

Agência Europeia para a Segurança da Aviação

Relatório Geral Anual de 2012

Your safety is our mission.



Preâmbulo pelo Presidente do Conselho de Administração

A publicação do presente relatório anual da Agência Europeia para a Segurança da Aviação marca um momento significativo no desenvolvimento da organização. Em setembro de 2013, a Agência completa dez anos de atividade, pouco tempo antes de se despedir de Patrick Goudou, que foi o Diretor Executivo durante este período.

Patrick Goudou poderá recordar com orgulho tudo o que ele e a Agência alcançaram em dez anos. Tendo iniciado a atividade como um organismo de regulamentação, certificação e monitorização no domínio da aeronavegabilidade, a EASA alargou progressivamente as suas funções, de modo a abranger todos os aspetos da segurança da aviação e está agora indiscutivelmente no centro do sistema europeu de segurança aérea, orientando e trabalhando em parceria com muitos outros agentes para promover o aperfeiçoamento contínuo das normas europeias em matéria de segurança.

Desde 2003, a EASA desenvolveu um regime de regulamentação que abrange mais de 30 países e consolidou a sua credibilidade e reputação como um dos principais reguladores em matéria de segurança no panorama mundial. Estas realizações devem-se muito ao compromisso pessoal e labor intenso de Patrick Goudou. Há dez anos, aquando da sua nomeação, este dificilmente poderia prever a diversidade e complexidade dos desafios que teria de enfrentar, e o facto de ter trilhado um caminho de tanto sucesso ao longo de uma década constitui um feito assinalável. A solidez e a energia da organização que nos deixará são o testemunho da dedicação e das capacidades que dedicou ao cargo. Em nome de todo o Conselho de Administração, desejo exprimir a Patrick a nossa sincera gratidão e desejar-lhe o maior sucesso na atividade que vier a exercer após a EASA.

Em março de 2013, a Administração escolheu Patrick Ky, à data Diretor Executivo da Empresa Comum SESAR, para suceder a Patrick Goudou a partir de 1 de setembro. O início do mandato do novo Patrick coincide com uma nova fase de desenvolvimento da EASA. A maior parte da estrutura de regulamentação inicial está concluída e a Agência desempenha um papel de regulador a tempo inteiro, com as suas atividades cada vez mais orientadas por um Plano de Segurança da Aviação Europeia abrangente, que identifica riscos importantes num vasto conjunto de dados e de outros elementos ao dispor da Agência. Esta abordagem inscreve-se num quadro de fortes pressões por parte dos agentes políticos e da indústria no sentido de otimizar os recursos disponíveis num clima economicamente adverso e de evitar o excesso de regulação, de modo a não prejudicar a competitividade da indústria europeia, sem colocar em risco o desempenho de segurança.

O presente relatório anual demonstra inequivocamente a grandeza e a complexidade das atividades da Agência. A organização é excelentemente servida pelo seu pessoal em Colónia, e os seus conhecimentos especializados e empenho significam que pode enfrentar os desafios desta nova fase com elevada confiança. Pela sua parte, o Conselho de Administração continuará a prestar apoio e orientação a Patrick Ky para dar sequência ao impressionante legado deixado pelo seu antecessor.

Michael Smethers
Presidente do Conselho de Administração

Preâmbulo pelo Diretor Executivo

O período atual constitui um importante marco para a EASA – o décimo ano da Agência a prestar um serviço de excelência em matéria de segurança da aviação em toda a Europa. Instituída em 15 de julho de 2002 por um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, a EASA entrou em funções em 2003. Volvidos que são dez anos, a Agência desempenha um papel fundamental em matéria de segurança da aviação na Europa em domínios que vão desde a aeronavegabilidade à gestão do tráfego aéreo.

Este aniversário ocorre durante um período crítico para a indústria da aviação, devido ao difícil ambiente económico mundial. No entanto, as expectativas depositadas na EASA são maiores do que nunca. A indústria continua a evoluir rapidamente e as tecnologias que estão a ser desenvolvidas e certificadas tornar-se-ão, provavelmente, os pilares do sistema de aviação durante décadas.

Em 2012, a EASA evoluiu e continuou a desenvolver um quadro sólido e duradouro para a segurança da aviação na Europa e não só. Foi implementado um novo conceito para o processo de normalização. Através de uma abordagem de monitorização contínua, a Agência está agora melhor posicionada para determinar a frequência, o âmbito e a dimensão das inspeções necessárias em matéria de normalização.

A EASA continuou a consolidar as atividades no âmbito dos seus novos mandatos, em especial no que respeita às inspeções de normalização no domínio da Gestão do Tráfego Aéreo e dos Serviços de Navegação Aérea. A EASA dedicou especial atenção ao apoio às partes interessadas aquando da entrada em vigor das novas normas europeias para as operações aéreas, em outubro de 2012.

Entretanto, o Sistema Interno de Comunicação de Ocorrências da Agência (IORS) tornou-se plenamente operacional em 2012, recebendo atualmente 80 a 100 relatórios por semana. A base de dados do IORS, que centraliza as ocorrências comunicadas e as decisões e ações individuais de monitorização, é uma ferramenta crucial na tomada de decisões sobre questões de segurança baseada em dados.

O ano de 2012 ficou ainda marcado pela aprovação da terceira edição do Plano de Segurança da Aviação Europeia (EASp). Elaborado pela EASA, o EASp encerra o ciclo de gestão de segurança ao associar questões de segurança de alto nível à escala europeia com medidas e iniciativas para mitigar os riscos subjacentes. A implementação de um sistema de gestão de segurança é uma ferramenta eficaz para todas as partes envolvidas. Permite às organizações uma melhor compreensão dos eventuais riscos que enfrentam e estarem mais bem informadas sobre as implicações desses riscos nas suas atividades quotidianas. De modo idêntico, as autoridades beneficiam de uma aplicação mais eficaz da sua supervisão, bem como de maior eficiência e produtividade.

Os registos positivos obtidos no domínio da segurança nos últimos anos, nomeadamente em 2012, não podem ter como resultado o questionamento dos recursos de que os reguladores e as autoridades de supervisão necessitam para cumprirem a sua missão. Na verdade, continuo a considerar a redução de pessoal nas organizações de supervisão, em resultado das pressões de natureza económica, como um dos riscos e desafios mais importantes.

Estes desafios motivam novas reflexões para a Agência. Com base nos resultados obtidos em 2012, estamos a trabalhar com vista a simplificar e harmonizar ainda mais os regulamentos, com especial ênfase em segmentos como a Aviação Geral, a evitar duplicações através do aperfeiçoamento das nossas estruturas, a implementar acordos bilaterais com outras regiões (o que permitirá poupanças

significativas) e a prosseguir o trabalho de implementação de um sistema de gestão de segurança baseado no risco, recorrendo a instrumentos como o IORS.

Patrick Goudou
Diretor Executivo

Índice

PREÂMBULO PELO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	2
PREÂMBULO PELO DIRETOR EXECUTIVO	3
ÍNDICE	5
INTRODUÇÃO	7
A AGÊNCIA	8
ORGANIGRAMA	9
PRINCIPAIS EVENTOS EM 2012.....	10
CONTROLO INTERNO E MITIGAÇÃO DOS RISCOS	11
ATIVIDADES DA AGÊNCIA	14
1. SEGURANÇA	14
A. ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA E EASP	14
<i>Objetivo e âmbito de aplicação.....</i>	<i>14</i>
<i>Principais realizações em 2012</i>	<i>14</i>
B. ANÁLISE DE SEGURANÇA E INVESTIGAÇÃO.....	15
<i>Objetivo e âmbito de aplicação.....</i>	<i>15</i>
<i>Principais realizações em 2012</i>	<i>15</i>
2. REGULAÇÃO	19
<i>Objetivo e âmbito de aplicação.....</i>	<i>19</i>
<i>Principais realizações em 2012</i>	<i>19</i>
3. SUPERVISÃO	20
A. SUPERVISÃO DA SEGURANÇA DOS PRODUTOS.....	20
<i>Objetivo e âmbito de aplicação.....</i>	<i>20</i>
<i>Principais realizações em 2012</i>	<i>21</i>
B. CERTIFICAÇÃO DE ENTIDADES	22
<i>Objetivo e âmbito de aplicação.....</i>	<i>22</i>
<i>Principais realizações em 2012</i>	<i>22</i>
C. INSPEÇÕES NOS ESTADOS-MEMBROS.....	25
<i>Objetivo e âmbito de aplicação.....</i>	<i>25</i>
<i>Principais realizações em 2012</i>	<i>26</i>
D. OPERADORES	27
<i>Objetivo e âmbito de aplicação.....</i>	<i>27</i>
<i>Principais realizações em 2012</i>	<i>28</i>
4. DESENVOLVIMENTO INTERNACIONAL	29
<i>Objetivo e âmbito de aplicação.....</i>	<i>29</i>
<i>Principais realizações em 2012</i>	<i>29</i>
5. ATIVIDADES DE APOIO	31
<i>Objetivo e âmbito de aplicação.....</i>	<i>31</i>
<i>Principais realizações em 2012</i>	<i>31</i>
<i>Gestão de pedidos e serviços de contratação pública.....</i>	<i>31</i>
<i>Serviços financeiros</i>	<i>31</i>
<i>Serviços jurídicos.....</i>	<i>32</i>

<i>Comunicações</i>	<i>32</i>
<i>Recursos humanos.....</i>	<i>32</i>
<i>Formação geral e técnica.....</i>	<i>35</i>
ANEXOS.....	37
ANEXO 1: DECLARAÇÃO DE FIABILIDADE DO GESTOR ORÇAMENTAL	38
ANEXO 2: ESTUDOS E PROJETOS DE INVESTIGAÇÃO EM 2012	39
ANEXO 3: DECISÕES, PARECERES E NPA EM 2012	40
ANEXO 4: DESEMPENHO FINANCEIRO DA AGÊNCIA EM 2012 (EXECUÇÃO ORÇAMENTAL DA EASA)	42
ANEXO 5: PROCEDIMENTOS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA INICIADOS E/OU CONCLUÍDOS EM 2012	49
ANEXO 6: NÚMEROS E DEMOGRAFIA DO PESSOAL	54
ANEXO 7: INDICADORES DE DESEMPENHO FUNDAMENTAIS	56
ANEXO 8: CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA EASA	63
ANEXO 9: LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS	66

Introdução¹

Em 2012, a Agência continuou a consolidar as suas atividades no âmbito dos seus novos mandatos e responsabilidades, em especial em matéria de inspeções de normalização no domínio da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea (ATM/ANS), incluindo a análise da conformidade do gestor de rede. A par desta atividade, foram iniciados os preparativos para a transferência da supervisão assumida pelo prestador de serviços do EGNOS, a ESSP.

A Agência também reforçou e promoveu a sua função de componente central da estratégia para a segurança da aviação da União Europeia, em particular nos países dos Balcãs Ocidentais, nos países mediterrânicos e na Ásia Central. A EASA também apoiou programas comunitários na região Ásia-Pacífico e em África.

A Agência promoveu ainda a sua estratégia de comunicação, continuando a organizar fóruns e *workshops* que permitem a interação entre as partes interessadas da indústria e as autoridades. A conferência anual sobre segurança da Agência centrou-se na supervisão baseada no desempenho e na afetação de recursos em áreas prioritárias num contexto financeiro difícil.

A Agência também deu provas dos seus esforços em prol da melhoria contínua:

- Além de ter obtido a sua certificação em conformidade com a norma ISO 9001:2008 em 2010, a EASA iniciou um ciclo de melhoria do seu sistema de gestão integrada (IMS) com vista a manter a validade do seu certificado todos os anos;
- Em fevereiro de 2012, o IORS entrou em pleno funcionamento, recebendo 80 a 100 relatórios por semana;
- Em 1 de agosto, a Agência adotou a política «Código de conduta para o pessoal da EASA», que inclui normas relativas à «prevenção e atenuação dos conflitos de interesse»;
- O novo conceito para a execução do processo de normalização baseia-se numa abordagem de monitorização contínua, através da identificação, compilação e análise de informações sobre a segurança e as atividades;
- No que se refere à subcontratação de tarefas de certificação, a segunda fase do procedimento de contratação pública para as autoridades aeronáuticas nacionais (AAN) e as entidades qualificadas (QE) foi concluída com sucesso. Foram celebrados novos contratos-quadro de serviços com 15 autoridades aeronáuticas nacionais e 10 entidades qualificadas.
- Criação do Comité de Ética para apoiar o processo, garantindo que as decisões ou pareceres de qualquer membro do pessoal da Agência não são influenciadas pelos seus interesses privados.
- As instalações do escritório da Agência em Bruxelas foram ampliadas para facilitar as atividades de coordenação com outras instituições da UE aí existentes e o Eurocontrol.

¹ O Relatório Geral Anual da Agência para 2012 foi elaborado em conformidade com o artigo 57.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 (regulamento de base). Está estruturado de acordo com as atividades nucleares da Agência e descreve a forma como a Agência implementou o Programa de Trabalho de 2012. Conforme realçam os quadros específicos sobre cada atividade, quase todos os objetivos definidos no programa de trabalho de 2012 estavam cumpridos no final de 2012.

A Agência

A Agência Europeia para a Segurança da Aviação é a componente central do sistema de segurança da aviação da União Europeia, que é constituído pela Agência, pela Comissão Europeia e pelas Autoridades Aeronáuticas Nacionais (AAN).

A sua segurança é a nossa missão

Promover os mais elevados padrões de segurança e proteção ambiental na aviação civil é a nossa missão.

Uma estratégia comum

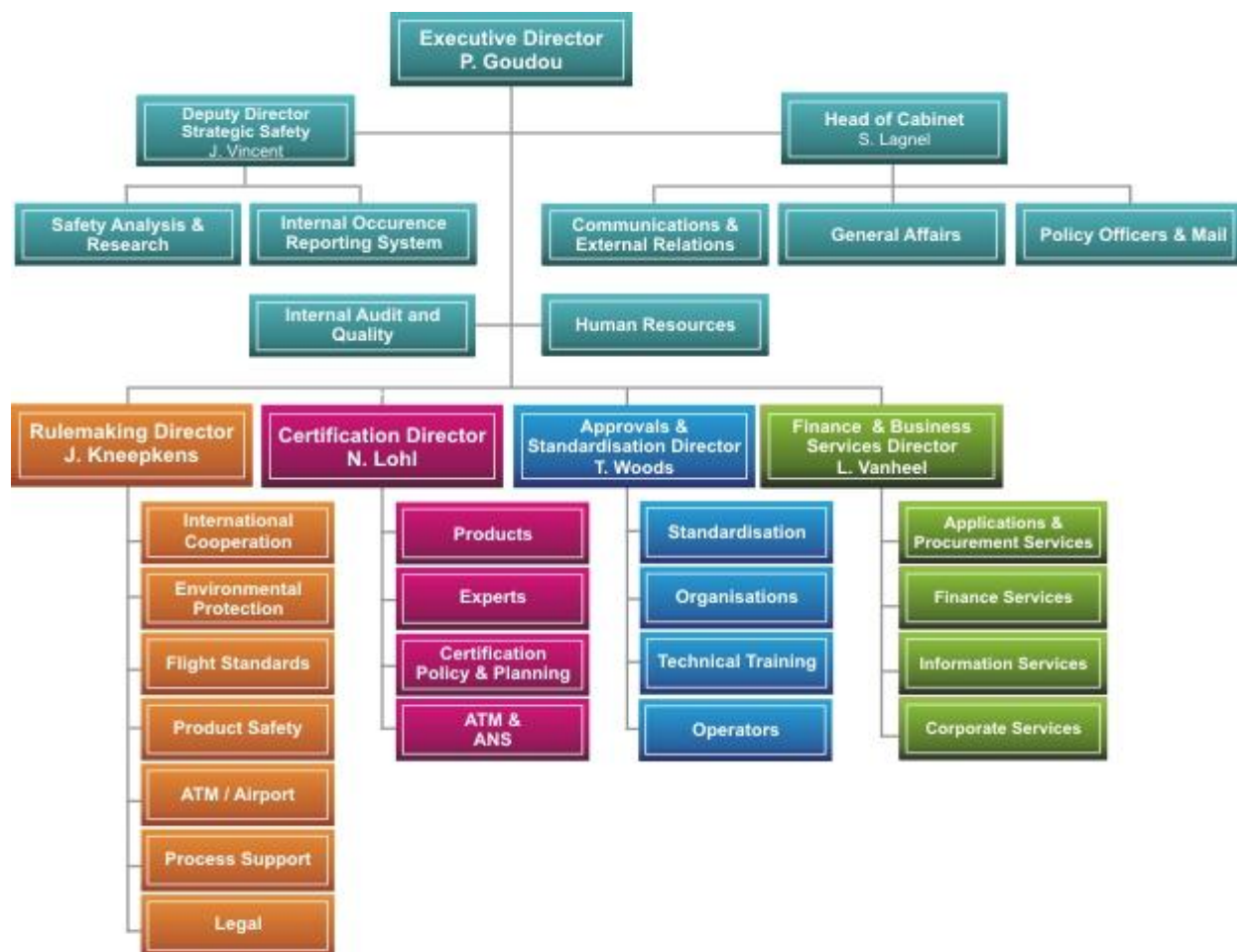
O transporte aéreo é uma das formas mais seguras de viajar. O aumento contínuo do tráfego aéreo exige um esforço comum ao nível europeu para garantir a segurança e a sustentabilidade do transporte aéreo. A Agência elabora normas comuns em matéria de segurança e de proteção ambiental. Controla a aplicação das normas através da realização de inspeções nos Estados-Membros e integra no sistema as necessárias competências técnicas e formação. A Agência colabora estreitamente com as autoridades aeronáuticas nacionais, que desempenham uma função própria no sistema da UE.

As nossas competências

A Agência possui atualmente as seguintes competências principais:

- Regulamentação: elaboração de legislação em matéria de segurança da aviação; prestação de consultoria técnica à Comissão e aos Estados-Membros;
- Inspeções para garantir uma implementação uniforme da legislação europeia em matéria de segurança da aviação em todos os Estados-Membros;
- Certificação-tipo ambiental e de aeronavegabilidade dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos;
- Homologação de entidades de projeto de aeronaves em todo o mundo, bem como de entidades de produção e de manutenção fora da UE;
- Coordenação do programa SAFA (Avaliação de Segurança de Aeronaves Estrangeiras) da União Europeia;
- Coordenação de programas de segurança, recolha, análise e investigação de dados para melhorar a segurança da aviação.

