell'approvazione di imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità e di imprese di manutenzione, nella maggior parte dei casi l'AESA sta iniziando a esternalizzare le indagini tecniche e il mantenimento della supervisione delle imprese alle AAN. Gli esperti interni coprono direttamente un numero limitato di approvazioni per mantenere e sviluppare competenze al fine di poter gestire efficacemente le attività svolte dalle AAN. L'AESA ha contribuito alla preparazione di un passaggio graduale dagli accordi bilaterali di manutenzione esistenti ai nuovi accordi bilaterali UE-USA. Nel 2012 è stata rilasciata dall'AESA la prima approvazione CAMO estera.

Approvazioni delle organizzazioni per le licenze del personale di volo

Durante il 2012 FCL OA ha iniziato a coordinare con le principali AAN e a fornire supporto per trattare le varie questioni relative al futuro regolamento. Sono stati definiti i processi di attuazione di FCL OA, sono state prodotte le istruzioni di lavoro e gli elementi esplicativi per le organizzazioni di addestramento dei piloti e i centri aeromedici ed è stata condotta l'assunzione dei capi gruppo di FCL OA. In aggiunta, sono state completate le specifiche tecniche e le stime del carico di lavoro per l'esternalizzazione. Fino a dicembre 2012 sono stati selezionati gli enti qualificati per le organizzazioni di addestramento dei piloti e 3 AAN per il controllo dei centri aeromedici. Entro la fine del mese di

dicembre, FCL OA ha assunto la supervisione di 15 organizzazioni di addestramento dei piloti precedentemente approvate dagli Stati membri, delle quali sono state rilasciate 7 conferme di approvazione. L'internalizzazione delle attività è stata accelerata a causa di una imprevista riduzione nella capacità dei fornitori dei servizi a svolgere i compiti loro assegnati. Nel 2012 5 imprese sono state trasferite in anticipo ai capi progetto dell'AESA. Ulteriori trasferimenti verranno effettuati gradualmente man mano che nuovi capi progetto FCL OA ATO aderiscono alla sezione o se i fornitori dei servizi risultano incapaci di far fronte al carico di lavoro.

Approvazioni ATM/ANS

L'attività principale di questa nuova sezione a quel tempo è stata l'impostazione delle procedure con la Commissione al fine di effettuare la sorveglianza del gestore della rete. Le procedure sono state impostate durante il 2012 e sono ora comprese nell'IMS. È stata svolta una revisione completa della conformità del gestore della rete ai requisiti applicabili.

È stata iniziata un'attività parallela al fine di prepararsi per l'acquisizione del controllo del prestatore di servizi di EGNOS, ESSP. Questa attività consiste in riunioni sul controllo con le autorità francesi e belghe nonché partecipazione ad audit e trasferimento finale della responsabilità del controllo all'AESA nel mese di novembre 2012.

Nel mese di febbraio 2012, la sezione delle approvazioni delle organizzazioni ATM/ANS ha assunto la responsabilità del controllo per un'organizzazione d'addestramento US ATCO dalla NSA norvegese. Nel mese di giugno 2012 è stata effettuata una prima audit.

Dato che la sezione e i suoi obiettivi sono nuovi, lo sviluppo dei processi, forme e procedure sta continuando, nonché l'assunzione di nuovo personale.

c. Ispezioni degli Stati membri

Obiettivo e campo di applicazione

L'Agenzia ha monitorato l'implementazione uniforme ed efficace del diritto dell'Unione europea da parte delle autorità competenti degli Stati membri per mezzo di ispezioni di standardizzazione. Tali ispezioni potrebbero anche includere indagini delle organizzazioni nell'ambito della sorveglianza diretta delle autorità competenti per scopi di campionamento.

Il 2 febbraio 2012 il regolamento (UE) n. 90/2012² ha modificato il regolamento (CE) n. 736/2006³ per estendere l'applicabilità dei metodi di lavoro per la conduzione delle ispezioni di standardizzazione, in aggiunta all'aeronavigabilità iniziale e per il mantenimento dell'aeronavigabilità, ai seguenti settori:

- Operazioni di volo
- Ispezioni di rampa (ispezioni SAFA)
- Equipaggio di condotta
- Controllori del traffico aereo
- Gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea.

² Regolamento di esecuzione (UE) n. 90/2012 della Commissione del 2 febbraio 2012 che modifica il regolamento (CE) n. 736/2006 concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione, GU L 31/1.

³ Regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione del 16 maggio 2006 concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione, GU L 129/10.

In questo modo le ispezioni di standardizzazione in tutti i settori sono ora svolte sotto la stessa base legale e conformemente agli stessi metodi di lavoro.

La portata geografica della standardizzazione comprende 46 paesi: i 31 "Stati dell'AESA" (vale a dire, i 27 Stati membri dell'UE più 4 Stati in cui il diritto dell'Unione europea nel settore della sicurezza dell'aviazione è applicabile mediante accordi bilaterali o multilaterali con l'UE), e 15 Stati ai sensi di accordi di lavoro con l'AESA ("Stati del WA"). Nel corso del 2012, 36 di questi Stati sono stati ispezionati in uno o più settori tecnici, dei quali 24 "Stati dell'AESA" e 12 "Stati del WA".

Nel settore delle ispezioni di rampa, un totale di 44⁴ paesi fanno parte del programma SAFA e 16 di questi sono stati visitati nel 2012: 13 "Stati dell'AESA" e 3 "Stati del WA".

Principali realizzazioni nel 2012

➤ Squadra di ispettori

L'AESA si impegna a coinvolgere gli ispettori delle AAN distaccati nelle sue squadre di ispezione, al fine di beneficiare dalla loro competenza ed esperienza pratica così come per instaurare e disseminare un'intesa comune dei requisiti applicabili su tutte le AAN (standardizzazione proattiva). Nel 2012, 134 membri sono stati forniti dagli ispettori delle AAN distaccati (50% del totale). Sono stati svolti cinque corsi di addestramento iniziale per gli ispettori di standardizzazione, che hanno coinvolto un totale di 85 ispettori.

➤ Risultati principali della standardizzazione

Nel 2012 sono state effettuate 121 ispezioni di standardizzazione, come segue:

Tipo di ispezione	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD
Regolare	23	16	8	7	9 ⁵
Ad hoc	1	-	-	-	-
Follow-up	1	9	11	7	-
Valutazione ECAA	1	2	-	-	-

Queste ispezioni hanno dato luogo a 868 risultati, dei quali 838 sono stati classificati come non conformità richiedenti la proposta e l'implementazione di un piano d'azione correttiva da parte dell'AAN ispezionata. Approssimativamente il 26 % di tutti i risultati sono stati classificati come mancanze significative che potrebbero causare problematiche di sicurezza se non corrette puntualmente.

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

Nella maggior parte dei settori di standardizzazione le difficoltà principali riguardano il processo di concessione delle approvazioni, licenze o certificati e la sorveglianza continua delle imprese approvate. L'insufficiente disponibilità di personale ispettivo adeguato, in termini di qualificazione e/o numero, è una delle ragioni principali per le debolezze individuate; questo è particolarmente rilevante nel settore delle operazioni di volo.

➤ Nel corso del 2012, l'Agenzia ha tenuto un totale di 13 riunioni per ATM/ANS. Le riunioni di standardizzazione sono risultate essere uno strumento efficace per raggiungere un livello più

⁴ La portata geografica della standardizzazione SAFA è la stessa della standardizzazione senza il Kosovo, San Marino e Liechtenstein e con il Marocco.

⁵ Quattro Stati membri sono stati visitati per la prima volta nel settore FSTD.

alto di intesa comune dei requisiti applicabili. Miglioramento continuo del processo di standardizzazione

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

L'utilizzo dell'estrazione di dati automatizzata e il miglioramento delle capacità di segnalazione hanno permesso un controllo migliore e più puntuale dello stato dei risultati, con un conseguente miglioramento del controllo complessivo della fase di follow-up del processo di standardizzazione. L'Agenzia ha partecipato alla stesura del nuovo regolamento di standardizzazione, basato sull'esperienza maturata in più di 5 anni di implementazione del regolamento attuale.

Il nuovo concetto per svolgere la standardizzazione si basa su un approccio al monitoraggio continuo, basato sull'identificazione, raccolta e analisi dei dati relativi alla sicurezza e alle attività, al fine di permettere alla Standardizzazione AESA di valutare su base continua le capacità di supervisione della sicurezza delle autorità competenti e i risultati in termini di prestazioni relativi alla sicurezza degli Stati, a livello aggregato e a livello specifico del settore. Questi dati verranno poi processati con l'aiuto di un modello e serviranno come indicatore importante per determinare la frequenza, il campo di applicazione e la portata delle ispezioni di standardizzazione.

d. Operatori

Obiettivo e campo di applicazione

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

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

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

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

Quest'anno, l'Agenzia ha rivolto la sua attenzione all'ulteriore miglioramento del programma SAFA (comprendente, ad esempio, l'aggiornamento della banca dati SAFA e la pubblicazione di elementi esplicativi SAFA rivisti), nello svolgimento delle audit di standardizzazione della SAFA alle AAN e nel fornire una consulenza professionale e tecnica alla Commissione per il Comitato per la sicurezza aerea (ASC) sulla Lista di sicurezza dell'UE.

Principali realizzazioni nel 2012

SAFA

A seguito della pubblicazione di una nuova applicazione e banca dati SAFA, nel 2012 è stato distribuito un importante aggiornamento, mirato al rafforzamento delle capacità analitiche e di agevolazione del follow-up.

L'analisi della SAFA è stata effettuata in linea con il programma stabilito. I risultati dell'analisi così come i risultati del processo di prioritizzazione delle ispezioni della SAFA sono stati presentati durante le riunioni del Comitato per la sicurezza aerea (Lista di sicurezza). Su richiesta della Commissione europea sono state anche effettuate numerose analisi ad hoc per fornire supporto ai vari casi in corso di investigazione.

Come stabilito dalla direttiva SAFA e dal regolamento sulla standardizzazione modificato, l'AESA ha continuato il processo di standardizzazione della SAFA, un secondo ciclo di standardizzazione che inizia nel 2012. Un totale di 16 ispezioni di standardizzazione sono state pianificate e completate presso Stati partecipanti alla SAFA dell'UE e non dell'UE.

Il dialogo con l'industria è continuato e l'AESA ha organizzato il secondo forum dei regolatori SAFA e dell'industria che ha riunito i rappresentanti degli Stati partecipanti alla SAFA, IATA, AEA, ELFAA, IACA e i principali costruttori di aeromobili per discutere apertamente in merito a questioni relative alla SAFA.

Le procedure SAFA sono state riviste sulla base dei contributi ricevuti dalle riunioni con gli Stati partecipanti e l'industria e anche sulla base del riscontro ottenuto dalle visite di standardizzazione. Nel 2012 è stata adottata una nuova versione degli elementi esplicativi AESA della SAFA – Procedure delle ispezioni di rampa. Successivamente l'AESA ha pubblicato un bollettino di formazione della SAFA e ha organizzato un seminario degli istruttori SAFA.

Il programma SAFA dell'UE ha continuato a essere promosso al pubblico internazionale e i suoi principi e procedure sono sempre più emulati da varie regioni e stati in tutto il mondo.

Il Montenegro ha concluso un accordo di lavoro con l'AESA diventando così il quarantaquattresimo Stato partecipante della SAFA.

