

Agencia Europeană de Siguranță a Aviației

## **Raport general anual 2012**

**Your safety is our mission.**



## Cuvânt înainte din partea președintelui consiliului de administrație

Publicarea prezentului raport anual pentru Agenția Europeană de Siguranță a Aviației marchează un moment semnificativ în dezvoltarea organizației. În septembrie 2013, agenția împlinește 10 ani de existență și, cu puțin timp înainte de această dată, își ia la revedere de la dl Patrick Goudou care a fost directorul executiv al organizației pe parcursul întregii perioade.

Patrick se poate mândri cu lucrurile pe care le-a realizat împreună cu agenția în acești 10 ani. Începându-și activitatea ca organism de reglementare, certificare și monitorizare în domeniul navigabilității, AESA și-a extins treptat operațiunile pentru a acoperi toate aspectele legate de siguranța aviației, aflându-se în prezent, fără îndoială, în centrul sistemului european de siguranță a aviației, conferind un spirit de conducere și lucrând în parteneriat cu numeroși alți actori pentru a asigura o tendință constant ascendentă a standardelor europene de siguranță.

Din 2003, AESA și-a dezvoltat un regim de reglementare care acoperă peste 30 țări și și-a stabilit credibilitatea și reputația drept unul dintre principalele organisme de reglementare în domeniul siguranței la nivel mondial. Această realizare se datorează în mare parte angajamentului personal și eforturilor depuse de Patrick Goudou. La momentul numirii sale în această funcție în urmă cu 10 ani, cu greu ar fi putut preconiza anvergura și complexitatea provocărilor cu care avea să se confrunte. Parcurgerea acestor 10 ani cu atâtea reușite reprezintă o realizare majoră. Sănătatea și energia organizației pe care urmează să o cedeze stau dovadă pentru dedicația și capacitățile pe care le-a adus funcției sale și vorbesc în numele întregului consiliu de administrație când îmi exprim recunoștința și îi urez lui Patrick mult noroc în lucrurile pe care le va întreprinde după ce va părăsi AESA.

În martie 2013, consiliul l-a ales pe Patrick Ky, la momentul respectiv director executiv al întreprinderii comune SESAR, ca succesor al domnului Patrick Goudou, începând cu data de 1 septembrie. Patrick Ky va prelua funcția de conducere la momentul în care AESA începe o nouă fază de dezvoltare. Mare parte din structura inițială de reglementare este acum finalizată, iar agenția funcționează ca organism de reglementare complet, operațiunile sale fiind ghidate din ce în ce mai mult de un Plan european de siguranță a aviației care identifică riscurile cheie dintr-o gamă extinsă de date și alte dovezi aflate la dispoziția agenției. Acesta este lansat în contextul unor presiuni semnificative din partea politicienilor și industriei de a viza resursele disponibile cât mai eficient posibil într-un climat economic nefavorabil și în scopul evitării reglementării „în exces” pentru a nu submina caracterul competitiv al industriei din UE – evident, fără a expune performanțele din domeniul siguranței vreunui risc.

Prezentul raport anual demonstrează în mod clar anvergura activităților agenției. Organizația este deservită în mod excepțional de personalul său din Köln, iar experiența și angajamentul lor arată că poate face față provocărilor acestei noi faze cu încredere sporită. Din punctul său de vedere, consiliul de administrație va continua să ofere asistență și îndrumare domnului Patrick Ky în demersul său de a dezvolta în continuare moștenirea impresionantă lăsată de predecesorul său.

Michael Smethers

Președintele consiliului de administrație

## Cuvânt înainte din partea directorului executiv

Perioada actuală marchează un moment important pentru AESA – cel de-al 10-lea an în care agenția asigură excelență în domeniul siguranței aviației în întreaga Europă. Înființată la 15 iulie 2002 printr-un regulament al Parlamentului European și al Consiliului, AESA și-a început activitatea în 2003. Acum, după 10 ani, agenția a preluat rolul fruntaș în domeniul siguranței aviației în Europa în domenii care variază de la navigabilitate la managementul traficului aerian.

Această aniversare are loc într-o perioadă critică a industriei aviației din cauza situației economice dificile la nivel global. Totuși, este evident că așteptările față de AESA sunt mai mari ca niciodată. Industria continuă să facă progrese într-un ritm rapid, iar tehnologiile dezvoltate și certificate pot deveni elementele de referință ale sistemului de aviație în deceniile viitoare.

În 2012, AESA și-a continuat drumul, dezvoltând în continuare un cadru solid și durabil pentru o aviație sigură în Europa și nu numai. A fost implementat un nou concept pentru asigurarea standardizării. Utilizând o abordare de monitorizare continuă, agenția poate stabili mai bine frecvența, sfera de aplicabilitate și anvergura inspecțiilor necesare pentru standardizare.

De asemenea, AESA și-a consolidat în continuare activitățile conform atribuțiilor primite recent, în special în domeniul inspecțiilor de standardizare în domeniul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană. AESA a pus un accent foarte mare pe sprijinirea părților interesate la momentul în care noile norme europene pentru operațiunile aeriene au intrat în vigoare în octombrie 2012.

Între timp, Sistemul intern de raportare a evenimentelor (IORS) al agenției a devenit complet operațional în 2012, primind, în prezent, 80-100 de rapoarte pe săptămână. Baza de date IORS, care centralizează evenimentele raportate și deciziile și acțiunile individuale de urmărire, reprezintă un instrument cheie pentru luarea de decizii referitoare la siguranță pe baza datelor.

Anul 2012 a fost, de asemenea, marcat de aprobarea celei de-a treia ediții a Planului european de siguranță a aviației (pESA). Elaborat de AESA, pESA încheie ciclul de management al siguranței asigurând legătura dintre aspectele de siguranță de înalt nivel din întreaga Europă și acțiunile și inițiativele menite să reducă riscurile de bază. Aplicarea unui sistem de management al siguranței reprezintă un instrument eficient pentru toate părțile implicate. Acesta permite organizațiilor să înțeleagă mai bine potențialele riscuri cu care se confruntă și să fie mai bine informate în ceea ce privește implicațiile acelor riscuri asupra operațiunilor lor zilnice. În mod similar, autoritățile beneficiază de o orientare mai eficientă asupra elementelor pe care le monitorizează, precum și de o eficiență și productivitate îmbunătățite.

Istoricul pozitiv referitor la siguranță de care ne-am bucurat în ultimii ani, inclusiv 2012, nu poate conduce la îndoieli legate de resursele de care au nevoie autoritățile de reglementare și de supraveghere pentru a-și îndeplini misiunea. Într-adevăr, un risc cheie și principala provocare pe care le pot observa în continuare sunt reprezentate de reducerea personalului din organizațiile de supraveghere drept urmare a presiunilor economice.

Aceste provocări generează noi idei din partea agenției. Bazându-ne pe realizările din 2012, depunem eforturi pentru a simplifica și armoniza mai bine reglementările cu un accent special pus pe segmente precum aviația generală, pentru a evita dublarea eforturilor depuse prin îmbunătățirea structurilor noastre, pentru a aplica acorduri bilaterale cu alte regiuni – care asigură economii considerabile și

pentru a ne continua munca în ceea ce privește managementul siguranței bazat pe riscuri utilizând instrumente precum IORS.

Patrick Goudou  
Director executiv

# Cuprins

<b>CUVÂNT ÎNAINTE DIN PARTEA PREȘEDINTELUI CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE</b>	<b>2</b>
<b>CUVÂNT ÎNAINTE DIN PARTEA DIRECTORULUI EXECUTIV</b>	<b>3</b>
<b>CUPRINS</b>	<b>5</b>
<b>AGENȚIA</b>	<b>8</b>
<b>STRUCTURA ORGANIZATORICĂ</b>	<b>9</b>
<b>EVENIMENTE IMPORTANTE ÎN 2012</b>	<b>10</b>
<b>CONTROLUL INTERN ȘI REDUCEREA RISCURILOR</b>	<b>11</b>
<b>ACTIVITĂȚILE AGENȚIEI</b>	<b>13</b>
<b>1. SIGURANȚĂ</b>	<b>13</b>
<b>A. STRATEGIA PRIVIND SIGURANȚA ȘI PESA</b>	<b>13</b>
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	13
<i>Principalele realizări din 2012</i>	13
<b>B. ANALIZA SIGURANȚEI ȘI CERCETAREA</b>	<b>14</b>
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	14
<i>Principalele realizări în 2012</i>	14
<b>2. REGLEMENTARE</b>	<b>18</b>
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	18
<i>Principalele realizări în 2012</i>	18
<b>3. SUPRAVEGHERE</b>	<b>19</b>
<b>A. SUPRAVEGHEREA SIGURANȚEI PRODUSELOR</b>	<b>19</b>
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	19
<i>Principalele realizări în 2012</i>	20
<b>B. AUTORIZAREA ORGANIZAȚIILOR</b>	<b>21</b>
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	21
<i>Principalele realizări în 2012</i>	21
<b>C. INSPECȚII ÎN STATELE MEMBRE</b>	<b>23</b>
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	23
<i>Principalele realizări în 2012</i>	24
<b>D. OPERATORI</b>	<b>25</b>
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	25
<i>Principalele realizări în 2012</i>	25
<b>4. DEZVOLTARE INTERNAȚIONALĂ</b>	<b>27</b>
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	27
<i>Principalele realizări în 2012</i>	27
<b>5. ACTIVITĂȚI AUXILIARE</b>	<b>28</b>
<i>Obiectivul și domeniul de aplicare</i>	28
<i>Principalele realizări în 2012</i>	28
<i>Gestionarea cererilor și serviciile de achiziție</i>	28
<i>Serviciile financiare</i>	28
<i>Serviciile juridice</i>	29
<i>Comunicare</i>	29

<i>Resurse umane .....</i>	<i>29</i>
<i>Pregătirea generală și tehnică .....</i>	<i>32</i>
<b>ANEXE .....</b>	<b>34</b>
<b>ANEXA 1: DECLARAȚIA DE ASIGURARE DIN PARTEA ORDONATORULUI DE CREDITE .....</b>	<b>35</b>
<b>ANEXA 2: STUDII ȘI PROIECTE DE CERCETARE PE 2012 .....</b>	<b>36</b>
<b>ANEXA 3: DECIZII, AVIZE ȘI NPA PE 2012 .....</b>	<b>37</b>
<b>ANEXA 4: REZULTATELE FINANCIARE ALE AGENȚIEI ÎN 2012 (EXECUȚIA BUGETARĂ A AESA) .....</b>	<b>39</b>
<b>ANEXA 5: PROCEDURI DE ACHIZIȚIE LANSATE ȘI/ SAU FINALIZATE ÎN 2012 .....</b>	<b>45</b>
<b>ANEXA 6: CIFRE REFERITOARE LA PERSONALUL ANGAJAT ȘI LA DEMOGRAFIE .....</b>	<b>50</b>
<b>ANEXA 7: INDICATORI CHEIE DE PERFORMANȚĂ .....</b>	<b>52</b>
<b>ANEXA 8: CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE AL AESA .....</b>	<b>58</b>
<b>ANEXA 9: LISTA ACRONIMELOR.....</b>	<b>61</b>

## Introducere<sup>1</sup>

În 2012, agenția a continuat să-și consolideze activitățile conform noilor sale atribuții și responsabilități, în special cu privire la inspecțiile de standardizare din domeniul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană (*Air Traffic Management/Air Navigation Services, ATM/ANS*), incluzând revizuirea conformității administratorului de rețea. S-a demarat o activitate paralelă în scopul pregătirii pentru preluarea supravegherii prestatorului de servicii EGNOS, ESSP.

Agenția și-a consolidat și și-a dezvoltat, de asemenea, rolul de element central al strategiei Uniunii Europene referitoare la siguranța aviației, în special pentru țările din Balcanii de Vest, țările mediteraneene și Asia Centrală. AESA a acordat, de asemenea, asistență programelor comunitare din Asia-Pacific și Africa.

Agenția și-a promovat și strategia de comunicare, continuând să organizeze forumuri și ateliere care permit interacțiunea cu părțile interesate și autoritățile din industrie. Conferința anuală pentru siguranță a agenției s-a axat pe subiectul supravegherii bazate pe performanță și pe alocarea de resurse în domenii de înaltă prioritate dintr-un mediu limitat din punct de vedere financiar.

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

- ulterior obținerii standardului de certificare ISO9001:2008 în 2010, AESA a inițiat ciclul de îmbunătățire continuă a sistemului de management integrat (*Integrated Management System, IMS*), cu scopul menținerii certificatului în fiecare an;
- în februarie 2012, sistemului intern de raportare a evenimentelor (*Internal Occurrence Reporting System, IORS*) a fost lansat în totalitate, primind 80-100 rapoarte pe săptămână;
- la data de 1 august, agenția a adoptat politica „Codul de conduită al personalului AESA” incluzând reguli referitoare la „prevenirea și reducerea conflictelor de interese”;
- noul concept pentru realizarea standardizării se bazează pe o abordare de monitorizare continuă, prin identificarea, adunarea și analiza informațiilor despre siguranță și activitate;
- în domeniul externalizării certificării, a fost finalizată cu succes cea de-a doua fază a procedurii de achiziții atât pentru autoritățile aeronautice naționale (AAN), cât și pentru entitățile calificate (EC). Noile contracte-cadru de servicii au fost semnate cu 15 AAN și 10 EC.
- înființarea Comisiei de etică pentru a garanta că deciziile sau hotărârile oricărui membru al personalului agenției nu sunt influențate de interese personale.
- Facilitățile sediului agenției din Bruxelles s-au extins și mai mult pentru a facilita activitățile de coordonare cu alte instituții ale UE din Bruxelles și cu Eurocontrol.

<sup>1</sup> Raportul general anual al agenției pentru anul 2012 a fost elaborat în conformitate cu articolul 57 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 (regulamentul de bază). Acesta este structurat în funcție de activitățile de bază ale agenției și descrie modul în care agenția și-a pus în aplicare programul de lucru pentru 2012. Așa cum s-a subliniat în tabelele dedicate fiecărei activități în parte, aproape toate obiectivele definite în programul de lucru pentru 2012 au fost îndeplinite la sfârșitul anului 2012.

## Agenția

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

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

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

### **O strategie comună**

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

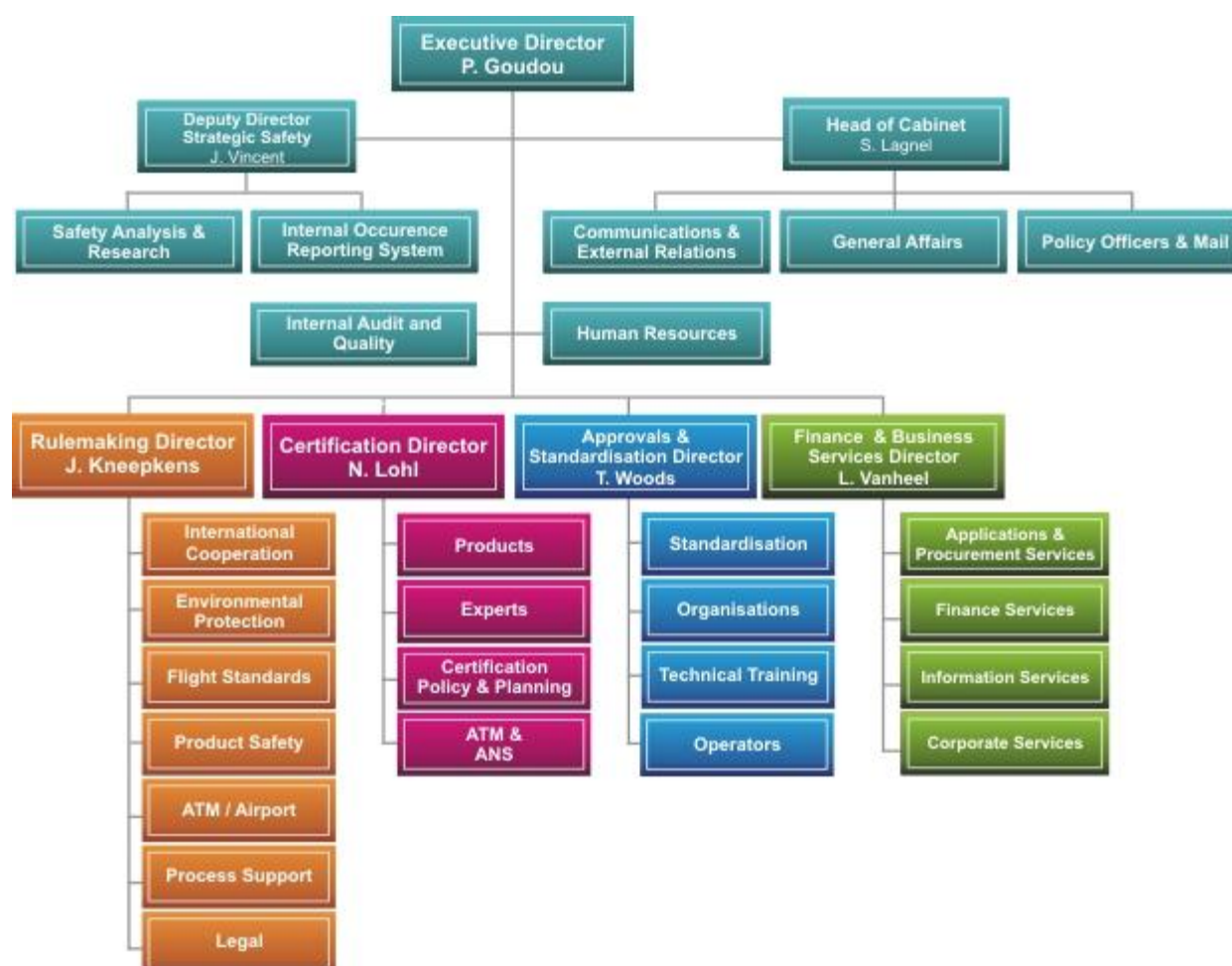
### **Atribuțiile noastre**

În prezent, principalele atribuții ale agenției cuprind:

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



## Structura organizatorică



Situația actuală: decembrie 2012

## Evenimente importante în 2012

Eveniment	Data
<b>Organizat/co-organizat de AESA</b>	
Conferința AESA referitoare la supravegherea siguranței: Managementul siguranței într-un mediu de reglementare bazat pe performanță	10-11 octombrie
Prima ediție a reuniunii la nivel înalt de aplicare și analiză a Planului european de siguranță a aviației (pESA)	29 mai
Cea de-a doua ediție a reuniunii la nivel înalt de aplicare și analiză a Planului european de siguranță a aviației (pESA)	16 noiembrie
Conferința privind sistemele de management al siguranței (SMS) din Partea M și Partea 145	13 decembrie
Conferința AESA referitoare la Regulile viitoare pentru aerodromuri	21-22 mai
Cea de-a 6-a ediție a simpozionului privind giravioanele	5-6 decembrie
Prima ediție a seminarului de aviație generală	29-30 octombrie
Conferința privind monitorizarea datelor de zbor ale operatorilor europeni ( <i>European Operators Flight Data Monitoring, EOFDM</i> )	12 ianuarie
Cea de-a șaptea reuniune de standardizare AESA privind personalul navigant	31 mai
<b>Organizat la nivel internațional/al UE</b>	
Cea de-a treia conferință transatlantică referitoare la aspecte aviatice	26-28 iunie
Cea de-a 12-a conferință de navigație aeriană a OACI	19-30 noiembrie

