



Agência Europeia para a Segurança da Aviação

Relatório Geral Anual de 2011

Preâmbulo pelo Presidente do Conselho de Administração

A Agência Europeia para a Segurança da Aviação foi instituída por um Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho em 15 de julho de 2002, estando deste modo prestes a comemorar o seu décimo aniversário. Antes dessa data, não existia qualquer organização, pessoal, nem instalações. Aliás, o pessoal era escasso e a estrutura organizacional mínima quando a Agência entrou em funções no final de setembro de 2003.

A Agência emprega atualmente cerca de 600 pessoas. Inicialmente centradas nas questões relacionadas com a aeronavegabilidade, as suas funções foram alargadas, passando a cobrir todos os domínios da segurança da aviação, incluindo as operações, o licenciamento de pessoal, os aeródromos e a gestão do tráfego aéreo. A Agência desempenha um papel central na recolha de dados, na análise da segurança e na investigação na Europa. Possui um vasto programa de atividade a nível internacional, trabalhando em cooperação com vários países terceiros, quer Estados vizinhos, quer países fora da Europa, e assume-se como uma das principais entidades reguladoras do setor da aviação nos esforços conduzidos para desenvolver normas de segurança a nível mundial.

Tal como todas as instituições europeias, a Agência enfrenta vários desafios para os próximos anos, decorrentes da atual situação económica. As taxas e honorários cobrados à indústria da aviação, que representam a maior parte das suas receitas, deverão refletir a difícil conjuntura comercial em que opera o setor. Paralelamente, existem grandes restrições ao nível do orçamento comunitário, que representa a fonte de financiamento completar para o orçamento da EASA.

O Conselho de Administração concentrou-se este ano em três objetivos primordiais:

- a) a transição para uma regulação mais proativa e mais fundamentada em factos concretos. Esta orientação é necessária para elevar as normas de segurança europeias para outro patamar, bem como para assegurar que os recursos são canalizados para áreas em que haverá maiores potenciais benefícios. Em 2011, a Comissão Europeia adotou uma Comunicação sobre a segurança da aviação, definindo o rumo político para o desenvolvimento futuro da Agência. A Comunicação salienta a importância de conjugar informações alargadas no plano europeu, com vista a identificar os riscos mais importantes, de reduzir os riscos para um nível aceitável através de diversos mecanismos, de avaliar a eficácia das medidas de atenuação tomadas, bem como de proceder à sua revisão em caso de necessidade;
- b) a necessidade para a Agência de trabalhar em estreita parceria com a Comissão e os Estados-Membros, assegurando a coerência do sistema europeu de segurança da aviação no seu conjunto. Esta necessidade justifica-se pela sobreposição e interdependência das funções desempenhadas pelos diferentes agentes e para assegurar o máximo aproveitamento dos escassos recursos existentes; e
- c) a necessidade de a Agência se tornar tão eficiente e eficaz quanto possível na sua gestão interna.

O presente relatório anual de 2011 demonstra os grandes progressos realizados pela Agência ao longo de um período relativamente tão pequeno. É fácil esquecer que a Agência ainda se encontra na sua fase de desenvolvimento, tendo em conta que algumas normas específicas em determinados domínios ainda devem ser adotadas e plenamente aplicadas. A criação de uma organização que já possui esta envergadura e diversidade, apesar de ainda não ter alcançado a sua fase de estabilidade por não ter concluído o seu processo de formação, já é por si um feito assinalável. Quero manifestar um caloroso agradecimento a todos os que trabalham ou já trabalharam arduamente em Colónia pelo seu empenho e eficácia no sentido de tornar hoje real e de forma bem-sucedida tudo aquilo que os legisladores ousaram esboçar numa fase inicial.

Michael Smethers
Presidente do Conselho de Administração

Preâmbulo pelo Diretor Executivo

Em 2011, a posição da EASA enquanto elemento fulcral da estratégia da União Europeia em matéria de segurança da aviação foi reforçada. A agência prosseguiu o seu trabalho com as diversas partes interessadas e organizações parceiras usando uma abordagem científica e baseada em dados para solucionar os principais fatores com impacto na segurança da aviação.