Operatori dei paesi terzi

Nel campo di applicazione dell'estensione del suo mandato, l'Agenzia ha organizzato un lavoro introduttivo (esatta definizione del campo di applicazione, carico di lavoro e procedure) nel contesto delle autorizzazioni agli operatori dei paesi terzi (TCO). L'Agenzia ha concentrato la sua attenzione sul progetto del regolamento di attuazione (futura parte TCO), le procedure di lavoro, il modello di valutazione TCO e ha contribuito al documento "ICT Business Analysis" per la prevista applicazione software TCO. A causa dei ritardi riscontrati nel processo di regolamentazione e nell'adozione della parte TCO, l'assunzione programmata di Ufficiali TCO e capi gruppo è stata sospesa.

La Commissione europea è stata regolarmente sostenuta nel contesto della Lista di sicurezza dell'UE. L'AESA ha partecipato a incontri preparatori con autorità straniere e operatori stranieri e ha fornito la competenza tecnica nell'analisi di diversi casi nel settore della lista di sicurezza dell'UE. La sezione TCO ha continuato a coordinare il gruppo di lavoro dell'analisi delle segnalazioni ICAO USOAP, che ha fornito diverse segnalazioni relative ai paesi al comitato della sicurezza aerea dell'UE. In aggiunta il personale TCO ha ottenuto la qualifica di revisori ICAO USOAP e l'AESA ha distaccato del personale per partecipare a varie audit ICAO complesse.

4. Sviluppo internazionale

Obiettivo e campo di applicazione

L'Agenzia stabilisce degli accordi di lavoro con AAN straniere e ha partecipato alla negoziazione e attuazione di accordi bilaterali per la sicurezza aerea (BASA) e altri accordi nel settore dell'aviazione su base individuale.

Inoltre, l'Agenzia sta rafforzando le sue relazioni con l'ICAO, in stretto coordinamento con DG Move e gli Stati membri e in relazione con Eurocontrol.

Inoltre, l'Agenzia fornisce supporto ai paesi in via di sviluppo per migliorare le loro capacità di regolamentazione.

Principali realizzazioni nel 2012

➤ Accordi bilaterali e accordi di lavoro

Si è svolta un'intensa attività di coordinamento sotto gli accordi bilaterali per la sicurezza aerea (BASA) sulla sicurezza dell'aviazione civile tra l'UE e gli Stati Uniti. In particolare alla sua riunione tenutasi nel mese di maggio 2012, il Consiglio bilaterale di supervisione (BOB) del BASA UE-US ha deciso di formare tre gruppi di lavoro con il compito di sviluppare nuovi allegati all'accordo, riguardanti in particolare: il rilascio delle licenze dei piloti, i dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD) e le organizzazioni di addestramento dei piloti. In relazione all'accordo UE/USA, durante il 2012 sono state effettuate sei ispezioni negli USA. Inoltre, sono state organizzate due riunioni del Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione (JMCCB) ed è stata effettuata la revisione e l'approvazione del "Maintenance Annex Guidance (MAG).

In relazione all'accordo UE/Canada, è stata organizzata la prima riunione del comitato misto di settore sulla manutenzione (JSCM) ed è stato sviluppato e approvato il MAG, nonché un documento contenente le procedure di transizione concordate che devono essere seguite dalla Transport Canada, l'AESA e le autorità competenti degli Stati membri.

In seguito all'entrata in vigore dell'accordo tra gli Stati Uniti e l'Unione europea sulla cooperazione per quanto riguarda il regolamento della sicurezza dell'aviazione civile, il Consiglio di supervisione della certificazione (COB) ha iniziato una revisione completa delle relative procedure di esecuzione tecnica (TIP). È in atto un processo di miglioramento continuo al fine di semplificare ulteriormente l'accettazione reciproca dei risultati tecnici e delle approvazioni tra l'Europa e gli Stati Uniti.

➤ Cooperazione con l'ICAO

Nel 2012 l'AESA ha condotto dei negoziati con l'ICAO su un accordo di lavoro tra entrambe le organizzazioni, nel quadro del memorandum d'intesa UE-ICAO. Tali negoziati dovrebbero essere finalizzati nel 2013.

Inoltre, l'AESA ha continuato il suo lavoro con la Commissione europea, gli Stati membri dell'UE e l'ICAO per sviluppare un metodo più semplice per presentare le differenze per quei settori in cui l'UE ha maturato competenza. Nel mese di dicembre 2012 si è tenuta a Colonia una riunione dei coordinatori nazionali europei del monitoraggio continuo (NCCM) per discutere le sfide in corso affrontate dagli Stati europei e per trovare soluzioni di comune accordo, in particolare in relazione all'approccio al monitoraggio continuo (CMA) dell'ICAO e all'archiviazione elettronica delle differenze (EFOD). Nel 2012 l'AESA ha anche contribuito al lavoro del gruppo di coordinamento della sicurezza ECAC/EC per l'Assemblea dell'ICAO, che sta preparando il contributo europeo alla 38a Assemblea dell'ICAO (che si terrà nei mesi di settembre/ottobre 2013). Inoltre, l'AESA ha continuato a

collaborare con l'ufficio regionale di Parigi dell'ICAO per aiutare a dare forma al nuovo gruppo europeo sulla sicurezza aerea regionale (RASG).

5. Attività di supporto

Obiettivo e campo di applicazione

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

Nel 2012, le sfide principali nell'area del supporto hanno incluso il lancio di due applicazioni IT importanti (SAFA e IORS) e il completamento delle misure per l'allestimento dell'ufficio AESA di Bruxelles.

Principali realizzazioni nel 2012

Gestione delle applicazioni e servizi di approvvigionamento

La prima fase della revisione pianificata del regolamento sui diritti e onorari è stata completata con successo attraverso la modifica del regolamento n. 494/2012, permettendo all'Agenzia di addebitare per le attività del nuovo mandato a partire dal mese di aprile 2012.

Nel 2012 sono state gestite e firmate 34 procedure di gara di valore elevato trattanti le necessità delle diverse direzioni dell'AESA (fare riferimento all'allegato 5).

Nel settore dell'esternalizzazione della certificazione, è stata completata con successo la seconda fase della procedura di appalto per le autorità aeronautiche nazionali e per gli enti qualificati. Sono stati firmati nuovi contratti quadro per servizi con 15 AAN e 10 QE.

Servizi finanziari

L'Agenzia ha pubblicato tutti i documenti di pianificazione e di rendicontazione in tempo, nel rispetto del regolamento finanziario. Il bilancio del 2011 è stato approvato dalla Corte dei conti europea e il Parlamento europeo ha concesso all'Agenzia il discarico per il 2010.

È stato prodotto un manuale finanziario, che fornisce una panoramica di tutti i concetti su cui si basano le attività e che descrive il modo in cui l'Agenzia implementa il bilancio, i principi contabili e gli strumenti.

La capacità di segnalazione è stata sviluppata ulteriormente al fine di fornire supporto alla direzione dell'Agenzia nel processo decisionale per svolgere in modo efficiente le missioni dell'Agenzia. È stato presentato un quadro di valutazione mensile che fornisce gli indicatori chiave di prestazione (inclusi quelli relativi al programma di lavoro annuale) che è stato discusso su base mensile con tutti i direttori del Comitato esecutivo. Le chiusure trimestrali dei bilanci, l'ulteriore miglioramento della banca dati, relazioni e analisi specifiche hanno consentito un attento monitoraggio sia delle attività finanziate dalle sovvenzioni che di quelle finanziate dai diritti e onorari.

Il sistema di controllo interno è stato rafforzato dall'introduzione di controlli ex post. Sono state intraprese azioni specifiche (ad esempio l'organizzazione di giornate finanziarie, riunioni mensili con le direzioni operative) per rafforzare ulteriormente la consapevolezza finanziaria e la conoscenza del

personale dell'Agenzia. La maggior parte delle azioni di semplificazione amministrativa definite nel 2011 sono state implementate.

Servizio giuridico

Il dipartimento Servizio giuridico è stato anche pesantemente coinvolto nel sostenere le funzioni di standardizzazione e redazionali degli atti legislativi dell'Agenzia. Il dipartimento ha fornito supporto alle funzioni tecniche/operative dell'Agenzia e a tutti i processi dell'Agenzia. In particolare, va evidenziato il lavoro per l'implementazione del regolamento sulle multe e sanzioni, nonché la revisione delle procedure interne per gestire i provvedimenti dell'articolo 14.

Il dipartimento ha coordinato in maniera continua la risposta dell'Agenzia alle richieste avanzate dalle autorità per le indagini sugli incidenti e le autorità giudiziarie in stretta collaborazione con i dipartimenti operativi e consulenti legali esterni. Il dipartimento ha coordinato diverse richieste per l'accesso pubblico a documenti dell'AESA, risposte a denunce al mediatore europeo e ha avuto un ruolo importante nella creazione del quadro per la gestione strutturata dei conflitti di interesse. Inoltre, ha concordato con il Garante europeo della protezione dei dati un piano per la conformità con l'obbligo di protezione dei dati. Entro la fine dell'anno sono stati raggiunti il 72% degli obiettivi concordati.

Il dipartimento ha anche organizzato la difesa dell'Agenzia nella prima procedura di ricorso completa davanti alla commissione di ricorso, compresa la difesa della posizione dell'Agenzia nella fase orale del procedimento.

Infine, il dipartimento, come parte e capo della delegazione dell'UE, ha ospitato a Bruxelles una delle ultime riunioni della task force dell'ICAO sulla protezione delle informazioni relative alla sicurezza che si avvicina al suo completamento. Il dipartimento ha presieduto nel 2012 la rete giuridica fra agenzie.

Comunicazioni

Il 2012 è stato segnato dalla celebrazione del 10° anniversario dell'Agenzia che ha riunito più di 700 membri del personale e rappresentanti dell'industria aeronautica, le autorità aeronautiche nazionali, le organizzazioni partner internazionali e la Commissione europea tra cui il Commissario europeo per i trasporti e la mobilità.

Risorse umane

Alla fine del 2012, l'AESA aveva alle sue dipendenze 614 agenti temporanei (AT), 40 in più rispetto all'anno precedente. In aggiunta, l'AESA aveva alle sue dipendenze 70 agenti contrattuali (AC) e 11 esperti nazionali distaccati (END). In totale l'AESA ha concluso 82 nuovi contratti di assunzione mentre 29 membri del personale hanno lasciato l'Agenzia. Ciò è risultato in un incremento netto di 53 membri del personale. 23 membri del personale hanno conseguito risultati positivi nelle procedure di selezione esterne o interne.

L'Agenzia ha pubblicato 47 offerte di lavoro, con 38 posti di lavoro temporanei e 12 posizioni di agente contrattuale. Sono state concluse 49 procedure di selezione corrispondenti a 41 posti di lavoro temporanei e 10 posizioni di agente contrattuale. Sono state ricevute circa 4 197 domande e sono stati condotti più di 433 colloqui.

Nuovi contratti conclusi nel 2012 (AT/AC/END)	82
Membri del personale che hanno lasciato l'Agenzia nel 2012 (AT/AC/END)	29

Aumento netto del personale nel 2012 (AT/AC/END)	53
Offerte di lavoro pubblicate nel 2012 (AT/AC/END)	47
Risultati positivi di candidati interni (AT)	23

Inoltre, 16 ulteriori candidati AT hanno accettato un'offerta di assunzione nel 2012 e inizieranno a lavorare nei primi mesi del 2013. I dettagli su cifre e demografia del personale dell'Agenzia per il 2012 sono riportati nell'**allegato 5**.