## Controlul intern și reducerea riscurilor

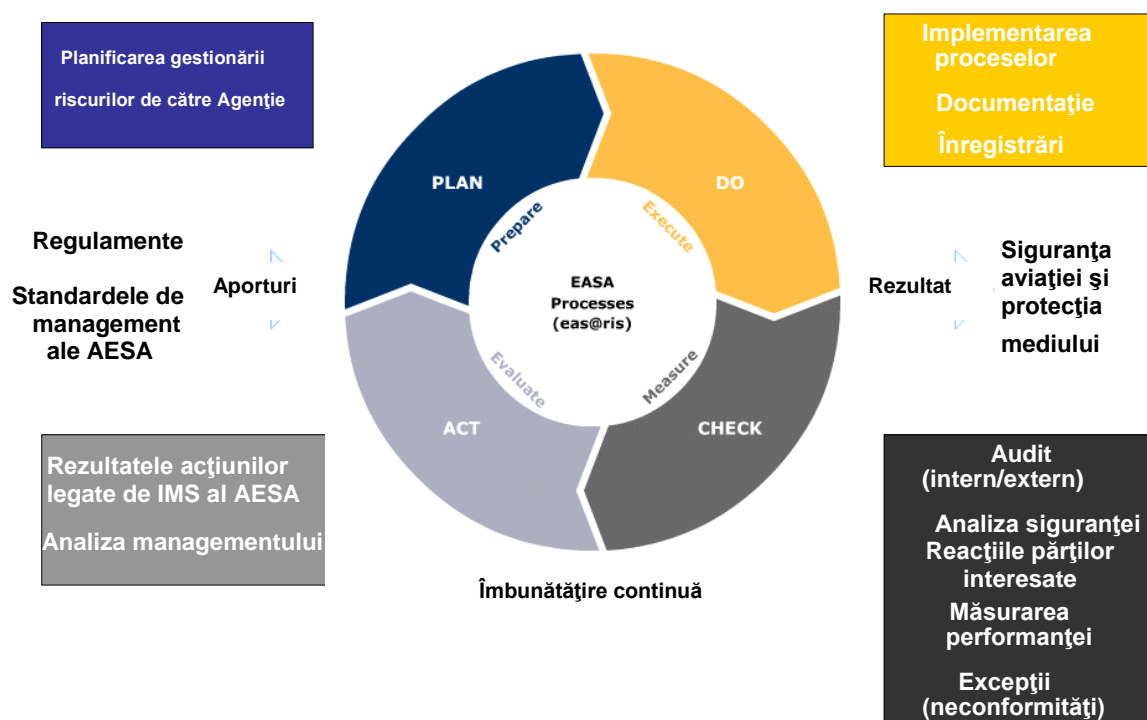
### ➤ Controlul intern

În 2012, ca urmare a certificării reușite a sistemului de management integrat (IMS) al AESA pe baza standardelor ISO 9001:2008 în 2010, AESA a inițiat ciclul de îmbunătățire continuă a IMS în vederea menținerii certificatului său ISO9001 în fiecare an.

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

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

**Sistemul de management integrat al AESA**



PLAN Prepare	PLANIFICARE Pregătire
DO Execute	APLICARE Execuție
CHECK Measure	CONTROL Măsură
ACT Evaluate	ACȚIUNE Evaluare
EASA Processes (eas@ris)	Procese AESA (eas@ris)

## ➤ Reducerea riscurilor

De asemenea, agenția a implementat un proces de evaluare anuală a riscurilor cu scopul de a identifica riscurile de nivel înalt pentru fiecare macroproces. Riscurile sunt evaluate în privința probabilității apariției și impactului posibil. Pentru 2012, următorul tabel prezintă riscurile identificate și măsurile de reducere a riscurilor aferente luate și/sau inițiate.

Riscuri	Principalele măsuri de reducere a riscurilor luate/inițiate în 2012
<b>Procesele de management</b>	
Furnizarea inadecvată de resurse în ceea ce privește atribuțiile existente și cele noi (extinderea sferei de competență) ale agenției.	O planificare corespunzătoare, un sistem de prognoză și un sistem de informare pentru identificarea și justificarea resurselor necesare; O legătură clară între atribuții și resursele financiare / umane.
<b>Procesele de supraveghere a siguranței produselor și organizațiilor</b>	
Probleme de siguranță netratate la momentul certificării, validării, aprobării condițiilor de zbor rezultând în accidentarea unei aeronave.	Resurse suficiente (număr de angajați, calificarea personalului, bugetul pentru externalizare, deplasări și alte mijloace) ce permit echipelor de certificare să realizeze lucrări de supraveghere a certificării la nivelul descris în Documentul de planificare a resurselor de certificare. Procedurile de lucru eficiente pentru activitățile de certificate, inclusiv controale corespunzătoare. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței; Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.
Probleme de siguranță netratate care conduc la consecințe catastrofice din cauza neemiterii unei directive privind navigabilitatea sau a unor acțiuni corective insuficiente, o perioadă de conformitate inadecvată specificată de o directivă privind navigabilitatea.	Resurse suficiente (număr de angajați, calificarea personalului, bugetul pentru externalizare, deplasări și alte mijloace) care permit echipelor de certificare să realizeze lucrări de supraveghere a certificării la nivelul descris în Documentul de planificare a resurselor de certificare. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței; Sistem eficient de raportare a evenimentelor; Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.
Un sistem inadecvat de raportare a evenimentelor și o tratare inefficientă a rapoartelor privind evenimentele, ducând la discreditarea menținerii navigabilității produselor și la accidente sau la evenimente grave care ar putea fi prevenite.	Promovarea sistemului de raportare a evenimentelor și a unei politici nepunitive; Un sistem de raportare eficient, care asigură trasabilitatea tuturor evenimentelor și măsurilor relevante; Proceduri de lucru eficiente pentru analizarea rapoartelor privind evenimentele și specificarea măsurilor necesare, inclusiv controale adecvate. Capacitatea de a furniza dovezi privind activitatea desfășurată prin păstrarea de documente și dosare; Furnizarea unei pregătiri periodice personalului tehnic pentru a asigura menținerea competenței; Un control eficient al serviciilor furnizate de AAN.

## Activitățile agenției

### 1. Siguranță

#### a. Strategia privind siguranța și PESA

##### Obiectivul și domeniul de aplicare

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

Împărțirea rolurilor între instituțiile europene și statele membre, așa cum este descrisă în regulamentul de bază, înseamnă că cooperarea este esențială pentru a asigura aplicarea managementului siguranței. O abordare regională (la nivel european) în ceea ce privește principiile managementului siguranței completează lucrările realizate la nivel de stat.

Un Comitet consultativ european pentru siguranța aviației (*European Safety Advisory Committee, EASAC*) cu reprezentanți din partea AESA, din partea tuturor sectoarelor industriale, Eurocontrol, Direcției Generale Mobilitate și Transporturi, Consiliului de evaluare a performanței (*Performance Review Body, PRB*) și a statelor membre ghidează aplicarea abordării regionale.

##### Principalele realizări din 2012

Abordarea referitoare la siguranța aviației europene se bazează pe trei elemente:

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

##### ➤ Planul european de siguranță a aviației (pESA)

pESA reprezintă rezultatul documentat al abordării proactive bazate pe dovezi legate de riscurile privind siguranța în scopul gestionării siguranței în Europa. Planul completează regulamentele și investigațiile existente privind siguranța.

Anul s-a încheiat cu autorizarea de către consiliul de administrație a celei de-a treia ediții a Planului european de siguranță a aviației (pESA), care acoperă perioada cuprinsă între 2013 și 2016. Aceasta a fost dezvoltată în conformitate cu aceeași metodologie utilizată pentru dezvoltarea edițiilor anterioare. Prin urmare, principalele zone de risc nu au fost modificate.

La fel ca edițiile anterioare, cea de-a treia ediție a Planului de siguranță cuprinde trei domenii largi: problemele sistemice, operaționale și cele curente. Riscurile identificate în aceste domenii sunt reduse prin acțiuni în materie de siguranță pe care le întreprind toate părțile interesate. Toate părțile implicate colaborează, își eficientizează activitățile și contribuie cu propriile eforturi pentru a reduce și mai mult ratele noastre de accidente.

În plus, această a treia ediție constă în două activități paralele:

- a. pe de o parte, se prezintă un raport privind starea celor 103 acțiuni permanente dezvoltate în 2011;
- b. pe de altă parte, se extinde lista inițială de acțiuni propuse în ediția anterioară prin includerea a 15 acțiuni noi. Aceste acțiuni noi au fost revizuite de EASAC și de state și au fost plasate în cadrul existent.

Până în prezent, 35 de state membre și-au oficializat angajamentul de a pune în aplicare în mod voluntar Planul de siguranță prin numirea unui punct de contact. Aceasta include, de asemenea, state care nu sunt membre ale UE, dar care sunt membre ale Conferinței europene a aviației civile (*European Civil Aviation Conference*, ECAC). Pe parcursul anului, s-a trimis un raport către punctele de contact pentru a informa asupra stării punerii în aplicare a acțiunilor din Planul de siguranță. În 2012, s-au primit douăzeci și două (22) de rapoarte.

## **b. Analiza siguranței și cercetarea**

### **Obiectivul și domeniul de aplicare**

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

- analiza siguranței: revizii, realizarea de studii și furnizarea de rapoarte;
- investigații: difuzează și urmăresc evoluția recomandărilor privind siguranța și dezvoltă, de asemenea, mijloace de cooperare;
- îmbunătățire continuă: facilitează și promovează inițiative privind siguranța aviației;
- elaborarea, utilizarea și difuzarea de informații ce decurg din funcții tehnice (raportarea defectelor privind reparațiile, statisticile, politica privind factorul uman, analiza datelor operaționale de zbor, sistemul de management al siguranței, promovarea capacității de prevedere și a siguranței).
- Sistemul intern de raportare a evenimentelor: asigurarea unui singur punct de contact și a unei interfețe unice și prelucrarea evenimentelor legate de siguranță raportate agenției

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

În 2012, s-a pus accentul pe dezvoltarea unui Sistem de informare cu privire la recomandările privind siguranța, aplicarea integrală a unui Sistem intern de raportare a evenimentelor și încorporarea secției de informare privind siguranța în departamentul IORS.

### **Principalele realizări în 2012**

Extinderea utilizării datelor privind siguranța s-a dovedit a fi fructuoasă într-o perioadă în care activitatea se concentrează asupra identificării evoluțiilor și elementelor precursore pentru prevenirea accidentelor viitoare. Acorduri internaționale privind schimbul de informații au fost discutate în vederea îmbunătățirii colaborării. S-au pus la dispoziție noi instrumente pentru a facilita accesul la datele privind siguranța și pentru a ameliora calitatea datelor privind siguranța din cadrul agenției. S-a finalizat trecerea la sistemul ECCAIRS5 pentru colectarea și salvarea datelor privind evenimentele.

Examinarea anuală a agenției privind siguranța (*Annual Safety Review, ASR*) a fost extinsă prin adăugarea unui nou capitol pentru a aborda siguranța referitoare la aerodromuri. În ceea ce privește acordul de lucru dintre agenție și EUROCONTROL, examinarea anuală privind siguranța (*Annual Safety Review, ASR*) a inclus pentru a doua oară o componentă ATM. Rețeaua de analiști a început să-și arate valoarea adăugată prin intermediul rolului său principal de susținere a pESA și a planurilor echivalente la nivel național. Informațiile esențiale despre riscurile la adresa siguranței aviației sunt împărtășite și au fost demarate acțiuni în zonele de dezvoltare a schemei de clasificare a riscurilor, în zona indicatorilor de performanță privind siguranța și a diferitelor probleme operaționale.

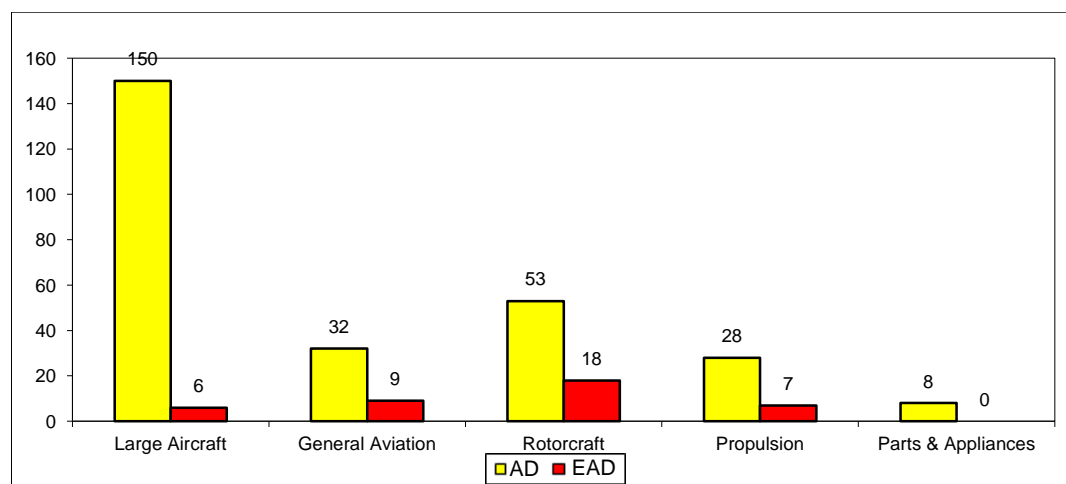
După o implementare treptată, IORS funcționează în prezent la capacitate maximă din februarie 2012. Spre finalul anului 2012, semnele de stabilitate au indicat că în fiecare săptămână se primesc aproximativ 80-100 de rapoarte. Mini-site-ul IORS, disponibil pe internet, oferă informații detaliate despre IORS pentru părțile interesate. În plus, au fost demarate activități pentru a contribui la raportarea îmbunătățită și la clarificarea liniilor de raportare.

În ultimul an, s-au materializat principalele beneficii ale IORS, vizibilitatea proceselor în circuit închis și trasabilitatea acțiunilor realizate de agenție. Corectarea și îmbunătățirea continue ale proceselor și instrumentelor fac parte din funcționarea de zi cu zi a sistemului. Utilitatea datelor a fost demonstrată prin oferirea de asistență diferitelor studii privind siguranța.

Informațiile privind siguranța sunt utilizate pentru supravegherea menținerii navigabilității produselor, reperelor și dispozitivelor, care sunt fie proiectate, fie în exploatare în statele membre ale UE și în țările asociate.

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

În 2012, numărul de publicații emise referitoare la informațiile privind siguranța a fost: 319 AD și -33 EAD. Informațiile conexe sunt prezentate în diagrama de mai jos:



Au fost publicate, de asemenea, 27 SIB: este util să reținem că, dacă majoritatea se referă la probleme de navigabilitate, 10 abordează și chestiuni de ordin operațional (de exemplu, cenușa vulcanică, zborurile de verificare funcțională, disponibilitatea EGNOS etc.), iar 8 se referă la piese suspectate a nu fi autorizate.

O realizare importantă în 2012 a fost configurarea sistemului de informare cu privire la recomandările privind siguranța care vizează colectarea tuturor recomandărilor. Pe parcursul anului, AESA i-au fost

adresate 94 de noi recomandări finale privind siguranța; în același timp, s-au trimis răspunsuri la 210 recomandări individuale, dintre care 116 au fost răspunsuri finale.

În plus, agenția a fost implicată în investigații importante, ca de exemplu, prăbușirea celor două elicoptere Eurocopter EC225 în Marea Nordului la 10.5.2012 și 22.10.2012, prezentând aceeași defecțiune a arborelui vertical al angrenajului conic din cutia de viteze principală investigată de Divizia de investigare a accidentelor aeriene din Marea Britanie. A participat, de asemenea, la activitatea de grup ulterioară accidentului MD-11 după o aterizare instabilă din data de 27 iulie 2010 în Riyadh, investigat de Autoritatea Generală de Aviație Civilă din Arabia Saudită și a oferit informații referitor la accidentul asociat defecțiunii rotorului motorului A380 Rolls Royce Trent 900 din 4.11.2010 din timpul survolării Indoneziei, investigat de Consiliul australian de siguranță a transporturilor.

Pe parcursul anului 2012, AESA a primit 112 proiecte de raport pentru comentarii și a oferit comentarii eficiente autorității responsabile de investigații care se ocupa de anchetare în 51 de cazuri.

Agenția a sprijinit, de asemenea, activitatea Comisiei Europene, a Rețelei europene a autorității responsabile de investigații privind siguranța și a grupului privind accidentele ECAC prin raportare și aporturi periodice, referitoare în special la politica de protecție a informațiilor privind siguranța dezvoltată de OACI și stabilirea unui registru centralizat al UE pentru recomandări privind siguranța și evoluția sa.

#### ➤ Lecții învățate referitoare la inițiativele privind siguranța

Inițiativa strategică europeană privind siguranța (ESSI) reprezintă un parteneriat voluntar între AESA, alte autorități și industrie. ESSI este alcătuită din Echipa europeană pentru siguranța aviației comerciale (*European Commercial Aviation Safety Team, ECAST*), Echipa europeană pentru siguranța elicopterelor (*European Helicopter Safety Team, EHEST*) și Echipa europeană pentru siguranța aviației generale (*European General Aviation Safety Team, EGAST*). Din 2010, activitatea ESSI este asociată Planului european de siguranță a aviației (pESA). În cele ce urmează este prezentată o serie de realizări din anul 2012.

ECAST a sponsorizat cea de-a 2-a ediție a planului european de acțiune pentru prevenirea incursiunilor pe pistă (*European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions, EAPPRI*) și a contribuit la prima ediție a Planului european de acțiune pentru prevenirea ieșirilor de pe pistă (*European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions, EAPPRE*) publicat de Eurocontrol. ECAST a dezvoltat, de asemenea, o programă de pregătire pentru managementul resurselor la platformă pentru personalul de la sol și a contribuit la prima ediție a manualului IATA de operațiuni la sol (*IATA Ground Operations Manual, IGOM*).

EHEST a dezvoltat un set de instrumente de management al siguranței în baza noului regulament al UE privind operațiunile aeriene, partea ORO, publicat în octombrie și a publicat broșuri privind siguranța și materiale video referitoare la pierderea controlului într-un mediu vizual degradat, starea turbionară și pierderea eficacității rotorului coadă.

EGAST a prezentat materiale video referitoare la pierderea controlului, eroarea umană și utilizarea parașutelor, precum și broșuri privind siguranța referitoare la evitarea coliziunilor, procesul decizional al piloților și anticiparea condițiilor meteorologice și a promovat publicațiile naționale la nivel european.