Embora as estatísticas referentes a 2011 revelem de um modo geral uma ligeira melhoria nos níveis de segurança no plano internacional, houve diferenças significativas a nível regional nas taxas de acidentes. Além disso, alguns fatores de acidentes específicos, como a perda de controlo, continuaram a contribuir de forma desproporcionada para os acidentes com aeronaves.

Na sequência das conferências anteriores sobre formação de pilotos e o impacto das alterações climáticas na segurança da aviação, a EASA organizou em 2011 uma conferência sobre prevenção de perda de controlo e recuperação. A conferência foi extremamente útil e deu mote à Agência para desenvolver medidas destinadas a facilitar a integração de novas tecnologias, incluindo automatismos em cabinas de pilotagem.

A competência da EASA enquanto Agência responsável por promover medidas de segurança em todos os domínios da aviação foi claramente definida na Comunicação da Comissão que «estabelece um sistema de gestão da segurança da aviação para a Europa». Publicado em outubro de 2011, este documento descreve a estratégia relativa à segurança da aviação na Europa.

Os dois pilares desta estratégia, o Programa Europeu para a Segurança da Aviação e o Plano Europeu para a Segurança da Aviação, formam o quadro para um sistema de gestão da segurança da aviação para a Europa.

O Plano Europeu para a Segurança da Aviação apresenta uma avaliação de questões de segurança e uma lista de ações relacionadas. Elaborado pela EASA, o plano correlaciona questões de segurança de alto nível com ações a implementar pelas autoridades nacionais, organizações parceiras, a indústria e a própria agência. Nesta sua segunda edição, o plano assenta no princípio de que as atuais questões de segurança só podem ser resolvidas se todos os agentes do sistema trabalharem em conjunto para o mesmo objetivo.

A Agência foi também adaptada no sentido de melhorar a sua eficiência tendo em conta a atual abordagem baseada nos riscos. Foi criado um Sistema Interno de Comunicação de Ocorrências (IORS) para centralizar as ocorrências comunicadas e as decisões e ações individuais de monitorização. A base de dados do IORS é neste momento uma ferramenta crucial na tomada de decisões sobre questões de segurança baseadas em dados em todas as áreas de atividade da EASA.

Em maio de 2011, entrou por fim em vigor um acordo bilateral de segurança da aviação entre os Estados Unidos e a União Europeia. Este muito aguardado acordo permite às entidades reguladoras e à indústria da aviação de ambos os lados do Atlântico beneficiarem de uma utilização mais eficiente dos recursos.

Com a adoção dos primeiros regulamentos europeus no domínio da gestão do tráfego aéreo, a Agência passou a cobrir todo o espectro da segurança aérea e promove uma abordagem total do sistema: das aeronaves aos aeroportos, das companhias aéreas à gestão do tráfego aéreo. E sendo autora do plano europeu de segurança da aviação, a Agência assumiu agora mais do que nunca uma posição central na estratégia para a segurança da aviação da UE.

Um dos maiores riscos para o futuro da aviação é, na minha opinião, a concomitância de uma difícil situação económica na indústria da aviação e a redução de pessoal nas organizações responsáveis pela supervisão, ambas consequência da crise económica mundial. Deverão ser envidados todos os esforços para evitar que os recursos dedicados às entidades reguladoras e às autoridades de supervisão sejam postos em causa, de modo a que possamos cumprir a nossa missão e promover o mais alto nível de segurança na aviação. Esta é a minha mensagem aos decisores políticos.