Tenendo conto delle condizioni del mercato del lavoro e le scarse risorse di esperti nel campo dell'aviazione, è importante non solo essere in grado di attrarre gli esperti di alto livello, ma anche di qualificare giovani laureati internamente. In questo contesto nell'autunno del 2011 è stata avviata la prima convocazione per i tirocini retribuiti con l'assunzione durante la primavera del 2012.

Le assunzioni avvengono tipicamente in primavera e autunno. I tirocinanti laureati restano per una durata fino a sei mesi e gli studenti che hanno completato almeno due anni di studi universitari restano per una durata di tre mesi fino a un massimo di sei mesi. In totale 13 tirocinanti sono stati selezionati nel 2012 per svolgere un tirocinio di sei mesi in una funzione corrispondente alla loro formazione accademica.

Con l'obiettivo di garantire l'assunzione di personale sufficiente con le giuste competenze tecniche e alla luce delle scarse risorse di esperti nel campo dell'aviazione nel mercato del lavoro (come già detto sopra), l'AESA è stata rappresentata come datore di lavoro a varie fiere nel 2012 (AERO Friederichshafen, career days presso l'ILA e career days al Farnborough Airshow)

Dal mese di maggio al mese di ottobre del 2012 circa 40 membri del personale dell'AESA hanno partecipato a un mini programma pilota sull'orario flessibile e Clock-in/Clock-out (CICO). Il lancio del mini programma pilota aveva l'obiettivo di testare la futura implementazione dell'orario flessibile e del CICO per i membri del personale dell'AESA e di fornire feedback al gruppo di progetto sull'orario flessibile (dipartimenti HR, IS e CS) al fine di migliorare le funzionalità degli strumenti IT o la bozza della politica sull'orario flessibile. Il mini programma pilota è terminato nel mese di ottobre 2012 per permettere al gruppo di progetto sull'orario flessibile di ottimizzare sia gli strumenti IT a supporto dell'attuazione dell'orario flessibile e del CICO e le bozze delle politiche esistenti in materia. Questo ha portato all'adozione della decisione ED 2012/162/E il 17.12.2012 in merito all'introduzione degli accordi lavorativi con orario flessibile ("Flexitime") che saranno implementati dall'AESA il 01.02.2013.

A seguito della relazione finale di verifica condotta dalla Corte dei conti europea (ECA) nel 2011, quattro agenzie dell'UE inclusa l'AESA sono state identificate per l'inadeguatezza o l'assenza di politiche sul conflitto di interessi. Dato che le relazioni dell'ECA sono utilizzate in aggiunta ai conti annuali e ai bilanci dal Parlamento europeo durante la procedura annuale di scarico, era della massima importanza per l'Agenzia mettere in atto una politica sulla prevenzione e mitigazione dei conflitti di interessi prima della fine del 2012, al fine di garantire che venga concesso all'AESA il scarico per il prossimo esercizio. Di conseguenza, il 1° agosto 2012, l'Agenzia ha adottato la politica "Codice di condotta per il personale dell'AESA" che include anche le norme relative alla "prevenzione e mitigazione del conflitto di interessi" e "doni e ospitalità". L'adozione e l'implementazione di questa politica mira ad assicurare che i membri del personale dell'AESA agiscano con imparzialità, indipendenza e integrità nello svolgimento dei loro compiti, uno dei principi fondamentali della governance di tutte le istituzioni e agenzie dell'UE. Le principali misure intraprese dall'AESA per implementare questa politica nel secondo semestre del 2012 sono state le seguenti:

- l'obbligo per ogni dirigente di completare una dichiarazione annuale di interessi⁶;

⁶ Si prega di notare che ai membri del personale aventi una posizione classificata come sensibile sarà richiesto di completare una dichiarazione annuale di interessi. Questo esercizio sarà lanciato nel 2013.

- l'obbligo per il Comitato esecutivo dell'AESA, che include i direttori, di completare una dichiarazione annuale di interessi. Le dichiarazioni annuali di interessi dei direttori sono state pubblicate sul sito Internet dell'AESA;
- l'istituzione di un Comitato Etico per fornire pareri e supporto all'ED per valutare la dichiarazione di interessi completa;
- l'adozione delle regole relative a doni, ospitalità e inviti applicabili a tutti i membri del personale;
- l'istituzione dell'addestramento obbligatorio relativo al codice di condotta e porre attenzione ai suoi allegati per tutti i membri del personale dell'AESA.

Nel 2012 sono stati proposti per la riclassificazione 85 membri del personale (81 TA e 4 CA). I CA sono riclassificati direttamente; l'80% dei TA hanno soddisfatto il requisito della terza lingua.

Nel 2012 (2-24 febbraio) è stato condotto un sondaggio per dare seguito ai settori chiave del sondaggio completo del 2011 (percentuale di risposta pari al 69 %). I risultati sono stati utilizzati per sviluppare le successive attività di formazione manageriale e di funzionamento del gruppo, nonché nella preparazione delle riunioni di tutto il personale, le iniziative di comunicazione per l'anniversario dell'AESA e l'istituzione di riunioni HoD periodiche, il blog ED, ecc. In particolare, sono stati istituiti dei gruppi di lavoro HoD per sviluppare piani d'azione per le principali aree di miglioramento individuate. Il gruppo di lavoro sulla cultura e comunicazione ha fornito un contributo sulla cultura dell'Agenzia, un progetto comune tra HR, comunicazioni e il gruppo di lavoro. Questo contributo verrà utilizzato in un seminario di sviluppo organizzativo all'inizio del 2013 e per lanciare una serie di iniziative di consultazione per il personale durante tutto il prossimo anno.

Il gruppo dei consulenti confidenziali è stato ampliato con l'aggiunta di tre nuovi consulenti che porta il numero totale dei consulenti attivi a sei.

Nel 2012 sono state eseguite le seguenti gare d'appalto per i progetti di sviluppo HR:

- 1) la gara d'appalto per la valutazione delle offerte di lavoro con l'obiettivo di avere un aggiornamento della matrice dei posti di lavoro dell'AESA e di stabilire la struttura di un modello di lavoro su base familiare. Ciò fornirà supporto alle decisioni organizzative relative alla ristrutturazione, alla mobilità del personale, ai percorsi di carriera e alla pianificazione della successione. L'implementazione avrà inizio nel primo trimestre del 2013;
- 2) la gara d'appalto del quadro delle competenze con l'obiettivo di sviluppare un modello delle competenze su misura per la specificità delle competenze dell'Agenzia e per fornire supporto ai nostri processi HR e gestionali. L'implementazione avrà inizio nel secondo trimestre del 2013;
- 3) durante il quarto trimestre del 2012 è stata conclusa la gara d'appalto per i centri di valutazione e sviluppo per fornire supporto all'AESA nel rafforzare le pratiche di assunzione e di sviluppo per i posti manageriali;
- 4) un'altra gara d'appalto aperta per la fornitura di lavoratori temporanei è stata preparata nel 2012 e verrà pubblicata nel primo trimestre del 2013. I lavoratori temporanei sono necessari per integrare il personale statutario dell'AESA a causa di assenze di breve/medio termine o periodi di picco che richiedono forza di lavoro aggiuntiva.

Nel mese di dicembre 2012, l'ED ha deciso di riorganizzare la funzione HR in due dipartimenti:

- amministrazione del personale, per garantire l'implementazione efficiente di tutte le disposizioni normative relative alle condizioni di lavoro;
- sviluppo professionale e organizzativo per creare uno stretto legame tra attrarre e selezionare talenti, gestione delle prestazioni, formazione, mobilità e identificazione delle potenzialità per garantire la crescita. Verranno identificate le competenze e verranno trattate le eventuali lacune, con particolare enfasi sulle competenze necessarie in futuro.

Questa riorganizzazione (compresa la firma delle necessarie decisioni ED) verrà implementata nel 2013.

Formazione generale e tecnica

Formazione generale

Nel 2012 sono stati organizzati un totale di 336 corsi di formazione generale (dei quali 80 corsi e test di lingua) con complessivamente 2 692 partecipanti (dei quali 499 in corsi e test di lingua).

La sensibilizzazione verso la formazione del personale della direzione e la formazione di équipe è aumentata. Sono stati organizzati un totale di 6 eventi di team building. La percentuale di presenza nella formazione annuale del personale della direzione ha raggiunto il KPI di conformità dell'85 %. Anche la formazione per la valutazione del personale per i nuovi valutatori è stata obbligatoriamente seguita.

La formazione sulla sensibilizzazione interculturale è proseguita anche con corsi standard sulla comunicazione e negoziazione interculturale efficace, nonché argomenti su misura per settori specifici (Africa, Cina).

La formazione obbligatoria per l'implementazione della politica sul codice di condotta dell'AESA è stata estesa a tutti gli individui che lavorano negli uffici dell'AESA. I dirigenti (percentuale di presenza pari all'84 %) e i membri del personale che ricoprono delle funzioni sensibili (percentuale di presenza pari al 94 %) sono stati addestrati prima. Complessivamente nel 2012 è stato addestrato più del 77 % dell'obiettivo totale in termini di udienza. L'addestramento continuerà nel 2013.

Nel 2012 le attività di formazione generale sono state le seguenti:

		TOTALE
Sessioni di formazione generale	256	336
Corsi e test di lingua	80	
Partecipanti alla formazione generale	2 193	2 692
Partecipanti ai corsi di lingua	499	

Formazione tecnica

Al fine di soddisfare il crescente numero di richieste di formazione tempestiva e ad hoc, nel 2012 sono state intraprese le seguenti azioni:

- pubblicazione dei cataloghi dei corsi di formazione tecnica sul sito Internet dell'AESA per le AAN, l'industria, le AAN internazionali e gli istituti accademici per aumentare la visibilità e l'utilizzo delle registrazioni one-stop;
- pubblicazione di un numero crescente di corsi su supporto elettronico, incluso l'accordo per la sicurezza UE/USA, ARIS e IORS;

- condivisione delle migliori pratiche con le AAN per mezzo di riunioni del "Common Training Initiative Group (CTIG)" e partecipazione a seminari di standardizzazione e regolamentazione;
- completamento dell'inventario generale delle risorse della biblioteca tecnica e rinnovo delle principali pubblicazioni degli standard e abbonamenti elettronici;
- formazione sul nuovo sistema di esame elettronico ELG per le organizzazioni e le AAN.

Tra le principali realizzazioni del 2012 figurano:

- aumento dei fornitori di esami elettronici a 43 incluse 13 AAN degli Stati membri;
- nuova gara d'appalto per 4 anni trattante 17 lotti;
- implementazione del sistema AESA ELG per la gestione della formazione e per la piattaforma per gli esami elettronici con la migrazione dell'intera banca dati sul server proprio dell'AESA;
- adozione delle nuove tecnologie di formazione per soddisfare una richiesta crescente;
- sviluppo e lancio di corsi specializzati per: CS-23, CS-27/29, valutatori FSTD, accordi per la sicurezza UE/USA, ARIS, sistema ELG, banca dati SAFA e IORS;
- presentazione all'ED del documento orientativo dell'accademia di formazione ("Training Academy Concept Paper") dell'AESA;
- pubblicazione della serie di esami in formato elettronico (10) per gli equipaggi di condotta;
- pubblicazione del programma di formazione per il 2012 (dicembre 2012).