Organigrama



Situação em dezembro de 2012

Principais eventos em 2012

Evento	Data
Organizado/coorganizado pela EASA	
Conferência da EASA sobre supervisão da segurança: gestão da segurança num quadro regulamentar baseado no desempenho	10-11 de outubro
1.ª Cimeira sobre a implementação e análise do Plano de Segurança da Aviação Europeia (EASp)	29 de maio
2.ª Cimeira sobre a implementação e análise do Plano de Segurança da Aviação Europeia (EASp)	16 de novembro
Conferência sobre SMS na Parte-M e na Parte-145	13 de dezembro
Conferência da EASA sobre futuras regras aplicáveis aos aeródromos	21-22 de maio
6.º Simpósio sobre Helicópteros	5-6 de dezembro
1.º Seminário sobre a aviação geral	29-30 de outubro
Conferência dos operadores europeus sobre monitorização de dados de voo (EOFDM)	12 de janeiro
7.ª Reunião de Normalização da EASA sobre a regulamentação relativa às tripulações aéreas	31 de maio
Organizado a nível internacional/UE	
Terceira Conferência sobre <i>Transatlantic Aviation Issues</i> (questões relativas à aviação transatlântica)	26-28 de junho
12.ª Conferência da OACI sobre navegação aérea	19-30 de novembro

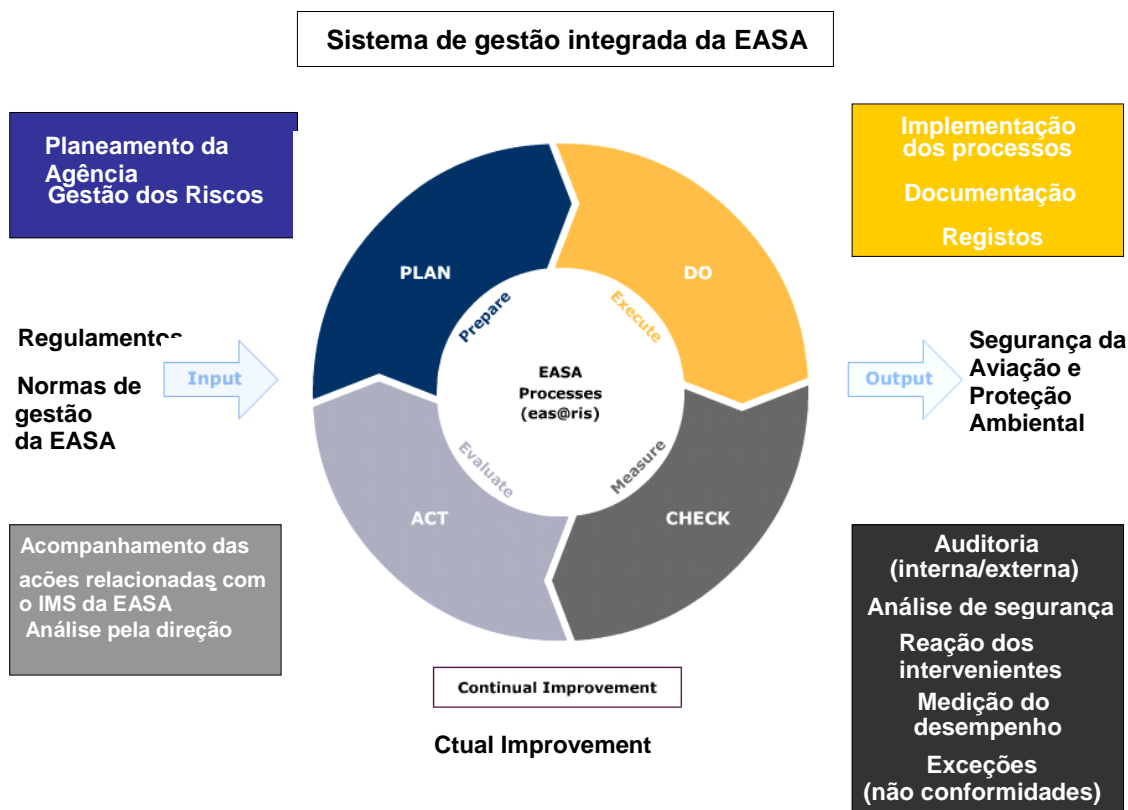
Controlo interno e mitigação dos riscos

➤ Controlo interno

Depois de ter obtido em 2010 a certificação do seu sistema de gestão integrada (IMS) em conformidade com a norma ISO 9001:2008, a EASA iniciou em 2012 o ciclo de melhoria contínua do sistema com vista a assegurar a renovação anual do seu certificado ISO 9001.

O sistema de gestão integrada da EASA baseia-se nas normas de gestão adotadas pelo Conselho de Administração da Agência em 2008, tal como disposto no artigo 38.º do Regulamento Financeiro. Estas normas são derivadas das normas de controlo interno formuladas pela Comissão Europeia e da norma internacional ISO 9001:2008. Este sistema constitui a base dos processos de controlo interno e de melhoria contínua.

O sistema de gestão integrada da EASA integra plenamente o conceito de «controlo interno», que visa garantir a devida mitigação dos riscos em paralelo com o reforço da capacidade da Agência para alcançar os seus objetivos operacionais, de qualidade, de conformidade e financeiros. O sistema foi criado seguindo um programa de quatro etapas baseado nas melhores práticas adotadas por várias organizações dos setores público e privado.



Legendas

PLAN	PLANEAR
DO	EXECUTAR
CHECK	VERIFICAR
ACT	AGIR
Prepare	Preparar
Execute	Executar

Measure	Medir
Evaluate	Avaliar
EASA Processes (eas@ris)	Processos EASA (eas@ris)

➤ Mitigação de riscos

A Agência implementou também um processo anual de avaliação de riscos, com vista a identificar riscos elevados por macro processo. Os riscos são avaliados pela sua probabilidade de ocorrência e potencial impacto. O quadro seguinte apresenta os riscos críticos identificados em 2012 e as ações realizadas e/ou iniciadas para mitigá-los.

Riscos	Principais ações de mitigação realizadas/iniciadas em 2012
Processos de gestão	
Disponibilização inadequada de recursos para tarefas existentes e novas (alargamento do mandato) da Agência.	Planeamento adequado, sistema de previsão e sistema de informação para identificar e justificar recursos necessários; Ligação clara entre as tarefas e os recursos financeiros/humanos.
Processos de supervisão de segurança de produtos e organizações	
Questões de segurança não tratadas à data da certificação, validação e aprovação de condições de voo, e que resultam na queda de uma aeronave.	Recursos suficientes (quantidade de pessoal, qualificação do pessoal, orçamento para subcontratação, deslocações e outros meios) que permitam às equipas de certificação executarem o seu trabalho de supervisão da certificação nos termos do Documento de Planeamento de Recursos de Certificação. Introdução de procedimentos de trabalho eficazes para as atividades de certificação, incluindo controlos adequados. Fornecimento de provas do trabalho realizado graças à manutenção dos respetivos documentos e registos; Minистраção de formação recorrente ao pessoal técnico para garantir uma competência contínua; Controlo efetivo dos serviços prestados pelas AAN.
Questões de segurança não tratadas resultando em consequências catastróficas, devido à não emissão de uma diretiva de aeronavegabilidade ou ações corretivas insuficientes, inadequação do prazo de execução especificado por uma diretiva de aeronavegabilidade.	Recursos suficientes (quantidade de pessoal, qualificação do pessoal, orçamento para subcontratação, deslocações e outros meios) que permitam às equipas de certificação executarem o seu trabalho de supervisão da certificação nos termos do Documento de Planeamento de Recursos de Certificação. Fornecimento de provas do trabalho realizado graças à manutenção dos respetivos documentos e registos; Minистраção de formação recorrente ao pessoal técnico para garantir uma competência contínua; Sistema eficaz de comunicação de ocorrências; Controlo efetivo dos serviços prestados pelas AAN.
Sistema inadequado de comunicação de ocorrências e processamento ineficaz de relatórios de ocorrências descredenciando a aeronavegabilidade permanente de produtos e conduzindo a acidentes ou ocorrências graves que poderiam ser evitados.	Promoção de um sistema de comunicação de ocorrências e de uma «cultura justa»; Sistema de comunicação eficaz, que garante a rastreabilidade de todas as ocorrências e ações relevantes; Introdução de procedimentos de trabalho eficazes para a análise de relatórios de ocorrências e especificação das ações necessárias, incluindo controlos adequados. Fornecimento de provas do trabalho realizado graças à manutenção dos respetivos documentos e registos; Minистраção de formação recorrente ao pessoal técnico para garantir uma competência contínua; Controlo efetivo dos serviços prestados pelas AAN.

Atividades da Agência

1. Segurança

a. Estratégia de segurança e EASP

Objetivo e âmbito de aplicação

A Agência mantém a liderança na coordenação e complementação dos esforços envidados pelos Estados-Membros da UE no sentido de implementar os requisitos definidos pelo OACI para os Sistemas de Gestão da Segurança (SMS) da indústria e para os Programas de Segurança do Estado (SSP) dos Estados contratantes da OACI.

A partilha de funções entre as instituições europeias e os Estados-Membros, tal como é descrita no Regulamento de Base, significa que a cooperação é essencial para garantir a implementação da gestão da segurança. Uma abordagem regional (europeia) dos princípios de gestão da segurança complementa o trabalho realizado ao nível dos Estados.

Um Comité Consultivo Europeu para a Segurança da Aviação (EASAC) que integra representantes da EASA, de todos os setores da indústria, do Eurocontrol, da DG Move, do órgão de análise de desempenho (PRB) e dos Estados-Membros coordena a implementação da abordagem regional.

Principais realizações em 2012

A abordagem proposta para a segurança da aviação europeia baseia-se em três elementos:

- um conjunto de políticas e objetivos (a estratégia), que configuram a Comunicação ao Parlamento Europeu e ao Conselho;
 - um conjunto integrado de regulamentações e atividades tendentes a melhorar a segurança (o programa), incluído como anexo na referida Comunicação;
 - uma avaliação de alto nível das questões de segurança e um plano de ação conexo (o plano de segurança).
- O Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp)

O EASp é o resultado documentado da abordagem factual e proativa dos riscos de segurança que visa contribuir para a gestão da segurança na Europa. O Plano complementa as atuais normas e investigações em matéria de segurança.

O ano terminou com a validação, pelo Conselho de Administração, da terceira edição do plano europeu para a segurança da aviação (EASp). Este plano abrange o período de 2013 a 2016 e foi elaborado com a mesma metodologia utilizada nas edições anteriores. As principais áreas de risco não foram assim alteradas.

Tal como as edições anteriores, esta terceira edição do plano de segurança contempla três áreas gerais: questões sistémicas, operacionais e emergentes. Os riscos identificados em cada uma destas áreas são mitigados através de iniciativas de segurança adotadas por todas as partes interessadas. Todos os parceiros trabalham em conjunto, agilizam as suas atividades e unem os seus esforços para reduzir ainda mais a nossa taxa de acidentes.

Esta terceira edição do plano contempla ainda duas atividades paralelas:

- a. por um lado, apresenta um relatório da situação das 103 ações desenvolvidas em 2011.

- b. por outro lado, completa a lista de ações propostas na edição anterior, com 15 novas ações. Estas novas iniciativas foram avaliadas pelo EASAC e pelos Estados e introduzidas no atual quadro de ações.

Até à data, 35 Estados membros formalizaram o seu compromisso de implementar voluntariamente o Plano de Segurança com a criação de um ponto focal. Este número inclui Estados não pertencentes à UE que são membros do CEAC. Durante o ano, foi enviado um relatório aos pontos focais para dar conta do estado de execução das ações previstas no Plano de Segurança. Em 2012, foram recebidos vinte e dois (22) relatórios.

b. Análise de segurança e investigação

Objetivo e âmbito de aplicação

O trabalho de análise de segurança tem duas vertentes: internamente, a análise da segurança constitui a base para a definição das ações e políticas que serão apreciadas pelo Comité de Segurança Interna (ISC) da Agência e, externamente, a análise da segurança presta o seu contributo na cooperação e informação sobre questões relacionadas com riscos de segurança. Este trabalho é apoiado por:

- Análises da segurança: análises, elaboração de estudos e produção de relatórios;
- Investigações: divulgação e acompanhamento de recomendações de segurança e desenvolvimento de meios de cooperação;
- Melhorias contínuas: facilitação e promoção de iniciativas de segurança da aviação;
- Obtenção, utilização e difusão da informação proveniente das funções técnicas (comunicação de serviços defeituosos, estatísticas, política de consideração dos fatores humanos, análise de dados de voo operacionais, sistema de gestão da segurança e promoção da prevenção e da segurança);
- Sistema interno de comunicação de ocorrências: para proporcionar um ponto de entrada e uma interface únicos e tratar as ocorrências em matéria de segurança comunicadas à Agência.

A Análise de Segurança disponibiliza, interna e externamente, uma série de conselhos e análises na área da segurança. Também apoia as ações de comunicação da EASA com as outras partes interessadas.

Em 2012, os esforços concentraram-se no desenvolvimento de um sistema de informação sobre recomendações de segurança, na plena operacionalidade de um sistema interno de comunicação de ocorrências e na introdução de uma secção de informações sobre segurança no Departamento IORS.

Principais realizações em 2012

O alargamento da utilização de dados de segurança resultou numa maior focalização dos trabalhos na deteção de tendências e de precursores, com vista a evitar futuros acidentes. Foram debatidos novos acordos internacionais de partilha de dados para reforçar a cooperação e foram fornecidas novas ferramentas para melhorar a disponibilidade e a qualidade dos dados relativos à segurança no seio da Agência. Foi concluída a transição para o sistema ECCAIRS5 para a compilação e armazenagem de dados sobre ocorrências.

O Relatório Anual de Segurança (ASR) da Agência foi alargado através da adição de um novo capítulo para lidar com as questões de segurança nos aeródromos. No âmbito do protocolo de cooperação celebrado entre a Agência e o Eurocontrol, o Relatório Anual de Segurança (ASR) incluiu uma componente ATM pela segunda vez. A Rede de Analistas começou a demonstrar a sua mais-valia na

função de apoio ao EASp e aos planos nacionais equivalentes. As informações essenciais sobre os riscos para a segurança da aviação estão a ser partilhadas e foram iniciadas atividades em áreas como o desenvolvimento de um sistema de classificação dos riscos, indicadores de desempenho em matéria de segurança e várias questões operacionais.

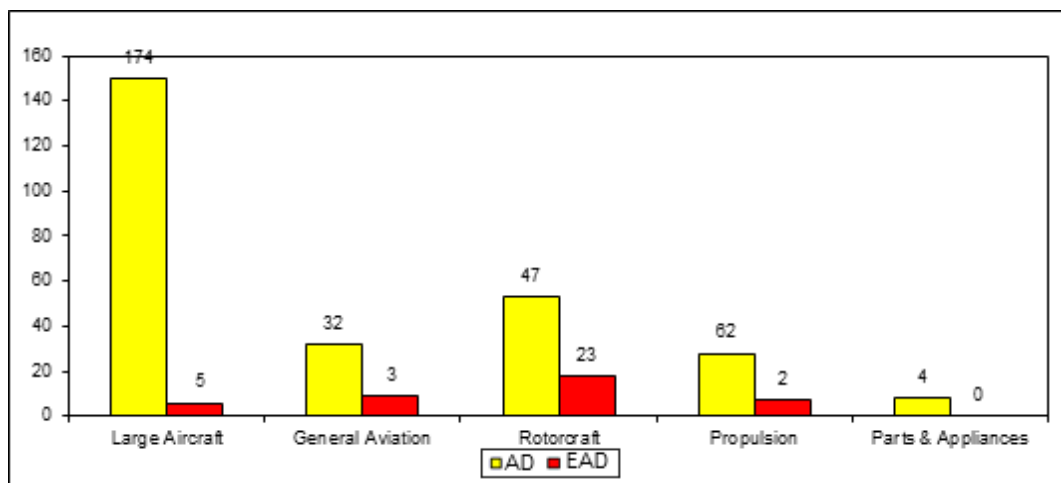
Após um processo de operacionalidade faseada, o IORS está em pleno funcionamento desde fevereiro de 2012. Até ao final de 2012, os indicadores de estabilidade indicavam que eram recebidos semanalmente cerca de 80 a 100 relatórios. O «mini-sítio» do IORS, disponível na Internet, fornece informações pormenorizadas sobre o IORS às partes interessadas. Foram ainda iniciadas atividades que visam contribuir para uma melhor comunicação e para a clarificação dos canais de comunicação.

Os principais benefícios do IORS (a visibilidade do processo em circuito fechado e a rastreabilidade das medidas tomadas pela Agência) foram concretizados ao longo do último ano. O ajustamento e o aperfeiçoamento do processo e das ferramentas fazem parte do funcionamento diário do sistema. A utilidade dos dados foi demonstrada pelo apoio prestado a vários estudos em matéria de segurança.

A secção de Informações sobre Segurança é utilizada na supervisão da aeronavegabilidade permanente de produtos, peças e equipamentos concebidos ou em serviço nos Estados-Membros da UE ou nos países associados.

Esta secção é responsável pela emissão e divulgação de diretivas de aeronavegabilidade (AD), diretivas de aeronavegabilidade de emergência (EAD) e boletins de informações de segurança (SIB), assim como pela publicação de AD, EAD e SIB emitidos pelas autoridades de Estados de Conceção e adotados na Europa. O portal de publicação de AD está disponível em <http://ad.easa.europa.eu/>.

Em 2012, a secção de Informações sobre Segurança emitiu: 319 AD e 33 EAD. O gráfico seguinte apresenta os dados relativos à emissão destes documentos:



Foram também publicados 27 SIB. Importa observar que a maioria destes boletins diz respeito a aspetos de aeronavegabilidade, 10 dizem respeito a aspetos operacionais (por ex. cinzas vulcânicas, voos de verificação funcional, disponibilidade do EGNOS, etc.) e 8 dizem respeito a suspeitas de peças não aprovadas.

Uma das principais realizações de 2012 foi a configuração do software do sistema de informação sobre recomendações de segurança, destinado a compilar todas as recomendações. Ao longo do ano, a EASA recebeu 94 novas recomendações de segurança finais e respondeu a 210 recomendações individuais, das quais 116 eram respostas finais.

Além disso, a Agência esteve envolvida em investigações importantes como a amaregem de dois Eurocopter EC225 no mar do Norte, em 10/05/2012 e 22/10/2012, com uma avaria semelhante da engrenagem cônica de eixo vertical na caixa de transmissão principal, investigada pela unidade de

investigação de acidentes aéreos do Reino Unido. Participou também na atividade do grupo que acompanhou o acidente com o MD-11 após uma aterragem ao segundo contacto com o solo em Riade, a 27 de julho de 2010, investigado pela Autoridade Geral de Aviação Civil da Arábia Saudita, e prestou aconselhamento no caso do acidente (explosão do rotor) ocorrido em 4/11/2010 com um A380 Rolls Royce Trent 900 em rota sobre a Indonésia, investigado pelo *Australian Transportation Safety Board*.

Durante o ano de 2012, a EASA recebeu 112 projetos de relatório para formulação de observações e enviou observações válidas às autoridades responsáveis pela investigação em 51 processos.