## Cercetare

Ținând cont de prioritățile principale ale Planului european de siguranță a aviației (pESA) și de programul tematic al grupului european de parteneriat în domeniul cercetării aeronautice (*European Aviation Research Partnership Group, EARPG*), în 2012 agenția și-a consolidat nevoile și cerințele



privind noile proiecte de cercetare, precum și o serie de restanțe din anii anteriori în ambițiosul Plan de cercetare al AESA pentru 2012-2014. Planul cuprinde propuneri de proiecte și cerințe provenite din programul de reglementare, proiecte care sunt sugerate de recomandările privind siguranța, proiecte solicitate de Direcția de certificare, propuneri făcute de ESSI și Grupul consultativ european privind factorii umani (*European Human Factors Advisory Group*, EHFAG).

Agenția a cooperat îndeaproape cu Comisia Europeană în ceea ce privește activitățile comunitare de cercetare care au un impact asupra sistemului AESA [Al șaptelea program cadru (PC7), subtema 7.1 Aeronautică și transporturi aeriene și noul program cadru Horizon 2020]. În acest context, agenția a contribuit la elaborarea unei Agende strategice pentru cercetare și inovare (*Strategic Research and Innovation Agenda*, SRIA), asumându-și responsabilitatea de a co-prezida Grupul de lucru pentru siguranță și securitate și aducându-și contribuția la celelalte grupuri de lucru SRIA. SRIA a fost publicată și transferată Comisiei în cadrul unui eveniment special ACARE în timpul Expoziției aviatice Berlin Air Show ILA din septembrie 2012. În ceea ce privește această activitate, agenția și Eurocontrol au făcut o propunere reușită la programul de lucru referitor la o măsură de asistență coordonată pentru a dezvolta o platformă pentru consolidarea tehnologică și instituțională a cercetării în domeniul siguranței – OPTICS. Personalul AESA a participat în mod activ în cadrul comitetelor de evaluare a programului cadru al CE și al consiliilor consultative din cadrul proiectului.

În plus, AESA a colaborat cu inițiativele tehnologice de mari proporții SESAR și CLEAN SKY. În cursul anului 2012, agenția a participat și la activitățile Consiliului consultativ pentru cercetare și inovare în domeniul aeronauticii din Europa (*Advisory Council for Aeronautics Research and Innovation in Europe*, ACARE).

O listă cu studiile și proiectele de cercetare din 2012 este pusă la dispoziție în **anexa 2**.

## 2. Reglementare

### Obiectivul și domeniul de aplicare

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

În 2012, agenția și-a continuat activitățile de elaborare a legislației și a instrumentelor juridice neobligatorii pentru a finaliza setul de reglementări. Asigurarea furnizării la timp a normelor de navigabilitate (siguranță și protecția mediului) a rămas o provocare majoră în 2012.

În 2012, agenția a publicat 22 de decizii și 6 avize. Lista completă a deciziilor, avizelor și notificărilor propunerii de modificare este prezentată în **anexa 3**.

### Principalele realizări în 2012

Agenția a publicat avizul 06/2012 la data de 27 noiembrie 2012. Acest aviz include modificările aduse normelor de aplicare pentru managementul continuității navigabilității aeronavelor înregistrate într-un stat membru al UE (Partea M) și un nou set de cerințe pentru managementul continuității navigabilității aeronavelor înregistrate într-o țară terță și utilizate de operatori din Uniunea Europeană (Partea T). Mai mult decât atât, avizul include și modificări ale Regulamentului (UE) nr. 965/2012 al Comisiei referitor la operațiunile aeriene.

În 2012, s-au făcut progrese în sensul dezvoltării „Standardului tehnic” viitor pentru aviația generală.

În ceea ce privește protecția mediului, agenția a contribuit la activitățile din cadrul programului CAEP9, elaborând noi standarde pentru emisiile de CO<sub>2</sub> și pulberile în suspensie pentru a îmbunătăți aspectele referitoare la climă și sănătate din domeniul aviației, precum și acționând pentru a menține actualizate cerințele privind zgomotul, ceea ce contribuie la menținerea capacității pe aeroporturile cu zgomot redus.

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

După publicarea în 2011 a primelor patru anexe ale Regulamentului privind personalul navigant, cele trei anexe rămase care includ cerințele de calificare pentru echipajul de cabină (Partea CC), cerințele autorității referitoare la personalul navigant (Partea ARA) și cerințele organizației referitoare la personalul navigant (Partea ORA) au fost publicate în Jurnalul oficial în martie 2012 [Regulamentul (UE) nr. 290/2012 al Comisiei].

În ceea ce privește operațiunile aeriene, anexele care includ cerințele autorității privind operațiunile aeriene, cerințele organizației privind operațiunile aeriene, operațiunile de transport aerian comercial și operațiunile care necesită aprobări specifice (Partea ARO, Partea ORO, Partea CAT și Partea SPA) au fost publicate în Jurnalul oficial în octombrie 2012 [Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei].

În plus, în 2012, agenția a publicat avizele referitoare la Partea NCC (operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate), Partea NCO (operațiuni necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate), Partea SPO (operațiuni specializate), Partea FTL (Limitări ale timpului de zbor și de serviciu și cerințe privind timpul de odihnă pentru transportul aerian comercial cu avioane) și Partea TCO (Operatori terți).

În domeniul managementului traficului aerian/al serviciilor de navigație aeriană (*Air Traffic Management/Air Navigation Services*, ATM/ANS), în februarie 2012 a început consultarea publică a

notificării prealabile a propunerii de modificare (*Advance-Notice of Proposed Amendment, A-NPA*) referitoare la altitudinea de tranziție în spațiul aerian european (*Harmonised European Transition Altitude, HETA*). Scopul acesteia a fost de a colecta date suplimentare pentru o analiză detaliată a impactului cadrului de reglementare (*Regulatory Impact Assessment, RIA*) și de a prezenta rezultatul Comitetului pentru cerul unic european după încheierea consultării.

După emiterea avizului privind cerințele referitoare la serviciile de navigație aeriană (Partea B) din Normele europene standardizate privind spațiul aerian (*Standardised European Rules of the Air, SERA*) (octombrie 2011), agenția a continuat să asigure în mod activ asistență Comisiei în pregătirea structurii integrate pentru părțile A și B din SERA.

NPA 2012-18 referitoare la acordarea licențelor și certificarea medicală a controlorilor de trafic aerian a fost emisă în noiembrie 2012. Aceasta abordează aspectul legat de acordarea licențelor și certificarea medicală a controlorilor de trafic aerian și propune cerințe detaliate, însoțite de AMC/GM, după caz, pentru toate aspectele care reglementează accesul la această profesie asociată siguranței în domeniul aviației și pentru exercitarea privilegiilor dobândite prin intermediul licenței de controlor de trafic aerian.

În plus, notificarea propunerii de modificare 2012-19 privind specificațiile de certificare referitoare la navigarea și supervizarea comunicațiilor aeropurtate (CS ACNS) a fost publicată în noiembrie 2012 de agenție în scopul consultării. Intenția este de a introduce noi specificații de certificare aplicabile în cazul tuturor aeronavelor, care să includă toate standardele privind comunicările, navigarea și navigabilitatea de supraveghere, precum și pe cele de interoperabilitate pentru a sprijini aplicațiile din spațiul aerian.

Referitor la aerodromuri, majoritatea lucrărilor realizate în 2012 au avut drept țintă emiterea avizului nr. 01/2013 privind „Proiectul de regulament al Comisiei privind autoritatea, organizarea și cerințele privind operațiunile pentru aerodromuri”, care a fost publicat în februarie 2013. Avizul a fost bine primit de Comisie și a fost discutat de comitetul AESA la începutul acestui an. Scopul acestui aviz este de a asista Comisia Europeană în stabilirea normelor de aplicare (IR) pentru aerodromuri în predarea deciziilor finale ale agenției referitoare la aspectul discutat. Se estimează că aceste norme vor fi adoptate de Comisia Europeană și vor intra în vigoare până la sfârșitul anului 2013 în conformitate cu dispozițiile din regulamentul de bază.

### **3. Supraveghere**

#### **a. Supravegherea siguranței produselor**

##### **Obiectivul și domeniul de aplicare**

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

Agenția oferă, de asemenea, servicii părților interesate externe, precum aprobarea rapoartelor MRB și OEB; asistență privind certificarea pentru validare (CSV) în afara UE și consiliere și asistență tehnică la cererea industriei, autorităților din domeniul aviației sau a altor instituții publice.

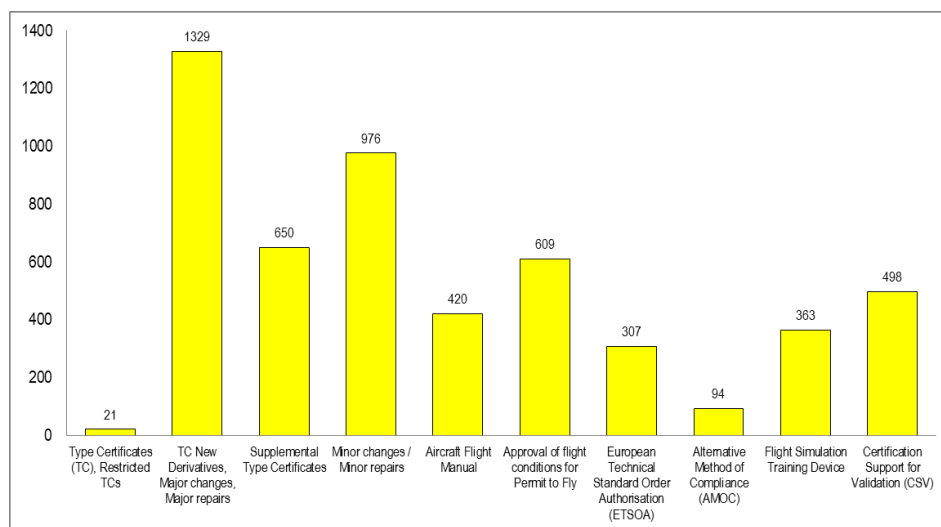
## Principalele realizări în 2012

În domeniul navigabilității inițiale, agenția a devenit responsabilă pentru calificarea simulatoarelor de zbor (*Flight Simulation Training Devices, FSTD*). Comparativ cu anii anteriori, natura activității s-a schimbat de la un serviciu oferit la cererea statelor membre la un element obligatoriu. În acest context, agenția a stabilit o echipă care asigură legătura cu părțile externe și gestionează proiectele externalizate, în principal în afara Europei. În plus, după publicarea în 2011 a noii specificații de certificare pentru avioane sport ușoare (CS-LSA), 2012 a fost primul an de certificare a aeronavelor în conformitate cu noua specificație de certificare. În domeniul navigabilității inițiale, trebuie menționat faptul că agenția, în strânsă colaborare cu industria, a acționat pentru dezvoltarea unor criterii consolidate pentru nivelul de implicare a agenției în activități de certificare, printr-o abordare bazată pe risc.

Agenția a continuat să-și promoveze în mod activ colaborarea și să îmbunătățească comunicarea cu părțile interesate. Unul dintre principalele evenimente a fost reprezentat de cel de-al doilea atelier de certificare cu industria din luna ianuarie. Mai mult decât atât, au fost organizate evenimente specifice precum atelierul periodic ETSO, primul seminar de aviație generală și simpozionul periodic privind giroavioanele. În plus, la cererea consiliului de administrație, „Grupul de lucru al industriei/AESA privind strategia de certificare” și-a prezentat recomandările directorului executiv, în scopul discutării despre nevoia de îmbunătățire și completare ulterioară a strategiei de certificare.

- Certificarea de tip pentru navigabilitate și mediu a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice
- Evoluția cererilor primite

Numărul de cereri noi trimise agenției pentru certificarea navigabilității și de mediu în 2012 (5 267) a rămas constant. Cu toate acestea, comparativ cu anul anterior, numărul include și calificarea FSTD. Cererile de certificare a unor noi tipuri de proiecte au acoperit o gamă largă de produse aeronautice, incluzând aeronava GVII-2 de tip business jet fabricată de Gulfstream Aerospace Corporation, giravionul de clasă medie SKYE SH09 fabricat de Marenco Swiss Helicopter, motorul cu turbină Turbomeca TM800 și o serie de aplicații din cadrul aviației generale. Diagrama prezintă o defalcare a tipurilor de cereri primite:



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

Realizarea unui număr de proiecte multianuale de certificare de tip a continuat în 2012, precum Airbus A350, Airbus A320neo (care vizează reducerea consumului de combustibil și, prin urmare, îmbunătățirea performanțelor și a ecoeficienței aeronavelor), Falcon SMS de la Dassault Aviation, aeronavele de tip business jet Embraer EMB-545/550, Mitsubishi Regional Jet, MRJ-200 și elicopterele mari, AW169 și AW189, de la Agusta Westland.

➤ Numărul de certificate eliberate

În 2012, au fost eliberate 3 952 de certificate. Comparativ cu anul anterior, numărul include și calificarea FSTD. Certificatele de tip au fost acordate, printre altele, pentru aeronava de tip long range business jet, Gulfstream GVI, Sukhoi Superjet 100 (prima aeronavă de pasageri rusească care a fost certificată de AESA), Airbus A400M (certificat de tip restricționat) și elicea Ratier-Figeac FH385/FH386 (care trebuie instalată împreună cu motorul Europrop TP400 pe avionul Airbus A400M).

➤ Continuitatea navigabilității

În 2012, AESA a mărit intervalul de timp alocat pentru supravegherea continuității navigabilității în conformitate cu obiectivele sale de siguranță și extinderea flotei de aeronave conform sistemului său de continuitate a navigabilității. În total, peste 1 400 de aeronave noi care se încadrau direct în sistemul de navigabilitate al agenției au fost adăugate la flota generală de aeronave. Supravegherea unora dintre aceste tipuri de aeronave a necesitat mai multe resurse decât altele, în funcție de experiența operațională și de problemele de siguranță descoperite.

➤ Sarcini de certificare asociate operațiunilor

În ceea ce privește pregătirea aplicării viitoare a datelor de conformitate operațională (*Operational Suitability Data*, OSD) în cadrul procesului de certificare, în strânsă colaborare cu solicitanții, două proiecte au fost selectate (Falcon SMS și Airbus A350) drept proiecte-pilot pentru integrarea elementelor OSD în procesul de certificare.

## **b. Autorizarea organizațiilor**

### **Obiectivul și domeniul de aplicare**

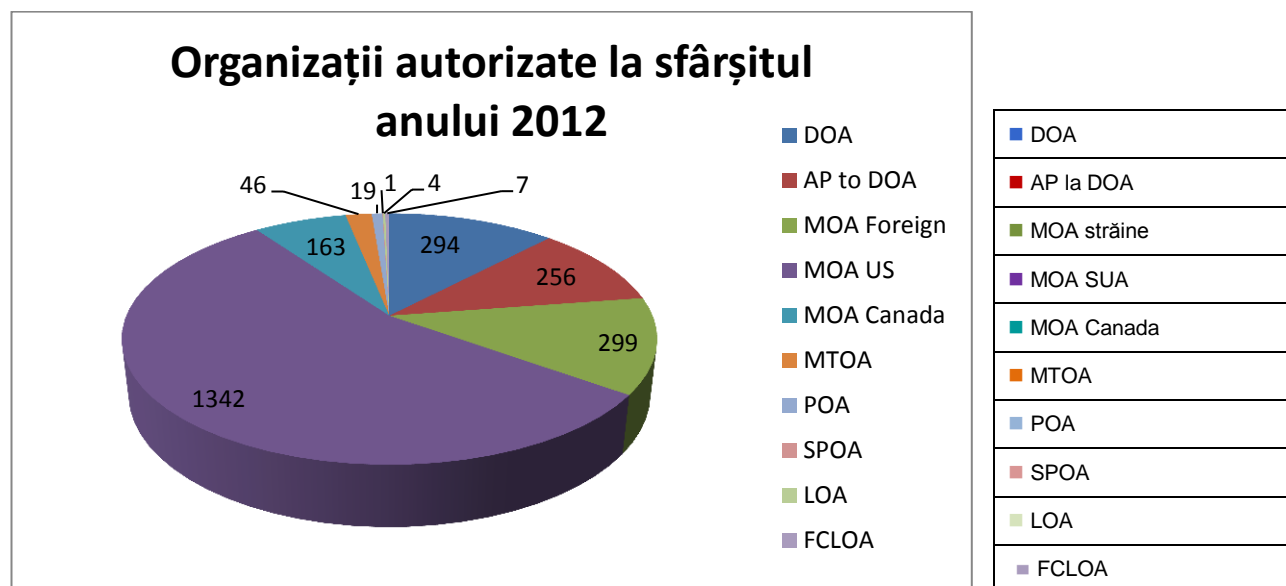
AESA este responsabilă cu autorizarea organizațiilor de proiectare, indiferent de locația acestora, precum și a organizațiilor responsabile cu producția, întreținerea, pregătirea privind procedurile de întreținere și managementul continuității navigabilității situate în afara teritoriului statelor membre. Aceasta include, de asemenea, autorizarea organizațiilor de producție amplasate în interiorul unuiu sau mai multor state membre în cazul în care acest lucru este solicitat de statul membru (statele membre) respectiv(e). În 2012, activitățile agenției de autorizare a organizațiilor au atins un nivel dezvoltat în ceea ce privește activitatea și metodologiile.

### **Principalele realizări în 2012**

Activitățile de autorizare a organizațiilor au crescut constant în 2012 și cuprind autorizări ale organizațiilor de proiectare (*Design Organisation Approvals*, DOA) / proceduri alternative (*Alternative Procedure*, AP) la DOA, autorizări ale organizațiilor de producție (*Production Organisation Approvals*, POA) și autorizări ale organizațiilor cu atribuții de întreținere/continuitate a navigabilității (*Maintenance/Continuing Airworthiness Organisation Approvals*, MOA/COA). Volumul de muncă pentru supravegherea autorizației europene unice a unei organizații de producție (*Single Production*

Organisation Approval, SPOA) eliberate pentru Airbus a crescut ușor, chiar și în locațiile din afara Europei. Datele privind autorizările organizațiilor pot fi rezumate astfel:

#### Organizații autorizate la 31 decembrie 2012



#### ➤ **Autorizarea organizațiilor de proiectare**

La 31 decembrie 2012, numărul total al DOA emise era de 294, dintre care 227 au fost internalizate de agenție. 67 au rămas în responsabilitatea AAN. 80 de organizații erau în curs de evaluare inițială pentru DOA, iar 39 pentru AP la DOA. Internalizarea activităților a atins ținta preconizată. 5 organizații suplimentare au fost transferate la șefii de echipă ai AESA în 2012, inclusiv 2 DOA și 3 AP la DOA. Alte transferuri vor avea loc dacă AAN decid să își întrerupă activitățile sau dacă extinderea domeniului de aplicare al DOA va impune acest lucru.