Nel 2012 le attività di formazione sono state le seguenti:

Sessioni di formazione	96
Giornate di formazione	166
Partecipanti dell'AESA	515
Partecipanti delle AAN	295

Allegati

- **Allegato 1:** Dichiarazione di affidabilità dell'ordinatore
- **Allegato 2:** Studi e progetti di ricerca nel 2012
- **Allegato 3:** Decisioni, pareri e NPA del 2012
- **Allegato 4:** Risultati finanziari dell'Agenzia nel 2012 (esecuzione del bilancio dell'AESA)
- **Allegato 5:** Procedure di acquisto avviate e / o finalizzate nel 2012
- **Allegato 6:** Cifre e demografia del personale
- **Allegato 7:** Indicatori chiave di prestazione
- **Allegato 8:** Consiglio di amministrazione dell'AESA
- **Allegato 9:** Elenco degli acronimi

Allegato 1: Dichiarazione di affidabilità dell'ordinatore

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

- Dichiaro che le informazioni contenute in questa relazione offrono un'immagine veritiera e corretta⁷.
- Dichiaro di poter garantire ragionevolmente che le risorse assegnate alle attività descritte in questa relazione sono state utilizzate per gli scopi previsti e nel rispetto del principio di una sana gestione finanziaria, e che le procedure di controllo poste in atto offrono le necessarie garanzie di legittimità e regolarità delle relative operazioni.

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

- Confermo di non essere a conoscenza di alcuna informazione non riferita nel presente documento che potrebbe danneggiare gli interessi dell'Agenzia.
- Confermo che sono state adottate le misure appropriate dopo il controllo dell'IAS al fine di soddisfare le principali raccomandazioni formulate.

Patrick Goudou,

Direttore esecutivo dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea

⁷ L'espressione "immagine veritiera e corretta" in questo contesto significa un'immagine affidabile, completa ed esatta della situazione.

Allegato 2: Studi e progetti di ricerca nel 2012

Nel 2012 i seguenti nove progetti della durata dai 6 agli 11 mesi sono stati finanziati a seguito di una procedura d'appalto per una spesa prevista totale di 943 600 EUR per BL3903 + 0 EUR per BL3600) :

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

Nel 2012 l'Agenzia ha ricevuto e accettato le relazioni finali in merito ai seguenti progetti:

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

* Svolto da uno studente tirocinante durante il suo tirocinio

Le relazioni possono essere consultate e scaricate dal sito Internet dell'Agenzia (sezione “Research”).⁸

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

Allegato 3: decisioni, pareri e NPA del 2012

Decisioni

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

Pareri

Pareri	Numero attività	Oggetto
Parere 01/2012	RMT.0428 (OPS.001 a)	Implementing rules for air operations
Parere 03/2012		
Parere 02/2012		
Parere 04/2012	RMT.0440	FTL requirements for CAT aeroplane

	(OPS.055 a)	
Parere 05/2012	RMT.0290 (OPS.004 a)	Implementing rules for the oversight of third country aircraft
Parere 06/2012	RMT.0244 (MDM.047)	Alignment of Regulation No (EC) 2042/2003 with Regulation (EC) No 216/2008 and with ICAO Annex 6 requirement for human factor principles to be observed in the design and application of the aircraft maintenance programme

NPA

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

Allegato 4: Risultati finanziari dell'Agenzia nel 2012 (esecuzione del bilancio dell'AESA) ⁹

4.1. Conto di risultato dell'esecuzione del bilancio preliminare 2012 *(tutte le cifre in migliaia di euro - € '000).*

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

ENTRATE	2012	2011
Sovvenzione della Commissione (per il bilancio operativo - Titoli 1, 2 e 3 - dell'Agenzia)	35 728	35 192
Fondi Phare dalla Commissione	2 924	946
Altri contributi e fondi ricevuti attraverso la Commissione	1 514	1 525
Proventi da diritti	74 241	71 978
Altre entrate	727	1 308
TOTALE ENTRATE (a)	115 132	110 949
SPESE		
Titolo I: personale	64 276	57 911
Titolo II: spese amministrative	13 563	13 871
Titolo III: spese operative escluse le entrate assegnate per i diritti e gli onorari	56 812	51 442
Entrate assegnate riportate da F&C	24 197	25 226
SPESA TOTALE (b)	158 848	148 450
RISULTATO PER L'ANNO FINANZIARIO (a-b)	- 43 716	- 37 501
Cancellazione degli stanziamenti per pagamenti non utilizzati riportati dall'anno precedente	1 612	2 526
Rettifica per riporti dall'anno precedente delle appropriazioni disponibili al 31.12 derivanti dalle entrate assegnate	42 177	36 349
Differenze di cambio per l'esercizio (utile +/- perdita -)	- 12	- 13
SALDO DEL CONTO DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO	62	1 361
Saldo anno N-1	1 361	1 565
Saldo positivo dall'anno N-1 rimborsato alla Commissione nell'anno N	- 1 361	- 1 565
Risultato utilizzato per determinare i valori nella ragioneria generale	62	1 361
Sovvenzione della Commissione - ratei attivi dell'Agenzia e ratei e risconti passivi della Commissione	35 666	33 830

⁹ Si attende la ricezione della relazione finale dalla Corte dei conti europea sui bilanci AESA del 2012 nel mese di giugno 2012.

Prefinanziamento rimanente aperto che l'Agenzia deve rimborsare alla Commissione nell'anno N+1	62	1 361
Non inclusi nel risultato di bilancio:		
Interessi generati al 31/12/N sui fondi di sovvenzione della Commissione e che devono essere rimborsati alla Commissione (passivo)	0,055	0,059

Nel 2012 l'Agenzia ha utilizzato soltanto stanziamenti non differenziati.

Il consumo totale degli stanziamenti d'impegno ha raggiunto 158 848 000 EUR (148 450 000 EUR nel 2011), dei quali 132 280 000 EUR (121 966 000 EUR nel 2011) sono stati impegnati e 26 568 000 EUR (26 484 000 EUR nel 2011) degli stanziamenti di credito provenienti dalle entrate assegnate sono stati automaticamente riportati, ai sensi dell'articolo 10 del regolamento finanziario dell'AESA.

Il consumo totale degli stanziamenti per pagamenti ha raggiunto 158 848 000 EUR (148 450 000 EUR nel 2011), dei quali 106 118 000 EUR (93 917 000 EUR nel 2011) sono stati pagati e 52 731 000 EUR (54 533 000 EUR nel 2011) sono stati automaticamente riportati (26 163 000 EUR per impegni e 26 568 000 EUR per stanziamenti di credito provenienti dalle entrate assegnate).

Gli stanziamenti di credito provenienti dalle entrate assegnate di 26 568 000 EUR, che sono stati riportati automaticamente, sono composti da 24 197 000 EUR di entrate assegnate provenienti dai diritti e dagli onorari e 2 371 000 EUR da altre entrate assegnate.

Gli stanziamenti corrispondenti alle entrate con destinazione specifica di 4 437 000 EUR per continuare con i progetti di assistenza tecnica e di cooperazione con i paesi terzi sono stati stimati e autorizzati nel bilancio definitivo per il 2012. Gli importi che sono stati effettivamente ricevuti e riportati dal 2011 sono pari a 3 960 000 EUR, dei quali 1 853 000 EUR sono stati impegnati e 2 107 000 EUR di stanziamenti di credito sono stati automaticamente riportati al 2013.

Le spese operative sono aumentate di 4 341 000 EUR nel 2012 per un totale di 81 009 000 EUR (76 668 000 EUR nel 2011) in linea con i maggiori livelli di attività principalmente nel settore delle attività di certificazione. Come percentuale del bilancio complessivo dell'Agenzia, le spese operative sono rimaste stabili durante il 2011 e il 2012 e rispettivamente pari a 51,6 % e 50,0 %. Tuttavia, parte degli stanziamenti operativi sono stati utilizzati per progetti IT. Per rispecchiare meglio la natura in continua evoluzione di tali spese nel bilancio, si è deciso di classificare in futuro tali stanziamenti come amministrativi.

Il tasso di esecuzione del bilancio complessivo per il 2012 ha raggiunto il 97,06 %.

4.2. Esecuzione del bilancio preliminare 2012 (tutte le cifre in migliaia di euro - € '000).

	2012		2011	
TITOLO I – Spese del personale				
	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni
Stanziamento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	66 743	66 743	58 658	58 658
Impegnato	-	64 265	0	57 911
Pagato	63 520	-	57 212	0
Riporti automatici	756	-	699	0

Totale spese/impegni (2)	64 276	64 265	57 911	57 911
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	-	11	0	0
Cancellato	2 467	2 467	747	747
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	96,30%	96,30%	98,73%	98,73%
TITOLO II – Spese amministrative				
Stanziamento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	14 193	14 193	14 359	14 359
Impegnato	-	13 559	0	13 871
Pagato	10 198	-	9 931	0
Riporti automatici	3 365	-	3 940	0
Riporti non automatici	-	-	0	0
Totale spese/impegni (2)	13 563	13 559	13 871	13 871
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	-	3 567 660	0	0
Cancellato	630	630	488	488
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	95,56%	95,56%	96,60%	96,60%
TITOLO III – Spese operative				
Stanziamento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	82 726	82 726	77 245	77 245
Impegnato	-	54 456	0	50 184
Pagato	32 399	-	26 774	0
Riporti automatici	48 610	-	49 894	0
Riporti non automatici	-	-	0	0
Totale spese/impegni (2)	81 009	54 456	76 668	50 184
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	-	26 553	0	26 484
Cancellato	1 716	1 716	577	577
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	97,93%	97,93%	99,25%	99,25%
TOTALE				
Stanziamento di bilancio - C1+R0+C4+C5(1)	163 661	163 661	150 262	150 262
Impegnato	-	132 280	0	121 966
Pagato	106 118	-	93 917	0
Riporti automatici	52 731	-	54 533	0
Riporti non automatici	-	-	0	0
Totale spese/impegni (2)	158 848	132 280	148 450	121 966
Stanziamenti riportati dalle entrate assegnate (3)	-	26 568	0	26 484
Cancellato	4 813	4 813	1 812	1 812
% utilizzato sullo stanziamento di bilancio (2+3)/(1)	97,06%	97,06%	98,79%	98,79%

4.3. Risultato economico preliminare 2012 (tutte le cifre in migliaia di euro - € '000).

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

4.3.1. Diritti e onorari aggregati e sovvenzioni

	2012	2011
ENTRATE OPERATIVE		
Diritti e onorari	76 600	68 799
Contributo degli organismi CE (incl Int.Tech.Coop.)	36 549	34 552
Recupero delle spese	751	573
Altro	-	-
Contributo dei paesi dell'EFTA / paesi terzi	994	980
TOTALE ENTRATE OPERATIVE	114 895	104 884
SPESE OPERATIVE		
Spese del personale	- 63 925	- 55 747
Edifici e spese correlate	- 8 325	- 8 859
Altre spese	- 6 511	- 5 769
Ammortamenti e storni	- 3 293	- 3 152
Esternalizzazione e attività in appalto	- 36 942	- 31 476
TOTALE SPESE OPERATIVE	- 118 996	- 105 003
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ OPERATIVE	- 4 101	- 119
ENTRATE NON OPERATIVE (SPESE)		
Entrate da operazioni finanziarie	-	-
Interessi ricevuti da terzi	519	598
Spese da operazioni finanziarie	- 29	-
Interessi pagati a terzi	- 4	- 70
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ NON OPERATIVE	486	528
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ ORDINARIE	3 615	409
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ELEMENTI STRAORDINARI	-	-
ECCEDENZIA NETTA PER IL PERIODO	3 615	409