Patrick Goudou
Diretor Executivo

Índice

PREÂMBULO PELO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO.....	2
PREÂMBULO PELO DIRETOR EXECUTIVO	3
ÍNDICE	5
A AGÊNCIA	8
ORGANIGRAMA.....	9
PRINCIPAIS EVENTOS EM 2011.....	10
CONTROLO INTERNO E MITIGAÇÃO DE 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 2011</i>	<i>14</i>
B. ANÁLISE DA SEGURANÇA E INVESTIGAÇÃO.....	15
<i>Objetivo e âmbito de aplicação</i>	<i>15</i>
<i>Principais realizações em 2011</i>	<i>16</i>
2. REGULAÇÃO	21
<i>Objetivo e âmbito de aplicação</i>	<i>21</i>
<i>Principais realizações em 2011</i>	<i>21</i>
3. SUPERVISÃO.....	23
A. SUPERVISÃO DA SEGURANÇA DOS PRODUTOS	23
<i>Objetivo e âmbito de aplicação</i>	<i>23</i>
<i>Principais realizações em 2011</i>	<i>23</i>
B. CERTIFICAÇÃO DE ENTIDADES	25
<i>Objetivo e âmbito de aplicação</i>	<i>25</i>
<i>Principais realizações em 2011</i>	<i>26</i>
C. INSPEÇÕES NOS ESTADOS-MEMBROS	28
<i>Objetivo e âmbito de aplicação</i>	<i>28</i>
<i>Principais realizações em 2011</i>	<i>28</i>
D. OPERADORES	30
<i>Objetivo e âmbito de aplicação</i>	<i>30</i>
<i>Principais realizações em 2011</i>	<i>30</i>
4. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL	32
<i>Objetivo e âmbito de aplicação</i>	<i>32</i>
<i>Principais realizações em 2011</i>	<i>32</i>
5. ATIVIDADES DE APOIO.....	33
<i>Objetivo e âmbito de aplicação</i>	<i>33</i>
<i>Principais realizações em 2011</i>	<i>33</i>
<i>Gestão geral</i>	<i>33</i>
<i>Gestão de pedidos e serviços de contratação pública</i>	<i>33</i>
<i>Serviços financeiros.....</i>	<i>33</i>
<i>Serviços jurídicos.....</i>	<i>34</i>

<i>Comunicações</i>	34
<i>Recursos humanos</i>	35
<i>Formação geral e técnica</i>	36
<i>Serviços de informação</i>	37
<i>Serviços empresariais</i>	38
ANEXOS	39
ANEXO 1: DECLARAÇÃO DE FIABILIDADE DO GESTOR ORÇAMENTAL	40
ANEXO 2: ESTUDOS E PROJETOS DE INVESTIGAÇÃO EM 2011	41
ANEXO 3: DECISÕES, PARECERES E NPA EM 2011	42
ANEXO 4: DESEMPENHO FINANCEIRO DA AGÊNCIA EM 2011 (EXECUÇÃO ORÇAMENTAL DA EASA)	44
ANEXO 5: PROCESSOS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA INICIADOS E/OU CONCLUÍDOS EM 2011	50
ANEXO 6: NÚMEROS E DEMOGRAFIA DO PESSOAL	55
ANEXO 7: INDICADORES DE DESEMPENHO FUNDAMENTAIS	57
ANEXO 8: CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA EASA	63
ANEXO 9: LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS	64

Introdução¹

Em 2011, a Agência consolidou as suas atividades finalizando a preparação dos seus novos mandatos e responsabilidades, incluindo a elaboração dos projetos de legislação e de regras conexas no âmbito do primeiro e do segundo alargamento do seu mandato. A elaboração das regras de execução relativas à segurança dos aeródromos deu origem à emissão dos respetivos NPA em dezembro de 2011. A adoção de diversas regras de execução entre agosto e dezembro de 2011 no domínio da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea (ATM/ANS) permitiram à EASA iniciar as suas inspeções de normalização da EASA neste domínio.

A Agência também continuou, em paralelo, a reforçar e promover o seu papel central na estratégia para a segurança da aviação da União Europeia. Neste contexto, a EASA apoiou a Comissão Europeia na definição de projetos de assistência europeus e na gestão de programas comunitários, em particular nos países dos Balcãs Ocidentais, nos países mediterrânicos e na Ásia Central. Após a entrada em vigor dos acordos bilaterais de segurança da aviação (BASA) sobre segurança da aviação civil entre a UE e os EUA e entre a UE e o Canadá, em 1 de maio e 26 de julho de 2011, respetivamente, a Agência organizou diversas atividades de execução.