#### ➤ **Autorizarea organizațiilor de producție**

La finalul anului 2012, AESA a emis în total 19 POA pentru organizații de producție din străinătate și 1 POA unică pentru Airbus. În plus, AESA a continuat să emită certificate AESA de navigabilitate pentru export pentru aeronavele fabricate de organizații POA AESA din China și de Airbus în conformitate cu SPOA în Europa. De asemenea, AESA a contribuit la punerea în aplicare a acordurilor bilaterale UE-SUA și UE-Canada în domeniul producției.

Autorizarea organizațiilor cu atribuții de întreținere/continuitate a navigabilității

În domeniul autorizării organizațiilor cu atribuții de întreținere/continuitate a navigabilității, AESA începe să subcontracteze în majoritatea cazurilor investigațiile cu caracter tehnic, precum și supravegherea permanentă a organizațiilor la AAN. Un număr limitat de aprobări este acoperit de experți interni, pentru a menține și a dezvolta expertiza și pentru a gestiona eficient activitatea desfășurată de AAN. AESA a contribuit la pregătirea unei tranziții ușoare de la acordul bilateral existent privind întreținerea la noul acord bilateral UE-SUA. Prima autorizare pentru o CAMO străină a fost emisă de AESA în 2012.

Autorizarea organizațiilor cu atribuții de licențiere a echipajului de zbor

În cursul anului 2012, secția FCL OA a început să colaboreze cu AAN importante și să ofere sprijin pentru abordarea diverselor aspecte legate de viitorul regulament. Au fost configurate procesele de aplicare a FCL OA. S-au elaborat instrucțiuni de lucru și documente de orientare pentru organizațiile de instruire a piloților și pentru centrele de medicină aeronautică. A fost efectuată recrutarea șefilor de echipă FCL OA. În plus, s-au realizat estimările privind specificațiile tehnice și volumul de muncă pentru externalizare. Până în decembrie 2012, au fost selectate entitățile calificate pentru

organizațiile de instruire a piloților și 3 AAN pentru supravegherea centrelor de medicină aeronautică. Până la finalul lunii decembrie, secția FCL OA a preluat supravegherea a 15 organizații de instruire a piloților aprobate anterior de statele membre, dintre care au fost emise 7 confirmări de autorizare. Internalizarea activităților a fost accelerată datorită capacității neașteptat de reduse a prestatorilor de servicii de a realiza sarcinile atribuite. 5 organizații au fost transferate în avans la șefii de echipă ai AESA în 2012. Alte transferuri vor avea loc treptat pe măsură ce noii șefi de echipă FCL OA ATO se vor alătura secției sau dacă prestatorii de servicii nu pot acoperi volumul de muncă.

#### Autorizarea ATM/ANS

Domeniul principal de activitate al acestei noi secții a fost elaborarea de proceduri cu Comisia în scopul efectuării supravegherii funcției de administrator de rețea. Procedurile au fost stabilite în 2012 și fac parte în prezent din IMS. S-a efectuat o analiză completă a conformității administratorului de rețea cu cerințele aplicabile;

S-a demarat o activitate paralelă în scopul pregătirii pentru preluarea supravegherii prestatorului de servicii EGNOS, ESSP. Această activitate a constat în reuniuni de supraveghere cu autoritățile franceze și belgiene, precum și participarea la audituri și transferul final al responsabilității de supraveghere către AESA în noiembrie 2012.

În februarie 2012, secția de autorizare a organizațiilor ATM/ANS a preluat răspunderea de supraveghere a unei organizații de pregătire ATCO din SUA de la NSA din Norvegia. Primul audit a avut loc în iunie 2012.

Deoarece secția și obiectivele sale sunt noi, se continuă elaborarea de procese, formulare și proceduri, precum și recrutarea de personal nou.

### ***c. Inspecții în statele membre***

#### **Obiectivul și domeniul de aplicare**

Agenția a monitorizat punerea în aplicare uniformă și eficientă a legislației Uniunii de autoritățile competente din statele membre prin intermediul unor inspecții de standardizare. Aceste inspecții pot include și investigații ale organizațiilor sub supravegherea directă a autorităților competente în scopul prelevării de probe.

La 2 februarie 2012, Regulamentul (UE) nr. 90/2012<sup>2</sup> a modificat Regulamentul (CE) nr. 736/2006<sup>3</sup> pentru a extinde domeniul de aplicare a metodelor de lucru pentru realizarea de inspecții de standardizare, pe lângă navigabilitatea inițială și continuitatea navigabilității, în domeniile:

- operațiuni aeriene
- inspecții la platformă (inspecții SAFA)
- personal navigant
- controlori de trafic aerian
- managementul traficului aerian și servicii de navigație aeriană.

În acest mod, inspecțiile de standardizare din toate domeniile sunt realizate în prezent în aceeași bază legală și în conformitate cu aceleași metode de lucru.

<sup>2</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 90/2012 al Comisiei din 2 februarie 2012 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 736/2006 privind metodele de lucru ale Agenției Europene pentru Siguranța Aeriană pentru efectuarea de inspecții de standardizare, JO L 31/1.

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

Domeniul de aplicare geografic al standardizării cuprinde 46 de țări: cele 31 de „state AESA” (și anume, cele 27 state membre ale UE plus 4 state în care legislația Uniunii Europene în domeniul siguranței aviației este aplicabilă prin intermediul unor acorduri bilaterale sau multilaterale încheiate cu UE) și 15 state care au încheiat acorduri de lucru cu AESA („state AL”). În cursul anului 2012, 36 dintre acestea au fost supuse unor inspecții în unul sau mai multe domenii tehnice, dintre care 24 au fost „state AESA”, iar 12, „state AL”.

În domeniul inspecțiilor la platformă, din programul SAFA fac parte, în total, 44<sup>4</sup> de țări, 16 dintre acestea fiind vizitate în 2012: 13 „state AESA” și 3 „state AL”.

## Principalele realizări în 2012

### ➤ Grupul de inspectori

AESA se angajează să includă în echipele sale de inspectare inspectori ai AAN detașați, pentru a beneficia de competența lor și de experiența lor practică, precum și pentru a forma și a disemina o înțelegere comună a cerințelor aplicabile în rândul AAN (standardizare proactivă). În 2012, 134 membri ai echipei au fost inspectori ai AAN detașați (50% din total). Au fost furnizate cinci cursuri de pregătire inițială pentru inspectori de standardizare la care au participat, în total, 85 de inspectori.

### ➤ Rezultatele principale ale standardizării

În 2012, au fost efectuate 121 de inspecții de standardizare, după cum urmează:

Tip inspecție	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD
Periodică	23	16	8	7	9 <sup>5</sup>
Ad-hoc	1	-	-	-	-
Urmărire	1	9	11	7	-
Evaluarea spațiului aerian comun european (European Common Aviation Area, ECAA)	1	2	-	-	-

În urma acestora, s-a înregistrat un total de 868 de constatări, dintre care 838 au fost clasificate ca neconformități care necesită propunerea și aplicarea unui plan de acțiune corectiv de AAN inspectată. Aproximativ 26% din numărul total al constatărilor au fost clasificate ca deficiențe semnificative, care pot genera probleme privind siguranța dacă nu sunt corectate în mod corespunzător.

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

În majoritatea domeniilor de standardizare, principalele dificultăți sunt legate de procesul de acordare a autorizațiilor, licențelor sau certificatelor și de supravegherea continuă a organizațiilor autorizate. Disponibilitatea insuficientă de personal adecvat pentru inspecții din punctul de vedere al calificării și/sau numeric reprezintă unul dintre principalele motive ale aspectelor slabe identificate; acest lucru este relevant mai ales în domeniul operațiunilor aeriene.

- Pe parcursul anului 2012, agenția a organizat, în total, 13 reuniuni pentru ATM/ANS. Reuniunile de standardizare s-au dovedit a fi un instrument util pentru atingerea unui nivel mai înalt de înțelegere comună și pentru interpretarea cerințelor aplicabile. Îmbunătățirea continuă a procesului de standardizare

<sup>4</sup> Domeniul de aplicare geografic al standardizării SAFA este același ca în cazul standardizării, fără Kosovo, San Marino și Liechtenstein, și incluzând Marocul.

<sup>5</sup> Patru state membre au fost vizitate inițial în domeniul FSTD.



La momentul actual, procesul de standardizare este dezvoltat și își îndeplinește cu succes obiectivele. Utilizarea unor unități automate de extragere a datelor și a unor capacități îmbunătățite de raportare a asigurat un control superior și la timp al stării constatărilor, conducând, astfel, la un control general îmbunătățit al fazei de urmărire a procesului de standardizare. Agenția a participat la pregătirea noului regulament de standardizare, bazându-se pe experiența dobândită în cei peste 5 ani de aplicare a regulamentului actual.

Noul concept de realizare a standardizării se bazează pe o abordare a monitorizării continue (*Continuous Monitoring Approach, CMA*), bazată pe identificarea, colectarea și analiza datelor despre siguranță și activitate pentru a permite departamentului de standardizare al AESA să evalueze în mod constant capacitățile de supraveghere a siguranței ale autorităților competente și rezultatele statelor privind performanțele în materie de siguranță, la nivel general și la nivelul specific domeniului. Aceste date vor fi apoi prelucrate cu ajutorul unui model și vor juca rolul unui indicator important de stabilire a frecvenței, a domeniului de aplicare și a anvergurii inspecțiilor de standardizare.

## **d. Operatori**

### **Obiectivul și domeniul de aplicare**

Departamentul operatorilor gestionează activitățile agenției care vizează coordonarea Programului comunitar european de evaluare a siguranței de zbor la aeronavele străine (SAFA) și autorizarea operatorilor din țările terțe (*Third Country Operators, TCO*).

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

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

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

În acest an, agenția s-a concentrat pe consolidarea programului SAFA (inclusiv, de exemplu, prin actualizarea bazei de date SAFA, emiterea unui document de orientare revizuit SAFA), pe realizarea auditurilor de standardizare SAFA vizând AAN și pe furnizarea de asistență profesională și tehnică Comisiei pentru Comitetul pentru siguranța aeriană (*Air Safety Committee, ASC*) privind lista de siguranță a UE.

### **Principalele realizări în 2012**

#### **SAFA**

După lansarea unei noi aplicații și a unei noi baze de date SAFA, în 2012, s-a realizat și un proces de modernizare semnificativ, axat pe îmbunătățirea capacităților analitice și a facilitării urmăririi.

Analiza SAFA a fost realizată în concordanță cu programul stabilit. Rezultatele analizei, precum și rezultatele procesului de stabilire a priorităților inspecțiilor SAFA, au fost prezentate în cursul reuniunilor Comitetului pentru siguranța aeriană (lista de siguranță). Au fost, de asemenea, realizate numeroase analize ad-hoc, la solicitarea Comisiei Europene, pentru a acorda asistență în diverse cazuri aflate în curs de investigare.

Astfel cum prevede Directiva SAFA și în conformitate cu regulamentul modificat de standardizare, AESA a continuat procesul de standardizare SAFA, un al doilea ciclu de standardizare început în 2012. Un număr total de 16 inspecții de standardizare au fost planificate și realizate în UE și în state participante la programul SAFA care nu sunt membre ale UE.

Dialogul cu industria a continuat, deoarece AESA a organizat cea de-a doua ediție a Forumului autorităților de reglementare SAFA și al industriei, care a reunit reprezentanți din statele participante la SAFA, ai IATA, AEA, ELFAA, AICA și ai unor constructori majori de aeronave pentru a discuta deschis despre problemele privind SAFA.

Procedurile SAFA au fost revizuite în baza ideilor primite în timpul reuniunilor cu statele participante și industria și, de asemenea, în baza feedback-ului obținut în cadrul vizitelor de standardizare. În 2012 a fost adoptată o nouă versiune a documentului de orientare SAFA al AESA – Procedurile de inspecție la platformă. Ulterior, AESA a emis un buletin de pregătire SAFA și a organizat un atelier pentru instructori SAFA.

Programul SAFA al UE a continuat să fie promovat unui public internațional, iar principiile și procedurile sale sunt imitate din ce în ce mai mult de diferite regiuni și state din întreaga lume.

Muntenegru a încheiat un acord de lucru cu AESA, devenind astfel cel de-al 44-lea stat participant la SAFA.

## **Operatorii din țările terțe**

Odată cu extinderea sferei sale de competență, agenția a început lucrări pregătitoare (definirea exactă a domeniului de aplicare, volumul de muncă și procedurile) în contextul autorizării operatorilor din țările terțe (TCO). Agenția s-a axat pe proiectul de regulament de punere în aplicare (partea TCO viitoare), procedurile de lucru, modelul de evaluare TCO și contribuția la documentul de analiză a operațiunilor din domeniul tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC) pentru aplicația software TCO preconizată. Datorită întârzierilor apărute în procesul de reglementare și adoptare a părții TCO, recrutarea planificată de angajați TCO și șefi de echipă a fost temporar suspendată.

Comisia Europeană a beneficiat periodic de asistență în contextul listei de siguranță a UE. AESA a participat la audieri premergătoare cu autorități străine și operatori străini și a furnizat servicii de expertiză tehnică în cursul mai multor misiuni de evaluare a siguranței în contextul listei de siguranță a UE. Secția TCO a continuat să coordoneze grupul de lucru pentru analiza rapoartelor din cadrul Programului universal de audit al supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme*, USOAP) al OACI, care a furnizat Comitetului pentru siguranța aeriană al UE o serie de rapoarte. În plus, angajații TCO au obținut calificarea de auditori USOAP OACI, iar AESA a detașat angajați pentru a participa la diferite audituri complexe ale OACI.

## 4. Dezvoltare internațională

### Obiectivul și domeniul de aplicare

Agenția încheie acorduri de lucru cu AAN străine și asistă Comisia Europeană la negocierea și punerea în aplicare a acordurilor bilaterale de siguranță a aviației (BASA) și a altor acorduri privind aviația, în mod ad-hoc.

În plus, agenția își consolidează relațiile cu OACI, în strânsă coordonare cu Direcția Generală de Mobilitate și Transporturi și statele membre, precum și în raport cu Eurocontrol.

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

### Principalele realizări în 2012

#### ➤ Acorduri bilaterale și acorduri de lucru

Acordurile bilaterale de siguranță a aviației (BASA) privind siguranța aviației civile încheiate între UE și SUA au implicat operațiuni intense de coordonare. În special, în cadrul reuniunii din mai 2012, consiliul bilateral de supraveghere (*Bilateral Oversight Board*, BOB), în conformitate cu BASA UE-SUA, a stabilit trei grupuri de lucru a căror sarcină a fost dezvoltarea de noi anexe la acord, în special referitoare la: licențierea piloților, simulatoare de zbor (FSTD) și organizațiile de instruire a piloților. Pe parcursul anului 2012, s-au realizat șase inspecții în SUA în legătură cu acordul UE/SUA. În plus, au fost organizate două reuniuni ale Consiliului comun de coordonare privind întreținerea (*Joint Maintenance Coordination Board*, JMCB) și a fost obținută autorizarea documentului de orientare privind anexele de întreținere (*Maintenance Annex Guidance*, MAG).

În legătură cu acordul UE/Canada, a fost organizată prima reuniune a Comitetului sectorial comun privind întreținerea (*Joint Sectorial Committee on Maintenance*, JSCM), iar MAG a fost întocmit și aprobat alături de un document care include proceduri de tranziție convenite care trebuie urmate de Transport Canada, AESA și autoritățile competente din statele membre.

În urma intrării în vigoare a Acordului dintre Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană privind cooperarea în domeniul reglementării siguranței aviației civile, Comitetul de supraveghere a certificării (*Certification Oversight Committee*, COB) a început o revizuire extinsă a procedurilor tehnice de aplicare (*Technical Implementation Procedures*, TIP) asociate. Un proces de îmbunătățire continuă este în vigoare pentru a îmbunătăți acceptarea reciprocă a constatărilor tehnice și aprobărilor dintre Europa și SUA.

#### ➤ Cooperarea cu OACI

În 2012, AESA a purtat negocieri cu OACI, în baza unui acord de lucru între ambele organizații, conform Memorandumului de înțelegere (MoU) UE-OACI. Aceste negocieri trebuie să se încheie în 2013.

În plus, AESA și-a continuat activitatea alături de Comisia Europeană, statele membre ale UE și OACI la elaborarea unei metode mai simple de reducere a diferențelor pentru acele domenii în care UE a dobândit competență. În decembrie 2012, a avut loc la Köln o reuniune a Coordonatorilor europeni de monitorizare continuă la nivel național (*European National Continuous Monitoring Coordinators*, NCMC) pentru a discuta despre provocările actuale cu care se confruntă statele europene și pentru a găsi soluții stabilite de comun acord, în special referitoare la abordarea de monitorizare continuă (CMA) ICAO și transmiterea electronică a diferențelor (*Electronic Filing of Difference*, EFOD). În 2012, AESA a contribuit, de asemenea, la lucrările Grupului de coordonare în domeniul siguranței ECAC/CE pentru adunarea OACI, care pregătește contribuția europeană la cea de-a 38-a ediție a adunării OACI (care va avea loc în septembrie/octombrie 2013). În plus, AESA a continuat să colaboreze cu biroul

regional al OACI de la Paris pentru a contribui la conturarea noului Grup Regional European pentru Siguranța Aviației (*European Regional Aviation Safety Group, RASG*).

## **5. Activități auxiliare**

### **Obiectivul și domeniul de aplicare**

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

În 2012, principalele provocări în domeniul asistenței au cuprins lansarea a două aplicații IT foarte importante (SAFA și IORS) și finalizarea demersurilor de înființare a biroului AESA din Bruxelles.

### **Principalele realizări în 2012**

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

Primul pas în revizuirea planificată a regulamentului privind onorariile și taxele a fost încheiat cu succes prin modificarea Regulamentului nr. 494/2012, permițând agenției să taxeze activitățile corespunzătoare noilor atribuții, din aprilie 2012.

Aproximativ 34 de proceduri de licitație de mare valoare au fost gestionate și semnate pe parcursul anului 2012, acestea acoperind nevoile de achiziții publice ale diferitelor direcții ale AESA (vezi mai multe informații în anexa 5).

În domeniul externalizării certificării, a fost finalizată cu succes cea de-a doua fază a procedurii de achiziții atât pentru autoritățile aeronautice naționale, cât și pentru entitățile calificate. Noile contracte cadru de servicii au fost semnate cu 15 AAN și 10 CE.

#### **Serviciile financiare**

Agenția a emis toate documentele de planificare și raportare la timp, respectând regulamentul financiar. Conturile anuale pe 2011 au fost aprobate de Curtea de Conturi Europeană, iar Parlamentul European a aprobat descărcarea de gestiune a agenției pentru anul 2010.

A fost întocmit un manual financiar, care oferă o prezentare generală a tuturor conceptelor în baza cărora se desfășoară operațiunile și descrie modul în care bugetul și principiile și instrumentele contabile sunt aplicate în cadrul agenției.