4.3.2. Soltanto diritti e onorari

	2012	2011
ENTRATE OPERATIVE		
Diritti e onorari	76 600	68 779
Contributo degli organismi CE (incl Int.Tech.Coop.)	-	-
Recupero delle spese	470	242
Altro	-	-
Contributo dei paesi dell'EFTA / paesi terzi	-	-
TOTALE ENTRATE OPERATIVE	77 071	69 020
SPESE OPERATIVE		
Spese del personale	- 39 371	- 33 950
Edifici e spese correlate	- 5 238	- 5 469
Altre spese	- 4 048	- 3 511
Ammortamenti e storni	- 2 166	- 2 051
Esternalizzazione e attività in appalto	- 27 689	- 24 103
TOTALE SPESE OPERATIVE	- 78 511	- 69 084
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ OPERATIVE	- 1 440	- 62
ENTRATE NON OPERATIVE (SPESE)		
Entrate da operazioni finanziarie	-	-
Interessi ricevuti da terzi	519	598
Spese da operazioni finanziarie	- 19	-
Interessi e spese pagate a terzi	- 3	- 42
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ NON OPERATIVE	498	556
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ ORDINARIE	- 943	493
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ELEMENTI STRAORDINARI	-	-
ECCEDENZIA NETTA PER IL PERIODO	- 943	493

4.3.3 Soltanto sovvenzioni

	2012	2011
ENTRATE OPERATIVE		
Diritti e onorari	-	-
Contributo degli organismi CE (incl Int.Tech.Coop.)	36 549	34 552
Recupero delle spese	280	331
Altro	-	-
Contributo dei paesi dell'EFTA / paesi terzi	994	980
TOTALE ENTRATE OPERATIVE	37 824	35 863
SPESE OPERATIVE		
Spese del personale	- 24 554	- 21 797
Edifici e spese correlate	- 3 087	- 3 391
Altre spese	- 2 463	- 2 258
Ammortamenti e storni	- 1 127	- 1 101
Esternalizzazione e attività in appalto	- 9 253	- 7 373
TOTALE SPESE OPERATIVE	- 40 485	- 35 920
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ OPERATIVE	- 2 661	- 57
ENTRATE NON OPERATIVE (SPESE)	-	-
Entrate da operazioni finanziarie	-	-
Interessi ricevuti da terzi	-	-
Spese da operazioni finanziarie	- 10	-
Interessi e spese pagate a terzi	- 1	- 28
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ NON OPERATIVE	- 11	- 28
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ATTIVITÀ ORDINARIE	- 2 672	- 84
ECCEDENZIA (DEFICIT) PROVENIENTE DA ELEMENTI STRAORDINARI	-	-
ECCEDENZIA NETTA PER IL PERIODO	- 2 672	- 84

Allegato 5: Procedure di acquisto avviate e / o finalizzate nel 2012

D	Tipo di proc.	Rif.	N. di lotto	Titolo del contratto	Tipo di contratto	Rif. contratto	Aggiudicatario	Valore totale (max)	Firma del contratto	STATO
S	NP	EASA.2011.NP.21		Technical Training - Lot 15 Composite Advanced Repairs	Quadro	EASA.2012.FC01	Lufthansa Technical Training	150 000,00 €	05/04/2012	COMPLETATO
E	NP	E.5.2012.NP.01		Medical Support to EASA Staff Members	Quadro	E.5.2012.FC01	Dr Med. Walter Heimbach	60 000,00 €	18/04/2012	COMPLETATO
E	NP	E.2.2012.NP.01		Flight Data Analysis & Animation System Software Annual Support	Quadro	E.2.2012.FC01	CAE Flight scape Inc.	22 044,00 €	19/07/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2012.OP.01		Assessment Centres and Development Centres	Quadro	EASA.2012.FC16	Hudson Belgium NV (i)	1 500 000,00 €	06/12/2012	COMPLETATO
						EASA.2012.FC17	Profil M - Beratung fuer Human Resources Management GmbH & Co. KG (ii)			
						EASA.2012.FC18	ifp - Institut für Managementdiagnostik Will und Partner GmbH & Co. KG (iii)			
						EASA.2012.FC19	Cubiks Netherlands BV (iv)			
						EASA.2012.FC20	SHL Deutschland GmbH (v)			
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lotto 1 (i)	Off-set digital printing and copying services	Quadro	EASA.2012.FC07	Imprimerie Centrale S.A.	300 000,00 €	04/12/2012	COMPLETATO
			Lotto 1 (ii)			EASA.2012.FC08	Grafische Werkstatt Druckerei und Verlag Gebr. Kopp GmbH & Co. KG		18/01/2013	

D	Tipo di proc.	Rif.	N. di lotto	Titolo del contratto	Tipo di contratto	Rif. contratto	Aggiudicatario	Valore totale (max)	Firma del contratto	STATO
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lotto 2 (i)	Layout and production services	Quadro	EASA.2012.FC09	Imprimerie Centrale S.A.	600 000,00 €	30/10/2012	COMPLETATO
			Lotto 2 (ii)			EASA.2012.FC10	Phoenix Design Aid		29/10/2012	
			Lotto 2 (iii)			EASA.2012.FC11	Thomas Zimmer		05/02/2013	
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lotto 3 (i)	Design and production services	Quadro	EASA.2012.FC12	Imprimerie Centrale S.A.	400 000,00 €	14/11/2012	COMPLETATO
			Lotto 3 (ii)			EASA.2012.FC13	Saatchi & Saatchi Brussels		06/12/2012	
			Lotto 3 (iii)			EASA.2012.FC14	Thomas Zimmer		05/02/2013	
R	OP	EASA.2012.OP.03		Consultancy services in support of EASA International Technical Co-operation activities	Quadro	EASA.2012.FC22	consortium CAA International Ltd, Egis Avia, SENASA	6 000 000,00 €	22/11/2012	COMPLETATO
F	OP	EASA.2012.OP.04		Besetzung der Poststelle und der Warenannahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit	Quadro	EASA.2012.FC24	Deutsche Post InHaus Services GmbH	1 500 000,00 €	18/12/2012	COMPLETATO
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lotto 1 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Quadro	EASA.2012.FC45	CMS Hasche Sigle	600 000,00 €	01/03/2013	COMPLETATO
			Lotto 1 (ii)			EASA.2012.FC46	Bird & Bird LLP		06/03/2013	
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lotto 2 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Quadro	EASA.2012.FC48	Bird & Bird LLP	100 000,00 €	06/03/2013	COMPLETATO
			Lotto 2 (ii)			EASA.2012.FC49	DLA Piper UK LLP		08/03/2013	
			Lotto 2 (iii)			EASA.2012.FC50	CMS Hasche Sigle		07/03/2013	

D	Tipo di proc.	Rif.	N. di lotto	Titolo del contratto	Tipo di contratto	Rif. contratto	Aggiudicatario	Valore totale (max)	Firma del contratto	STATO
F	OP	EASA.2012.OP.07		Security & Reception Services (both incl. related services) at the European Aviation Safety Agency in Cologne	Quadro	EASA.2012.FC06	Gegenbauer Sicherheitsdienste GmbH	4 000 000,00 €	22/11/2012	COMPLETATO
R	OP	EASA.2012.OP.09		Study on single-engined helicopter operations over a hostile environment	Quadro	EASA.2012.C04	Advanced Logistics Group S.A.U. (leader)	166 000,00 €	08/10/2012	COMPLETATO
E	NP	EASA.2012.NP.10		Verification of the methodology and results of the determination of new fee tariffs for the EASA Fees and Charges Regulation	Diretto	EASA.2012.C05	Cranfield University	100 000,00 €	29/08/2012	COMPLETATO
R	NP	EASA.2012.NP.11		Provision of Assistance for the use of Technical Standards and Technology	Quadro	EASA.2012.FC02	EUROCAE - Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile	300 000,00 €	01/08/2012	COMPLETATO
		EASA.2012.OP.12		Umzugs- und Hausmeisterdienste für die Europäische Agentur für Flugsicherheit	Quadro	EASA.2012.FC23	Gepe Gebäudedienste Peterhoff GmbH	1 000 000,00 €	07/12/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2012.OP.13		VHM - Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters	Diretto	EASA.2012.C05	Cranfield University	150 000,00 €	30/10/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2012.OP.14		ICAR — Ice accretion and release in fuel systems	Diretto	EASA.2012.C25	Airbus Operations Limited	200 000,00 €	18/12/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2012.OP.17		Development and maintenance of a data warehouse for aviation production data	Quadro	EASA.2012.FC26	Ingenieria De Sistemas Para La Defensa de Espana S.A. (ISDEFE)	184 329,74 €	07/12/2012	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 1	Technical Training – Lot 1: Safety Management System for Evaluators	Quadro	EASA.2012.FC31	CAA International Ltd	150 000,00 €	21/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 3	Technical Training - Lot 3: Auditing Techniques for Regulators	Quadro	EASA.2012.FC32	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	COMPLETATO

D	Tipo di proc.	Rif.	N. di lotto	Titolo del contratto	Tipo di contratto	Rif. contratto	Aggiudicatario	Valore totale (max)	Firma del contratto	STATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 4	Technical Training - Lot 4: Advanced Human Factors	Quadro	EASA.2012.FC33	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 5	Technical Training - Lot 5: Human Factors in Aircraft Maintenance	Quadro	EASA.2012.FC34	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 6	Technical Training - Lot 6: Just Culture in Aviation Safety	Quadro	EASA.2012.FC35	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 7	Technical Training - Lot 7: Airport Safety Management System	Quadro	EASA.2012.FC36	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 €	25/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 8	Technical Training - Lot 8: Aircraft Accident Investigation	Quadro	EASA.2012.FC37	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 €	25/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 9	Technical Training - Lot 9: Safety Assessment for Aircraft Systems	Quadro	EASA.2012.FC38	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 €	19/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 10	Technical Training - Lot 10: Practical Application of Safety Assessment for Aircraft Systems	Quadro	EASA.2012.FC39	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 €	19/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 13	Technical Training - Lot 13: Engineering and Maintenance in Air Transport Operations	Quadro	EASA.2012.FC40	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 14	Technical Training - Lot 14: Non Destructive Testing Auditing	Quadro	EASA.2012.FC41	CAA International Ltd	150 000,00 €	21/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 15	Technical Training - Lot 15: Special Operating Rules	Quadro	EASA.2012.FC42	ML Consulting Schulung, Service & Support GmbH	150 000,00 €	25/02/2013	COMPLETATO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lotto 17	Technical Training - Lot 17: Oversight Techniques for Regulators	Quadro	EASA.2012.FC44	Continuous Security GmbH	150 000,00 €	20/02/2013	COMPLETATO