A Agência apoiou ainda a atividade da Comissão Europeia, a rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança e da unidade de acidentes da CEAC, através do envio regular de informações e relatórios, em especial sobre a política de proteção de informações de segurança desenvolvida pela OACI e a criação de um repositório central europeu para as recomendações de segurança e respetiva evolução.

➤ Lições retiradas das iniciativas de segurança

A Iniciativa Europeia de Segurança Estratégica (*ESSI - European Strategic Safety Initiative*) é uma parceria voluntária entre a EASA, outras autoridades e a indústria. A ESSI é composta pela Equipa Europeia da Segurança da Aviação Comercial (*European Commercial Aviation Safety Team - ECAST*), a Equipa Europeia da Segurança dos Helicópteros (*European Helicopter Safety Team - EHEST*) e a Equipa Europeia da Segurança da Aviação Geral (*European General Aviation Safety Team - EGAST*). Desde 2010, o trabalho da ESSI está ligado ao Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp). Adiante, é apresentada uma seleção dos trabalhos realizados em 2012.

A ECAST patrocinou a segunda edição do plano de ação europeu para a prevenção de incursões em pista (*European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions - EAPPRI*) e contribuiu para a primeira edição do plano de ação europeu a prevenção de saídas de pista (*European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions - EAPPRE*), publicados pelo Eurocontrol. A ECAST elaborou ainda um programa de formação sobre gestão de recursos nas plataformas de estacionamento destinado a pessoal de terra e contribuiu para a primeira edição do Manual de Operações em Terra (*Ground Operations Manual - IGOM*) da IATA.

A EHEST produziu um conjunto de ferramentas sobre gestão de segurança (*Safety Management Toolkit*), baseadas no novo regulamento da UE relativo às operações aéreas, Parte-ORO, publicado em outubro, e publicou folhetos e vídeos sobre segurança no que respeita à perda de controlo em ambiente visual degradado, estado de vórtice e perda de eficácia do rotor de cauda.

A EGAST produziu vídeos sobre perda de controlo, erro humano e a utilização de paraquedas, bem como folhetos de segurança sobre anticolisão, decisão de pilotagem e previsão meteorológica, e divulgou publicações nacionais a nível europeu.

Investigação

Tendo em consideração as prioridades máximas do Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp) e o programa temático do grupo de parceria europeia para a investigação no setor da aviação (*European Aviation Research Partnership Group - EARP*), a Agência integrou em 2012 as suas necessidades e os pedidos de novos projetos de investigação, bem como os projetos acumulados de anos anteriores, no ambicioso Plano de Investigação da EASA para o período de 2012-2014. O plano inclui propostas e pedidos de projetos decorrentes do programa de regulamentação, projetos sugeridos por recomendações de segurança, projetos requeridos pela Direção de Certificação e propostas apresentadas pela ESSI e pelo grupo consultivo europeu para os fatores humanos (*European Human Factors Advisory Group - EHFAG*).

A Agência cooperou estreitamente com a Comissão Europeia no âmbito das atividades de investigação da UE com impacto no sistema EASA (7.º Programa-Quadro [7.º PQ], subárea 7.1 Aeronáutica e Transporte Aéreo e o novo Programa-Quadro Horizon 2020). Nesse contexto, a Agência contribuiu para o desenvolvimento de uma Agenda Estratégica Europeia para a Inovação e a Investigação (SRIA), assumindo a copresidência do Grupo de Trabalho para a Segurança e apoiando outros grupos de trabalho no âmbito da SRIA. A SRIA foi publicada e transmitida à Comissão num evento especial da ACARE durante o *ILA Berlin Air Show* em setembro de 2012. No que respeita a esta atividade, a Agência, conjuntamente com o Eurocontrol, apresentou com sucesso uma proposta para o programa de trabalho de 2013 do Sétimo Programa-Quadro, com vista a uma ação coordenada de apoio ao desenvolvimento de uma plataforma de observação para a consolidação tecnológica e institucional da investigação em matéria de segurança, o projeto OPTICS (*Observation Platform for Technological and Institutional Consolidation of research in Safety*). Os agentes da EASA tiveram uma participação ativa em comités de avaliação e em comités consultivos de projetos no âmbito do programa-quadro da União Europeia.

A EASA estabeleceu ainda interfaces com as iniciativas de tecnologias em larga escala SESAR e CLEAN SKY. Em 2012, a Agência também participou na criação do novo Conselho Consultivo para a Investigação Aeronáutica na Europa (ACARE).

O **Anexo 2** apresenta uma lista dos estudos e projetos de investigação levados a cabo em 2012.

2.Regulação

Objetivo e âmbito de aplicação

A Agência gere e coordena a preparação de legislação da UE relacionada com a regulamentação da segurança da aviação civil e com a compatibilidade ambiental. Neste contexto, a EASA emite pareceres dirigidos à Comissão Europeia e publica especificações de certificação, meios de conformidade aceitáveis e material de orientação.

Em 2012, a Agência continuou a trabalhar na elaboração de propostas de legislação e regras conexas com vista à conclusão do conjunto de regulamentos. A apresentação atempada de regras no domínio da aeronavegabilidade (segurança e proteção ambiental) continuou a ser um importante desafio em 2012.

A Agência publicou 22 decisões e 6 pareceres em 2012. O **Anexo 3** apresenta uma lista de todas as decisões, pareceres e anúncios de propostas de alteração (NPA) publicados.

Principais realizações em 2012

A Agência publicou o Parecer n.º 6/2012 em 27 de novembro de 2012. Este parecer contém alterações às regras de execução relativas à gestão da aeronavegabilidade permanente de aeronaves registadas num Estado-Membro da UE (Parte-M) e um novo conjunto de requisitos relativos à gestão da aeronavegabilidade permanente de aeronaves registadas num país terceiro e utilizadas por operadores da UE (Parte-T). O parecer contém ainda alterações ao Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão relativo às operações aéreas.

Em 2012, foram realizados progressos no desenvolvimento das futuras «normas técnicas» da Aviação Geral.

No que respeita à proteção ambiental, a Agência participou no programa de trabalho da CAEP9, elaborando novas normas sobre emissões de CO₂ e de partículas, com vista a melhorar os efeitos da aviação relacionados com o ambiente e a saúde, assim como envidando esforços no sentido de manter os requisitos de ruído atualizados para ajudar a manter a capacidade de funcionamento nos aeroportos sujeitos a limitações de ruído.

A Agência prosseguiu o seu trabalho com a Comissão e o Conselho de Administração, em conformidade com os oito pacotes de trabalho prioritários aprovados em setembro de 2009. Os pacotes de trabalho foram concertados com os NPA e com a nova proposta de estrutura regulamentar, tomando especificamente em consideração os progressos registados, os recursos internos e externos disponíveis e os conhecimentos especializados conexos.

Após a publicação dos quatro primeiros anexos do regulamento relativo às tripulações aéreas, em 2011, os restantes três anexos, que incluem os requisitos para a qualificação dos tripulantes de cabina (Parte CC), os requisitos da autoridade para os tripulantes de voo (Parte ARA) e os requisitos para as organizações de formação de tripulações (Parte-ORA), foram publicados no *Jornal Oficial* em março de 2012 (Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão).

No caso das operações aéreas, os anexos relativos aos requisitos para as autoridades no que respeita às operações aéreas e aos requisitos para as organizações no que respeita às operações aéreas, bem como os anexos relativos às operações de transporte aéreo comercial e às operações que exigem aprovações específicas (Parte-ARO, Parte-ORO, Parte-CAT e Parte-SPA), foram publicados no *Jornal Oficial* em outubro de 2012 (Regulamento (UE) da Comissão n.º 965/2012).

Ainda em 2012, a Agência publicou os pareceres relativos à Parte-NCC (operações não comerciais com aeronaves a motor complexas), à Parte-NCO (operações não comerciais com aeronaves a motor não complexas), à Parte-SPO (operações especializadas), à Parte-FTL (limitações do período de

serviço de voo, do período de trabalho e requisitos de repouso no domínio dos aviões de transporte aéreo comercial) e à Parte-TCO (operadores de países terceiros).

No caso da gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea (ANS), a consulta pública do Anúncio Antecipado de Proposta de Alteração (A-NPA) relativa à altitude de transição europeia harmonizada (HETA) foi lançada em fevereiro de 2012, com o objetivo de recolher informações suplementares para uma Avaliação de Impacto Regulamentar (RIA) rigorosa e de apresentar as conclusões do Comité do Céu Único após o final da consulta.

Após a emissão do Parecer sobre os requisitos relativos aos serviços de navegação aérea (Parte B) das Regras Europeias Normalizadas da Aviação (SERA) (outubro de 2011), a Agência continuou a apoiar ativamente a Comissão na preparação da estrutura integrada das Partes A e B das SERA.

Em novembro de 2012, foi emitido o NPA 2012-18 relativo à concessão de licenças e de certificados médicos aos controladores de tráfego aéreo, que propõe a definição de requisitos detalhados, acompanhados pelos AMC e GM necessários aplicáveis a todos os aspetos que regem o acesso a esta profissão aeronáutica relacionada com a segurança, bem como ao exercício dos privilégios associados à licença de controlador de tráfego aéreo.

Ainda em novembro de 2012, a Agência publicou para consulta o Anúncio de Proposta de Alteração 2012-19 sobre a especificação de certificação para comunicações, navegação e vigilância no espaço aéreo (CS ACNS). Este NPA visa introduzir novas especificações de certificação aplicáveis a todas as aeronaves, que incluirão todas as normas de aeronavegabilidade e de interoperabilidade relativas às comunicações, navegação e vigilância em aplicações aeroespaciais.

No que respeita aos aeródromos, a maior parte do trabalho realizado em 2012 teve como objetivo a emissão do Parecer n.º 1/2013 sobre o projeto de regulamento da Comissão que estabelece os requisitos aplicáveis à autoridade, à organização e às operações dos aeródromos, publicado em fevereiro de 2013. O parecer mereceu a aprovação da Comissão e foi discutido pelo Comité da EASA no início deste ano. Este parecer tem como objetivo ajudar a Comissão Europeia a estabelecer regras de execução aplicáveis aos aeródromos, tendo em conta as deliberações finais da Agência relativamente à matéria em causa. As referidas regras de execução deverão ser adotadas pela Comissão Europeia e entrar em vigor até finais de 2013, conforme estipulado pelo Regulamento de Base.

3. Supervisão

a. Supervisão da segurança dos produtos

Objetivo e âmbito de aplicação

A Agência é responsável pela certificação de aeronavegabilidade e ambiental dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos. As suas competências abrangem a certificação inicial de novos projetos de tipo e uma multiplicidade de atividades conexas, tais como a emissão de certificados-tipo suplementares, a aprovação de alterações a certificados-tipo e de projetos de reparação. Também abrangem atividades destinadas a garantir a aeronavegabilidade permanente dos produtos, peças e equipamentos certificados durante a totalidade do seu ciclo de vida. Tais atividades implicam uma capacidade de reação imediata a problemas de segurança, bem como a emissão e divulgação das informações obrigatórias aplicáveis.

A Agência presta ainda serviços a partes interessadas externas, tais como a aprovação de relatórios da comissão de avaliação da manutenção e da comissão de avaliação operacional, o apoio à certificação para validação fora da UE e o aconselhamento técnico e assistência mediante pedido da indústria, das autoridades aeronáuticas ou de outras instituições públicas.

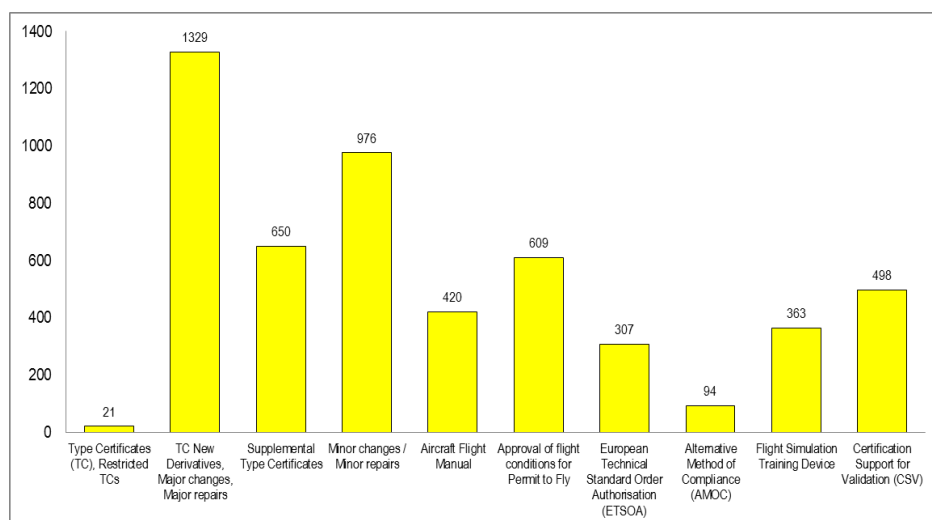
Principais realizações em 2012

Na área da aeronavegabilidade inicial, a Agência passou a ser responsável pela qualificação dos dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD). Em relação aos anos anteriores, a natureza da atividade passou de um serviço a pedido dos Estados-Membros para um elemento obrigatório. Neste contexto, a Agência criou uma equipa que efetua a ligação com entidades externas e a gestão dos projetos subcontratados, nomeadamente fora da Europa. Após a publicação, em 2011, da nova especificação de certificação para aeronaves desportivas ligeiras (CS-LSA), 2012 foi também o primeiro ano com a certificação de aeronaves ao abrigo da nova especificação de certificação. No domínio da aeronavegabilidade inicial, importa mencionar que a Agência, em estreita colaboração com a indústria, trabalhou no aperfeiçoamento dos critérios relativos ao grau de envolvimento da Agência em atividades de certificação, com base numa abordagem em função dos riscos.

A Agência continuou a promover ativamente a sua cooperação e a melhorar a sua comunicação com as diversas partes interessadas. Um dos principais eventos foi o segundo *workshop* sobre certificação com a indústria, que teve lugar em janeiro. Foram ainda organizados eventos específicos, como o *Workshop* sobre a ETSO, o primeiro Seminário sobre a Aviação Geral e o Simpósio sobre Aeronaves de Asas Rotativas. Além disso, a pedido do Conselho de Administração, o «Grupo de trabalho da Indústria/EASA para a estratégia de certificação» (*Certification Strategy Industry/EASA Working Group*), criado com o objetivo de discutir a necessidade de aperfeiçoar e complementar a estratégia de certificação, apresentou as suas recomendações ao Diretor Executivo.

- Certificação-tipo de aeronavegabilidade e ambiental dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos
 - Tendência dos pedidos recebidos

O número de novos pedidos de certificação de aeronavegabilidade e ambiental apresentado à Agência em 2012 (5 267) manteve-se ao mesmo nível. Todavia, em comparação com o ano anterior, o número inclui igualmente a qualificação de dispositivos de treino de simulação de voo. Os pedidos de certificação de novos projetos de tipo contemplaram um vasto leque de produtos aeronáuticos, incluindo o jato executivo GVII-2 da Gulfstream Aerospace Corporation, o helicóptero de médio porte SKYE SH09 da Marenco Swiss Helicopter, o motor de turbina Turbomeca TM800 e diversos pedidos da Aviação Geral. O diagrama apresenta os pedidos recebidos, distribuídos em função da sua natureza:



- Principais programas plurianuais de certificação-tipo em curso

A Agência manteve em 2012 o seu desempenho num conjunto de projetos plurianuais de certificação-tipo, tais como o Airbus A350, o Airbus A320neo (destinado a reduzir o consumo de combustível e deste modo melhorar o desempenho e a eficiência ambiental da aeronave), o Falcon SMS da Dassault Aviation, os jatos executivos EMB-545/550 da Embraer, o Jato Regional da Mitsubishi, o MRJ-200 e os helicópteros de grande porte AW169 e AW189 da Agusta Westland.

- Número de certificados emitidos

Em 2012, foram emitidos 3 952 certificados. Em comparação com o ano anterior, o número inclui igualmente a qualificação de dispositivos de treino de simulação de voo. Foram emitidos certificados-tipo para, entre outros produtos, o jato executivo de longo curso GVI da Gulfstream, o Sukhoi Superjet 100 (a primeira aeronave de passageiros russa a ser certificada pela EASA), o Airbus A400M (certificado-tipo restrito) e as hélices FH385/FH386 da Ratier-Figeac (para instalação com o motor TP400 da Europrop no avião A400M da Airbus).

- Aeronavegabilidade permanente

Em 2012, a EASA aumentou o tempo dedicado à supervisão da aeronavegabilidade permanente em conformidade com os seus objetivos em matéria de segurança, bem como à expansão da frota de aeronaves abrangida pelo seu sistema de aeronavegabilidade permanente. No total, foram adicionadas à frota global de aeronaves mais de 1 400 novas aeronaves diretamente dependentes do sistema de aeronavegabilidade da Agência. A supervisão de algumas dessas aeronaves exigiu mais recursos do que a de outras, dependendo da experiência operacional e dos problemas de segurança detetados.

- Tarefas de certificação relacionadas com operações

No que respeita à preparação da futura implementação dos dados de adequação operacional (OSD) no processo de certificação, em estreita cooperação com os requerentes, foram selecionados dois projetos (Falcon SMS e Airbus A350) como projetos-piloto com a integração dos OSD no processo de certificação.

b. Certificação de entidades

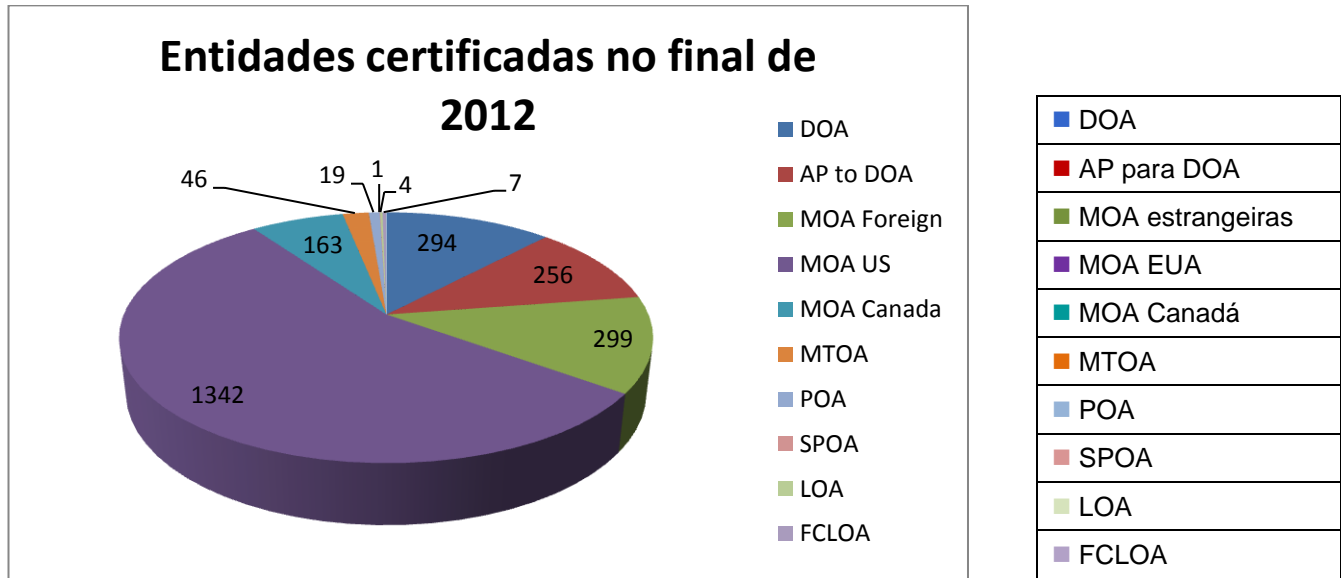
Objetivo e âmbito de aplicação

A EASA é responsável pela certificação de entidades de projeto, independentemente da sua localização, e de entidades responsáveis pela produção, manutenção, formação em manutenção e gestão da aeronavegabilidade permanente localizadas fora do território dos Estados-Membros. Tais competências também incluem a certificação de entidades de produção localizadas no território de um ou mais Estados-Membros, quando solicitada por estes. Em 2012, as atividades de certificação de entidades atingiram a maturidade em termos de atividade e metodologias.