S-a continuat dezvoltarea capacității de raportare pentru a acorda asistență managementului agenției privind procesul decizional pentru a îndeplini în mod eficient misiunile agenției. A fost prezentat și discutat în fiecare lună cu toți directorii din Comitetul executiv un tablou de bord lunar cu indicatori cheie de performanță (inclusiv cei din programul anual de lucru). Închiderile de conturi trimestriale, îmbunătățirea suplimentară a bazelor de date, rapoartele și analizele specifice au permis o monitorizare atentă a activităților finanțate din subvenții și a celor finanțate din onorarii și taxe.

Sistemul de control intern a fost consolidat prin introducerea controalelor ex-post. Au fost luate măsuri specifice (de exemplu, organizarea de zile ale finanțelor, reuniuni lunare cu direcțiile operaționale) pentru a consolida în continuare cunoștințele și gradul de conștientizare privind aspectele financiare ale angajaților agenției. Au fost aplicate majoritatea măsurilor de simplificare administrativă stabilite în 2011.

## Serviciile juridice

Departamentul juridic a contribuit, de asemenea, în mod activ la susținerea funcțiilor de standardizare și elaborare a proiectelor legislative ale agenției. Departamentul juridic a furnizat asistență funcțiilor tehnice/operaționale ale agenției și tuturor proceselor agenției. Trebuie evidențiate, în special, eforturile depuse pentru punerea în aplicare a regulamentului referitor la amenzi și penalizări, precum și revizuirea procedurilor interne pentru a gestiona măsurile de la articolul 14.

Departamentul a coordonat în mod continuu răspunsul agenției la solicitările autorităților de investigare a accidentelor și ale autorităților judiciare în strânsă colaborare cu direcțiile operaționale și serviciile de consiliere juridică externe. Acesta a coordonat diferite solicitări de acces public la documentele AESA, răspunsurile oferite la reclamațiile Ombudsmanului european și a jucat un rol important în stabilirea cadrului pentru gestionarea structurată a aspectelor legate de conflictele de interese. În plus, a convenit împreună cu Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor un plan de urmat în ceea ce privește conformitatea cu obligația de protecție a datelor. Până la finalul anului, s-a atins un nivel de 72% din țintele convenite.

Departamentul a organizat, de asemenea, apărarea agenției în prima procedură completă de apel în fața consiliului de apel, incluzând argumentarea poziției agenției în cadrul pledoariilor.

În plus, Departamentul, ca parte și în fruntea delegației Uniunii Europene, a găzduit la Bruxelles una dintre ultimele reuniuni ale Grupului de acțiune OACI referitoare la Protecția informațiilor privind siguranța care se apropie de final. Departamentul a prezidat, de asemenea, Rețeaua juridică interagenții în 2012.

## Comunicare

Anul 2012 a fost marcat de sărbătorirea celei de-a 10-a aniversări a agenției la care au participat peste 700 de angajați și reprezentanți ai industriei aviatice, ai autorităților naționale din domeniul aviației, ai organizațiilor partenere internaționale și ai Comisiei Europene, printre care Comisarul european pentru transport și mobilitate.

## Resurse umane

La sfârșitul anului 2012, în cadrul AESA erau angajați 614 agenți temporari (AT), cu 40 mai mulți decât în anul anterior. În plus, la AESA au fost angajați 70 de agenți contractuali (AC) și 11 experți naționali detașați (END). Per total, AESA a încheiat 82 de noi contracte de muncă, în timp ce 29 de membri ai personalului au părăsit agenția. Acest lucru a dus la o creștere netă a personalului cu 53 de membri. 23 de membri ai personalului au avut succes în proceduri de selecție externe sau interne

Agenția a publicat 47 de locuri de muncă vacante, 38 dintre acestea fiind locuri de muncă pentru agenți temporari, iar 12, posturi pentru agenți contractuali. S-au finalizat 49 de proceduri de selecție destinate ocupării a 41 de posturi pentru agenți temporari și a 10 posturi pentru agenți contractuali. S-au primit aproximativ 4 197 de candidaturi și au fost derulate peste 433 de interviuri.

Contracte noi încheiate în 2012 (AT/AC/END)	82
Membrii personalului care au plecat în 2012 (AT/AC/END)	29
Creșterea netă a personalului în 2012 (AT/AC/END)	53
Locuri de muncă vacante publicate în 2012 (AT/AC/END)	47
Candidați interni care au candidat cu succes (AT)	23

În plus, alți 16 candidați AT au acceptat o ofertă de angajare în 2012 și își vor ocupa postul în cursul primelor luni ale anului 2013. Informații despre cifrele și datele demografice ale personalului agenției pe 2012 pot fi găsite în **anexa 5**.

Luând în considerare condițiile pieței muncii și resursele reduse de experți în domeniul aviației, este important nu numai să fim atractivi pentru experții cu experiență, ci și să asigurăm calificarea noilor absolvenți la nivel intern. În acest context, primul apel pentru stagii de formare plătite a fost lansat în toamna anului 2011 cu o admitere în primăvara anului 2012.

Admiterile au de obicei loc primăvara și toamna. Absolvenții care urmează stagii stau o perioadă de până la șase luni, iar studenții, care au absolvit cel puțin doi ani de studii universitare, stau o perioadă cuprinsă între 3 și maxim 6 luni. În total, în 2012, au fost selectați 13 stagiați pentru un stagiu de formare de șase luni pe un post ce corespunde domeniului lor academic de specialitate.

În scopul asigurării recrutării de personal suficient cu competențele tehnice adecvate și în contextul resurselor reduse de experți pe piața muncii (după cum s-a menționat de asemenea anterior), AESA a fost reprezentat ca angajator în cadrul a diferite târguri din domeniu în anul 2012 (AERO Friederichshafen, zilele carierei de la ILA și zilele carierei de la mitingul aviatic de la Farnborough).

Din mai până în octombrie 2012, în jur de 40 de angajați AESA au luat parte la un program mini-pilot referitor la Flexitime și Clock-in/Clock-out (CICO). Lansarea programului mini-pilot a avut drept scop testarea aplicării viitoare a Flexitime și CICO în rândul angajaților AESA, însă oferă feedback echipei de proiect Flexitime (Departamentele de HR, IS și CS) pentru a îmbunătăți fie funcțiile instrumentelor IT, fie proiectul politicii Flexitime. Programul mini-pilot a fost oprit în octombrie 2012 pentru a oferi echipei de proiect Flexitime timpul necesar pentru a îmbunătăți instrumentele IT de susținere a aplicării Flexitime și CICO și proiectele de politici existente referitoare la subiectul respectiv. Aceasta a condus la adoptarea Deciziei ED 2012/162/E din 17 decembrie 2012 referitoare la introducerea unor programe de lucru flexibile („Flexitime”) care să fie aplicate în cadrul AESA la 1.2.2013.

După raportul final de audit realizat de Curtea de Conturi Europeană (CCE) în 2011, s-a remarcat faptul că patru agenții ale UE, printre care și AESA, dețineau politici necorespunzătoare sau nu dețineau deloc politici referitoare la conflictul de interese. Din moment ce rapoartele CCE sunt utilizate suplimentar față de conturile și declarațiile financiare anuale de Parlamentul European în timpul procedurii anuale de descărcare de gestiune, a fost esențial pentru agenție să aibă la dispoziție o politică privind prevenția și gestionarea conflictelor de interese, politică aplicată înainte de finalul anului 2012 pentru a asigura faptul că agenției AESA îi este acordată descărcarea de gestiune pentru următorul exercițiu financiar. Prin urmare, la 1 august 2012, agenția a adoptat politica „Codul de conduită al personalului AESA” care include, de asemenea, norme referitoare la „prevenirea și gestionarea conflictelor de interese” și „cadourile și manifestările de ospitalitate”. Adoptarea și aplicarea acestei politici au drept scop asigurarea faptului că angajații AESA acționează cu imparțialitate, în mod independent și cu integritate atunci când își realizează sarcinile, unul dintre principiile esențiale ale guvernantei tuturor instituțiilor și agențiilor din cadrul Uniunii Europene. Principalele măsuri pe care AESA le-a luat pentru a aplica această politică în cel de-al doilea semestru al anului 2012 au fost următoarele:

- cerința ca fiecare manager să completeze o declarație anuală de interese<sup>6</sup>,
- cerința Comitetului executiv al AESA, care include directorii, de a întocmi o declarație anuală de interese. Declarația anuală de interese a Directorilor a fost publicată pe site-ul AESA,
- instituirea unei Comisii de etică care să ofere avize și asistență ED pentru a evalua declarația de interese completată;
- adoptarea normelor referitoare la cadouri, manifestările de ospitalitate și invitațiile aplicabile tuturor angajaților,
- organizarea unui curs de pregătire obligatoriu referitor la Codul de conduită și care să se axeze pe anexele sale pentru toți angajații AESA.

În 2012, 85 de membri ai personalului (81 AT și 4 AC) au fost propuși pentru reclasificare. AC sunt reclassificați direct; 80% dintre AT au întrunit cu succes cerința referitoare la cunoașterea unei a treia limbi.

Verificarea din 2012 (2-24 februarie) a situației de la momentul respectiv a fost realizată pentru a urmări sferile cheie ale sondajului complet din 2011 (rată de răspuns de 69%). Rezultatele au fost utilizate pentru a dezvolta următoarele activități de pregătire a echipei de management și de consolidare a echipei și pentru a pregăti reuniunile cu toți membrii personalului, inițiativele de comunicare pentru aniversarea AESA și stabilirea reuniunilor periodice între șefii de departamente, blogul ED etc. Mai exact, au fost stabilite grupuri de lucru HoD pentru dezvoltarea de planuri de acțiune referitoare la principalele sfere identificate care necesită îmbunătățire. Grupul de lucru privind cultura și comunicarea a adus o contribuție la cultura agenției, un proiect comun al departamentului de resurse umane, comunicații și grupului de lucru. Această contribuție va fi utilizată pentru organizarea unui atelier de dezvoltare organizațională la începutul lui 2013 și pentru lansarea unei serii de inițiative de consultare pentru personal pe parcursul următorului an.

Grupul de consilieri confidențiali a fost mărit cu trei noi consilieri, numărul total de consilieri activi ajungând la șase.

În 2012 s-au desfășurat următoarele proceduri de licitație pentru proiectele de dezvoltare a resurselor umane:

- 1) Licitarea de evaluare a postului cu obiectivul de a moderniza matricea posturilor AESA și de a stabili structura unui model al familiei posturilor. Aceasta va susține deciziile organizaționale referitoare la restructurare, mobilitatea personalului, traiectoriile profesionale și planificarea succesiunii. Aplicarea va începe în trimestrul 1 din 2013;
- 2) Licitarea referitoare la cadrul competențelor cu obiectivul dezvoltării unui model al competențelor adaptat la caracterul specific al experienței agenției și susținerii proceselor noastre de management și resurse umane. Aplicarea va începe în trimestrul 2 din 2013;
- 3) Licitarea pentru centrele de evaluare și dezvoltare s-a încheiat în trimestrul 4 din 2012. Aceasta va susține AESA în sensul consolidării practicilor de recrutare și dezvoltare pentru funcțiile de conducere;
- 4) O altă procedură de licitație deschisă pentru asigurarea de agenți temporari a fost pregătită în 2012 și va fi publicată în trimestrul 1 din 2013. Agenții temporari sunt necesari pentru

<sup>6</sup> Rețineți că angajatul care are o funcție considerată sensibilă trebuie să completeze o declarație anuală de interese. Acest exercițiu va fi lansat în 2013.

completarea personalului statutar datorită absențelor pe termen scurt/mediu sau perioadelor de vârf care necesită forță de muncă suplimentară.

În decembrie 2012, ED a decis să reorganizeze funcția de resurse umane în două departamente:

- Administrarea personalului pentru asigurarea aplicării eficiente a tuturor dispozițiilor de reglementare referitoare la condițiile de angajare;
- Dezvoltarea profesională și organizațională în scopul stabilirii unei legături strânse între atragerea și selectarea de persoane talentate, gestionarea performanței, pregătire, mobilitate și identificarea potențialului pentru a garanta dezvoltarea. Competențele vor fi identificate și posibilele lipsuri vor fi acoperite, cu un accent aparte pus pe cunoștințele specializate necesare în viitor.

Această reorganizare (incluzând semnătura deciziilor ED necesare) va fi aplicată în 2013.

## Pregătirea generală și tehnică

### **Pregătirea generală**

În 2012, au fost organizate, în total, 336 de cursuri de pregătire generală (dintre care 80 de cursuri și teste lingvistice) cu un total de 2692 participanți (dintre care 499 la cursuri/teste lingvistice).

Gradul de conștientizare legat de pregătirea pentru management și dezvoltarea echipei a crescut. Au fost organizate, în total, 6 evenimente de consolidare a echipei. Gradul de participare la cursul anual de pregătire pentru management a întrunit indicatorul cheie de performanță privind conformitatea de 85%. Pregătirea pentru evaluarea competențelor pentru noii evaluatori a fost, de asemenea, monitorizată în mod obligatoriu.

Pregătirea privind conștientizarea aspectelor multiculturale a continuat, incluzând cursuri standard referitoare la comunicarea și negocierea interculturală, precum și subiecte ad-hoc adaptate unor sfere specifice (Africa, China).

Pregătirea obligatorie pentru aplicarea politicii privind codul de conduită AESA a fost aplicată în cazul tuturor persoanelor care lucrau la sediul AESA. Mai întâi au urmat cursurile de formare managerii (participare de 84%) și membrii personalului cu funcții sensibile (participare de 94%). Per total, în 2012, peste 77% din publicul țintă total a participat la cursuri de pregătire. Cursurile de pregătire vor continua și în 2013.

În 2012, activitățile de pregătire generală au fost următoarele:

		TOTAL
Sesiuni de pregătire generală	256	336
Clase și teste de pregătire lingvistică	80	
Participanți la pregătire generală	2193	2692
Participanți la pregătire lingvistică	499	

### **Pregătirea tehnică**

Pentru a veni în întâmpinarea cererii crescute pentru o pregătire la timp și ad-hoc, în 2012 au fost luate următoarele măsuri:

- publicarea de cataloage de cursuri pentru pregătire tehnică pe site-ul AESA pentru AAN, industrie, AAN internaționale și instituțiile academice, pentru a spori vizibilitatea și utilizarea unui sistem unic de înregistrare;



- publicarea unui număr tot mai mare de cursuri online, inclusiv a Acordului privind siguranța UE/SUA, ARIS și IORS;
- împărtășirea celor mai bune practici cu AAN prin reuniuni ale Grupului de inițiativă comună privind nevoile de pregătire (*Common Training Initiative Group*, CTIG) și participarea la ateliere de standardizare și reglementare;
- finalizarea inventarului general al resurselor bibliotecii tehnice și reînnoirea principalelor publicații standard și a abonamentelor electronice;
- pregătirea privind noua platformă de examinare online prin sistemul ELG pentru organizații și AAN.

Printre principalele realizări în 2012 s-au numărat:

- creșterea numărului furnizorilor de examinări online la 43, inclusiv 13 AAN din statele membre;
- o nouă ofertă pe patru ani acoperind 17 loturi;
- aplicarea sistemului ELG al AESA pentru gestionarea pregătirii și pentru platforma de examinare online cu migrarea întregii baze de date pe serverele proprii ale AESA;
- adoptarea de noi tehnologii de pregătire pentru a satisface o bază de clienți în expansiune;
- elaborarea și furnizarea de cursuri de specialitate pentru: CS-23, CS-27/29, evaluatori FSTD, Acordul privind siguranța UE/SUA, ARIS, sistemul ELG, baza de date SAFA și IORS;
- prezentarea ED a lucrării privind conceptele academiei de pregătire AESA;
- publicarea setului de examinări online ale personalului navigant (10);
- publicarea programului de pregătire pe 2012 (decembrie 2012).

În 2012, activitățile de pregătire au fost următoarele:

<b>Sesiuni de pregătire</b>	96
<b>Zile de cursuri</b>	166
<b>Participanți de la AESA</b>	515
<b>Participanți de la AAN</b>	295

## **Anexe**

- **Anexa 1:**      **Declarația de asigurare din partea ordonatorului de credite**
- **Anexa 2:**      **Studii și proiecte de cercetare pe 2012**
- **Anexa 3:**      **Decizii, avize și NPA pe 2012**
- **Anexa 4:**      **Rezultatele financiare ale agenției în 2012 (execuția bugetară a AESA)**
- **Anexa 5:**      **Proceduri de achiziție lansate și/sau finalizate în 2012**
- **Anexa 6:**      **Cifre referitoare la personalul angajat și la demografie**
- **Anexa 7:**      **Indicatori cheie de performanță**
- **Anexa 8:**      **Consiliul de administrație al AESA**
- **Anexa 9:**      **Lista acronimelor**

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

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

- Declar că informațiile cuprinse în acest raport redau o imagine reală și corectă<sup>7</sup>.
- Afirm că am o asigurare rezonabilă că resursele alocate activităților descrise în acest raport au fost utilizate în scopul prevăzut și în conformitate cu principiul bunei gestiuni financiare și că procedurile de control stabilite oferă garanțiile necesare în ceea ce privește legalitatea și regularitatea tranzacțiilor aferente.

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

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

Patrick Goudou,

Director executiv al Agenției Europene de Siguranță a Aviației

---

<sup>7</sup> O imagine reală și corectă înseamnă în acest context o prezentare de încredere, completă și corectă a stării de fapt.

## Anexa 2: Studii și proiecte de cercetare pe 2012

În 2012, în urma unei proceduri de licitație reușite și pentru un buget total de milioane de euro (943 600 EUR pentru BL3903 + 0 mii EUR pentru BL3600), agenția a decis să finanțeze următoarele 9 proiecte, fiecare având o durată cuprinsă între 6 și 11 luni:

• 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

În 2012, agenția a primit și a acceptat rapoartele finale pentru următoarele proiecte:

• 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

\* Realizat de un student stagiar în timpul perioadei sale de stagiu

Rapoartele sunt disponibile pentru vizualizare și descărcare pe pagina de internet a agenției dedicată cercetării<sup>8</sup>

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

## Anexa 3: Decizii, avize și NPA pe 2012

### Decizii

Decizie	Numărul proiectului	Tema
Decizia 2012/001/R	25.035	Cabin environment – Air Quality
Decizia 2012/002/R	RMT.152 (ATM.002 b)	Introduction of ACAS II software version 7.1 Update of AMC-20
Decizia 2012/004/R	66.004 66.006 66.009 66.011 66.022	Advanced vision systems HUD/EVS/SVS/CSV
Decizia 2012/005/R	OPS.001	AMC and GM for Cabin Crew in Commercial Air Transport Operations
Decizia 2012/006/R Decizia 2012/007/R	RMT.0187 (FCL.001 b) RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM to Part-ARA and PART-ORA
Decizia 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 CE
Decizia 2012/009/R	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO standards for parts and appliances into EASA ETSO
Decizia 2012/010/R Decizia 2012/011/R	RMT.0187 (FCL.001 b)	Implementing rules for pilot licensing – CS-FSTD(A) and CS-FSTD(H)
Decizia 2012/012/R	RMT.0273	Halon — Update of CSs in order to comply with EC CE
Decizia 2012/013/R	N/A	Rulemaking programme 2013-2017
Decizia 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
Decizia 2012/015/R Decizia 2012/016/R Decizia 2012/017/R Decizia 2012/018/R Decizia 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
Decizia 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
Decizia 2012/021/R	27&29.002 a	CS for Small Rotorcraft ('CS-27') Damage Tolerance & Fatigue Evaluation of Metallic Rotorcraft Structures
Decizia 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

### Avize

Avize	Numărul proiectului	Tema
Aviz 01/2012	RMT.0428 (OPS.001 a)	Implementing rules for air operations
Aviz 03/2012		
Aviz 02/2012		
Aviz 04/2012	RMT.0440	FTL requirements for CAT aeroplane

	(OPS.055 a)	
Aviz 05/2012	RMT.0290 (OPS.004 a)	Implementing rules for the oversight of third country aircraft
Aviz 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	Numărul proiectului	Tema
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

## Anexa 4: Rezultatele financiare ale agenției în 2012 (execuția bugetară a AESA) <sup>9</sup>

### 4.1. Contul preliminar al rezultatului exercițiului pentru 2012 (toate cifrele sunt exprimate în mii de euro).

Contabilitatea bugetară oferă o imagine detaliată a execuției bugetare, pe baza principiului contabilității de casă modificat.