D	Tipo di proc.	Rif.	N. di lotto	Titolo del contratto	Tipo di contratto	Rif. contratto	Aggiudicatario	Valore totale (max)	Firma del contratto	STATO
E	OP	EASA.2012.OP.19		EROMDAT - Engine Rotor Material Damage Tolerance	Diretto	EASA.2012.C29	Consortium Ecole Nationale Supérieure de Mécanique et d'Aérotechnique (ENSMA), University of Oxford, SNECMA S.A., TURBOMECA S.A. Rolls Royce plc., Rolls Royce Deutschland Ltd & Co KG, MTU Aero Engines GmbH	250 000,00 €	21/12/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2012.OP.20		APAG - Aircraft Parachutes for General Aviation	Diretto	EASA.2012.C27	NLR	65 000,00 €	17/12/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2012.OP.22		COCAM - Comparison and harmonisation of ACAS event monitoring performed by NAAs and ANSPs	Diretto	EASA.2012.C28	Egis Avia	55 600,00 €	20/12/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2012.OP.26		COTS-AEH — Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation	Diretto	EASA.2012.C15	Thales Avionics S.A.S	98 000,00 €	14/11/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2012.OP.28		Job Evaluation – Continued Consultancy and Maintenance/Update of the EASA Job Matrix	Quadro	EASA.2012.FC21	Hay Group sa/nv	200 000,00 €	13/12/2012	COMPLETATO
E	OP	EASA.2012.OP.32		Development of EASA Competency Framework	Quadro	EASA.2012.FC51	PwC EU Services EESV	600 000,00 €	25/02/2013	COMPLETATO
E	NP	EASA.2012.NP.35		HELMGOP II	Diretto	EASA.2012.C30	Cranfield University	45 000,00 €	09/01/2013	COMPLETATO

TIPO DI PROCEDURA	
NP	Procedura negoziata
RP	Procedura ristretta
OP	Procedura aperta

Allegato 6: Cifre e demografia del personale

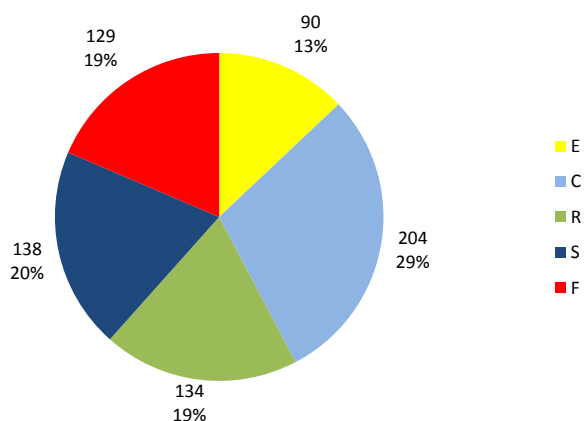
Questa parte contiene l'analisi e le statistiche relative al personale impiegato alla fine del periodo di riferimento, sulla base di diversi parametri quali la nazionalità, il genere e l'età. Per tutte le tabelle contenute in questa parte, le cifre riflettono la situazione al 31/12/2012.

Figura 1: Organico

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

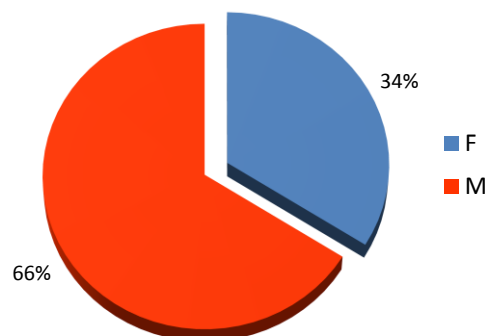
- Nella tabella vengono considerati soltanto i posti da agente temporaneo (AT). Questa tabella mostra i posti assegnati alla fine del periodo di riferimento e non il numero del personale impiegato. Va notato che due piloti a tempo parziale occupano un solo posto. Quindi, l'AESA assume 614 agenti temporanei in 613 posti. In aggiunta, alla fine del 2012 sono stati impiegati 70 agenti contrattuali (AC) e 11 esperti nazionali distaccati (END);
- Tutti i posti autorizzati nella tabella dell'organico dell'AESA sono definiti come "temporanei";
- Va notato che nelle istituzioni dell'UE è possibile "sotto-occupare" i posti, ossia assegnare un posto a un membro del personale il cui grado contrattuale è inferiore a quello teorico associato al posto. Infatti, la distribuzione dei gradi nella tabella dell'organico corrisponde alla distribuzione autorizzata "più elevata" dei gradi contrattuali, dove i posti assegnati vengono contati dal più alto al più basso con un meccanismo a cascata.

Figura 2: Distribuzione del personale per direzioni



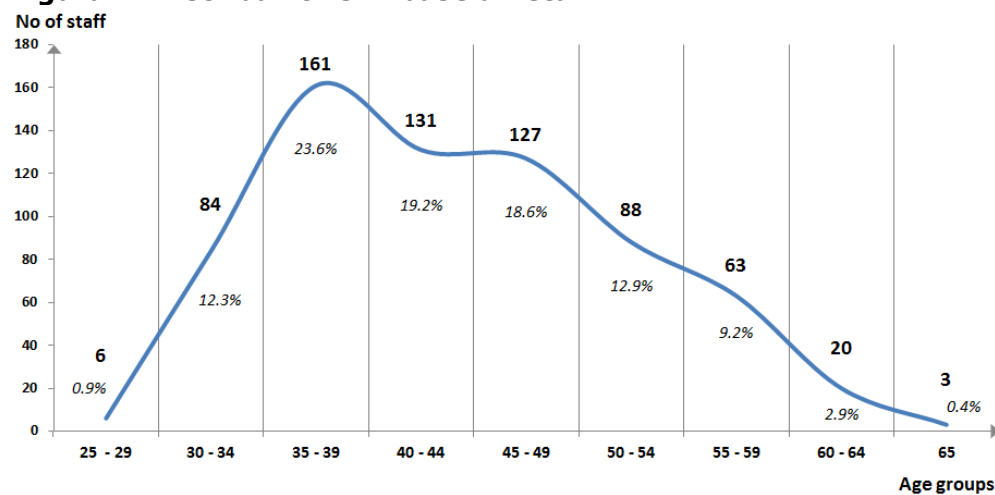
Personale considerato: AT, AC, END.

Figura 3: Distribuzione in base al genere

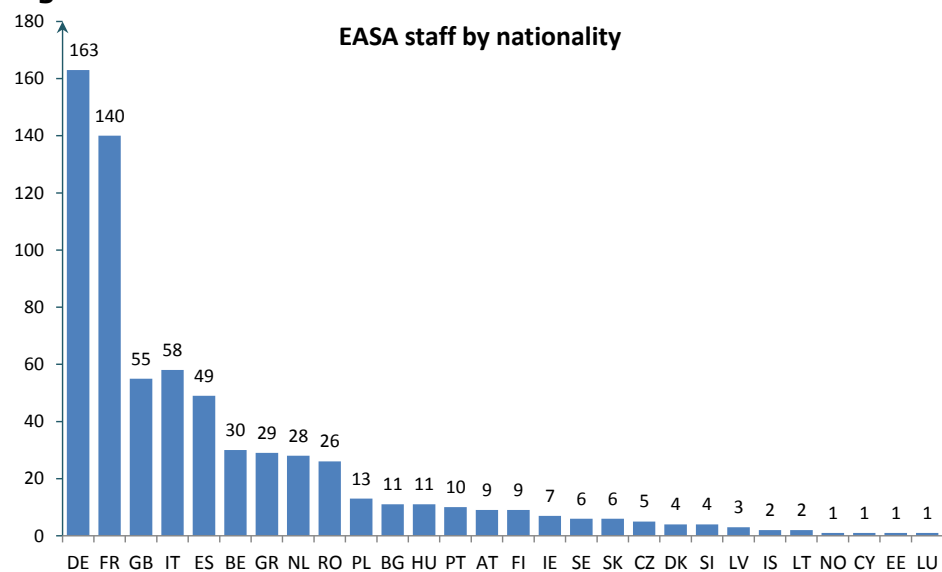


Personale considerato: AT, AC, END.

Figura 4: Distribuzione in base all'età



Personale considerato: AT, AC.

Figura 5: Distribuzione in base alla nazionalità

Personale considerato: AT, AC.

Allegato 7: Indicatori chiave di prestazione

STRATEGIA PER LA SICUREZZA E EASP, ANALISI DELLA SICUREZZA E RICERCA

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2011	Obiettivo 2012	Risultato 2012
Migliorare la tempestiva disponibilità e migliorare il contenuto dell'analisi annuale della sicurezza	Anticipazione della data di rilascio, la gamma degli indicatori viene ampliata e i dettagli migliorati	Contenuto completato e approvato entro il 25 aprile	Contenuto completato e approvato entro il 25 aprile	Conseguiti, aggiunto nuovo capitolo sugli aeroporti
Istituire e mantenere un sistema interno di notifica degli incidenti	Fornitura efficace di informazioni sulla sicurezza alle parti interessate/ai decisori attraverso specifiche relazioni e bollettini.	Funzioni IORS con le 5 principali organizzazioni di notifica	IORIS totalmente operativo	Operatività totale raggiunta nel mese di febbraio 2012
Migliorare la risposta dell'Agenzia alle raccomandazioni in materia di sicurezza	Percentuale delle nuove raccomandazioni in materia di sicurezza risposte in non più di 90 giorni	97%	97%	100%
Risposte coordinate, misurate e tempestive a gravi incidenti mortali dell'aviazione civile	Follow-up dettagliato e sostegno attivo alle indagini per determinare il migliore piano d'azione correttivo	Capacità di rispondere a 10 principali incidenti dell'aviazione civile	Capacità di rispondere a 10 principali incidenti dell'aviazione civile	Follow-up di 6 principali incidenti mortali
Migliorare la pianificazione e il rateo di implementazione delle azioni pianificate	EASP. Monitoraggio dell'implementazione del piano d'azione che indichi che le azioni vengono indirizzate nell'anno in cui sono dovute	I gruppi di lavoro ECAST mantengono i propri impegni, l'EHEST implementa un piano d'azione; l'EGAST pubblica dei materiali promozionali sulla sicurezza	I gruppi di lavoro ECAST mantengono i propri impegni, l'EHEST implementa un piano d'azione; l'EGAST pubblica dei materiali promozionali sulla sicurezza	In corso. Le prestazioni sono verificate come parte del sistema di gestione integrato dell'Agenzia

REGOLAMENTAZIONE

Nota: i dati relativi agli FTE sono estratti dall'applicazione di registrazione degli orari. Sono previsti dati più coerenti nel prossimo futuro (per quanto riguarda gli FTE effettivi). Le stime verranno riviste in linea con i risultati e le attività dei prossimi anni