Principais realizações em 2012

As atividades no domínio da certificação de entidades registaram um crescimento constante em 2012, nomeadamente a certificação de entidades de projeto (DOA) e/ou o procedimento alternativo (AP) à DOA, a certificação de entidades de produção (POA) e a certificação de entidades de manutenção (MOA) e/ou entidades de gestão de aeronavegabilidade permanente (COA). O volume de trabalho no domínio da vigilância da certificação única de entidade de produção (SPOA) europeia concedida à

Airbus aumentou ligeiramente, incluindo fora da Europa. Os dados relativos à certificação de entidades são os seguintes:

Entidades certificadas em 31 de dezembro de 2012➤ **Certificação das entidades de projeto**

Em 31 de dezembro de 2012, havia um total de 294 certificações DOA emitidas, 227 das quais tratadas pela Agência. As AAN mantiveram 67 certificações na sua posse, 80 entidades encontravam-se na fase de avaliação inicial para DOA e 39 em procedimentos alternativos (AP) para DOA. A internalização de atividades atingiu a meta prevista. Em 2012, foram transferidas mais 5 entidades para chefes de equipas da EASA, incluindo 2 para a área da DOA e 3 para AP à DOA. Serão efetuadas novas transferências se as AAN decidirem suspender as suas atividades ou se o alargamento do âmbito da DOA o exigir.

➤ **Certificação das entidades de produção**

No final de 2012, tinha sido emitido um total de 19 POA da EASA para entidades de produção estrangeiras e 1 certificação única de entidade de produção (SPOA) para a Airbus. A EASA continuou a emitir certificados de aeronavegabilidade para exportação para aeronaves fabricadas na China por entidades titulares de POA da EASA e fabricadas na Europa pela Airbus ao abrigo da SPOA. A EASA também prestou o seu contributo na execução dos acordos bilaterais UE-EUA e UE-Canadá no domínio da produção.

Certificação das entidades de manutenção e/ou aeronavegabilidade permanente

No domínio da certificação das entidades de manutenção/aeronavegabilidade permanente, a EASA tem, na maioria dos casos, optado por subcontratar às AAN dos Estados-Membros as investigações técnicas e a vigilância permanente dessas entidades. Os peritos internos cobrem diretamente um número limitado de certificações, a fim de assegurarem e desenvolverem conhecimentos técnicos especializados e uma gestão eficaz da atividade das AAN. A EASA contribuiu para preparar uma transição gradual dos atuais acordos bilaterais sobre manutenção para os novos acordos bilaterais UE-EUA. A primeira certificação atribuída a uma CAMO estrangeira foi emitida pela EASA em 2012.

Certificação das entidades de licenciamento das tripulações de voo

Em 2012, as atividades de certificação de entidades de licenciamento de tripulações de voo (OA FCL) começaram a ser coordenadas com as principais AAN e contribuíram para resolver várias questões relacionadas com a regulamentação que irá ser adotada em breve. Já foram definidos os processos para a implementação de OA FCL. Foram elaborados as instruções operacionais e os materiais de

orientação respeitantes às entidades de formação de pilotos e aos centros de medicina aeronáutica. Foi efetuado o processo de recrutamento dos chefes de equipa para a área de OA FCL. Foram também concluídas as especificações técnicas e as estimativas de volume de trabalho respeitantes às atividades a subcontratar. Até dezembro de 2012, já tinham sido selecionadas as entidades qualificadas para a formação de pilotos e 3 AAN para a vigilância dos centros de medicina aeronáutica. Até ao final de dezembro, as OA FCL assumiram a supervisão de 15 entidades de formação de pilotos anteriormente certificadas por Estados-Membros, da qual resultou a emissão de 7 confirmações de certificação. A internalização de atividades foi acelerada devido a uma inesperada redução da capacidade dos prestadores de serviços para executarem as tarefas atribuídas. Em 2012, foram transferidas antecipadamente cinco entidades para chefes de equipas da EASA. Serão efetuadas outras transferências gradualmente, à medida que sejam recrutados novos chefes de equipas de entidades de formação certificadas (ATO) das OA FCL para a secção ou se os prestadores de serviços não conseguirem suportar o volume de trabalho.

Certificação de entidades de ATM/ANS

A principal atividade desta nova secção nessa altura consistia em criar mecanismos com a Comissão para assegurar a supervisão do gestor da rede de ATM/ANS. Os mecanismos foram criados em 2012 e estão agora incluídos no sistema de gestão integrada. Foi efetuada uma análise exaustiva da conformidade do gestor da rede de ATM/ANS com os requisitos aplicáveis.

A par desta atividade, foram iniciados os preparativos para a transferência da supervisão assumida pelo prestador de serviços do EGNOS, a ESSP. Estes preparativos consistiram na realização de reuniões de supervisão com as autoridades francesas e belgas, assim como na participação em auditorias e na transferência final da responsabilidade da supervisão para a EASA, em novembro de 2012.

Em fevereiro de 2012, a secção de certificações de entidades de ATM/ANS assumiu a responsabilidade da supervisão de uma entidade de formação de controladores de tráfego aéreo dos Estados Unidos que era efetuada pela autoridade supervisora nacional norueguesa. A primeira auditoria teve lugar em junho de 2012.

Tratando-se de uma nova secção com novos objetivos, prossegue o desenvolvimento de processos, formulários e procedimentos, bem como o recrutamento de novos agentes.

c. Inspeções nos Estados-Membros

Objetivo e âmbito de aplicação

A Agência monitorizou a implementação uniforme e eficaz da legislação da União pelas autoridades competentes dos Estados-Membros através de inspeções de normalização. Estas inspeções podem também incluir a investigação de organizações sob a supervisão direta das autoridades competentes para fins de amostragem.

Em 2 de fevereiro de 2012, o Regulamento (UE) n.º 90/2012² alterou o Regulamento (CE) n.º 736/2006³ com vista a alargar a aplicabilidade dos métodos de trabalho no que respeita à

² Regulamento de Execução (UE) n.º 90/2012 da Comissão, de 2 de fevereiro de 2012, que altera o Regulamento (CE) n.º 736/2006 relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no que respeita à realização de inspeções de normalização, JO L 31/1.

³ Regulamento (CE) n.º 736/2006 da Comissão, de 16 de maio de 2006, relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no que respeita à realização de inspeções de normalização, JO L 129/10.

realização de inspeções de normalização, além da aeronavegabilidade inicial e permanente, aos seguintes domínios:

- Operações aéreas
- Inspeções nas plataformas de estacionamento (inspeções SAFA)
- Tripulações aéreas
- Controladores de tráfego aéreo
- Gestão de tráfego aéreo e serviços de navegação aérea

Deste modo, as inspeções de normalização são agora realizadas em todos os domínios no âmbito da mesma base jurídica e de acordo com os mesmos métodos de trabalho.

O âmbito geográfico da normalização abrange 46 países: 31 «Estados EASA» (ou seja, os 27 Estados-Membros da UE e os quatro Estados nos quais a legislação da UE no domínio da segurança da aviação é aplicável através de acordos bilaterais ou multilaterais com a UE) e 15 Estados ao abrigo das disposições de protocolos de cooperação com a EASA («Estados com protocolo de cooperação»). Durante o ano de 2012, 36 desses Estados foram objeto de inspeção num ou vários domínios técnicos, dos quais 24 «Estados EASA» e 12 «Estados com protocolo de cooperação».

No domínio das inspeções nas plataformas de estacionamento, fazem parte do programa SAFA 44⁴ países, dos quais 16 foram visitados em 2012: 13 «Estados EASA» e 3 «Estados com protocolo de cooperação».

Principais realizações em 2012

➤ *Pool* de inspetores

A EASA está empenhada em integrar inspetores destacados das AAN nas suas equipas de inspeção, de forma a, por um lado, beneficiar da sua competência e experiência e, por outro lado, criar e difundir nas AAN um entendimento comum dos requisitos aplicáveis (normalização proativa). Em 2012, 134 membros da equipa eram inspetores destacados das AAN (50 % do total). Foram ministrados cinco cursos de formação inicial para inspetores de normalização, envolvendo um total de 85 inspetores.

➤ Principais resultados no domínio da normalização

Em 2012, foram realizadas 121 inspeções de normalização, nas seguintes áreas:

Tipo de inspeção	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD
Periódica	23	16	8	7	9 ⁵
Ad-hoc	1	-	-	-	-
Acompanhamento	1	9	11	7	-
Avaliação EACE	1	2	-	-	-

Deste modo, foi apurado um total de 868 constatações, das quais 838 foram classificadas como não-conformidades exigindo ações corretivas a serem propostas e implementadas pela AAN inspecionada. Cerca de 26 % de todas as constatações foram classificadas como deficiências significativas passíveis de suscitar preocupações de segurança se não forem devidamente corrigidas.

Todas as ações corretivas propostas pelas AAN foram avaliadas pelos departamentos de normalização competentes. Nalguns casos específicos, não foi possível chegar a acordo, tendo sido elaborados relatórios suplementares. As ações acordadas são monitorizadas pela Agência para garantir a sua aplicação.

⁴ O âmbito geográfico da normalização SAFA é o mesmo que o da normalização sem o Kosovo, São Marino e Listenstaine e com Marrocos.

⁵ Quatro Estados-Membros foram visitados pela primeira vez no domínio de FSTD.

Na maior parte dos domínios de normalização, as principais dificuldades estão relacionadas com o processo de concessão de aprovações, licenças ou certificados e com a vigilância contínua das entidades certificadas. A não disponibilidade de pessoal de inspeção adequado em número suficiente e/ou com qualificações suficientes é um dos principais motivos para as debilidades identificadas; este aspeto é particularmente relevante no domínio das operações aéreas.

- Durante o ano de 2012, a Agência organizou um total de 13 reuniões para fins de ATM/ANS. As reuniões de normalização revelaram-se uma boa ferramenta para alcançar um nível mais elevado de entendimento comum dos requisitos aplicáveis. Melhoria permanente do processo de normalização

O processo de normalização encontra-se agora plenamente desenvolvido e cumpre eficazmente os seus objetivos.

A utilização de extração automática de dados e de melhores capacidades de comunicação permitiu obter um controlo melhorado e mais atempado das constatações, o que resulta num melhor controlo global da fase de acompanhamento do processo de normalização. A Agência participou na elaboração do novo projeto de regulamento relativo à normalização, com base na experiência adquirida em mais de 5 anos de aplicação do atual regulamento.

O novo conceito para a execução do processo de normalização baseia-se numa abordagem de monitorização contínua, assente na identificação, recolha e análise de informações sobre a segurança e as atividades, a fim de permitir ao departamento de normalização da EASA avaliar de uma forma contínua as capacidades de supervisão de segurança das autoridades competentes e os resultados do desempenho dos Estados em matéria de segurança, tanto a nível global como a um nível específico. Essas informações serão depois tratadas com a ajuda de um modelo e constituirão um importante indicador para determinar a frequência, o âmbito e a extensão das inspeções de normalização.

d. Operadores

Objetivo e âmbito de aplicação

O departamento de operadores abrange as atividades da Agência relacionadas com a coordenação do programa de Avaliação da Segurança de Aeronaves Estrangeiras (SAFA) da União Europeia e a certificação de operadores de países terceiros (TCO).

No âmbito do programa SAFA, a EASA assume uma função de coordenação, que inclui:

- manter e atualizar a base de dados de relatórios sobre as inspeções nas plataformas de estacionamento no âmbito do programa SAFA;
- fornecer análises e relatórios sobre os dados recolhidos;
- promover a organização e realização de cursos de formação;
- apresentar propostas para manuais e procedimentos;
- promover a normalização da atividade SAFA.

Além disso, no âmbito do artigo 23.º do Regulamento de Base da EASA, a Agência será responsável por emitir certificações a operadores de países terceiros (TCO) que pretendam voar para o espaço aéreo EASA e aterrar num dos países membros da EASA.

Este ano, a Agência centrou a sua atenção na melhoria do programa SAFA (por exemplo, na atualização da base de dados SAFA e na emissão de materiais de orientação SAFA revistos), na realização de auditorias de normalização SAFA às AAN e na prestação de aconselhamento profissional e técnico à Comissão no âmbito do Comité da Segurança Aérea (ASC) relativamente à Lista de Segurança da UE.

Principais realizações em 2012

SAFA

Após a publicação de uma nova aplicação e base de dados SAFA, foi implementada uma atualização significativa em 2012, centrada na melhoria das capacidades analíticas e na simplificação do acompanhamento.

A análise SAFA foi realizada dentro do calendário estabelecido. Os resultados da análise, bem como os resultados do processo de hierarquização das inspeções SAFA foram apresentados durante as reuniões do Comité de Segurança Aérea (lista de segurança). Foram ainda realizadas inúmeras análises *ad hoc* a pedido da Comissão Europeia, em apoio a diversos casos sob investigação.

Tal como exigido pela diretiva SAFA e pelo regulamento relativo à normalização alterado, a EASA prosseguiu o processo de normalização SAFA, tendo sido iniciado um segundo ciclo de normalização em 2012. No total, foram agendadas e concluídas 16 inspeções de normalização nos Estados participantes no programa SAFA, pertencentes e não pertencentes à UE.

A EASA prosseguiu o diálogo com a indústria, tendo organizado o 2.º Fórum SAFA para entidades reguladoras e a indústria, que juntou representantes dos Estados participantes no programa SAFA, a IATA, a AEA, a ELFAA, a IACA e grandes fabricantes de aeronaves num debate aberto sobre questões relacionadas com a SAFA.

Os procedimentos SAFA foram revistos com base nas informações recebidas em reuniões com os Estados participantes e a indústria, bem como nas observações obtidas nas visitas de normalização. Em 2012, foi adotada uma nova versão dos materiais de orientação SAFA da EASA – Procedimentos de inspeção nas plataformas de estacionamento. Posteriormente, a EASA publicou um Boletim de Formação em SAFA e organizou um *workshop* para instrutores SAFA.

O Programa SAFA da UE continuou a ser promovido junto de instâncias internacionais e os seus princípios e processos são cada vez mais reproduzidos por várias regiões e Estados em todo o mundo. Montenegro celebrou um protocolo de cooperação com a EASA, tornando-se assim no 44.º Estado participante no programa SAFA.

Operadores de países terceiros

No âmbito do alargamento do seu mandato, a Agência organizou o trabalho preparatório (definição exata do âmbito, volume de trabalho e processos) no domínio das autorizações a operadores de países terceiros (TCO). A Agência centrou-se no projeto do regulamento de execução (futura Parte-TCO), nos processos de trabalho, no modelo de avaliação de operadores de países terceiros e na contribuição para o documento Análise de Negócios ICT destinado à aplicação prevista de *software* TCO. Devido aos atrasos ocorridos no processo de regulamentação e na adoção da Parte-TCO, foi necessário suspender o recrutamento previsto de agentes e chefes de equipa TCO.

A Comissão Europeia beneficiou de um apoio constante no contexto da Lista de Segurança da UE. A EASA participou nas audiências preparatórias realizadas com autoridades e operadores estrangeiros e prestou apoio técnico especializado em diversas análises de casos no âmbito da Lista de Segurança da UE. A secção TCO continuou a coordenar o grupo de trabalho de análise de relatórios OACI/USOAP, que apresentou ao Comité de Segurança Aérea da UE uma série de relatórios sobre países. Além disso, os funcionários de operadores de países terceiros adquiriram a qualificação de auditores OACI/USOAP e a EASA destacou pessoal para participar em várias auditorias complexas da OACI.

4. Desenvolvimento internacional

Objetivo e âmbito de aplicação

A Agência celebra protocolos de cooperação com AAN estrangeiras e participou na negociação e execução de acordos bilaterais de segurança da aviação (BASA) e de outros acordos no domínio da aviação, numa base *ad hoc*.

A Agência está a reforçar as suas relações com a OACI, trabalhando em estreita coordenação com a DG Move e os Estados-Membros e com o Eurocontrol.

Apoia ainda países em desenvolvimento no reforço das suas capacidades regulamentares.

Principais realizações em 2012

➤ Acordos bilaterais e acordos de cooperação

Foi realizada uma intensa atividade de coordenação no âmbito dos acordos bilaterais de segurança da aviação (BASA) celebrados entre a UE e os EUA no domínio da segurança da aviação civil. Em particular, na sua reunião de maio de 2012, o Conselho Bilateral de Supervisão (BOB), criado pelo acordo BASA UE-EUA, decidiu criar três grupos de trabalho e encarregá-los do desenvolvimento de novos anexos para o acordo, nomeadamente nos seguintes domínios: licenciamento de pilotos, dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD) e organizações de formação de pilotos. Em relação ao Acordo UE/EUA, foram realizadas seis inspeções nos EUA em 2012. Foram ainda organizadas duas reuniões do Conselho Conjunto de Supervisão de Manutenção (JMCB) e as orientações sobre o anexo relativo à manutenção (*Maintenance Annex Guidance* – MAG) foram revistas e aprovadas.

No que respeita ao acordo UE/Canadá, foi organizada a primeira reunião do Comité Setorial Conjunto para a Manutenção (JSCM) e foram elaboradas e aprovadas as orientações sobre o anexo relativo à manutenção, bem como um documento com os procedimentos de transição aprovados que devem ser seguidos pela Transport Canada, pela EASA e pelas autoridades competentes dos Estados-Membros.