<b>VENITURI</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Subvenții acordate de Comisie (pentru bugetul de funcționare – titlurile 1, 2 și 3 – al agenției)	35.728	35.192
Fonduri Phare acordate de Comisie	2.924	946
Alte contribuții și fonduri primite prin intermediul Comisiei	1.514	1.525
Venituri din onorarii	74.241	71.978
Alte venituri	727	1.308
<b>TOTAL VENITURI (a)</b>	<b>115.132</b>	<b>110.949</b>
<b>CHELTUIELI</b>		
Titlul I: Cheltuieli cu personalul	64.276	57.911
Titlul II: Cheltuieli de administrare	13.563	13.871
Titlul III: Cheltuieli de funcționare exceptând veniturile alocate din onorarii și taxe	56.812	51.442
Venituri alocate reportate din onorarii și taxe	24.197	25.226
<b>TOTAL CHELTUIELI (b)</b>	<b>158.848</b>	<b>148.450</b>
<b>REZULTAT PENTRU EXERCIȚIUL FINANCIAR (a-b)</b>	<b>- 43.716</b>	<b>- 37.501</b>
Anularea creditelor de plată neutilizate reportate din anul precedent	1.612	2.526
Ajustări pentru reportarea din anul precedent a creditelor disponibile la 31 decembrie provenind din venituri alocate	42.177	36.349
Diferențe de curs valutar pentru respectivul an (câștig +/-pierderi -)	- 12	- 13
<b>BILANȚ PRIVIND REZULTATUL EXERCIȚIULUI FINANCIAR</b>	<b>62</b>	<b>1.361</b>
Bilanț anul N-1	<b>1.361</b>	<b>1.565</b>
Bilanț pozitiv din anul N-1 rambursat în anul N Comisiei	- 1.361	- 1.565
<b>Rezultat utilizat pentru determinarea sumelor în contabilitatea generală</b>	<b>62</b>	<b>1.361</b>
<b>Subvențiile acordate de Comisie – veniturile angajate din registrele agenției și cheltuielile angajate ale Comisiei</b>	<b>35.666</b>	<b>33.830</b>
<b>Prefinanțarea rămasă de achitat de agenție Comisiei în anul N+1</b>	<b>62</b>	<b>1.361</b>

<sup>9</sup> Se preconizează că raportul final al Curții de Conturi Europene privind conturile AESA în 2012 va fi recepționat în iunie 2013.

Neinclusă în rezultatul bugetar:		
Dobânda generată până în 31/12/N la fondurile de subvenție ale Comisiei și care trebuie rambursată Comisiei (datorie)	<b>0.055</b>	<b>0.059</b>

În 2012, agenția a utilizat doar credite de plată nediferențiate.

Consumul total de credite de angajament s-a ridicat la 158 848 mii EUR (148 450 mii EUR în 2011), din care 132 280 mii EUR (121 966 mii EUR în 2011) au fost angajate, iar 26 568 mii EUR (26 484 mii EUR în 2011) prin alocarea de credite din venitul alocat au fost automat reportate în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul financiar al AESA.

Consumul total al creditelor de plată a atins 158 848 mii EUR (148 450 mii EUR în 2011), din care 106 118 mii EUR (93 917 mii EUR în 2011) au fost angajate, iar 52 731 mii EUR (54 533 mii EUR în 2011) au fost reportate automat (26 163 mii EUR pe angajamente și 26 568 mii EUR pe alocări de credite din venitul alocat).

Alocările de credite din venitul alocat de 26 568 mii EUR, care au fost reportate automat, se compun din 24 197 mii EUR venitul alocat, obținut din surse externe, onorarii și taxe, și 2 371 mii EUR din alte venituri alocate.

Creditele corespunzătoare veniturilor alocate de 4 437 mii EUR pentru a susține în continuare asistența tehnică și proiectele de cooperare cu țări terțe au fost estimate și autorizate în bugetul final pentru 2012. Sumele efectiv recepționate și reportate din 2011 au ajuns în total la 3 960 mii EUR, dintre care 1 853 mii EUR au fost angajate, iar alocările de credite în valoare de 2 107 mii EUR au fost reportate automat în 2013.

Cheltuielile operaționale au crescut cu 4 341 mii EUR în 2012 până la 81 009 mii EUR (76 668 mii EUR în 2011) în conformitate cu nivelurile crescute de activitate, în principal, în sfera activităților de certificare. Ca procent din bugetul general al agenției, cheltuielile operaționale au fost constante în 2011 și 2012, de 51,6% și, respectiv, 50%; cu toate acestea, o parte din creditele operaționale au fost utilizate pentru proiectele IT. Pentru a reflecta mai bine evoluția acestor cheltuieli la nivelul bugetului, s-a decis clasificarea în viitor a acestor credite ca fiind administrative.

Rata generală de execuție bugetară pentru anul 2012 a ajuns la 97,06%.

#### 4.2. Execuția bugetară preliminară pe 2012 (toate cifrele sunt exprimate în mii de euro).

	2012		2011	
<b>TITLUL I - Cheltuieli cu personalul</b>				
	<b>Plăți</b>	<b>Angajamente</b>	<b>Plăți</b>	<b>Angajamente</b>
Credite bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	66.743	66.743	58.658	58.658
Angajate	-	64.265	0	57.911
Plătite	63.520	-	57.212	0
Reportări automate	756	-	699	0
<b>Total cheltuieli/angajamente (2)</b>	<b>64.276</b>	<b>64.265</b>	<b>57.911</b>	<b>57.911</b>



Credite reportate din venitul alocat (3)	-	11	0	0
Anulate	2.467	2.467	747	747
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	96.30%	96.30%	98,73%	98,73%
<b>TITLUL II - Cheltuieli administrative</b>				
Alocări bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	14.193	14.193	14.359	14.359
Angajate	-	13.559	0	13.871
Plătite	10.198	-	9.931	0
Reportări automate	3.365	-	3.940	0
Reportări-neautomate	-	-	0	0
<b>Total cheltuieli/angajamente (2)</b>	<b>13.563</b>	<b>13.559</b>	<b>13.871</b>	<b>13.871</b>
Credite reportate din venitul alocat (3)	-	3.567.660	0	0
Anulate	630	630	488	488
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	95.56%	95.56%	96,60%	96,60%
<b>TITLUL III - Cheltuieli administrative</b>				
Alocări bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	82.726	82.726	77,245	77,245
Angajate	-	54.456	0	50.184
Plătite	32.399	-	26.774	0
Reportări automate	48.610	-	49.894	0
Reportări-neautomate	-	-	0	0
<b>Total cheltuieli/angajamente (2)</b>	<b>81.009</b>	<b>54.456</b>	<b>76.668</b>	<b>50.184</b>
Credite reportate din venitul alocat (3)	-	26.553	0	26,484
Anulate	1.716	1.716	577	577
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	97.93%	97.93%	99,25%	99,25%
<b>TOTAL</b>				
Alocări bugetare - C1+R0+C4+C5(1)	163.661	163.661	150.262	150.262
Angajate	-	132.280	0	121.966
Plătite	106.118	-	93.917	0
Reportări automate	52.731	-	54.533	0
Reportări-neautomate	-	-	0	0
<b>Total cheltuieli/angajamente (2)</b>	<b>158.848</b>	<b>132.280</b>	<b>148.450</b>	<b>121.966</b>
Credite reportate din venitul alocat (3)	-	26.568	0	26.484
Anulate	4.813	4.813	1.812	1.812
% utilizat pentru credite bugetare (2+3)/(1)	97.06%	97.06%	98,79%	98,79%

**4.3. Rezultatul economic preliminar pentru 2012** (toate cifrele sunt exprimate în mii de euro).

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

**4.3.1. Onorarii și taxe și subvenții agregate**

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>VENITURI OPERAȚIONALE</b>		
Onorarii și taxe	76.600	68.799
Contribuții de la entități CE (incluzând Cooperarea tehnologică internațională)	36.549	34.552
Recuperarea cheltuielilor	751	573
Altele	-	-
Contribuții ale țărilor AELS / țărilor terțe	994	980
<b>TOTAL VENITURI OPERAȚIONALE</b>	<b>114.895</b>	<b>104.884</b>
<b>CHELTUIELI OPERAȚIONALE</b>		
Cheltuieli cu personalul	- 63.925	- 55.747
Clădiri și cheltuieli conexe	- 8.325	- 8.859
Alte cheltuieli	- 6.511	- 5.769
Depreciere și amortizare	- 3.293	- 3.152
Activități de subcontractare și contractare	- 36.942	- 31.476
<b>TOTAL CHELTUIELI OPERAȚIONALE</b>	<b>- 118.996</b>	<b>- 105.003</b>
<b>EXCEDENT (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI OPERAȚIONALE</b>	<b>- 4.101</b>	<b>- 119</b>
<b>VENITURI (CHELTUIELI) NON-OPERAȚIONALE</b>		
Venituri din operațiuni financiare	-	-
Dobânzi încasate de la terți	519	598
Cheltuieli asociate operațiunilor financiare	- 29	-
Dobânzi plătite terților	- 4	- 70
<b>EXCEDENT / (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI NON-OPERAȚIONALE</b>	<b>486</b>	<b>528</b>
<b>EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI ORDINARE</b>	<b>3.615</b>	<b>409</b>
<b>EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ELEMENTE EXTRAORDINARE</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>EXCEDENT NET PENTRU ACEASTĂ PERIOADĂ</b>	<b>3.615</b>	<b>409</b>

**4.3.2. Doar onorarii și taxe**

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>VENITURI OPERAȚIONALE</b>		
Onorarii și taxe	76.600	68.779
Contribuții de la entități CE (incluzând Cooperarea tehnologică internațională)	-	-
Recuperarea cheltuielilor	470	242
Altele	-	-
Contribuții ale țărilor AELS / țărilor terțe	-	-
<b>TOTAL VENITURI OPERAȚIONALE</b>	<b>77.071</b>	<b>69.020</b>
<b>CHELTUIELI OPERAȚIONALE</b>		
Cheltuieli cu personalul	- 39.371	- 33.950
Clădiri și cheltuieli conexe	- 5.238	- 5.469
Alte cheltuieli	- 4.048	- 3.511
Depreciere și amortizare	- 2.166	- 2.051
Activități de subcontractare și contractare	- 27.689	- 24.103
<b>TOTAL CHELTUIELI OPERAȚIONALE</b>	<b>- 78.511</b>	<b>- 69.084</b>
<b>EXCEDENT (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI OPERAȚIONALE</b>	<b>- 1.440</b>	<b>- 62</b>
<b>VENITURI (CHELTUIELI) NON-OPERAȚIONALE</b>		
Venituri din operațiuni financiare	-	-
Dobânzi încasate de la terți	519	598
Cheltuieli asociate operațiunilor financiare	- 19	-
Dobânzi și onorarii plătite terților	- 3	- 42
<b>EXCEDENT / (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI NON-OPERAȚIONALE</b>	<b>498</b>	<b>556</b>
<b>EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI ORDINARE</b>	<b>- 943</b>	<b>493</b>
<b>EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ELEMENTE EXTRAORDINARE</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>EXCEDENT NET PENTRU ACEASTĂ PERIOADĂ</b>	<b>- 943</b>	<b>493</b>

**4.3.3 Doar subvenții**

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>VENITURI OPERAȚIONALE</b>		
Onorarii și taxe	-	-
Contribuții de la entități CE (incluzând Cooperarea tehnologică internațională)	36.549	34.552
Recuperarea cheltuielilor	280	331
Altele	-	-
Contribuții ale țărilor AELS / țărilor terțe	994	980
<b>TOTAL VENITURI OPERAȚIONALE</b>	<b>37.824</b>	<b>35.863</b>
<b>CHELTUIELI OPERAȚIONALE</b>		
Cheltuieli cu personalul	- 24.554	- 21.797
Clădiri și cheltuieli conexe	- 3.087	- 3.391
Alte cheltuieli	- 2.463	- 2.258
Depreciere și amortizare	- 1.127	- 1.101
Activități de subcontractare și contractare	- 9.253	- 7.373
<b>TOTAL CHELTUIELI OPERAȚIONALE</b>	<b>- 40.485</b>	<b>- 35.920</b>
<b>EXCEDENT (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI OPERAȚIONALE</b>	<b>- 2.661</b>	<b>- 57</b>
<b>VENITURI (CHELTUIELI) NON-OPERAȚIONALE</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Venituri din operațiuni financiare	-	-
Dobânzi încasate de la terți	-	-
Cheltuieli asociate operațiunilor financiare	- 10	-
Dobânzi și onorarii plătite terților	- 1	- 28
<b>EXCEDENT / (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI NON-OPERAȚIONALE</b>	<b>- 11</b>	<b>- 28</b>
		-
<b>EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ACTIVITĂȚI ORDINARE</b>	<b>- 2.672</b>	<b>- 84</b>
<b>EXCEDENT/ (DEFICIT) DIN ELEMENTE EXTRAORDINARE</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>EXCEDENT NET PENTRU ACEASTĂ PERIOADĂ</b>	<b>- 2.672</b>	<b>- 84</b>

**Anexa 5: Proceduri de achiziție lansate și/sau finalizate în 2012**

D	Tip de proc.	Ref.	Lot Nr.	Titlu contract	Tip de contract	Ref. contract	Candidat selectat	Valoare totală (max)	Semnare de contract	SITUAȚIE
S	NP	EASA.2011.NP.21		Technical Training - Lot 15 Composite Advanced Repairs	Cadru	EASA.2012.FC01	Lufthansa Technical Training	150.000,00 €	5.4.2012	ÎNCHEIATĂ
E	NP	E.5.2012.NP.01		Medical Support to EASA Staff Members	Cadru	E.5.2012.FC01	Dr. Med. Walter Heimbach	60.000,00 €	18.4.2012	ÎNCHEIATĂ
E	NP	E.2.2012.NP.01		Flight Data Analysis & Animation System Software Annual Support e	Cadru	E.2.2012.FC01	CAE Flightscape Inc.	22.044,00 €	19.7.2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2012.OP.01		Assessment Centres and Development Centres	Cadru	EASA.2012.FC16	Hudson Belgium NV (i)	1.500.000,00 €	6.12.2012	ÎNCHEIATĂ
						EASA.2012.FC17	Profil M - Beratung fuer Human Resources Management GmbH & Co. KG (ii)			
						EASA.2012.FC18	ifp – Institut für Managementdiagnostik Will und Partner GmbH & Co. KG (iii)			
						EASA.2012.FC19	Cubiks Netherlands BV (iv)			
						EASA.2012.FC20	SHL Deutschland GmbH (v)			
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 1 (i)	Off-set digital printing and copying services	Cadru	EASA.2012.FC07	Imprimerie Centrale S.A.	300.000,00 €	4.12.2012	ÎNCHEIATĂ
			Lot 1 (ii)			EASA.2012.FC08	Grafische Werkstatt Druckerei und Verlag Gebr. Kopp GmbH & Co. KG		18.1.2013	

D	Tip de proc.	Ref.	Lot Nr.	Titlu contract	Tip de contract	Ref. contract	Candidat selectat	Valoare totală (max)	Semnare de contract	SITUAȚIE
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 2 (i)	Layout and production services	Cadru	EASA.2012.FC09	Imprimerie Centrale S.A.	600 000,00 €	30.10.2012	ÎNCHEIATĂ
			Lot 2 (ii)			EASA.2012.FC10	Phoenix Design Aid		29.10.2012	
			Lot 2 (iii)			EASA.2012.FC11	Thomas Zimmer		5.2.2013	
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 3 (i)	Design and production services	Cadru	EASA.2012.FC12	Imprimerie Centrale S.A.	400 000,00 €	14.11.2012	ÎNCHEIATĂ
			Lot 3 (ii)			EASA.2012.FC13	Saatchi & Saatchi Brussels		6.12.2012	
			Lot 3 (iii)			EASA.2012.FC14	Thomas Zimmer		5.2.2013	
R	OP	EASA.2012.OP.03		Consultancy services in support of EASA International Technical Co-operation activities	Cadru	EASA.2012.FC22	consortiuim CAA International Ltd, Egis Avia, SENASA	6 000 000,00 €	22.11.2012	ÎNCHEIATĂ
F	OP	EASA.2012.OP.04		Besetzung der Poststelle und der Warenannahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit	Cadru	EASA.2012.FC24	Deutsche Post InHaus Services GmbH	1 500 000,00 €	18.12.2012	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lot 1 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Cadru	EASA.2012.FC45	CMS Hasche Sigle	600 000,00 €	1.3.2013	ÎNCHEIATĂ
			Lot 1 (ii)			EASA.2012.FC46	Bird & Bird LLP		6.3.2013	
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lot 2 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Cadru	EASA.2012.FC48	Bird & Bird LLP	100 000,00 €	6.03.2013	ÎNCHEIATĂ
			Lot 2 (ii)			EASA.2012.FC49	DLA Piper UK LLP		8.3.2013	
			Lot 2 (iii)			EASA.2012.FC50	CMS Hasche Sigle		7.3.2013	