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2011	Obiettivo 2012	Risultato 2012
Aumentare la comunicazione e la cooperazione con i soggetti interessati	- Numero di eventi organizzati	25 eventi	26 eventi	24 eventi
	- Percentuale di riscontri positivi ricevuti dai soggetti interessati sui contenuti e organizzazione degli eventi	65%	65%	61%
	- Equivalenti a tempo pieno impiegati nel fornire supporto all'industria come percentuale degli FTE pianificati	20 FTE	11 FTE	3 FTE
	- Percentuale del			

	numero di corrispondenza dal settore, dagli Stati membri e dalla Commissione fornita per tempo	60%	60%	95,8%
Avere un approccio proattivo nei confronti di ICAO, Stati membri e istituzioni UE per assumere un ruolo di leader nell'elaborazione di regole e nella fissazione di obiettivi di sicurezza	<ul style="list-style-type: none"> - Percentuale di partecipazione a pertinenti pannelli sulla sicurezza dell'ICAO e ambientali - Percentuale del numero di esenzioni cui è stata data una risposta tempestiva - Equivalenti a tempo pieno come percentuale degli FTE pianificati impiegati nel fornire supporto a: <ul style="list-style-type: none"> o Commissione (CE) o Stati membri o Paesi terzi 	98%	90%	100%
		60%	60%	60,2%
		15 FTE	7,38 FTE	14,3 FTE
		o 4 EC	o 2,46 EC	o 0,8 EC
		o 5 MS	o 2,46 MS	o 2,45 MS
		o 6 TC	o 2,46 TC	o 11 TC
Attuazione del programma di lavoro sulla regolamentazione adottato (anno N - N+3)	<ul style="list-style-type: none"> - Percentuale di attuazione del programma di regolamentazione - Equivalenti a tempo pieno impiegati nella produzione di norme come percentuale degli FTE pianificati 	95%	95%	112,5%
		35 FTE	35,67 FTE	31,3 FTE
Migliorare/perfezionare i processi di regolamentazione	- Equivalenti a tempo pieno impiegati per migliorare i processi gestiti dalla Regolamentazione in percentuale degli FTE pianificati	30% FTE	6,15 FTE	1,2 FTE

CONTROLLO DELLA SICUREZZA DEI PRODOTTI

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2011	Obiettivo 2012	Risultato 2012
Assicurare un livello minimo di supervisione sul mantenimento dell'aeronavigabilità	Numero di ore di lavoro tecnico annuali effettuate come percentuale delle ore pianificate	90%	90%	84,82%
Internalizzare il progetto di certificazione e i compiti CAW in linea con le politiche di internalizzazione	Ore interne come percentuale delle ore totali	72%	74%	76,02%
Migliorare il rendimento del personale tecnico	Porzione delle ore tecniche (progetto) come percentuale delle ore totali	77%	78%	83,52%

Soddisfazione dell'industria	Percentuale di riscontro positivo ricevuto per mezzo di questionari di riscontro delle parti interessate	75%	75%	n/d
------------------------------	--	-----	-----	-----

APPROVAZIONI DELL'ORGANIZZAZIONE

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2011	Obiettivo 2012	Risultato 2012
Stabilire i mezzi per i controlli delle prestazioni di sorveglianza delle AAN al fine di garantire un'applicazione comune della sorveglianza dell'organizzazione; tutto ciò malgrado il fatto che la sorveglianza venga effettuata dall'AESA o da una AAN per suo conto	Numero di visite delle AAN accompagnate dai capi progetto dell'AESA o dal personale di gestione dell'AESA	5%	5%	La pianificazione mensile dal mese di gennaio fino a dicembre 2012 è stata eseguita al 100%. Il target del 5% è stato raggiunto.
Implementare nuovi mandati, tempestivamente adeguati alle modifiche delle date di implementazione	Disponibilità del piano di implementazione	Implementare i nuovi mandati conformemente al piano di implementazione	Nuovi mandati implementati	I nuovi mandati sono stati implementati con successo.
Preparazione di procedure adeguate per l'esternalizzazione alle AAN in merito a nuovi mandati	Percentuale di incarichi esternalizzati sugli incarichi effettuati dal personale dell'AESA	Stabilire le procedure di esternalizzazione (obiettivo 80 %)	Procedure di esternalizzazione stabilite (obiettivo 80 %)	Le procedure di esternalizzazione sono state stabilite, gli incarichi sono già stati esternalizzati a enti qualificati e AAN.
Sviluppare un sistema di sorveglianza basato sul rischio con fasi di prove e implementazione definite	Implementazione delle fasi di sorveglianza basate sul rischio rispetto al piano di implementazione	Finalizzare la fase di prova	50% di implementazione	Sono state adeguate delle procedure su misura in CAO, POA e DOA.
Fornire risorse come richiesto per le attività di ispezione del dipartimento di standardizzazione	% di soddisfacimento delle richieste	90% delle richieste soddisfatte	90% delle richieste soddisfatte	Tutte le richieste da S .1 sono state soddisfatte fino al mese di dicembre 2012.

ISPEZIONI DEGLI STATI MEMBRI:

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2011	Obiettivo 2012	Risultato 2012
Completare il numero concordato di visite come previsto nel piano annuale approvato (1° pilastro strategico)	% delle visite pianificate svolte	100 % delle visite pianificate + visite ad hoc e altre visite impreviste	100% delle visite pianificate + ulteriore 10% (ad hoc, FUP, ecc.)	100% compiuto in tutti i settori (più un numero significativo di visite aggiuntive ad-hoc e di follow-up)
Avanzamento di misure di standardizzazione proattive (2° pilastro strategico)	Svolgere riunioni di standardizzazione	Una per campo di applicazione	1 riunione per FSTD e IAW 2 riunioni per CAW, OPS, FCL	Obiettivo raggiunto (riunioni di standardizzazione condotte in tutti i domini esistenti)
Valutazione dell'impatto del regolamento di base e norme attuative (art 24.3) (3° pilastro strategico)	% di analisi effettuata contro le questioni identificate	n/d	70%	100%

OPERATORI

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2011	Obiettivo 2012	Risultato 2012
Stabilire i processi e le procedure necessarie, compresa una banca dati completa per la raccolta, l'analisi e la gestione delle autorizzazioni, assieme alle modifiche necessarie attuate nello strumento ERP dell'Agenzia	Procedure e processi, requisiti istituzionali della banca dati, moduli di domanda e schema di finanziamento	Stesura di procedure e processi e stabilire la banca dati dei requisiti commerciali	Stesura di procedure e processi e stabilire la banca dati	Progetto di procedura sviluppato in ARIS; documento di analisi commerciale definito per l'applicazione software TCO; svolti incontri regolari con la direzione F per l'integrazione di procedure amministrative TCO in SAP
Efficace attuazione della norma di attuazione relativa alle autorizzazioni TCO	Regolare attuazione della norma di attuazione	n/d	Valutazione dei rischi iniziale completata;	La procedura normativa per la prevista parte TCO è stata differita (parere pubblicato nel mese di dicembre 2012)
Sostegno alla Commissione nell'ambito del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005	Sostegno alla Commissione come richiesto	10 missioni (previste dalla Commissione)	10 missioni	2 missioni per CION (Lista di sicurezza dell'UE); 14 udienze/riunioni ASC a Bruxelles; 7 missioni con ICAO USOAP
Partecipare a seminari, conferenze, campagne d'informazione itineranti	Numero di iniziative alle quali si partecipa al di fuori degli eventi usuali	Almeno 3	3	3
Presentare il sistema CE-SAFA durante conferenze internazionali rilevanti e su richiesta degli Stati al fine di allineare i metodi delle ispezioni a terra con le altre autorità aeronautiche principali	Numero di presentazioni esterne e scambi con le autorità di paesi terzi	5	5	6
Sviluppo della banca dati della SAFA	Facilità di utilizzo e qualità dei risultati	Nuova versione in utilizzo	Miglioramento di anno in anno; avviare e implementare CR basato sul feedback degli utenti	Importante aggiornamento distribuito nel mese di ottobre 2012

COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2011	Obiettivo 2012	Risultato 2012
Promuovere il sistema dell'AESA per mezzo di accordi bilaterali, accordi di lavoro e rappresentanti locali	- Percentuale del numero di iniziative intraprese attivamente sul numero totale di richieste ricevute - Percentuale del numero di riunioni di coordinamento, come follow-up degli accordi	90% delle richieste risposte positivamente in tempi ragionevoli 90% di riunioni di coordinamento organizzate	90% delle richieste risposte positivamente in tempi ragionevoli 90% di riunioni di coordinamento organizzate	98% 98%
Sostegno alla CE nella definizione, attuazione e valutazione dei programmi di cooperazione dell'Unione europea in materia di aviazione civile (Nuovo obiettivo)	Numero di progetti con il coinvolgimento diretto dell'AESA (partecipazione a riunioni del comitato direttivo dei progetti, contributo alle attività tecniche, ecc.)	7 progetti	8 progetti	13 progetti
Sviluppare e attuare attività di cooperazione tecnica, come seminari formativi e tecnici a beneficio delle autorità dei partner internazionali.	Numero di attività tecniche organizzate per diffondere e spiegare i regolamenti dell'UE	15 eventi	15 eventi	27 eventi
Sostenere il coordinamento della Commissione delle lettere di stato (SL) dell'ICAO in conformità con la procedura della Commissione	- Percentuale di raccomandazioni delle lettere di stato (SL) fornite per tempo	90%	90%	97%

ATTIVITÀ DI SOSTEGNO¹⁰

Obiettivo	Indicatore	Obiettivo 2011	Obiettivo 2012	Risultato 2012
Elaborare le domande in maniera tempestiva per perseguire un miglioramento qualitativo e continuo del servizio per il settore	Percentuale di domande assegnate entro 5 giorni lavorativi dal ricevimento	75%	75%	80%
Elaborare i documenti di chiusura in maniera tempestiva per perseguire un miglioramento qualitativo e continuo del servizio per il settore	Percentuale di certificati rilasciati entro 2 giorni lavorativi dal ricevimento del visto tecnico	80%	90%	88%
Soddisfare i termini dei contratti quadro con le AAN	Percentuale di fatture elaborate (pagamento iniziato) entro 45 giorni dalla registrazione della fattura	98%	98%	100%

¹⁰ Alcuni degli indicatori sono stati rivisti al fine di adattarli meglio al metodo di lavoro in SAP, come già riflesso nel programma di lavoro del 2012.

Offrire un servizio di gara adeguato per l'attività	Percentuale di pianificazione di alto valore di settembre (> 60 000) raggiunta alla fine dell'anno (numero di procedure, numero di contratti firmati, volume di bilancio)	92%	95%	95%
Mantenere un tasso di esecuzione del bilancio elevato	Percentuale di obblighi eseguiti rispetto alla previsione considerando l'intero bilancio annuale	98%	98%	97,06%
Migliorare l'efficienza del processo di recupero del debito	Numero medio di giorni per incassare gli ordini di riscossione	100	95	74,24
Fornire un'adeguata notifica della gestione al consiglio di amministrazione	Punteggio fornito per ogni riunione del consiglio di amministrazione	4	4	4
Istituire un sistema comune di gestione della documentazione dell'AESA conforme ai requisiti ISO 9001.	Applicazione del software di gestione della documentazione in tutti i dipartimenti	Studio di fattibilità per la gestione delle informazioni	Istituzione di requisiti e conformità dei progetti pilota	Requisiti funzionali e tecnici e progettazione delle generiche funzionalità. Il progetto pilota C-Dir è stato sviluppato ed è pronto per le prove. La progettazione per il progetto pilota R-Dir è stata avviata.
Attuazione della tabella dell'organico	Percentuale di posti di agenti temporanei autorizzati occupati alla fine del 2010	97%	97%	97%
Identificare un programma di formazione standard (criteri comuni in merito alla conoscenza, abilità ed esperienza) per i profili di ispettori della sicurezza aerea	Documento di lavoro finale	Documento di lavoro finale concordato e approvato	Sviluppo iniziale e fornitura di moduli e programmi di formazione comuni identificati	L'introduzione del nuovo programma per il certificato di qualificazione degli ispettori richiederà l'avvio di un progetto completo, al fine di trattare gli aspetti e i requisiti specifici di questa nuova procedura. Prima bozza 1/2013.
Certificazione ISO 9001	Valutazione da parte di un organismo esterno	Certificato ottenuto	Certificato mantenuto	Certificato mantenuto
Svolgere un esercizio annuale di analisi dei rischi.	Registro dei rischi aggiornato	100% aggiornato	100% aggiornato	100% aggiornato Il registro dei rischi 2012 è stato finalizzato