Após a entrada em vigor do Acordo de cooperação celebrado entre os Estados Unidos e a União Europeia na área da regulamentação da segurança da aviação civil, o Comité de supervisão de certificação (COB) iniciou uma revisão exaustiva dos procedimentos de execução técnica (TIP) conexos. Está em curso um processo de melhoria contínua destinado a simplificar a aceitação recíproca de constatações técnicas e aprovações entre a Europa e os EUA.

➤ Cooperação com a OACI

Em 2012, a EASA estabeleceu negociações com a OACI para a celebração de um protocolo de cooperação entre as duas organizações no âmbito do memorando de entendimento UE-OACI. Essas negociações deverão estar concluídas em 2013.

A EASA prosseguiu também o seu trabalho com a Comissão Europeia, os Estados-Membros da UE e a OACI para o desenvolvimento de um método mais simples para registar as diferenças nas áreas em que a UE adquiriu competências. Em dezembro de 2012, em Colónia, realizou-se uma reunião de coordenadores europeus para a monitorização contínua a nível nacional, a fim de debater os atuais desafios enfrentados pelos Estados europeus e encontrar soluções comuns, em especial no que respeita à Abordagem de Monitorização Contínua (CMA) da OACI e ao registo eletrónico de diferenças (*Electronic Filing of Difference* – IFOD). Em 2012, a EASA também contribuiu para o trabalho do grupo de coordenação da segurança da ECAC/CE para a Assembleia da OACI, que está a elaborar o contributo europeu para a 38.^a Assembleia da OACI (a ter lugar em setembro/outubro de 2013). A EASA prosseguiu a colaboração com a agência regional de Paris da OACI com vista à definição do

novo grupo europeu para a segurança da aviação regional (*European Regional Aviation Safety Group* - RASG).

5. Atividades de apoio

Objetivo e âmbito de aplicação

As atividades de apoio da EASA abrangem a gestão e administração geral da Agência. Incluem as atividades de organização global (gestão, planeamento, coordenação geral), de comunicação, de consultoria jurídica, de auditoria e de qualidade. Englobam ainda o apoio administrativo e os serviços de informação (finanças, gestão de RH, contratação pública, serviços empresariais e serviços de informação) e o apoio operacional (gestão de requerimentos, investigação em matéria de segurança, acreditação, formação técnica e contratos junto das AAN).

Em 2012, os principais desafios na área do apoio incluíram o lançamento de duas importantes aplicações de TI (SAFA e IORS) e a conclusão do processo relativo à instalação do escritório da EASA em Bruxelas.

Principais realizações em 2012

Gestão de pedidos e serviços de contratação pública

A primeira etapa da revisão planeada do regulamento relativo aos honorários e às taxas foi concluída com sucesso através do regulamento de alteração n.º 494/2012, que permite à Agência a cobrança de honorários e taxas pelas tarefas previstas nos novos mandatos a partir de abril de 2012.

Foram geridos e concluídos, em 2012, 34 procedimentos de concurso de elevado valor para cobrir necessidades de contratação das diferentes direções da EASA (ver dados mais detalhados no anexo 5).

No que se refere à subcontratação de tarefas de certificação, a segunda fase do procedimento de contratação pública para autoridades aeronáuticas nacionais (AAN) e entidades qualificadas foi concluída com sucesso. Foram celebrados novos contratos-quadro de serviços com 15 autoridades aeronáuticas nacionais e 10 entidades qualificadas.

Serviços financeiros

A Agência emitiu atempadamente todos os documentos em matéria de planeamento e comunicação, em cumprimento do Regulamento Financeiro. As contas anuais relativas a 2011 foram aprovadas pelo Tribunal de Contas Europeu e o Parlamento Europeu deu quitação à Agência pela execução do seu orçamento para o exercício de 2010.

Foi elaborado um manual financeiro que apresenta uma síntese de todos os conceitos em que se baseia a atividade e uma descrição da forma como o orçamento, as ferramentas e os princípios contabilísticos são aplicados na Agência.

A capacidade de comunicação foi reforçada para apoiar a gestão da Agência no processo de tomada de decisões tendo em vista o cumprimento da missão da Agência de forma eficiente. Foi apresentado todos os meses a todos os diretores do comité executivo um quadro com os indicadores de desempenho fundamentais (incluindo os respeitantes ao programa de trabalho anual). O encerramento de contas trimestral, o aperfeiçoamento das bases de dados, os relatórios e análises específicos permitiram um rigoroso controlo das atividades financiadas através de subsídios e de honorários e taxas.

O sistema de controlo interno foi reforçado com a introdução de controlos *ex post*. Foram adotadas medidas específicas (por exemplo, a organização de dias financeiros e reuniões mensais com as direções operacionais) para promover os conhecimentos e as capacidades dos agentes da Agência relativamente às questões financeiras. A maioria das medidas de simplificação administrativa definidas em 2011 foi aplicada.

Serviços jurídicos

O departamento jurídico apoiou ativamente a Agência na elaboração de projetos de normalização e de legislação, no exercício das suas funções técnicas/operacionais e em todos os seus processos. Deve destacar-se, em especial, o trabalho para a aplicação do regulamento relativo a coimas e sanções, bem como a revisão dos processos internos com vista à aplicação das medidas previstas no artigo 14.º.

O departamento coordenou de forma continuada a resposta da Agência aos pedidos das autoridades judiciais e de investigação de acidentes, em estreita cooperação com as direções operacionais e os consultores jurídicos externos. Coordenou diversos pedidos para facilitar o acesso público a documentos da EASA, as respostas a queixas do Provedor de Justiça Europeu, e desempenhou um papel importante na criação do quadro para o tratamento estruturado de questões de conflito de interesse. Também acordou com a Autoridade Europeia para a Proteção de Dados um roteiro sobre o cumprimento das obrigações em matéria de proteção de dados. No final do ano, tinham sido atingidos 72 % dos objetivos previstos.

O departamento também organizou a defesa da Agência no primeiro processo de recurso completo perante a câmara de recurso, incluindo a defesa da posição da Agência na fase oral do processo.

Liderando a delegação da UE, o departamento acolheu ainda em Bruxelas uma das últimas reuniões do grupo de trabalho da OACI sobre proteção de informações de segurança, e que está prestes a ser finalizado. Presidiu também em 2012 à Rede jurídica interagências.

Comunicações

O ano de 2012 ficou marcado pela celebração do 10.º aniversário da Agência, que reuniu mais de 700 membros do pessoal e representantes da indústria da aviação, autoridades aeronáuticas nacionais, organizações parceiras internacionais e a Comissão Europeia, incluindo o Comissário da UE para o transporte e mobilidade.

Recursos humanos

No final de 2012, a EASA empregava 614 agentes temporários (AT), mais 40 do que no ano transato. Tinha ainda ao seu serviço 70 agentes contratuais (AC) e 11 peritos nacionais destacados (PND). No conjunto, a EASA celebrou 82 novos contratos de trabalho e 29 membros deixaram a Agência, o que resultou num aumento líquido de 53 agentes. Vinte e três (23) agentes superaram com êxito os procedimentos de seleção internos e externos.

A Agência anunciou 47 vagas, visando 38 postos de trabalho temporários e 12 postos de agentes contratuais. Foram concluídos 49 procedimentos de seleção, correspondendo a 41 lugares temporários e 10 lugares de agentes contratuais. Foram recebidas aproximadamente 4 197 candidaturas e conduzidas mais de 433 entrevistas.

Novos contratos celebrados em 2012 (AT/AC/PND)	82
Agentes que saíram em 2012 (AT/AC/PND)	29
Aumento líquido de agentes em 2012 (AT/AC/PND)	53
Vagas anunciadas em 2012 (AT/AC/PND)	47
Candidatos internos bem-sucedidos (AT)	23

Em 2012, 16 candidatos para TA aceitaram ofertas de emprego e ocuparão os seus postos de trabalho nos primeiros meses de 2013. O **Anexo 5** apresenta em detalhe os números e a demografia do pessoal da Agência em 2012.

Tendo em conta as condições do mercado de trabalho e a escassez de peritos no domínio da aviação, é importante que a EASA seja capaz de atrair peritos experientes, mas também de qualificar internamente jovens licenciados. Neste contexto, foi lançado no outono de 2011 o primeiro concurso para estágios remunerados, que tiveram início na primavera de 2012.

As admissões aos estágios ocorrem normalmente na primavera e no outono. Os estagiários com licenciatura permanecem por um período até seis meses e os estudantes que tenham concluído pelo menos dois anos de estudos universitários permanecem por um período de três a seis meses. Em 2012, foram selecionados 13 estagiários para efetuarem um estágio de seis meses numa função correspondente à sua formação académica.

A fim de garantir o recrutamento de pessoal suficiente com as competências técnicas adequadas e tendo em conta a escassez de peritos no domínio da aviação no mercado de trabalho (conforme mencionado supra), a EASA esteve representada como entidade empregadora em várias feiras comerciais de relevo em 2012 (AERO Friederichshafen, jornadas de emprego na ILA e jornadas de emprego no Festival de Farnborough).

Entre maio e outubro de 2012, cerca de 40 agentes da EASA participaram numa ação-piloto de formação sobre regimes de flexibilização do horário de trabalho (Flexitime) e de registo da hora de entrada/saída dos agentes (*Clock-in/Clock-out* - CICO). O lançamento da ação-piloto teve como objetivo testar a futura implementação dos sistemas Flexitime e CICO para agentes da EASA, bem como fornecer informações à equipa do Projeto Flexitime (Departamentos de RH, IS e CS), com vista a melhorar as funcionalidades das ferramentas de TI ou a política do projeto Flexitime. A ação-piloto terminou em outubro de 2012 para que a Equipa do Projeto Flexitime pudesse aperfeiçoar as ferramentas de TI de apoio à implementação dos sistemas Flexitime e CICO e dos projetos de políticas existentes sobre a matéria. Tal conduziu à adoção da Decisão 2012/162/E do Diretor Executivo, de 17.12.2012, relativa à introdução de regimes de flexibilização do horário de trabalho («Flexitime») que serão implementados na EASA em 1 de fevereiro de 2013.

No relatório final de auditoria elaborado pelo Tribunal de Contas Europeu (TCE) de 2011, quatro Agências da UE, incluindo a EASA, sobressaíam pela inadequação ou ausência de políticas em matéria de conflito de interesse. Uma vez que os relatórios do TCE são utilizados pelo Parlamento Europeu como complemento das demonstrações contabilísticas e financeiras anuais durante o processo de quitação anual, era extremamente importante para a Agência ter em vigor uma política de prevenção e atenuação dos conflitos de interesse antes do final de 2012, de modo a garantir à EASA a quitação pela execução do próximo exercício. Por conseguinte, a Agência adotou em 1 de agosto de 2012 a política «Código de conduta para o pessoal da EASA», que inclui regras relativas à «prevenção e atenuação dos conflitos de interesse» e à aceitação de «presentes e hospitalidade». A adoção e aplicação desta política visam assegurar que os agentes da EASA desempenham as suas funções com imparcialidade, independência e integridade, um dos princípios fundamentais da governação de todas

as instituições e agências da UE. As principais medidas adotadas pela EASA para aplicar esta política no segundo semestre de 2012 foram as seguintes:

- a obrigatoriedade de cada gestor apresentar uma declaração de interesses anual⁶,
- a obrigatoriedade de o Comité Executivo da EASA, que inclui os diretores, apresentar uma declaração de interesses anual. A declaração de interesses anual dos diretores tem sido publicada no sítio Web da EASA,
- a criação de um Comité de Ética para fornecer pareceres e apoio ao diretor executivo na avaliação da declaração de interesses apresentada,
- a adoção de regras relacionadas com a aceitação de presentes, hospitalidade e convites aplicáveis a todos os agentes,
- a criação de um programa de formação obrigatório relacionado com o Código de conduta e centrado nos seus anexos, destinado a todos os agentes da EASA.

Em 2012, foram propostos para reclassificação 85 agentes (81 AT e 4 AC). Os AC são reclassificados diretamente; 80 % dos AT cumpriram com sucesso o requisito de conhecimento de uma terceira linguagem.

Foi realizado o questionário de satisfação de 2012 (2 a 24 de fevereiro) para acompanhar as áreas fundamentais identificadas no inquérito exaustivo de 2011 (taxa de resposta de 69 %). Os resultados foram utilizados para desenvolver as atividades subsequentes de formação em cargos de chefia e para estimular o espírito de equipa. Foram ainda utilizados na preparação das reuniões com todo o pessoal, nas iniciativas de comunicação para o aniversário da EASA, na criação das reuniões periódicas de chefes de departamento, no blogue do Diretor Executivo, etc. Especificamente, foram criados grupos de trabalho de chefes de departamentos para o desenvolvimento de planos de ação para as principais áreas identificadas onde possam ser introduzidas melhorias. O grupo de trabalho sobre cultura e comunicação apresentou as suas conclusões relativamente à cultura da Agência, um projeto comum entre os departamentos de RH e de comunicações e o grupo de trabalho. Estas conclusões serão utilizadas na apresentação de um *workshop* sobre desenvolvimento organizacional a realizar no início de 2013 e no lançamento de várias iniciativas de consulta aos agentes ao longo do próximo ano.

O grupo de conselheiros confidenciais foi ampliado com a inclusão de três novos conselheiros, totalizando agora seis conselheiros ativos.

Em 2012, foram realizados os seguintes concursos destinados a projetos de desenvolvimento na área dos recursos humanos:

- 1) O concurso para avaliação profissional, com o objetivo de atualizar o quadro de funções da EASA e definir a estrutura de um modelo de categorias profissionais e funções, que servirá de apoio a decisões organizacionais relacionadas com reestruturação, mobilidade do pessoal, percursos profissionais e planeamento de substituições. A implementação terá início no primeiro trimestre de 2013;
- 2) O concurso para o quadro de competências com o objetivo de desenvolver um modelo de competências adaptado à especificidade técnica da Agência e apoiar os nossos processos em matéria de recursos humanos e de gestão. A implementação terá início no segundo trimestre de 2013;

⁶ De notar que os agentes com uma função classificada como sensível terão de apresentar uma declaração de interesses anual. Este exercício será iniciado em 2013.

- 3) O concurso para centros de avaliação e desenvolvimento terminou no quarto trimestre de 2012. Os centros irão apoiar a EASA no reforço de práticas de recrutamento e desenvolvimento para cargos diretivos.
- 4) Em 2012, foi ainda preparado um concurso público para a contratação de pessoal temporário, que será publicado no primeiro trimestre de 2013. O pessoal temporário é necessário para complementar o pessoal estatutário da EASA devido a ausências de curta/média duração ou a picos sazonais que exigem pessoal suplementar.

Em dezembro de 2012, o Diretor Executivo decidiu reorganizar a secção de recursos humanos em dois departamentos:

- Administração de pessoal, para assegurar a eficiente aplicação de todas as disposições regulamentares relativas às condições de emprego;
- Desenvolvimento profissional e organizacional, para estabelecer uma relação estreita entre a atração e a seleção de talentos, a gestão do desempenho, a formação, a mobilidade e a identificação de potencial para garantir o crescimento. Serão identificadas competências e preenchidas possíveis lacunas, sendo dada especial atenção aos conhecimentos especializados necessários no futuro.

Esta reorganização (incluindo a assinatura das decisões necessárias do Diretor Executivo) será implementada em 2013.

Formação geral e técnica

Formação geral

Em 2012, a Agência organizou um total de 336 cursos de formação geral (dos quais 80 cursos e testes na área linguística), englobando um total de 2 692 participantes (dos quais 499 em cursos/testes na área linguística).

A sensibilização para a formação em cargos de chefia e para o reforço do espírito de equipa aumentou. No total, foram organizados 6 eventos para reforçar o espírito de equipa. A taxa de participação na formação anual em cargos de chefia cumpriu o IDF de conformidade de 85 %. A formação em competências de avaliação para os novos avaliadores também foi obrigatoriamente seguida.

A formação destinada à sensibilização para as questões interculturais prosseguiu com a inclusão de cursos padrão sobre comunicação e negociação interculturais eficazes, bem como tópicos *ad-hoc* destinados a regiões específicas (África, China).

Foi ministrada formação obrigatória a todas as pessoas que trabalham em instalações da EASA com vista à aplicação da política sobre o código de conduta da Agência. Os gestores (84 % de participação) e os agentes que exercem funções sensíveis (94 % de participação) foram os primeiros a receber formação. Mais de 77 % do público-alvo total recebeu formação em 2012. A formação prosseguirá em 2013.

Em 2012, foram realizadas as seguintes atividades de formação geral:

		TOTAL
Sessões de formação geral	256	336
Cursos e testes de formação linguística	80	
Participantes na formação geral	2193	2692
Participantes na formação linguística	499	

Formação técnica

Para satisfazer a procura crescente de formação atempada e *ad hoc*, foram adotadas as seguintes ações em 2012:

- publicação no sítio Web da EASA dos programas de formação técnica para as AAN, a indústria, as AAN internacionais e as instituições académicas internacionais com vista a melhorar a visibilidade e a utilização de um registo único;
- publicação de um crescente número de cursos de aprendizagem eletrónica, incluindo sobre o acordo UE/EUA no domínio da segurança e os sistemas ARIS e IORS;
- partilha de boas práticas com as AAN através de reuniões do grupo «Iniciativa comum de formação» (CTIG) e da participação em *workshops* sobre normalização e regulamentação;
- conclusão do inventário geral dos recursos técnicos da biblioteca e renovação das principais publicações de normas e assinaturas eletrónicas;
- formação sobre a nova plataforma ELG de exames eletrónicos para entidades e AAN.

As principais realizações de 2012 foram as seguintes:

- aumento do número de entidades que realizam exames eletrónicos para 43, incluindo as AAN de 13 países membros;
- novo concurso com duração de 4 anos abrangendo 17 lotes;
- introdução do sistema ELG da EASA para a gestão da formação e para a plataforma de exames eletrónicos, com migração de toda a base de dados para os servidores da EASA;
- adoção de novas tecnologias de formação para satisfazer a base de clientes em expansão;
- desenvolvimento e ministração de cursos especializados nos seguintes domínios: CS-23, CS-27/29, avaliadores de FSTD, acordo UE/EUA no domínio da segurança, Sistemas ARIS e ELG, base de dados SAFA e IORS;
- apresentação do documento de reflexão sobre a academia de formação da EASA ao Diretor Executivo;
- publicação de 10 conjuntos de exames eletrónicos destinados a tripulações aéreas;
- publicação do Plano de Formação para 2012 (dezembro de 2012).