A Agência promoveu ainda a sua estratégia de comunicação, organizando o primeiro Fórum para entidades reguladoras e a indústria em matéria de SAFA e, também pela primeira vez, um *workshop* sobre certificação com a indústria. Além disso, e tendo em conta o grande mediatismo das AD para aeronaves de grandes dimensões, a Agência dedicou uma atenção especial ao seu enquadramento e à gestão da sua emissão.

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 contínua do seu sistema de gestão integrada (IMS) com vista a manter a validade do seu certificado todos os anos;
- a fase piloto do IORS arrancou em outubro e a plena operacionalidade do sistema foi prevista para o início de 2012;
- em setembro de 2011, a nova aplicação e base de dados SAFA foi implementada, possibilitando às AAN e aos operadores acesso direto aos relatórios SAFA em linha;
- no que se refere à subcontratação de tarefas de certificação, foi lançado um procedimento de contratação pública para adjudicar as tarefas previstas nos novos mandatos a Autoridades Aeronáuticas Nacionais (AAN) e entidades qualificadas, no início de 2012.

Por último, no plano organizacional, o Departamento de Peritos e o Departamento de Normas de Voo da Direção de Certificação foram fundidos num só departamento, de modo a melhorar a cooperação entre os peritos em aeronavegabilidade e em operacionalidade, com vista a reforçar a integração dos aspetos relativos ao projeto e à adequabilidade operacional num único processo de gestão central de projeto.

A Agência também abriu um escritório local em Bruxelas e irá abrir gabinetes temporários no segundo semestre do ano. O pessoal do escritório de Bruxelas já está operacional e as instalações permanentes já estão quase totalmente equipadas.

¹ O Relatório Geral Anual da Agência para 2011 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 2011. Conforme realçam os quadros específicos sobre cada atividade, quase todos os objetivos definidos no programa de trabalho de 2011 estavam cumpridos no final de 2010.