				ed è aggiornato.
Accreditamento -Garantire un processo di controllo continuo e stabile delle AAN e/o enti qualificati ai quali sono stati allocati compiti di certificazione -Fornire una garanzia affidabile al processo di certificazione che le AAN e/o enti qualificati sono in grado di svolgere i compiti assegnati assicura che l'Agenzia è in grado di reagire alle richieste in modo tempestivo.	Indicatore di conformità: Piano annuale di accreditamento attuato Obiettivo: Tutte le ispezioni pianificate per l'anno N sono state svolte Indicatore di prestazione: Organizzazione di ulteriori audit ACCR identificate durante l'anno N Obiettivo: Tutte le audit aggiuntive sono da effettuarsi nell'anno N.	100% aggiornato	100% aggiornato 100% delle audit ACCR svolte come programmato. Pianificato nel 2012 (piano approvato 03.11.11): Q I – 1 Q II – 3 Q III – 2 Q IV – 2	100% aggiornato Risultato totale 2012: 30 attività completate rispetto alle 13 pianificate (231% di realizzazione) Realizzazione annuale 2012: sono state svolte 8 audit di sorveglianza (SA) delle AAN delle 8 pianificate (100%); in aggiunta sono state completate 11 ACCR provvisorie per 11 AAN + 3 revisioni (0 pianificate); sono state svolte 7 audit iniziali (IA) di enti qualificati (5 previste) Risultato totale 2012: 30 attività completate rispetto alle 13 pianificate (231% di realizzazione)

Allegato 8: Consiglio di amministrazione dell'AESA

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

Il consiglio di amministrazione si è riunito quattro volte durante il 2012.

Composizione¹¹

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

Inoltre, il Comitato consultivo dell'AESA (EAB) partecipa alle riunioni del consiglio di amministrazione come osservatore.

Presidente del consiglio di	Vice presidente del consiglio di
------------------------------------	---

¹¹ Lista dei membri del consiglio di amministrazione dell'AESA aggiornata al mese di dicembre 2012. Un elenco dettagliato dei membri del consiglio di amministrazione dell'AESA è disponibile sul sito web dell'AESA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

amministrazione	amministrazione
Sig. Michael SMETHERS (Regno Unito)	Sig. Maxime COFFIN (Francia)

Gli altri membri del consiglio di amministrazione sono:

Stato	Membro
Austria	Ms Silvia GEHRER Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Belgio	Mr Frank DURINCKX Directeur Général Service Public Fédéral Mobilité Et Transport Direction Générale Transport Aérien
Bulgaria	Captain Mintcho TZVETKOV Director General Civil Aviation Administration
Cipro	Mr Iakovos DEMETRIOU Director Department of Civil Aviation Ministry of Communications and Works
Repubblica Ceca	Mr Josef RADA General Director Civil Aviation Authority of the Czech Republic
Danimarca	Mr Jesper RASMUSSEN Deputy Director General Danish Transport Authority
Estonia	Mr Koit KASKEL Director General Civil Aviation Administration
Finlandia	Mr Pekka HENTTU Director General Civil Aviation, Finnish Transport Agency (TraFi)
Germania	Mr Gerold REICHLE Director General - Aviation and Space Division Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Grecia	Ms Fofi PAPADIMITROPOULOU Governor of Hellenic CAA
Ungheria	Ms Ildikó Szakmáry Director General of Civil Aviation Civil Aviation, Maritime and Inland Navigation Department Ministry of National Development
Islanda	Mr Pétur K. MAACK Director General Civil Aviation Administration
Irlanda	Ms Ethna BROGAN Deputy Director General for Civil Aviation Aviation Regulation and International Relations Division Department of Transport
Italia	Dott. Alessio QUARANTA Director General Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Lettonia	Mr Maris GORODCOVS Director General of Civil Aviation

	Civil Aviation Agency, Ministry of Transport
Liechtenstein	Mr Henrik CADUFF Office of Economic Affairs Division Civil Aviation
Lituania	Mr Kestutis AURYLA Director of Civil Aviation Administration
Lussemburgo	Mr Claude WALTZING Directeur de l'Aviation Civile Ministère des Transports (MoT/CAA) Direction de l'Aviation Civile
Malta	Mr Ian FALZON Director General for Civil Aviation Transport Malta Civil Aviation Directorate
Olanda	Mr Sjoerd VAN DIJK (acting member) Head of the aviation safety division Directorate of Civil aviation Ministry of Infrastructure and Environment
Norvegia	Mr Stein Erik NODELAND Director General Civil Aviation Authority
Polonia	Mr Piotr OŁOWSKI President Civil Aviation Authority
Portogallo	Mr Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS Chairman of the Board INAC
Romania	Mr Tudorel ROMAN Airworthiness Director Romanian Civil Aeronautical Authority (RCAA)
Repubblica Slovacca	Mr Ján BREJA Director Civil Aviation Authority
Slovenia	Mr Mirko KOMAC M. Sc Acting Director Civil Aviation Agency
Spagna	Ms Isabel MAESTRE Director of AESA Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Svezia	Ms Ingrid CHERFILS Director Civil Aviation Department Swedish Transport Agency
Svizzera	Mr Marcel ZUCKSCHWERDT Director Aviation Policy & Strategy Division Department of the Environment, Transport, Energy and Communications
Commissione europea	Mr Matthias RUETE Director-General Directorate-General for Mobility and Transport

Allegato 9: Elenco degli acronimi
--

ACARE	Consiglio consultivo per la ricerca aeronautica in Europa
ACI	Airport Council International
AD	Direttiva sull'aeronavigabilità
AMC	Metodi accettabili di rispondenza
ANS	Servizi di navigazione aerea
AR	Requisiti dell'autorità
ATCO	Controllore del traffico aereo
ATM	Gestione del traffico aereo
BASA	Accordo bilaterale per la sicurezza aerea
CA	Agente contrattuale
CAAC	Amministrazione generale dell'aviazione civile cinese
CAEP	Comitato sulla protezione ambientale in aviazione (ICAO)
CANSO	Organizzazione dei servizi di navigazione aerea civile
CAT	Trasporto aereo commerciale
CAW	Mantenimento dell'aeronavigabilità
CC	Equipaggio di cabina
CMA	Approccio di monitoraggio continuo
CRD	Documento di risposta alle osservazioni
CRT	Strumento di risposta alle osservazioni (<i>Comment Response Tool</i>)
CTIG	Common Training Initiative Group
COA	Imprese per il mantenimento dell'aeronavigabilità
DOA	Approvazione di imprese di progettazione
EACCC	Cella europea per il coordinamento in caso di crisi (<i>European Crisis Coordination Cell</i>)

EAD	Direttiva di aeronavigabilità di emergenza
EARPG	Gruppo europeo di partenariato di ricerca sull'aviazione
EASAC	Comitato consultivo europeo sulla sicurezza (<i>European Safety Advisory Committee</i>)
EASP	Programma europeo per la sicurezza aerea
EASp	Piano europeo per la sicurezza aerea
EC	Commissione europea
ECAC	Conferenza europea dell'aviazione civile
ECAST	Gruppo di sicurezza europeo per l'aviazione commerciale
ECofA	Certificato di aeronavigabilità per l'esportazione
ECDC	Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie
EGAST	Gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione generale
EGNOS	Servizio europeo di copertura per la Navigazione geostazionaria (<i>European Geostationary Navigation Overlay Service</i>)
EHFAG	Gruppo europeo di consultazione sui fattori umani
EHEST	Gruppo europeo per la sicurezza degli elicotteri
ERP	Pianificazione delle risorse aziendali
ESSI	Iniziativa strategica europea per la sicurezza
ETSOA	Autorizzazione ETSO (<i>European Technical Standard Order</i>)
UE	Unione europea (UE)
EUROCAE	Organizzazione europea delle apparecchiature dell'aviazione civile
FAA	Federal Aviation Administration (USA) (Amministrazione federale dell'aviazione Stati Uniti d'America)
FAB	Blocchi funzionali di spazio aereo
FAL	Linea di montaggio finale
FCL	Abilitazione dei membri dell'equipaggio
FDM	Monitoraggio dei dati di volo

FOIA	Legge sulla libertà d'informazione statunitense
FSTD	Dispositivi di addestramento al volo simulato
FTE	Equivalenti a tempo pieno
GM	Elementi esplicativi
HLSC	Conferenza ICAO di alto livello sulla sicurezza
HR	Risorse umane
IAC	Comitato interstatale per l'aviazione civile
IAS	Servizio di audit interno (Commissione europea)
IAW	Aeronavigabilità iniziale
ICF	Forum di cooperazione internazionale
ICAO	Organizzazione internazionale dell'aviazione civile
IGPT	Inter Group on Pilot Training (AESA) (Intergruppo per l'addestramento dei piloti)
IORS	Sistema di rendicontazione interno dell'AESA
IPPF	Quadro internazionale delle pratiche professionali
ISC	Comitato interno per la sicurezza
IT	Tecnologia dell'informazione
ITQI	Iniziativa internazionale per la qualificazione all'addestramento (IATA)
JAA	Autorità aeronautiche comuni
JAR	Requisito aeronautico comune
JARUS	Autorità comuni per la regolamentazione in materia di sistemi senza pilota
JCAB	Ufficio dell'aviazione civile giapponese
LoA	Autorizzazione a procedere
MMEL	Lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento
MOA	Autorizzazione di impresa di manutenzione
MRB	Comitato di revisione della manutenzione

NAA	Autorità aeronautiche nazionali (AAN)
NGAP	Nuova generazione di professionisti del settore aeronautico (ICAO)
No.	Numero
NPA	Avviso di proposta di modifica (AESA)
NPRM	Avviso di proposta di regolamentazione (FAA)
TFOEB	Comitato di valutazione delle operazioni
OPS	Operazioni di volo
OR	Requisiti per le organizzazioni
PAD	Proposta per il rilascio di una direttiva di aeronavigabilità (AESA)
POA	Approvazione di imprese di produzione
PRB	Consiglio di revisione delle prestazioni
Q	Trimestre
QE	Enti qualificati
RTC	Certificato ristretto di omologazione
SAE	Society of Automotive Engineers
SAFA	Valutazione sulla sicurezza degli aeromobili non comunitari
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systems, Applications and Products in Data Processing [EN] Sistemi, applicazioni e prodotti nel trattamento dei dati [IT]
SARPS	Norme ICAO e pratiche raccomandate
SAN	Storage Area Network
SAS	Specifiche di aeronavigabilità speciali
SESAR	Programma di ricerca ATM sul cielo unico europeo
SPOA	Approvazione dell'impresa di produzione singola
SNE	Esperto nazionale distaccato
SMS	Sistemi di gestione della sicurezza
SSP	Programma di sicurezza nazionale

STC	Certificato di omologazione supplementare
STD	Simulatore di volo, dispositivo di addestramento
TA	Agente temporaneo
TC	Certificato di omologazione
TCO	Operatori dei paesi terzi
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
UAE	Emirati arabi uniti
USOAP	Programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza (ICAO)
WA	Accordi lavorativi