Em 2012, foram realizadas as seguintes atividades de formação:

Sessões de formação	96
Dias de formação	166
Participantes da EASA	515
Participantes de AAN	295

Anexos

- **Anexo 1:** **Declaração de fiabilidade do gestor orçamental**
- **Anexo 2:** **Estudos e projetos de investigação em 2012**
- **Anexo 3:** **Decisões, pareceres e NPA em 2012**
- **Anexo 4:** **Desempenho financeiro da Agência em 2012 (Execução orçamental da EASA)**
- **Anexo 5:** **Procedimentos de contratação pública iniciados e/ou concluídos em 2012**
- **Anexo 6:** **Números e demografia do pessoal**
- **Anexo 7:** **Indicadores de desempenho fundamentais**
- **Anexo 8:** **Conselho de Administração da EASA**
- **Anexo 9:** **Lista de acrónimos e siglas**

Anexo 1: Declaração de fiabilidade do gestor orçamental

Eu, abaixo-assinado, Patrick Goudou, Diretor Executivo da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, na minha qualidade de gestor orçamental,

- Declaro que a informação contida neste relatório apresenta uma imagem fiel⁷.
- Declaro que tenho um grau de confiança razoável em que os recursos atribuídos às atividades descritas neste relatório foram utilizados para a finalidade pretendida e de acordo com os princípios da boa gestão financeira, e que os procedimentos de controlo aplicados dão as necessárias garantias de legalidade e regularidade das operações subjacentes.

Este grau de confiança razoável baseia-se no meu próprio juízo e na informação de que disponho, como o exame anual do controlo interno e os ensinamentos colhidos do último relatório do Serviço de Auditoria Interna (SAI) e dos relatórios do Tribunal de Contas dos anos anteriores ao ano da presente declaração.

- Confirmo que não tenho conhecimento de qualquer facto que não esteja mencionado neste relatório e que possa prejudicar os interesses da Agência.
- Confirmo que, após a auditoria do SAI, foram tomadas as medidas adequadas para cumprir as principais recomendações formuladas.

Patrick Goudou

Diretor Executivo da Agência Europeia para a Segurança da Aviação

⁷ Neste contexto, imagem fiel significa uma visão fiável, completa e correta da situação do serviço.

Anexo 2: Estudos e projetos de investigação em 2012

Em 2012, na sequência de um concurso público, a Agência financiou os 9 projetos a seguir especificados, com uma duração de 6 a 11 meses cada, num valor total de milhões de euros (943 600 euros para o projeto BL3903 + 0 milhares de euros para o projeto BL3600):

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

Em 2012, a Agência recebeu e aprovou os relatórios finais dos seguintes projetos:

• 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

* Realizado por um formando durante o estágio

Os relatórios podem ser consultados e descarregados na página da Internet da Agência relativa à investigação⁸

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

Anexo 3: Decisões, pareceres e NPA em 2012

Decisões

Decisão	Número de tarefa	Assunto
Decisão n.º 2012/001/R	25.035	Cabin environment – Air Quality
Decisão n.º 2012/002/R	RMT.152 (ATM.002 b)	Introduction of ACAS II software version 7.1 Update of AMC-20
Decisão n.º 2012/004/R	66.004 66.006 66.009 66.011 66.022	Advanced vision systems HUD/EVS/SVS/CVS
Decisão n.º 2012/005/R	OPS.001	AMC and GM for Cabin Crew in Commercial Air Transport Operations
Decisão n.º 2012/006/R Decisão n.º 2012/007/R	RMT.0187 (FCL.001 b) RMT.0289 (OPS.001 b)	AMC & GM to Part-ARA and PART-ORA
Decisão n.º 2012/008/R	RMT.0052 (25.039)	Type and number of Passenger Emergency Exits
	RMT.0057 (25.055)	Fuel System Low Level Indication / Fuel Exhaustion
	RMT.0273 (MDM.071)	Halon — Update of CSs to comply with EC regulations
Decisão n.º 2012/009/R	RMT.0186 (ETSO.008)	Systematic review and transposition of existing FAA TSO standards for parts and appliances into EASA ETSO
Decisão n.º 2012/010/R Decisão n.º 2012/011/R	RMT.0187 (FCL.001 b)	Implementing rules for pilot licensing – CS-FSTD(A) and CS-FSTD(H)
Decisão n.º 2012/012/R	RMT.0273	Halon — Update of CSs in order to comply with EC regulations
Decisão 2012/013/R	N.D	Rulemaking programme 2013-2017
Decisão n.º 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
Decisão n.º 2012/015/R Decisão n.º 2012/016/R Decisão n.º 2012/017/R Decisão n.º 2012/018/R Decisão n.º 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
Decisão n.º 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
Decisão n.º 2012/021/R	27&29.002 a	CS for Small Rotorcraft ('CS-27') Damage Tolerance & Fatigue Evaluation of Metallic Rotorcraft Structures
Decisão n.º 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

Pareceres

Pareceres	Número de tarefa	Assunto
Parecer n.º 01/2012 Parecer n.º 03/2012 Parecer n.º 02/2012	RMT.0428 (OPS.001 a)	Implementing rules for air operations
Parecer n.º 04/2012	RMT.0440 (OPS.055 a)	FTL requirements for CAT aeroplane

Parecer n.º 05/2012	RMT.0290 (OPS.004 a)	Implementing rules for the oversight of third country aircraft
Parecer n.º 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	Número de tarefa	Assunto
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

Anexo 4: Desempenho financeiro da Agência em 2012 (Execução orçamental da EASA) ⁹

4.1. Resultado preliminar das contas de resultados do orçamento para 2012 (em milhares de euros).

As contas de resultados traçam uma panorâmica detalhada da execução orçamental. Baseiam-se no princípio da contabilidade de caixa modificada.

RECEITAS	2012	2011
Subsídios da Comissão (para o orçamento operacional – Títulos 1, 2 e 3 – da agência)	35 728	35 192
Fundos Phare da Comissão	2 924	946
Outras contribuições e financiamentos recebidos através da Comissão	1 514	1 525
Receitas de honorários	74 241	71 978
Outras receitas	727	1 308
TOTAL DE RECEITAS (a)	115 132	110 949
DESPESAS		
Título I: Despesas com pessoal	64 276	57 911
Título II: Despesas administrativas	13 563	13 871
Título III: Despesas de funcionamento, excluindo receitas afetadas decorrentes de honorários e taxas	56 812	51 442
Receitas afetadas, transitadas de taxas e encargos	24 197	25 226
TOTAL DE DESPESAS (b)	158 848	148 450
RESULTADO DO EXERCÍCIO (a-b)	- 43 716	- 37 501
Anulação de dotações de pagamento transitadas de exercícios anteriores e não utilizadas	1 612	2 526
Ajustamentos de dotações de pagamento disponíveis em 31.12, transitadas de exercícios anteriores, decorrentes de receitas afetadas	42 177	36 349
Diferenças cambiais do exercício (ganhos +/perdas -)	- 12	- 13
SALDO DA CONTA DE RESULTADOS DO EXERCÍCIO	62	1 361
Saldo do ano N-1	1 361	1 565
Saldo positivo do ano N-1, reembolsado no ano N à Comissão	- 1 361	- 1 565
Resultado utilizado para determinar verbas na contabilidade geral	62	1 361

⁹ O envio do relatório final do Tribunal de Contas Europeu sobre as contas da EASA relativas a 2012 está previsto para junho de 2013.

Subsídio da Comissão – acréscimos de receitas nos registos da agência e acréscimos de despesas da Comissão	35 666	33.830
Pré-financiamento pendente, a ser reembolsado pela agência à Comissão no ano N+1	62	1 361
Não incluído nos resultados orçamentais:		
Juros em 31/12/N recebidos sobre os fundos subsidiados pela Comissão e a serem reembolsados à Comissão (passivo)	0 055	0 059

Em 2012, a Agência utilizou apenas dotações não diferenciadas.

O consumo total de dotações de autorização atingiu os 158 848 mil euros (148 450 mil euros em 2011), dos quais 132 280 mil euros (121 966 mil euros em 2011) foram autorizados e 26 568 mil euros (26 484 mil euros em 2011) de dotações de crédito decorrentes de receitas afetadas foram automaticamente transitados nos termos do artigo 10.º do Regulamento Financeiro da EASA.

O consumo total de dotações de pagamento atingiu os 158 848 mil euros (148 450 mil euros em 2011), dos quais 106 118 mil euros (93 917 mil euros em 2011) foram desembolsados e 52 731 mil euros (54 533 mil euros em 2011) foram automaticamente transitados (26 163 mil euros para dotações de autorização e 26 568 mil euros para dotações de crédito decorrentes de receitas afetadas).

Os 26 568 mil euros de dotações de crédito decorrentes de receitas afetadas, que foram automaticamente transitados, dividem-se em 24 197 mil euros de receitas afetadas externas decorrentes de honorários e taxas e 2 371 mil euros de outras receitas afetadas.

As dotações correspondentes a receitas afetadas de 4 437 mil euros para dar continuidade aos projetos de assistência técnica e cooperação com países terceiros foram estimadas e autorizadas no orçamento final de 2012. Os montantes efetivamente recebidos e transitados de 2011 totalizaram 3 960 mil euros, dos quais 1 853 mil euros foram autorizados e 2 107 mil euros de dotações de crédito foram automaticamente transitados para 2013.

As despesas operacionais aumentaram 4 341 mil euros em 2012 para 81 009 mil euros (76 668 mil euros em 2011) em linha com o aumento dos níveis de atividade, nomeadamente no domínio das atividades de certificação. Em percentagem do orçamento global da Agência, as despesas operacionais permaneceram estáveis durante 2011 e 2012 em 51,6 % e 50,0 %, respetivamente. Todavia, parte das dotações operacionais foi utilizada para projetos de TI. A fim de refletir de forma mais correta a natureza evolutiva dessas despesas no orçamento, foi decidido classificar essas dotações como despesas administrativas no futuro.

A taxa global da execução orçamental de 2012 atingiu 97,06 %.

4.2. Execução orçamental preliminar referente a 2012 (em milhares de euros).

	2012		2011	
TÍTULO I – Despesas com pessoal				
	Pagamentos	Autorizações	Pagamentos	Autorizações
Dotações orçamentais - C1+R0+C4+C5(1)	66 743	66 743	58 658	58 658

Autorizações	-	64 265	0	57 911
Pagamentos	63 520	-	57 212	0
Transitadas automaticamente	756	-	699	0
Total de despesas/autorizações (2)	64 276	64 265	57 911	57 911
Dotações transitadas de receitas afetadas (3)	-	11	0	0
Anulações	2 467	2 467	747	747
% utilizada sobre dotações orçamentais (2+3)/(1)	96,30%	96,30%	98,73%	98,73%
TÍTULO II – Despesas administrativas				
Dotações orçamentais - C1+R0+C4+C5(1)	14 193	14 193	14 359	14 359
Autorizações	-	13 559	0	13 871
Pagamentos	10 198	-	9 931	0
Transitadas automaticamente	3 365	-	3 940	0
Não transitadas automaticamente	-	-	0	0
Total de despesas/autorizações (2)	13 563	13 559	13 871	13 871
Dotações transitadas de receitas afetadas (3)	-	3 567 660	0	0
Anulações	630	630	488	488
% utilizada sobre dotações orçamentais (2+3)/(1)	95,56%	95,56%	96,60%	96,60%
TÍTULO III – Despesas de funcionamento				
Dotações orçamentais - C1+R0+C4+C5(1)	82 726	82 726	77 245	77 245
Autorizações	-	54 456	0	50 184
Pagamentos	32 399	-	26 774	0
Transitadas automaticamente	48 610	-	49 894	0
Não transitadas automaticamente	-	-	0	0
Total de despesas/autorizações (2)	81 009	54 456	76 668	50 184
Dotações transitadas de receitas afetadas (3)	-	26 553	0	26 484
Anulações	1 716	1 716	577	577
% utilizada sobre dotações orçamentais (2+3)/(1)	97,93%	97,93%	99,25%	99,25%
TOTAL				
Dotações orçamentais - C1+R0+C4+C5(1)	163 661	163 661	150 262	150 262
Autorizações	-	132 280	0	121 966
Pagamentos	106 118	-	93 917	0
Transitadas automaticamente	52 731	-	54 533	0
Não transitadas automaticamente	-	-	0	0

Total de despesas/autorizações (2)	158 848	132 280	148 450	121.966
Dotações transitadas de receitas afetadas (3)	-	26 568	0	26.484
Anulações	4 813	4 813	1 812	1.812
% utilizada sobre dotações orçamentais (2+3) /(1)	97,06%	97,06%	98,79%	98,79%

4.3. Conta de resultados económicos preliminar de 2012 *(em milhares de euros).*

As demonstrações financeiras apresentam todos os proveitos e custos do exercício com base nas regras da contabilidade de exercício em conformidade com as Regras Contabilísticas da CE.

4.3.1. Resultados agregados referentes a honorários e taxas e a subsídios

	2012	2011
RECEITAS DE FUNCIONAMENTO		
Honorários e taxas	76 600	68 799
Contribuições de organismos da CE (incluindo cooperação técnica e internacional)	36 549	34 552
Recuperação de despesas	751	573
Outras	-	-
Contribuições de países da EFTA/países terceiros	994	980
TOTAL DE RECEITAS DE FUNCIONAMENTO	114 895	104 884
DESPESAS DE FUNCIONAMENTO		
Despesas com pessoal	- 63 925	- 55 747
Edifícios e despesas conexas	- 8 325	- 8 859
Outras despesas	- 6 511	- 5 769
Amortizações e reduções de valor	- 3 293	- 3 152
Atividades de externalização e contratação	- 36 942	- 31 476
TOTAL DE DESPESAS DE FUNCIONAMENTO	- 118 996	- 105 003
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES DE FUNCIONAMENTO	- 4 101	- 119
RECEITAS (DESPESAS) DE ATIVIDADES EXTRA FUNCIONAMENTO		
Receitas de operações financeiras	-	-
Juros pagos por terceiros	519	598
Despesas de operações financeiras	- 29	-
Juros pagos a terceiros	- 4	- 70
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRA FUNCIONAMENTO	486	528
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES ORDINÁRIAS	3 615	409
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRAORDINÁRIAS	-	-
EXCEDENTE LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	3 615	409

4.3.2. Resultados exclusivamente respeitantes a honorários e taxas

	2012	2011
RECEITAS DE FUNCIONAMENTO		
Honorários e taxas	76 600	68 779
Contribuições de organismos da CE (incluindo cooperação técnica e internacional.)	-	-
Recuperação de despesas	470	242
Outras	-	-
Contribuições de países da EFTA/países terceiros	-	-
TOTAL DE RECEITAS DE FUNCIONAMENTO	77 071	69 020
DESPESAS DE FUNCIONAMENTO		
Despesas com pessoal	- 39 371	- 33 950
Edifícios e despesas conexas	- 5 238	- 5 469
Outras despesas	- 4 048	- 3 511
Amortizações e reduções de valor	- 2 166	- 2 051
Atividades de externalização e contratação	- 27 689	- 24 103
TOTAL DE DESPESAS DE FUNCIONAMENTO	- 78 511	- 69 084
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES DE FUNCIONAMENTO	- 1.440	- 62
RECEITAS (DESPESAS) DE ATIVIDADES EXTRA FUNCIONAMENTO		
Receitas de operações financeiras	-	-
Juros pagos por terceiros	519	598
Despesas de operações financeiras	- 19	-
Juros e taxas pagos a terceiros	- 3	- 42
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRA FUNCIONAMENTO	498	556
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES ORDINÁRIAS	- 943	493
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRAORDINÁRIAS	-	-
EXCEDENTE LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	- 943	493

4.3.3 Resultados exclusivamente respeitantes a subsídios

	2012	2011
RECEITAS DE FUNCIONAMENTO		
Honorários e taxas	-	-
Contribuições de organismos da CE (incluindo cooperação técnica e internacional)	36 549	34 552
Recuperação de despesas	280	331
Outras	-	-
Contribuições de países da EFTA/países terceiros	994	980
TOTAL DE RECEITAS DE FUNCIONAMENTO	37 824	35 863
DESPESAS DE FUNCIONAMENTO		
Despesas com pessoal	- 24 554	- 21 797
Edifícios e despesas conexas	- 3 087	- 3 391
Outras despesas	- 2 463	- 2 258
Amortizações e reduções de valor	- 1 127	- 1 101
Atividades de externalização e contratação	- 9 253	- 7 373
TOTAL DE DESPESAS DE FUNCIONAMENTO	- 40 485	- 35 920
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES DE FUNCIONAMENTO	- 2 661	- 57
RECEITAS (DESPESAS) DE ATIVIDADES EXTRA FUNCIONAMENTO	-	-
Receitas de operações financeiras	-	-
Juros pagos por terceiros	-	-
Despesas de operações financeiras	- 10	-
Juros e taxas pagos a terceiros	- 1	- 28
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRA FUNCIONAMENTO	- 11	- 28
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES ORDINÁRIAS	- 2 672	- 84
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRAORDINÁRIAS	-	-
EXCEDENTE LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	- 2 672	- 84

Anexo 5: Procedimentos de contratação pública iniciados e/ou concluídos em 2012

D	Tipo de proc.	Ref.	N.º de lote	Título do contrato	Tipo de contrato	Ref. do contrato	Proponente vencedor	Valor (máx.) total	Celebração do contrato	SITUAÇÃO
S	PN	EASA.2011.NP.21		Technical Training - Lot 15 Composite Advanced Repairs	Quadro	EASA.2012.FC01	Lufthansa Technical Training	150 000,00 €	05/04/2012	CONCLUÍDO
E	PN	E.5.2012.NP.01		Medical Support to EASA Staff Members	Quadro	E.5.2012.FC01	Dr Med. Walter Heimbach	60 000,00 €	18/04/2012	CONCLUÍDO
E	PN	E.2.2012.NP.01		Flight Data Analysis & Animation System Software Annual Support	Quadro	E.2.2012.FC01	CAE Flight scape Inc.	22 044,00 €	19/07/2012	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2012.OP.01		Assessment Centres and Development Centres	Quadro	EASA.2012.FC16	Hudson Belgium NV (i)	1 500 000,00 €	06/12/2012	CONCLUÍDO
						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	CP	EASA.2012.OP.02	Lote 1 (i)	Off-set digital printing and copying services	Quadro	EASA.2012.FC07	Imprimerie Centrale S.A.	300 000,00 €	04/12/2012	CONCLUÍDO
			Lote 1 (ii)			EASA.2012.FC08	Grafische Werkstatt Druckerei und Verlag Gebr. Kopp GmbH & Co. KG		18/01/2013	