D	Tip de proc.	Ref.	Lot Nr.	Titlu contract	Tip de contract	Ref. contract	Candidat selectat	Valoare totală (max)	Semnare de contract	SITUAȚIE
F	OP	EASA.2012.OP.07		Security & Reception Services (both incl. related services) at the European Aviation Safety Agency in Cologne	Cadru	EASA.2012.FC06	Gegenbauer Sicherheitsdienste GmbH	4 000 000,00 €	22.11.2012	ÎNCHEIATĂ
R	OP	EASA.2012.OP.09		Study on single-engined helicopter operations over a hostile environment	Cadru	EASA.2012.C04	Advanced Logistics Group S.A.U. (lider)	166 000,00 €	8.10.2012	ÎNCHEIATĂ
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	Direct	EASA.2012.C05	Cranfield University	100 000,00 €	29.8.2012	ÎNCHEIATĂ
R	NP	EASA.2012.NP.11		Provision of Assistance for the use of Technical Standards and Technology	Cadru	EASA.2012.FC02	EUROCAE - Organizația Europeană pentru Echipamente de Aviație Civilă	300 000,00 €	1.8.2012	ÎNCHEIATĂ
		EASA.2012.OP.12		Umzugs- und Hausmeisterdienste für die Europäische Agentur für Flugsicherheit	Cadru	EASA.2012.FC23	Gepe Gebäudedienste Peterhoff GmbH	1 000 000,00 €	7.12.2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2012.OP.13		VHM - Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters	Direct	EASA.2012.C05	Cranfield University	150 000,00 €	30.10.2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2012.OP.14		ICAR — Ice accretion and release in fuel systems	Direct	EASA.2012.C25	Airbus Operations Limited	200 000,00 €	18.12.2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2012.OP.17		Development and maintenance of a data warehouse for aviation production data	Cadru	EASA.2012.FC26	Ingenieria De Sistemas Para La Defensa de Espana S.A. (ISDEFE)	184 329,74 €	7.12.2012	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 1	Technical Training – Lot 1: Safety Management System for Evaluators	Cadru	EASA.2012.FC31	CAA International Ltd	150 000,00 €	21.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 3	Technical Training - Lot 3: Auditing Techniques for Regulators re	Cadru	EASA.2012.FC32	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20.2.2013	ÎNCHEIATĂ

D	Tip de proc.	Ref.	Lot Nr.	Titlu contract	Tip de contract	Ref. contract	Candidat selectat	Valoare totală (max)	Semnare de contract	SITUAȚIE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 4	Technical Training - Lot 4: Advanced Human Factors	Cadru	EASA.2012.FC33	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 5	Technical Training - Lot 5: Human Factors in Aircraft Maintenance	Cadru	EASA.2012.FC34	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 6	Technical Training - Lot 6: Just Culture in Aviation Safety	Cadru	EASA.2012.FC35	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 7	Technical Training - Lot 7: Airport Safety Management System	Cadru	EASA.2012.FC36	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 €	25.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 8	Technical Training - Lot 8: Aircraft Accident Investigation	Cadru	EASA.2012.FC37	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 €	25.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 9	Technical Training - Lot 9: Safety Assessment for Aircraft Systems	Cadru	EASA.2012.FC38	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 €	19.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 10	Technical Training - Lot 10: Practical Application of Safety Assessment for Aircraft Systems	Cadru	EASA.2012.FC39	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 €	19.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 13	Technical Training - Lot 13: Engineering and Maintenance in Air Transport Operations	Cadru	EASA.2012.FC40	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 14	Technical Training - Lot 14: Non Destructive Testing Auditing	Cadru	EASA.2012.FC41	CAA International Ltd	150 000,00 €	21.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 15	Technical Training - Lot 15: Special Operating Rules	Cadru	EASA.2012.FC42	ML Consulting Schulung, Service & Support GmbH	150 000,00 €	25.2.2013	ÎNCHEIATĂ
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 17	Technical Training - Lot 17: Oversight Techniques for Regulators	Cadru	EASA.2012.FC44	Continuous Security GmbH	150 000,00 €	20.2.2013	ÎNCHEIATĂ



D	Tip de proc.	Ref.	Lot Nr.	Titlu contract	Tip de contract	Ref. contract	Candidat selectat	Valoare totală (max)	Semnare de contract	SITUAȚIE
E	OP	EASA.2012.OP.19		EROMDAT - Engine Rotor Material Damage Tolerance i	Direct	EASA.2012.C29	Consortium Ecole Nationale Supérieure de Mécanique et d'Aérotechnique (ENSMA), Universitatea 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	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2012.OP.20		APAG - Aircraft Parachutes for General Aviation	Direct	EASA.2012.C27	NLR	65 000,00 €	17.12.2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2012.OP.22		COCAM - Comparison and harmonisation of ACAS event monitoring performed by NAAs and ANSPs	Direct	EASA.2012.C28	Egis Avia	55 600,00 €	20.12.2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2012.OP.26		COTS-AEH — Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation	Direct	EASA.2012.C15	Thales Avionics S.A.S	98 000,00 €	14.11.2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2012.OP.28		Job Evaluation – Continued Consultancy and Maintenance/Update of the EASA Job Matrix	Cadru	EASA.2012.FC21	Hay Group sa/nv	200 000,00 €	13.12.2012	ÎNCHEIATĂ
E	OP	EASA.2012.OP.32		Development of EASA Competency Framework	Cadru	EASA.2012.FC51	PwC EU Services EESV	600 000,00 €	25.2.2013	ÎNCHEIATĂ
E	NP	EASA.2012.NP.35		HELMGOP II	Direct	EASA.2012.C30	Cranfield University	45 000,00 €	9.1.2013	ÎNCHEIATĂ

TIP DE PROCEDURĂ	
NP	Procedură negociată
RP	Procedură restrânsă
OP	Procedură deschisă

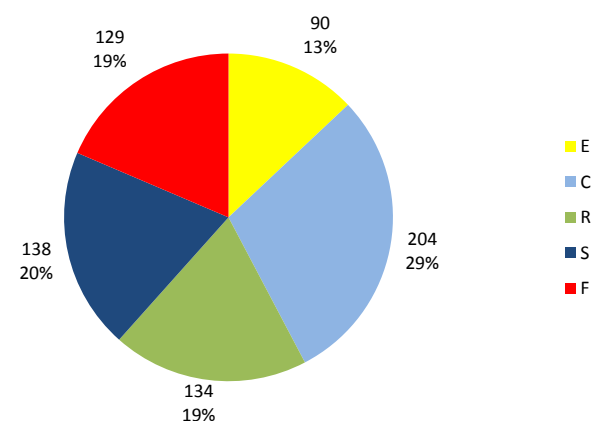
## Anexa 6: Cifre referitoare la personalul angajat și la demografie

Această parte prezintă analize și statistici privind personalul angajat la sfârșitul perioadei de raportare în funcție de diverși parametri, precum naționalitatea, sexul și vârsta. Pentru toate tabelele din această parte, cifrele reflectă situația de la 31.12.2012.

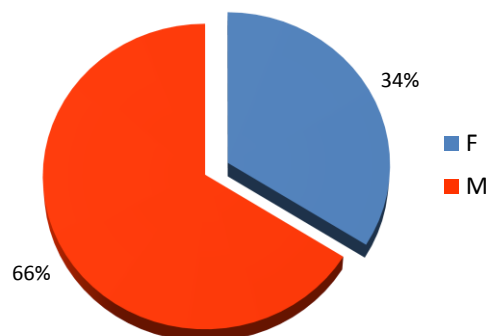
**Figura 1: Schema de personal**

Categoria/ Gradul	Posturi ocupate la 31.12.2011	Schema de personal 2012	Posturi ocupate la 31.12.2012	Rata de ocupare la 31.12.2012
<b>AD</b>	<b>443 *</b>	<b>499</b>	<b>480 *</b>	<b>96%</b>
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	
<b>AST</b>	<b>130</b>	<b>135</b>	<b>133</b>	<b>99%</b>
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	
<b>Total</b>	<b>573 *</b>	<b>634</b>	<b>613 *</b>	<b>97%</b>

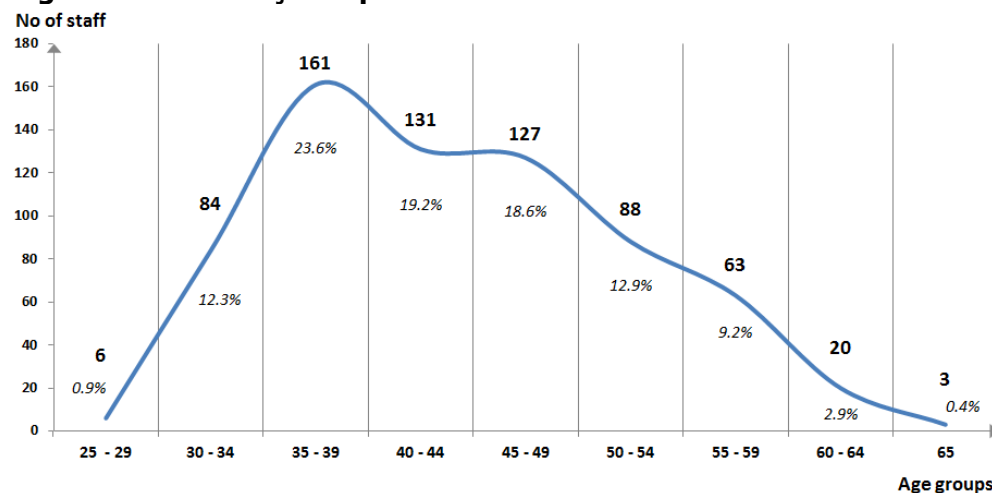
- În tabel, sunt luate în considerare numai posturile de agent temporar (AT). Acest tabel prezintă posturile ocupate la sfârșitul perioadei de raportare, și nu numărul de angajați. Trebuie avut în vedere că doi piloți cu jumătate de normă ocupă un singur post. Prin urmare, AESA are 614 agenți temporari angajați, în timp ce are 613 posturi ocupate. În plus, la sfârșitul anului 2012, au fost angajați 70 de agenți contractuali (AC) și 11 experți naționali detașați (END);
- Toate posturile autorizate în organigrama AESA sunt definite ca „temporare”;
- Trebuie avut în vedere faptul că în instituțiile UE este posibil ca un post să fie „sub-ocupat”, ceea ce înseamnă ocuparea unui post cu un membru al personalului al cărui grad contractual este mai mic decât gradul teoretic atașat postului. De fapt, distribuirea gradelor în organigramă corespunde celei mai „înalte” distribuții autorizate a gradelor contractuale, în care posturile ocupate sunt numărate de la cel mai înalt la cel mai mic printr-un mecanism în cascadă.

**Figura 2: Distribuția personalului pe direcții**

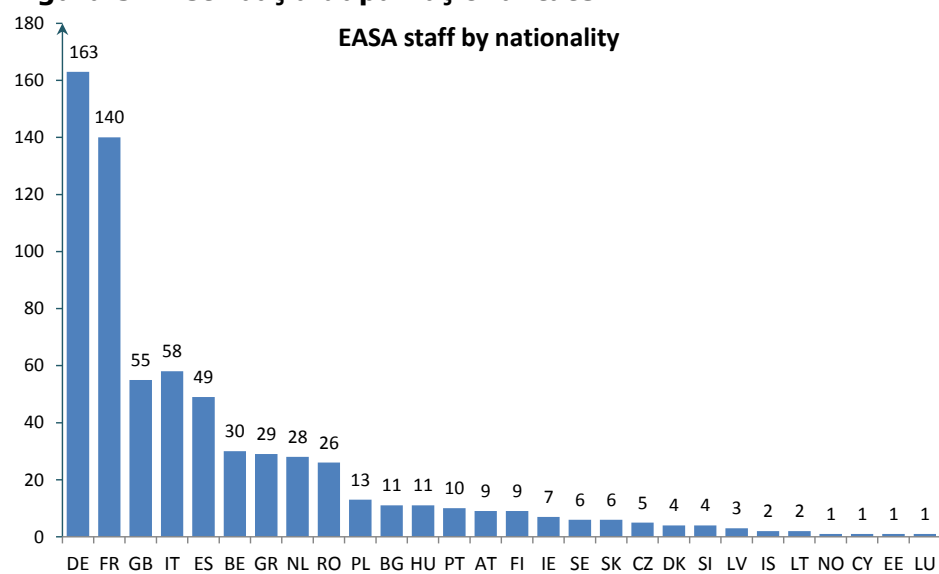
Personalul luat în considerare: AT, AC, END.

**Figura 3: Distribuția pe sexe**

Personalul luat în considerare: AT, AC, END.

**Figura 4: Distribuția după vârstă**

Personalul luat în considerare: AT, AC.

**Figura 5: Distribuția după naționalitate**

Personalul luat în considerare: AT, AC.

## Anexa 7: Indicatori cheie de performanță

### STRATEGIA PRIVIND SIGURANȚA ȘI PESA ȘI ANALIZA ȘI CERCETAREA PRIVIND SIGURANȚA

Obiectiv	ICP	Ținta 2011	Ținta 2012	Rezultat 2012
Îmbunătățirea disponibilității în timp util și consolidarea conținutului analizei anuale privind siguranța	Data apariției este avansată, indicatorii sunt consolidați, iar detaliile sunt îmbunătățite	Conținut completat și aprobat până la 25 aprilie	Conținut completat și aprobat până la 25 aprilie	Îndeplinit, capitol nou adăugat despre aerodromuri
Înființarea și menținerea unui Sistem intern de raportare a evenimentelor	Furnizarea eficientă de informații privind siguranța către părțile interesate/factorii de decizie prin rapoarte și bulletine specifice.	IORS funcționează cu primele 5 organizații în ceea ce privește raportarea	IORS este complet operațional	Funcționare completă asigurată în februarie 2012
Îmbunătățirea răspunsului agenției la recomandările oficiale de siguranță	Procentajul de noi recomandări de siguranță la care s-a răspuns în cel mult 90 de zile	97%	97%	100%
Reacții coordonate, măsurate și la timp la accidente fatale majore din aviația civilă	Investigații de urmărire și de sprijin activ pentru determinarea celui mai bun plan de acțiune corectiv	Capacitatea de reacție la un număr de 10 accidente majore de aviație civilă	Capacitatea de reacție la un număr de 10 accidente majore de aviație civilă	Urmărirea a 6 accidente majore fatale în domeniul aviației civile
Îmbunătățirea planificării și punerii în aplicare a acțiunilor planificate	PESA. Urmărirea punerii în aplicare a planului de acțiune care arată că acțiunile sunt abordate în anul în care sunt scadente	Grupurile de lucru ECAST furnizează un produs, EHEST aplică planul de acțiune; EGAST publică materiale de promovare privind siguranța	Grupurile de lucru ECAST furnizează un produs, EHEST aplică planul de acțiune; EGAST publică materiale de promovare privind siguranța	În curs. Performanțele sunt evaluate ca parte din sistemul de management integrat al agenției

### REGLEMENTARE

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

Obiectiv	ICP	Ținta 2011	Ținta 2012	Rezultat 2012
Intensificarea comunicării și cooperării cu părțile interesate	- Numărul de evenimente organizate	25 evenimente	26 evenimente	24 evenimente
	- Procentul reacțiilor pozitive primite de la părțile interesate cu privire la conținutul și organizarea evenimentelor	65%	65%	61%
	- Echivalent normă întreagă alocat sprijinirii industriei ca procentaj din FTE planificate	20 FTE	11 FTE	3 FTE
	- Procentul corespondenței primite la timp de la industrie, statele membre și Comisie	60%	60%	95,8%

O abordare proactivă în raport cu OACI, statele membre, instituțiile UE, în scopul de a-și asuma un rol promotor în elaborarea normelor și stabilirea obiectivelor privind siguranța	- Procentul de participare la comisiile OACI relevante privind siguranța și mediul	98%	90%	100%
	- Procentul numărului de cereri de exceptare rezolvate în timp util	60%	60%	60,2%
	- Echivalent normă întreagă ca procent din FTE planificate alocate susținerii:	15 FTE	7,38 FTE	14,3 FTE
	o Comisiei (CE)	o 4 CE	o 2,46 CE	o 0,8 CE
	o statelor membre (MS)	o 5 MS	o 2,46 MS	o 2,45 MS
	o țărilor terțe (TC)	o 6 TC	o 2,46 TC	o 11 TC
Punerea în aplicare a programului de lucru adoptat privind reglementarea (Anul N - N +3)	- Procentul de punere în aplicare a programului de lucru privind reglementarea	95%	95%	112,5%
	- Echivalent normă întreagă alocat elaborării de norme ca procentaj din FTE planificate	35 FTE	35,67 FTE	31,3 FTE
Îmbunătățirea/optimizarea proceselor de reglementare	- Echivalent normă întreagă alocat îmbunătățirii proceselor administrate prin reglementare ca procentaj din FTE planificate	30% FTE	6,15 FTE	1,2 FTE

#### SUPRAVEGHEREA SIGURANȚEI PRODUSELOR

Obiectiv	ICP	Ținta 2011	Ținta 2012	Rezultat 2012
Asigurarea nivelului minim de supraveghere a continuității navigabilității	Numărul orelor de lucru tehnic efectuate anual ca procent din orele planificate	90%	90%	84,82%
Internalizarea proiectelor de certificare și CAW în conformitate cu politica de internalizare	Orele de lucru la nivel intern, ca procent din numărul total de ore	72%	74%	76,02%
Îmbunătățirea eficienței personalului tehnic	Numărul orelor de lucru tehnic (per proiect), ca procent din totalul orelor	77%	78%	83,52%
Satisfacerea industriei	Procentul de reacții pozitive primite prin intermediul chestionarelor adresate părților interesate	75%	75%	n/a

AUTORIZAREA ORGANIZATIILOR

Obiectiv	ICP	Ținta 2011	Ținta 2012	Rezultat 2012
Stabilirea mijloacelor de verificare a modului în care se realizează supravegherea AAN, pentru a asigura aplicarea comună a supravegherii organizațiilor, indiferent dacă aceasta este efectuată de AESA sau de o AAN în numele AESA	Numărul de vizite ale AAN însoțită de șefi de echipă de la AESA sau de angajați din conducerea AESA	5%	5%	Planificarea lunară din ianuarie și până în decembrie 2012 a fost executată complet. Ținta de 5% a fost atinsă.
Punerea în aplicare a noilor atribuții, adaptate în timp util la schimbarea datelor de punere în aplicare	Disponibilitatea planului de punere în aplicare	Punerea în aplicare a noilor atribuții în conformitate cu planul de punere în aplicare	Noi atribuții puse în aplicare	Noile atribuții au fost puse în aplicare cu succes.
Pregătirea unor proceduri adecvate pentru externalizarea AAN având în vedere noile atribuții	Procentul de atribuții externalizate în raport cu atribuțiile executate de personalul AESA	Stabilirea procedurilor de externalizare (ținta 80%)	Proceduri de externalizare stabilite (ținta 80%)	Au fost stabilite procedurile de externalizare, sarcinile au fost deja externalizate unor entități calificate și AAN.
Dezvoltarea unui sistem de supraveghere bazat pe riscuri, cu etape stabilite de testare și punere în aplicare	Aplicarea etapelor de supraveghere bazată pe riscuri în raport cu planul de punere în aplicare	Finalizarea etapei de testare	50% punere în aplicare	Au fost adaptate proceduri individualizate referitoare la CAO, POA și DOA.
Furnizarea de resurse la cerere pentru activitățile de inspecție ale Departamentului standardizare	% de satisfacere a solicitărilor	90% din solicitări satisfăcute	90% din solicitări satisfăcute	Toate solicitările din S.1 au fost satisfăcute până în decembrie 2012.