D	Tipo de proc.	Ref.	N.º de lote	Título do contrato	Tipo de contrato	Ref. do contrato	Candidato vencedor	Valor (máx.) total	Celebração do contrato	SITUAÇÃO
E	CP	EASA.2012.OP.02	Lote 2 (i)	Layout and production services	Quadro	EASA.2012.FC09	Imprimerie Centrale S.A.	600 000,00 €	30/10/2012	CONCLUÍDO
			Lote 2 (ii)			EASA.2012.FC10	Phoenix Design Aid		29/10/2012	
			Lote 2 (iii)			EASA.2012.FC11	Thomas Zimmer		05/02/2013	
E	CP	EASA.2012.OP.02	Lote 3 (i)	Design and production services	Quadro	EASA.2012.FC12	Imprimerie Centrale S.A.	400 000,00 €	14/11/2012	CONCLUÍDO
			Lote 3 (ii)			EASA.2012.FC13	Saatchi & Saatchi Brussels		06/12/2012	
			Lote 3 (iii)			EASA.2012.FC14	Thomas Zimmer		05/02/2013	
R	CP	EASA.2012.OP.03		Consultancy services in support of EASA International Technical Co-operation activities	Quadro	EASA.2012.FC22	consortuim CAA International Ltd, Egis Avia, SENASA	6 000 000,00 €	22/11/2012	CONCLUÍDO
F	CP	EASA.2012.OP.04		Besetzung der Poststelle und der Warenannahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit	Quadro	EASA.2012.FC24	Deutsche Post InHaus Services GmbH	1 500 000,00 €	18/12/2012	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2012.OP.06	Lote 1 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Quadro	EASA.2012.FC45	CMS Hasche Sigle	600 000,00 €	01/03/2013	CONCLUÍDO
			Lote 1 (ii)			EASA.2012.FC46	Bird & Bird LLP		06/03/2013	
R	CP	EASA.2012.OP.06	Lote 2 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Quadro	EASA.2012.FC48	Bird & Bird LLP	100 000,00 €	06/03/2013	CONCLUÍDO
			Lote 2 (ii)			EASA.2012.FC49	DLA Piper UK LLP		08/03/2013	
			Lote 2 (iii)			EASA.2012.FC50	CMS Hasche Sigle		07/03/2013	

D	Tipo de proc.	Ref.	N.º de lote	Título do contrato	Tipo de contrato	Ref. do contrato	Candidato vencedor	Valor (máx.) total	Celebração do contrato	SITUAÇÃO
F	CP	EASA.2012.OP.07		Security & Reception Services (both incl. related services) at the European Aviation Safety Agency in Cologne	Quadro	EASA.2012.FC06	Gegenbauer Sicherheitsdienste GmbH	4 000 000,00 €	22/11/2012	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2012.OP.09		Study on single-engined helicopter operations over a hostile environment	Quadro	EASA.2012.C04	Advanced Logistics Group S.A.U. (leader)	166 000,00 €	08/10/2012	CONCLUÍDO
E	PN	EASA.2012.NP.10		Verification of the methodology and results of the determination of new fee tariffs for the EASA Fees and Charges Regulation	Direto	EASA.2012.C05	Cranfield University	100 000,00 €	29/08/2012	CONCLUÍDO
R	PN	EASA.2012.NP.11		Provision of Assistance for the use of Technical Standards and Technology	Quadro	EASA.2012.FC02	EUROCAE - The European Organisation for Civil Aviation Equipment	300 000,00 €	01/08/2012	CONCLUÍDO
		EASA.2012.OP.12		Umzugs- und Hausmeisterdienste für die Europäische Agentur für Flugsicherheit	Quadro	EASA.2012.FC23	Gepe Gebäudedienste Peterhoff GmbH	1 000 000,00 €	07/12/2012	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2012.OP.13		VHM - Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters	Direto	EASA.2012.C05	Cranfield University	150 000,00 €	30/10/2012	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2012.OP.14		ICAR — Ice accretion and release in fuel systems	Direto	EASA.2012.C25	Airbus Operations Limited	200 000,00 €	18/12/2012	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2012.OP.17		Development and maintenance of a data warehouse for aviation production data	Quadro	EASA.2012.FC26	Ingenieria De Sistemas Para La Defensa de Espana S.A. (ISDEFE)	184 329,74 €	07/12/2012	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 1	Technical Training – Lot 1: Safety Management System for Evaluators	Quadro	EASA.2012.FC31	CAA International Ltd	150 000,00 €	21/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 3	Technical Training - Lot 3: Auditing Techniques for Regulators	Quadro	EASA.2012.FC32	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	CONCLUÍDO

D	Tipo de proc.	Ref.	N.º de lote	Título do contrato	Tipo de contrato	Ref. do contrato	Proponente selecionado	Valor (máx.) total	Celebração do contrato	SITUAÇÃO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 4	Technical Training - Lot 4: Advanced Human Factors	Quadro	EASA.2012.FC33	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 5	Technical Training - Lot 5: Human Factors in Aircraft Maintenance	Quadro	EASA.2012.FC34	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 6	Technical Training - Lot 6: Just Culture in Aviation Safety	Quadro	EASA.2012.FC35	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 7	Technical Training - Lot 7: Airport Safety Management System	Quadro	EASA.2012.FC36	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 €	25/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 8	Technical Training - Lot 8: Aircraft Accident Investigation	Quadro	EASA.2012.FC37	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150 000,00 €	25/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 9	Technical Training - Lot 9: Safety Assessment for Aircraft Systems	Quadro	EASA.2012.FC38	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 €	19/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 10	Technical Training - Lot 10: Practical Application of Safety Assessment for Aircraft Systems	Quadro	EASA.2012.FC39	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 €	19/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 13	Technical Training - Lot 13: Engineering and Maintenance in Air Transport Operations	Quadro	EASA.2012.FC40	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 14	Technical Training - Lot 14: Non Destructive Testing Auditing	Quadro	EASA.2012.FC41	CAA International Ltd	150 000,00 €	21/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 15	Technical Training - Lot 15: Special Operating Rules	Quadro	EASA.2012.FC42	ML Consulting Schulung, Service & Support GmbH	150 000,00 €	25/02/2013	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2012.OP.18	Lote 17	Technical Training - Lot 17: Oversight Techniques for Regulators	Quadro	EASA.2012.FC44	Continuous Security GmbH	150 000,00 €	20/02/2013	CONCLUÍDO

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

TIPO DE CONCURSO	
PN	Procedimento por negociação
CL	Concurso limitado
CP	Concurso público

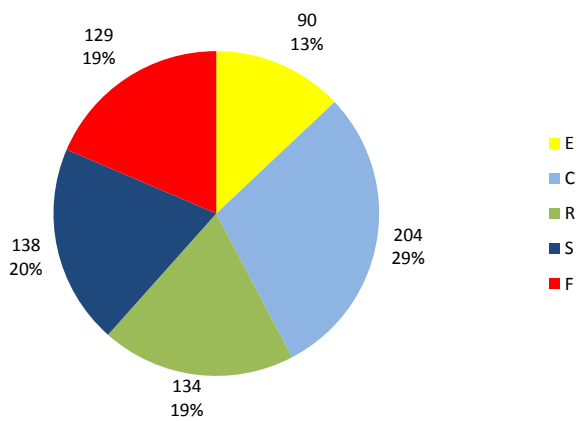
Anexo 6: Números e demografia do pessoal

A presente parte apresenta análises e estatísticas sobre o pessoal empregado pela Agência no fim do período a que se reporta o relatório, de acordo com diferentes parâmetros como a nacionalidade, o género e a idade. Os números refletem a situação em 31.12.2012.

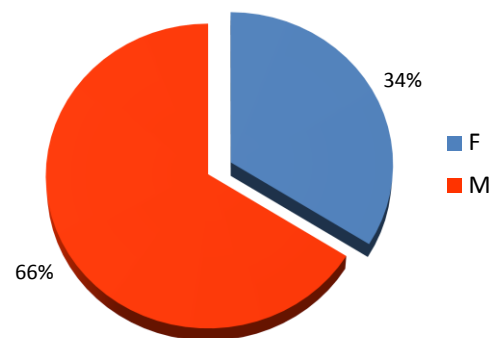
Figura 1: Quadro de pessoal

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

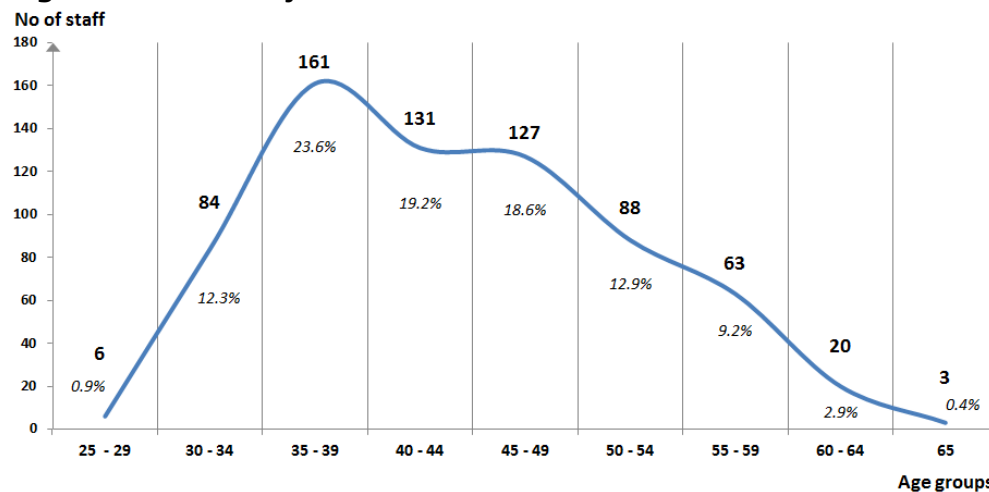
- O quadro apenas apresenta os postos de trabalho dos agentes temporários (TA). Este quadro apresenta os postos de trabalho preenchidos no fim do período a que se reporta o relatório e não o número de empregados. Importa notar que existem dois pilotos a tempo parcial que ocupam apenas um posto. A EASA emprega deste modo 614 agentes temporários que preenchem 613 postos de trabalho. No fim de 2012, estavam empregados 70 agentes contratuais (AC) e 11 peritos nacionais destacados (PND).
- Todos os postos de trabalho autorizados no Plano de Efetivos da EASA são definidos como «temporários».
- Recorde-se que as instituições da UE permitem a «subocupação» de postos de trabalho, o que significa ocupar um posto de trabalho com um funcionário cujo grau contratual é inferior ao grau teoricamente atribuído a esse posto de trabalho. Efetivamente, a distribuição de graus no Plano de Efetivos corresponde à distribuição autorizada de graus contratuais «mais elevados», em que os postos de trabalho ocupados são contados a partir do mais elevado para o menos elevado através de um mecanismo em cascata.

Figura 2: Distribuição do pessoal por direção

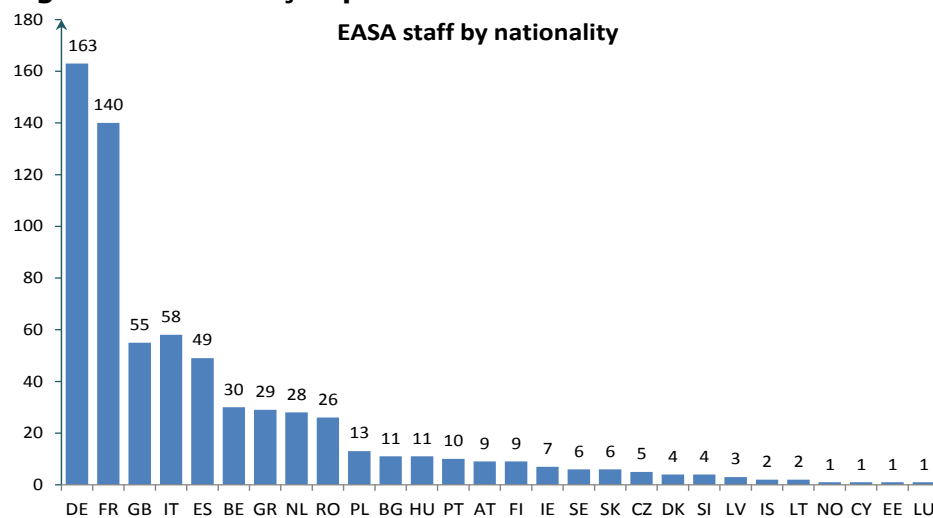
Agentes considerados: AT, AC, PND.

Figura 3: Distribuição por género

Agentes considerados: AT, AT, PND.

Figura 4: Distribuição etária

Agentes considerados: AT, AC.

Figura 5: Distribuição por nacionalidade

Agentes considerados: AT, AC.

Anexo 7: Indicadores de desempenho fundamentais

ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA E EASP E ANÁLISE DA SEGURANÇA E INVESTIGAÇÃO

Objetivo	IDF	Meta 2011	Meta 2012	Resultado 2012
Melhorar a disponibilização atempada e o conteúdo do relatório anual de segurança	Data de publicação antecipada, melhores indicadores, maior abrangência e rigor	Conteúdo concluído e aprovado até 25 de abril	Conteúdo concluído e aprovado até 25 de abril	Alcançado, aditamento de novo capítulo sobre Aeródromos
Criar e manter um sistema interno de comunicação de ocorrências	Prestação efetiva de informações de segurança às partes interessadas e aos decisores através de relatórios e de boletins específicos.	IORS em funcionamento com 5 entidades de comunicação principais	IORS em pleno funcionamento	Pleno funcionamento alcançado em fevereiro de 2012
Melhorar a resposta da Agência às recomendações de segurança formais	Percentagem de novas recomendações de segurança respondidas no prazo máximo de 90 dias	97 %	97 %	100 %
Coordenação, avaliação e fornecimento atempado de respostas a grandes acidentes mortais de aviação civil	Acompanhamento detalhado e investigação ativa para determinação do melhor plano de ação corretiva.	Capacidade para dar resposta a 10 grandes acidentes de aviação civil	Capacidade para dar resposta a 10 grandes acidentes de aviação civil	Acompanhamento de 6 grandes acidentes mortais
Melhorar o planeamento e a taxa de execução das ações planeadas	EASP. Acompanhamento da execução do plano de ação indicando que as ações são implementadas no ano a que dizem respeito	Os grupos de trabalho ECAST apresentam resultados; a EHEST implementa um plano de ação; a EGAST publica materiais de promoção da segurança	Os grupos de trabalho ECAST apresentam resultados; a EHEST implementa um plano de ação; a EGAST publica materiais de promoção da segurança	Em curso. Auditoria do desempenho no âmbito do sistema de gestão integrada da Agência

REGULAÇÃO

Nota: os dados referentes aos equivalentes a tempo inteiro (ETI) foram extraídos da aplicação de registo de tempo. Deveremos dispor de dados mais consistentes (relativamente aos ETI) em breve. As estimativas serão revistas à luz dos resultados e após cada exercício.

Objetivo	IDF	Meta 2011	Meta 2012	Resultado 2012
Intensificar a comunicação e a cooperação com os intervenientes	- Número de eventos organizados	25 eventos	26 eventos	24 eventos
	- Percentagem de reações positivas recebidas dos intervenientes sobre o conteúdo e organização dos eventos	65 %	65 %	61 %
	- Equivalentes a tempo inteiro afetos ao apoio à indústria em percentagem dos ETI planeados	20 ETI	11 ETI	3 ETI
	- Percentagem de correspondência da indústria, dos Estados-Membros e da Comissão fornecida	60 %	60 %	95,8 %

	atempadamente			
Adotar uma abordagem proativa em relação à OACI, aos Estados-Membros e às instituições da UE, a fim de assumir um papel de liderança na elaboração de regras e na fixação dos objetivos de segurança	<ul style="list-style-type: none"> - Percentagem de participações em painéis OACI relevantes sobre ambiente e segurança - Percentagem de pedidos de isenção aos quais foi dada resposta atempada - Equivalentes a tempo inteiro em percentagem dos ETI planeados que foram afetados a: <ul style="list-style-type: none"> o Comissão (CE) o Estados-Membros (EM) o Países terceiros (PT) 	98 % 60 % 15 ETI o 4 CE o 5 EM o 6 PT	90 % -{}- 60 % 7,38 ETI o 2,46 CE o 2,46 EM o 2,46 PT	100 % 60,2 % 14,3 ETI o 0,8 CE o 2,45 EM o 11 PT
Executar o programa de trabalho adotado no domínio da regulamentação (Ano N – N+3)	<ul style="list-style-type: none"> - Percentagem de execução do Programa de Regulamentação - Equivalentes a tempo inteiro afetados à produção de regras em percentagem dos ETI planeados 	95 % 35 ETI	95 % 35,67 ETI	112,5 % 31,3 ETI
Melhorar/simplificar os processos de regulamentação	- Equivalentes a tempo inteiro afetados à melhoria dos processos geridos pelo Departamento de Regulamentação em percentagem dos ETI planeados	30 % ETI	6,15 ETI	1,2 ETI

SUPERVISÃO DA SEGURANÇA DOS PRODUTOS

Objetivo	IDF	Meta 2011	Meta 2012	Resultado 2012
Assegurar um nível mínimo de supervisão da aeronavegabilidade permanente	Número de horas de trabalho técnico despendidas anualmente em percentagem do número de horas previstas	90 %	90 %	84,82 %
Internalizar tarefas de certificação de projeto e aeronavegabilidade permanente em conformidade com a política de internalização	Horas de trabalho interno em percentagem do total de horas	72 %	74 %	76,02 %
Melhorar a eficiência do pessoal técnico	Percentagem de horas de trabalho técnico (trabalho de projeto) em percentagem do total de horas	77 %	78 %	83,52 %
Satisfação da indústria	Percentagem de <i>feedback</i> positivo recebido através de inquéritos junto das partes interessadas	75 %	75%	n.d

CERTIFICAÇÃO DE ENTIDADES

Objetivo	IDF	Meta 2011	Meta 2012	Resultado 2012
Estabelecer meios de controlo do desempenho da vigilância da AAN, com vista a harmonizar os processos de vigilância das entidades, independentemente de a vigilância ser executada pela EASA ou por uma AAN em seu nome	Número de visitas das AAN acompanhadas pelos chefes de equipa da EASA ou por quadros administrativos da EASA	5 %	5 %	Planeamento mensal de janeiro a dezembro de 2012 executado a 100 %. Meta de 5 % alcançada.
Implementar as novas competências, ajustadas em tempo útil às alterações das datas de execução	Disponibilidade de um plano de execução	Implementar as novas competências de acordo com o plano de execução	Novas competências implementadas	As novas competências foram implementadas com sucesso.
Preparar os procedimentos adequados para a subcontratação de AAN no âmbito das novas competências	Percentagem de tarefas subcontratadas vs. tarefas desempenhadas pelo pessoal da EASA	Definir procedimentos de subcontratação (meta de 80 %)	Procedimentos de subcontratação definidos (meta de 80 %)	Os procedimentos de subcontratação foram definidos, as tarefas já foram subcontratadas a entidades qualificadas e a AAN.
Desenvolver um sistema de vigilância baseado no risco com fases de ensaio e execução definidas	Execução das fases de vigilância baseada nos riscos vs plano de execução	Concluir a fase de ensaio	Execução a 50 %	Foram ajustados procedimentos específicos em CAO, POA e DOA.
Facultar os recursos solicitados para as atividades de inspeção do Departamento de Normalização	% de satisfação dos pedidos	90 % dos pedidos satisfeitos	90 % dos pedidos satisfeitos	Todos os pedidos do 1.º trimestre foram satisfeitos até dezembro de 2012.

INSPEÇÕES NOS ESTADOS-MEMBROS

Objetivo	IDF	Meta 2011	Meta 2012	Resultado 2012
Concluir o número de visitas fixado no plano anual aprovado (1.º pilar estratégico)	% de visitas planeadas que foram realizadas	100 % das visitas planeadas + visitas <i>ad hoc</i> e outras visitas não planeadas	100 % das visitas planeadas + 10 % (<i>Ad-hoc</i> , FUP, etc.)	100 % das visitas realizadas em todos os domínios (mais um número significativo de visitas adicionais <i>ad hoc</i> e de acompanhamento)
Avançar com medidas proativas de normalização (2.º pilar estratégico)	Realizar reuniões de normalização	Uma por cada área	1 reunião sobre FSTD e IAW 2 reuniões sobre CAW, OPS, FCL	Meta alcançada (foram realizadas reuniões de normalização em todos os atuais domínios)
Avaliação de impacto do regulamento de base e das regras de execução (art.º 24.º, n.º 3) (3.º pilar estratégico)	% de questões analisadas <i>versus</i> identificadas	n.d.	70 %	100 %

OPERADORES

Objetivo	IDF	Meta 2011	Meta 2012	Resultado 2012
Estabelecer os processos e os procedimentos necessários, incluindo uma base de dados exaustiva para a recolha, a análise e a gestão das autorizações, juntamente com a introdução das alterações necessárias na ferramenta de planeamento de recursos empresariais (ERP) da Agência.	Procedimentos e processos, requisitos de funcionamento da base de dados, formulários de requerimento e regime de financiamento	Criar o projeto de procedimentos e processos e os requisitos para a atividade de base de dados	Definir os procedimentos e processos e criar as bases de dados	Projeto de procedimento desenvolvido na ferramenta ARIS; documento de análise empresarial criado para a aplicação informática de TCO; reuniões regulares realizadas com a direção F para a integração do procedimento admin. de TCO no SAP
Implementação da regra de execução sobre autorizações a operadores de países terceiros	Implementação harmoniosa da regra de execução	n.d.	Concluir a avaliação inicial de risco;	Atraso no procedimento de regulamentação planeado para a Parte-TCO (Parecer publicado em dezembro de 2012)
Apoiar a Comissão no quadro do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005	Apoiar a Comissão conforme solicitado	10 missões (planeadas pela Comissão)	10 missões	2 missões para a CION (Lista de segurança da UE); 14 audições/reuniões do ASC em Bruxelas; 7 missões com a OACI USOAP
Participar em seminários, conferências, eventos itinerantes	Número de iniciativas decorridas à margem dos eventos de rotina	Pelo menos três	3	3
Apresentar o sistema SAFA da CE em conferências internacionais pertinentes e a pedido de cada país, para alinhar os métodos de inspeção nas plataformas de estacionamento com os de outras autoridades de aviação importantes	Número de apresentações externas e de intercâmbios com autoridades de países terceiros	5	5	6
Desenvolvimento da base de dados SAFA	Facilidade de utilização e qualidade dos resultados	Nova versão em utilização	Ano dedicado a melhorias; iniciar e implementar CR («change request» – pedido de alteração) com base em comentários de utilizadores	Atualização importante implementada em outubro de 2012

COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Objetivo	IDF	Meta 2011	Meta 2012	Resultado 2012
Promover o sistema EASA através de acordos bilaterais (BASA), protocolos de cooperação (WA) e representantes locais	- Percentagem do número de iniciativas que estão a ser ativamente desenvolvidas de entre o total de pedidos recebidos Percentagem do número de reuniões de coordenação, como ação de acompanhamento dos acordos	90 % dos pedidos respondidos de forma positiva em prazos razoáveis 90 % de reuniões de coordenação organizadas	90 % dos pedidos respondidos de forma positiva em prazos razoáveis 90 % de reuniões de coordenação organizadas	98 % 98 %
Prestar apoio à Comissão Europeia na definição, execução e avaliação dos programas de cooperação da UE no domínio da aviação civil (Novo objetivo)	Número de projetos com envolvimento direto da EASA (participação em reuniões do comité de gestão de projetos, contributo para atividades técnicas, etc.)	7 projetos	8 projetos	13 projetos
Desenvolver e implementar atividades de cooperação técnica, tais como formação e <i>workshops</i> técnicos, em benefício das autoridades parceiras internacionais	Número de atividades técnicas organizadas para divulgar e explicar a regulamentação da UE	15 eventos	15 eventos	27 eventos
Prestar apoio à Comissão na coordenação das cartas da OACI em conformidade com o procedimento da Comissão	- Percentagem de recomendações em resposta a cartas da OACI emitidas atempadamente	90%	90%	97%

ATIVIDADES DE APOIO¹⁰

Objetivo	IDF	Meta 2011	Meta 2012	Resultado 2012
Tratar os pedidos de forma atempada para assegurar a qualidade e a melhoria contínua dos serviços prestados à indústria	Percentagem de pedidos atribuídos no prazo de 5 dias úteis a partir da data da sua receção	75 %	75 %	80 %
Processar os documentos de encerramento de forma atempada para assegurar a qualidade e a melhoria contínua dos serviços prestados à indústria	Percentagem de certificados emitidos no prazo de 2 dias úteis a partir da data da receção dos vistos técnicos	80 %	90 %	88 %
Cumprir as condições dos contratos-quadro com as AAN	Percentagem de faturas processadas (pagamento iniciado) no prazo de 45 dias a contar da data de registo da fatura	98 %	98 %	100 %

¹⁰ Alguns IDF foram revistos para uma melhor adaptação ao procedimento de trabalho no SAP, conforme foi já refletido no programa de trabalho de 2012.

Prestar serviços adequados de adjudicação de contratos às empresas	Percentagem do planeamento de alto valor (> 60k) de setembro alcançado no final do ano (número de procedimentos, número de contratos assinados, volume orçamental)	92 %	95 %	95 %
Manter uma taxa elevada de execução orçamental	Percentagem de autorização executadas em comparação com as previsões, tendo em conta o orçamento anual global	98 %	98 %	97,06 %
Melhorar a eficiência do processo de cobrança das dívidas	Número médio de dias para cobrar as ordens de pagamento	100	95	74,24
Fornecer relatórios de gestão adequados ao Conselho de Administração	Painel de avaliação fornecido em cada reunião do Conselho de Administração	4	4	4
Criar um sistema comum de gestão de registos em toda a EASA que assegure o cumprimento dos requisitos ISO 9001.	Implantação bem-sucedida do software de gestão dos registos em todos os departamentos	Estudo de viabilidade sobre gestão de informações	Definição de requisitos e conformidade dos projetos-piloto	Definição do projeto de requisitos funcionais e técnicos e conceção das funcionalidades DM genéricas Projeto-piloto C-Dir desenvolvido e pronto a ser testado. Início da conceção do projeto-piloto R-Dir.
Implementar o quadro de pessoal	Percentagem de lugares de agente temporário preenchidos até ao fim de 2010	97 %	97 %	97 %
Identificar o programa de formação normalizado (critérios comuns em matéria de conhecimentos, competências e experiência) para os perfis de inspetores da segurança da aviação	Documento de trabalho final	Documento de trabalho final acordado e aprovado	Desenvolvimento inicial e ministração de módulos e programas de formação comuns já identificados	A introdução do novo programa de certificação de qualificação de inspetores exigirá o arranque de um projeto que irá abordar os aspetos e requisitos específicos deste novo procedimento. Primeiro projeto 1/2013.
Certificação ISO 9001	Avaliação por um organismo externo	Certificado obtido	Certificado mantido	Certificado mantido

Realizar um exercício anual de análise dos riscos.	Registo de riscos atualizado	100 % atualizado	100 % atualizado	100 % atualizado Registo de riscos de 2012 concluído e atualizado.
<p>Acreditação</p> <p>- assegurar um processo de supervisão contínuo e estável das AAN e/ou entidades qualificadas a quem tenham sido atribuídas tarefas de certificação</p> <p>- conferir uma segurança adequada ao processo de certificação de que as AAN e/ou as entidades qualificadas têm capacidade para executar as tarefas de que foram incumbidas e assegurar que a Agência tem capacidade de resposta atempada para todas as solicitações.</p>	<p><u>Indicador de conformidade: Plano anual de acreditação implementado</u> Objetivo: Todas as inspeções planeadas para um determinado ano N foram executadas</p> <p><u>Indicador de desempenho: Identificada a incorporação de auditorias ACCR adicionais durante o ano N</u> Objetivo: Todas as auditorias adicionais a realizar no ano N.</p>	100 % atualizado	<p>100 % atualizado</p> <p>100 % de auditorias ACCR realizadas conforme planeado. Planeadas em 2012 (plano aprovado em 03.11.11): T I – 1 T II – 3 T III – 2 T IV – 2</p>	<p>100 % atualizado</p> <p>Resultado total 2012: 30 atividades concluídas versus 13 planeadas (231 % de realização) Realização anual 2012: Foram realizadas 8 das 8 auditorias de supervisão (SA) planeadas (100 %); foram concluídas 11 ACCR provisórias para 11 AAN + 3 revisões (0 planeadas); Foram realizadas 7 auditorias iniciais de entidades qualificadas (5 previstas)</p> <p>Resultado final 2012: 30 atividades concluídas versus 13 planeadas (231 % de realização)</p>

Anexo 8: Conselho de Administração da EASA

O Conselho de Administração da EASA reúne representantes dos Estados-Membros e da Comissão Europeia. O Conselho de Administração é responsável pela definição das prioridades da Agência, pela elaboração do orçamento e pela fiscalização do funcionamento da Agência.

O Conselho de Administração reuniu quatro vezes em 2012.

Composição¹¹

Membros com direito de voto	Comissão Europeia e Estados-Membros (27)
Membros sem direito de voto	Noruega, Listenstaine, Islândia, Suíça
Observadores	Albânia, Bósnia e Herzegovina, Croácia, antiga República jugoslava da Macedónia, Montenegro, Sérvia e missão das Nações Unidas no Kosovo (a designar)

O Conselho Consultivo da EASA (EAB) também participa nas reuniões do Conselho de Administração como observador.

Presidente do Conselho de Administração	Vice-Presidente do Conselho de Administração
Michael SMETHERS (Reino Unido)	Maxime COFFIN (França)

Os outros membros do Conselho de Administração são:

País	Membro
Áustria	Ms Silvia GEHRER Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bélgica	Mr Frank DURINCKX Directeur Général Service Public Fédéral Mobilité Et Transport Direction Générale Transport Aérien
Bulgária	Captain Mintcho TZVETKOV Director General Civil Aviation Administration
Chipre	Mr Iakovos DEMETRIOU Director Department of Civil Aviation Ministry of Communications and Works
República Checa	Mr Josef RADA General Director Civil Aviation Authority of the Czech Republic
Dinamarca	Mr Jesper RASMUSSEN Deputy Director General Danish Transport Authority
Estónia	Mr Koit KASKEL Director General Civil Aviation Administration
Finlândia	Mr Pekka HENTTU Director General Civil Aviation, Finnish Transport Agency (TraFi)
Alemanha	Mr Gerold REICHLE

¹¹ Membros atuais do Conselho de Administração da EASA em dezembro de 2012. A lista pormenorizada dos membros do Conselho de Administração da EASA está disponível no sítio Web da Agência em <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

	Director General - Aviation and Space Division Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Grécia	Ms Fofi PAPADIMITROPOULOU Governor of Hellenic CAA
Hungria	Ms Ildikó Szakmáry Director General of Civil Aviation Civil Aviation, Maritime and Inland Navigation Department Ministry of National Development
Islândia	Mr Pétur K. MAACK Director General Civil Aviation Administration
Irlanda	Ms Ethna BROGAN Deputy Director General for Civil Aviation Aviation Regulation and International Relations Division Department of Transport
Itália	Dott. Alessio QUARANTA Director General Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Letónia	Mr Maris GORODCOVS Director General of Civil Aviation Civil Aviation Agency, Ministry of Transport
Listenstaine	Mr Henrik CADUFF Office of Economic Affairs Division Civil Aviation
Lituânia	Mr Kestutis AURYLA Director of Civil Aviation Administration
Luxemburgo	Mr Claude WALTZING Directeur de l'Aviation Civile Ministère des Transports (MoT/CAA) Direction de l'Aviation Civile
Malta	Mr Ian FALZON Director General for Civil Aviation Transport Malta Civil Aviation Directorate
Países Baixos	Mr Sjoerd VAN DIJK (acting member) Head of the aviation safety division Directorate of Civil aviation Ministry of Infrastructure and Environment
Noruega	Mr Stein Erik NODELAND Director General Civil Aviation Authority
Polónia	Mr Piotr OŁOWSKI President Civil Aviation Authority
Portugal	Mr Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS Chairman of the Board INAC
Roménia	Mr Tudorel ROMAN Airworthiness Director Romanian Civil Aeronautical Authority (RCAA)

República Eslovaca	Mr Ján BREJA Director Civil Aviation Authority
Eslovénia	Mr Mirko KOMAC M. Sc Acting Director Civil Aviation Agency
Espanha	Ms Isabel MAESTRE Director of AESA Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Suécia	Ms Ingrid CHERFILS Director Civil Aviation Department Swedish Transport Agency
Suíça	Mr Marcel ZUCKSCHWERDT Director Aviation Policy & Strategy Division Department of the Environment, Transport, Energy and Communications
Comissão Europeia	Mr Matthias RUETE Director-General Directorate-General for Mobility and Transport

Anexo 9: Lista de acrónimos e siglas

ACARE	Conselho Consultivo para a Investigação Aeronáutica na Europa
ACI	Conselho Internacional dos Aeroportos
AD	Diretiva de aeronavegabilidade
AMC	Meios de conformidade aceitáveis
ANS	Serviços de navegação aérea
AR	Requisitos aplicáveis às autoridades
ATCO	Controlador de tráfego aéreo
ATM	Gestão do tráfego aéreo
BASA	Acordo Bilateral de Segurança da Aviação
AC	Agente contratual
CAAC	Administração Geral da Aviação Civil da China
CAEP	Comité de Proteção Ambiental da Aviação (OACI)
CANSO	Organização dos Serviços de Navegação Aérea Civil
CAT	Transporte aéreo comercial
CAW	Aeronavegabilidade permanente
CC	Tripulação de cabina
CMA	Abordagem de monitorização contínua
CRD	Documento de resposta às observações
CRT	Ferramenta de resposta comum
CTIG	Grupo «Iniciativa comum de formação»
COA	Entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente
DOA	Certificação de entidades de projeto
EACCC	Célula de coordenação de crises da aviação europeia
EAD	Diretiva de aeronavegabilidade de emergência

EARPG	Grupo de Parceria para a Investigação no Setor da Aviação Europeu
EASAC	Comité Consultivo para a Segurança da Aviação na Europa
EASP	Programa Europeu para a Segurança da Aviação
EASp	Plano de Segurança da Aviação Europeia
CE	Comissão Europeia
CEAC	Conferência Europeia da Aviação Civil
ECAST	Equipa Europeia da Segurança da Aviação Comercial
ECofA	Certificado de aeronavegabilidade para exportação
CEPCD	Centro Europeu de Prevenção e Controlo de Doenças
EGAST	Equipa Europeia da Segurança da Aviação Geral
EGNOS	Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária
EHFAG	Grupo Consultivo Europeu sobre os Fatores Humanos
EHEST	Equipa Europeia da Segurança dos Helicópteros
ERP	Planeamento de recursos empresariais
ESSI	Iniciativa Europeia de Segurança Estratégica
ETSOA	Autorização de especificação técnica normalizada europeia
UE	União Europeia
EUROCAE	Organização Europeia para o Equipamento da Aviação Civil
FAA	Administração Federal da Aviação (EUA)
FAB	Bloco funcional do espaço aéreo
FAL	Linha de montagem final
FCL	Licenciamento de tripulações de voo
FDM	Monitorização de dados de voo
FOIA	Lei da liberdade de informação (EUA)
FSTD	Dispositivos de treino artificial de voo
ETI	Equivalente a tempo inteiro

GM	Material de orientação
HLSC	Conferência de Alto Nível sobre Segurança (OACI)
RH	Recursos humanos
IAC	Comité Interestadual da Aviação
SAI	Serviço de Auditoria Interna (Comissão Europeia)
IAW	Aeronavegabilidade inicial
ICF	Fórum de Cooperação Internacional
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
IGPT	Intergrupo para a formação de pilotos (EASA)
IORS	Sistema Interno de Comunicação de Ocorrências (EASA)
IPPF	Quadro Internacional de Práticas Profissionais
ISC	Comité de Segurança Interna
TI	Tecnologias da informação
ITQI	Iniciativa Internacional de Qualificação da Formação (IATA)
JAA	Autoridades Comuns da Aviação
JAR	Requisitos comuns da aviação
JARUS	Autoridades Comuns para a Regulamentação de Sistemas Não Tripulados
JCAB	Autoridade da Aviação Civil do Japão
LoA	Carta de acordo
MMEL	Lista de equipamento mínimo de referência
MOA	Certificação de entidade de manutenção
MRB	Comissão de Avaliação da Manutenção
AAN	Autoridade Aeronáutica Nacional
NGAP	Nova Geração de Profissionais da Aviação (OACI)
N.º	Número
NPA	Aviso de Proposta de Alteração (EASA)

NPRM	Aviso de Proposta de Regulamentação (FAA)
TFOEB	Comissão de Avaliação Operacional
OPS	Operações aéreas
OR	Requisitos aplicáveis às organizações
PAD	Proposta de emissão de uma diretiva de aeronavegabilidade (EASA)
POA	Certificação de entidade de produção
PRB	Comissão de Análise do Desempenho
T	Trimestre
QE	Entidade Qualificada
RTC	Certificado-tipo restrito
SAE	Associação dos Engenheiros Automóveis
SAFA	Avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Sistemas, aplicações e produtos no processamento de dados [PT]
SARPS	Normas e Práticas Recomendadas (OACI)
SAN	Rede de Área de Armazenamento
SAS	Especificação de Aeronavegabilidade Especial
SESAR	Programa de Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu
SPOA	Certificação única de entidades de produção
PND	Perito nacional destacado
SMS	Sistema de Gestão da Segurança
SSP	Programa de Segurança do Estado
STC	Certificação-tipo suplementar
STD	Dispositivo de treino artificial
AT	Agente temporário
TC	Certificado-tipo

TCO	Operadores de países terceiros
TCCA	Departamento de Transportes do Canadá – Aviação Civil
EAU	Emirados Árabes Unidos
USOAP	Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (OACI)
WA	Protocolo de cooperação