INSPECȚII ÎN STATELE MEMBRE

Obiectiv	ICP	Ținta 2011	Ținta 2012	Rezultat 2012
Efectuarea numărului de vizite convenit conform planului anual aprobat (primul pilon strategic)	% din vizitele planificate efectuate	100% din vizitele planificate + vizitele ad-hoc și alte vizite neașteptate	100% din vizitele planificate + 10% suplimentare (ad-hoc, de monitorizare etc.)	100% realizat în toate domeniile (plus un număr semnificativ de vizite suplimentare ad-hoc și de monitorizare)
Avansarea de măsuri proactive de standardizare (al doilea pilon strategic)	Efectuarea de reuniuni de standardizare	Câte una pentru fiecare sferă de competență	1 reuniune pentru FSTD și IAW 2 reuniuni pentru CAW, OPS, FCL	Obiectiv îndeplinit (reuniuni de standardizare au fost efectuate în toate domeniile existente)
Evaluarea impactului regulamentului de bază și a normelor de aplicare (art. 24.3) (al treilea pilon strategic)	% din problemele analizate în comparație cu problemele identificate	n/a	70%	100%

OPERATORI

Obiectiv	ICP	Ținta 2011	Ținta 2012	Rezultat 2012
Elaborarea proceselor și procedurilor necesare, inclusiv crearea unei baze de date complete pentru colectarea, analiza și gestionarea autorizațiilor, împreună cu modificările necesare puse în aplicare prin instrumentul ERP al agenției.	Procedurile și procesele, baza de date cu cerințele din industrie, formularele de solicitare și schema de finanțare	Proiecte de proceduri și procese, precum și baza de date cu cerințele din industrie formată	Proiecte de proceduri și procese, precum și baza de date formată	Proiectul de procedură elaborat în ARIS; a fost elaborat documentul de analiză administrativă pentru aplicația software TCO; au avut loc reuniuni periodice cu Direcția F pentru integrarea procedurii de admin TCO în SAP
Punerea în aplicare reușită a normei de aplicare cu privire la autorizațiile TCO	Punerea în aplicare fără probleme a normei de aplicare	n/a	Evaluarea inițială a riscului realizată;	Procedura de reglementare pentru Partea TCO preconizată amânată (aviz publicat în decembrie 2012)
Susținerea Comisiei în contextul Regulamentului CE nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005	Susținerea Comisiei, la cerere	10 misiuni (preconizate de Comisie)	10 misiuni	2 misiuni pentru CION (Lista de siguranță a UE) 14 audieri/reuniuni la Bruxelles; 7 misiuni cu USOAP OACI
Participarea la seminarii, conferințe, turnee	Numărul de inițiative la care participă, în afara evenimentelor obișnuite	cel puțin 3	3	3
Prezentarea sistemului SAFA al CE în timpul unor conferințe internaționale relevante și la solicitarea statelor individuale în vederea alinierii metodelor de inspecție la platformă cu cele ale altor autorități majore din domeniul aviației	Numărul de prezentări externe și schimburi cu autoritățile din țările terțe	5	5	6
Dezvoltarea bazei de date SAFA	Utilizarea facilă și rezultate de calitate	Versiune nouă în uz	Îmbunătățire de la an la an; inițiere și aplicare a CR în baza feedback-ului de la utilizatori	Modernizare importantă aplicată în octombrie 2012

COOPERAREA INTERNAȚIONALĂ

Obiectiv	ICP	Ținta 2011	Ținta 2012	Rezultat 2012
Promovarea sistemului AESA prin intermediul acordurilor bilaterale (BASA), acordurilor de lucru (AL) și prin reprezentanții locali	- Procentul din numărul de inițiative întreprinse în mod activ din totalul solicitărilor primite	90% din cereri cu răspuns pozitiv în termene rezonabile	90% din cereri cu răspuns pozitiv în termene rezonabile	98%
	- Procentul din numărul de reuniuni de coordonare, alocat	90% din reuniunile de coordonare organizate	90% din reuniunile de coordonare organizate	98%

	urmăririi acordurilor			
Sprijinirea CE în definirea, aplicarea și evaluarea programelor UE de cooperare în domeniul aviației civile (Obiectiv nou)	Numărul de proiecte cu implicarea directă a AESA (participarea la comitetele de coordonare ale proiectelor, contribuția la activitățile tehnice etc.)	7 proiecte	8 proiecte	13 proiecte
Elaborarea și punerea în aplicare a activităților de cooperare tehnică, cum ar fi ateliere de lucru tehnice și de pregătire în beneficiul autorităților internaționale partenere	Numărul de activități tehnice organizate pentru diseminarea și explicarea regulamentelor UE	15 evenimente	15 evenimente	27 de evenimente
Sprijinul acordat Comisiei în coordonarea scrisorilor OACI adresate statelor (SL), în conformitate cu procedura Comisiei	- Procentul din recomandările din scrisorile adresate statelor (SL) trimise la timp	90%	90%	97%

**ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ<sup>10</sup>**

Obiectiv	ICP	Ținta 2011	Ținta 2012	Rezultat 2012
Procesarea solicitărilor în timp util, pentru a urmări calitatea și îmbunătățirea continuă a serviciilor pentru industrie	Procentul de solicitări procesate în 5 zile lucrătoare de la primirea cererii	75%	75%	80%
Procesarea documentelor de finalizare în timp util pentru a urmări calitatea și îmbunătățirea continuă a serviciilor pentru industrie	Procentul de certificate eliberate în 2 zile lucrătoare de la primirea vizei tehnice	80%	90%	88%
Îndeplinirea condițiilor din contractele cadru cu AAN	Procentul de facturi procesate (plăți inițiate) în termen de 45 de zile calendaristice de la înregistrarea facturii	98%	98%	100%
Oferirea de servicii de achiziții publice adecvate pentru industrie	Procentul de ținte (>60k) planificate în septembrie atinse la sfârșitul anului (numărul de proceduri, numărul de contracte semnate, volumul bugetului)	92%	95%	95%
Menținerea unei rate ridicate a execuției bugetare	Procentul de angajamente executate în comparație cu prognoza, având în vedere bugetul general anual	98%	98%	97,06%

<sup>10</sup> Unii ICP au fost revizuiți pentru a se adapta mai bine la modul de lucru în SAP, așa cum s-a arătat deja în Programul de lucru pe 2012.



Îmbunătățirea eficienței procesului de recuperare a creanțelor	Numărul mediu de zile pentru încasarea ordinelor de recuperare	100	95	74,24
Furnizarea de rapoarte de gestionare adecvate către CA	Tablou de bord furnizat pentru fiecare reuniune a CA	4	4	4
Stabilirea sistemului comun de gestionare a înregistrărilor la nivelul AESA, care să îndeplinească cerințele de conformitate și ale ISO 9001.	Aplicarea reușită a programului de gestionare a documentelor și înregistrărilor în toate departamentele	Studiu de fezabilitate a gestionării datelor	Stabilirea cerințelor și conformitatea proiectelor-pilot	Cerințe funcționale și tehnice și proiectarea funcțiilor generice DM stabilite. Proiectul-pilot C-Dir dezvoltat și pregătit pentru testare. Proiectare inițiată a proiectului-pilot R-Dir.
Punerea în aplicare a schemei de personal	Procentul de posturi de agenți temporari autorizați care sunt ocupate la sfârșitul anului 2010	97%	97%	97%
Identificarea unui program de pregătire standard (criterii comune cu privire la cunoștințe, abilități și experiență) pentru profilurile inspectorilor pentru siguranța aviației	Documentul de lucru final	Documentul de lucru convenit și aprobat	Dezvoltarea inițială și furnizarea de module și programe de pregătire comune identificate	Introducerea unui nou program de certificare a calificării inspectorilor; aceasta va necesita lansarea unui proiect complet pentru a gestiona aspectele specifice și cerințele acestei noi proceduri. Prima versiune 1/2013.
Certificare ISO 9001	Evaluarea de către un organism extern	Certificat obținut	Certificat menținut	Certificat menținut
Efectuarea unui exercițiu anual de analiză a riscurilor.	Actualizarea registrului riscurilor	100% actualizat	100% actualizat	100% actualizat Registrul riscurilor pentru anul 2012 finalizat și actualizat.
<b>Acreditare</b> - Asigurarea unui proces continuu și stabil de supraveghere a AAN și/sau a entităților calificate cărora li s-au atribuit sarcini de certificare  - Furnizarea unei garanții reale pentru procesul de certificare că AAN și/sau entitățile calificate sunt în măsură să îndeplinească sarcinile alocate și că	<b>Indicator de conformitate: Plan anual de acreditare aplicat</b> Țintă: Au fost efectuate toate inspecțiile planificate pentru anul N  <b>Indicator de performanță: Realizarea cu succes a auditurilor ACCR suplimentare</b>	100% actualizat	100% actualizat  Auditurile ACCR au fost realizate complet conform planificării. Planificate în 2012 (plan aprobat la 3.11.2011): T I – 1	100% actualizat  Rezultat total pentru 2012: 30 de activități finalizate comparativ cu 13 activități planificate (Grad de îndeplinire 231%) Realizări anuale în 2012: 8 audituri de

agenția are capacitatea de a răspunde solicitărilor în timp util.	<b>identificate în cursul anului N</b> Țintă: Realizarea tuturor auditurilor suplimentare în anul N.		T II – 3 T III – 2 T IV – 2	supraveghere ale AAN au fost realizate din cele 8 planificate (100%); în plus, au fost realizate 11 ACCR provizorii pentru 11 AAN + 3 revizuirii (0 planificate); Au fost realizate 7 audituri inițiale ale entităților calificate (5 preconizate) Rezultat total pentru 2012: 30 de activități finalizate comparativ cu 13 activități planificate (Grad de îndeplinire 231%)
---	---	--	-----------------------------------	---

## Anexa 8: Consiliul de administrație al AESA

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

Consiliul (de administrație) s-a reunit de 4 ori pe parcursul anului 2012.

### Componență<sup>11</sup>

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

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

<b>Președintele consiliului de administrație</b>	<b>Vicepreședintele consiliului de administrație</b>
DI Michael SMETHERS (Regatul Unit)	DI Maxime COFFIN (Franța)

Cealalți membri ai consiliului de administrație sunt:

Țara	Membru
Austria	<b>Dna Silvia GEHRER</b> Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Belgia	<b>DI Frank DURINCKX</b> Directeur Général Service Public Fédéral Mobilité Et Transport Direction Générale Transport Aérien
Bulgaria	<b>Căpitan Mintcho TZVETKOV</b>

<sup>11</sup> Membrii CA al AESA din decembrie 2012. O listă detaliată a membrilor consiliului de administrație al AESA este disponibilă pe site-ul agenției <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

	Director General Civil Aviation Administration
Cipru	<b>DI Iakovos DEMETRIOU</b> Director Department of Civil Aviation Ministry of Communications and Works
Republica Cehă	<b>DI Josef RADA</b> General Director Civil Aviation Authority of the Czech Republic
Danemarca	<b>DI Jesper RASMUSSEN</b> Deputy Director General Danish Transport Authority
Estonia	<b>DI Koit KASKEL</b> Director General Civil Aviation Administration
Finlanda	<b>DI Pekka HENTTU</b> Director General Civil Aviation, Finnish Transport Agency (TraFi)
Germania	<b>DI Gerold REICHLE</b> Director General - Aviation and Space Division Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Grecia	<b>Dna Fofi PAPADIMITROPOULOU</b> Governor of Hellenic CAA
Ungaria	<b>Dna Ildikó Szakmáry</b> Director General of Civil Aviation Civil Aviation, Maritime and Inland Navigation Department Ministry of National Development
Islanda	<b>DI Pétur K. MAACK</b> Director General Civil Aviation Administration
Irlanda	<b>Dna Ethna BROGAN</b> Deputy Director General for Civil Aviation Aviation Regulation and International Relations Division Department of Transport
Italia	<b>Dott. Alessio QUARANTA</b> Director General Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Letonia	<b>DI Maris GORODCOVS</b> Director General of Civil Aviation Civil Aviation Agency, Ministry of Transport
Liechtenstein	<b>DI Henrik CADUFF</b> Office of Economic Affairs Division Civil Aviation
Lituania	<b>DI Kestutis AURYLA</b> Director of Civil Aviation Administration
Luxemburg	<b>DI Claude WALTZING</b> Directeur de l'Aviation Civile Ministère des Transports (MoT/CAA) Direction de l'Aviation Civile
Malta	<b>DI Ian FALZON</b> Director General for Civil Aviation

	Transport Malta Civil Aviation Directorate
Țările de Jos	<b>DI Sjoerd VAN DIJK</b> (membru activ) Head of the aviation safety division Directorate of Civil aviation Ministry of Infrastructure and Environment
Norvegia	<b>DI Stein Erik NODELAND</b> Director General Civil Aviation Authority
Polonia	<b>DI Piotr OŁOWSKI</b> President Civil Aviation Authority
Portugalia	<b>DI Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS</b> Chairman of the Board INAC
România	<b>DI Tudorel ROMAN</b> Airworthiness Director Romanian Civil Aeronautical Authority (RCAA)
Republica Slovacia	<b>DI Ján BREJA</b> Director Civil Aviation Authority
Slovenia	<b>DI Mirko KOMAC M. Sc</b> Acting Director Civil Aviation Agency
Spania	<b>Dna Isabel MAESTRE</b> Director of AESA Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Suedia	<b>Dna Ingrid CHERFILS</b> Director Civil Aviation Department Swedish Transport Agency
Elveția	<b>DI Marcel ZUCKSCHWERT</b> Director Aviation Policy & Strategy Division Department of the Environment, Transport, Energy and Communications
Comisia Europeană	<b>DI Matthias RUETE</b> Director-General Directorate-General for Mobility and Transport

**Anexa 9: Lista acronimelor**

ACARE	Consiliul consultativ pentru cercetare în domeniul aeronauticii în Europa
ACI	Consiliul Internațional al Aeroporturilor
AD	Directiva privind navigabilitatea
AMC	Mijloace acceptabile de conformitate
ANS	Servicii de navigație aeriană
AR	Cerințele autorității
ATCO	Controlor de trafic aerian
ATM	Managementul traficului aerian
BASA	Acord bilateral privind siguranța aviației
AC	Agent contractual
CAAC	Administrația Aviației Civile din China
CAEP	Comitetul pentru protecția mediului în domeniul aviației (OACI)
CANSO	Organizația Serviciilor de Navigație Aeriană Civilă
CAT	Transport aerian comercial
CAW	Continuitatea navigabilității
CC	Echipaj de cabină
CMA	Abordarea monitorizării permanente
CRD	Document de răspuns la observații
CRT	Instrument de răspuns la observații
CTIG	Grupul de inițiativă comună privind nevoile de pregătire
COA	Organizații cu atribuții de continuitate a navigabilității
DOA	Autorizarea organizațiilor de proiectare
EACCC	Celula europeană de coordonare a crizelor
EAD	Directiva de urgență privind navigabilitatea

EARPG	Grupul european de parteneriat în domeniul cercetării aeronautice
EASAC	Comitetul consultativ european pentru siguranța aviației
PESA	Programul european de siguranță a aviației
pESA	Planul european de siguranță a aviației
CE	Comisia Europeană
ECAC	Conferința Europeană a Aviației Civile
ECAST	Echipa europeană pentru siguranța aviației comerciale
ECofA	Certificat de navigabilitate pentru export
ECDC	Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor
EGAST	Echipa europeană pentru siguranța aviației generale
EGNOS	Serviciul european geostaționar mixt de navigare
EHFAG	Grupul consultativ european privind factorii umani
EHEST	Echipa europeană pentru siguranța elicopterelor
ERP	Planificarea resurselor întreprinderii
ESSI	Inițiativa strategică europeană privind siguranța
ETSOA	Autorizații eliberate în conformitate cu standardele tehnice europene
UE	Uniunea Europeană
EUROCAE	Organizația Europeană pentru Echipamente de Aviație Civilă
FAA	Administrația Federală a Aviației (SUA)
FAB	Blocuri funcționale de spațiu aerian
FAL	Linie finală de asamblare
FCL	Licențierea echipajului de zbor
FDM	Monitorizarea datelor de zbor
FOIA	Legea (SUA) privind libertatea informațiilor
FSTD	Simulatoare de zbor
FTE	Echivalent normă întreagă

GM	Documente de orientare
HLSC	Conferința (OACI) la nivel înalt privind siguranța
RU	Resurse umane
IAC	Comitetul Interstatal de Aviație
IAS	Serviciul de audit intern (Comisia Europeană)
IAW	Navigabilitate inițială
ICF	Forumul pentru cooperare internațională
OACI	Organizația Aviației Civile Internaționale
IGPT	Grupul internațional privind instruirea piloților (AESA)
IORS	Sistemul intern de raportare a evenimentelor (AESA)
IPPF	Cadrul internațional de practici profesionale
ISC	Comitetul intern pentru siguranță
IT	Tehnologia informației
ITQI	Inițiativa internațională de instruire pentru calificare (IATA)
JAA	Autorități aeronautice comune
JAR	Cerințe aeronautice comune
JARUS	Autorități comune de reglementare pentru sistemele fără pilot
JCAB	Biroul de Aviație Civilă al Japoniei
LoA	Scrisoare de acord
MMEL	Lista master a echipamentului minim
MOA	Autorizarea întreprinderii cu atribuții de întreținere
MRB	Consiliul de revizuire a întreținerii
AAN	Autoritate aeronautică națională
NGAP	Noua generație de profesioniști din sectorul aviației (OACI)
Nr.	Număr
NPA	Notificare a propunerii de modificare (AESA)

NPRM	Notificare a propunerii de reglementare (FAA)
TFOEB	Consiliul de evaluare a operațiunilor
OPS	Operațiuni aeriene
OR	Cerințe pentru organizație
PAD	Propunere de emitere a unei directive privind navigabilitatea (AESa)
POA	Autorizarea organizațiilor de producție
PRB	Consiliul de analiză a performanței
T	Trimestru
EC	Entitate calificată
RTC	Certificat de tip restricționat
SAE	Societatea inginerilor din sectorul autovehiculelor
SAFA	Evaluarea siguranței aeronavelor străine
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Sisteme, aplicații și produse în prelucrarea datelor [RO]
SARPS	Standarde și practici recomandate (OACI)
SAN	Rețea de stocare
SAS	Specificație de navigabilitate specială
SESAR	Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european
SPOA	Autorizația europeană unică a unei organizații de producție
END	Expert național detașat
SMS	Sistem de management al siguranței
SSP	Program de siguranță a statului
CTS	Certificat de tip suplimentar
STD	Dispozitiv sintetic de instruire
AT	Agent temporar
CT	Certificat de tip



TCO	Operatori din țări terțe
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
EAU	Emiratele Arabe Unite
USOAP	Programul universal de audit al supravegherii siguranței (OACI)
AL	Acord de lucru