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

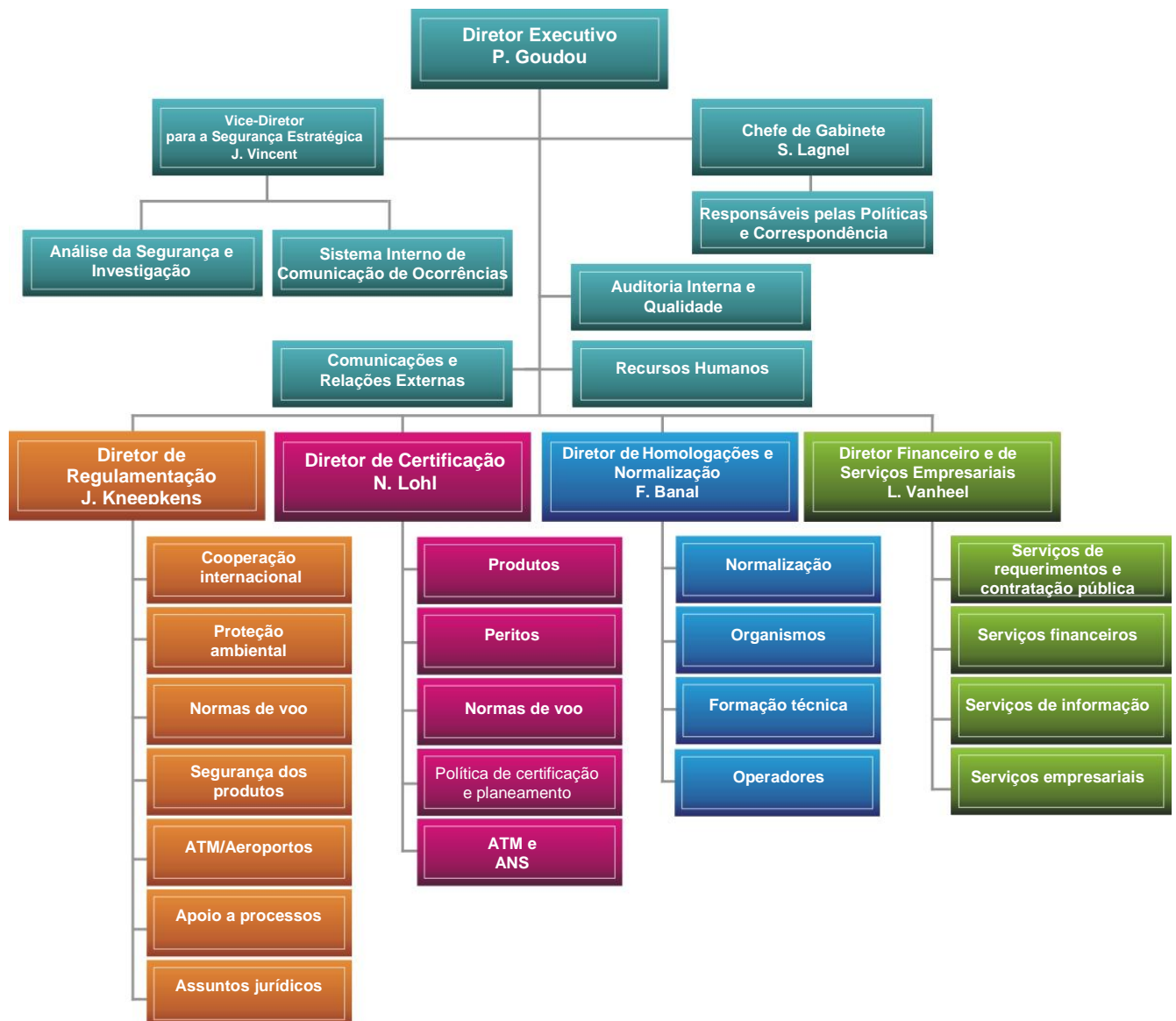
O transporte aéreo é uma das formas mais seguras de viajar. O aumento contínuo do tráfego aéreo exige um esforço comum ao nível europeu para garantir a segurança e a sustentabilidade do transporte aéreo. A Agência elabora normas comuns em matéria de segurança e de proteção ambiental. Controla a aplicação das normas através da realização de inspeções dos 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 e formação 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 da Segurança de Aeronaves Estrangeiras) da Comunidade Europeia;
- Coordenação de programas de segurança, recolha, análise e investigação de dados para melhorar a segurança da aviação.

Organigrama



Situação em abril de 2012

Principais eventos em 2011

Evento	Data
Organizado/coorganizado pela EASA	
Workshop sobre operações na presença de cinzas vulcânicas	20 de janeiro
Workshop sobre certificação	21 de janeiro
Reunião JARUS/FAA/EASA	25 de março-3 de abril
Lançamento oficial do projeto EASA/SESAR JU/ECTL	15 de abril
Conferência UE-EUA de 2011: «Melhorar a segurança da aviação a nível global: desafios para o futuro»	14-16 de junho
Conferência anual de segurança sobre Controlo – Prevenção de perda de controlo e recuperação de controlo	4-5 de outubro
Fórum para entidades reguladoras e a indústria sobre SAFA	19 de outubro
Conferência europeia sobre segurança em cabina	1-3 de novembro
Workshop sobre cinzas vulcânicas para AAN/ASN	2 de novembro
Reunião EASA-FAA sobre normas de voo	15-17 de novembro
3.º Fórum de Cooperação Internacional EASA	15-17 de novembro
5.º Fórum sobre helicópteros	7-8 de dezembro
Organizado ao nível da OACI/UE	
Gestão da segurança da aviação na UE até 2020	26 de janeiro
Conferência de alto nível sobre a realização do céu único europeu	3-4 de março
6.ª Jornada europeia da aeronáutica de 2011 (Madrid)	30 de março-1 de abril
Simpósio OACI sobre indústria da navegação aérea internacional	20-23 de setembro
Workshop OACI sobre aviação e combustíveis alternativos sustentáveis	18-20 de outubro

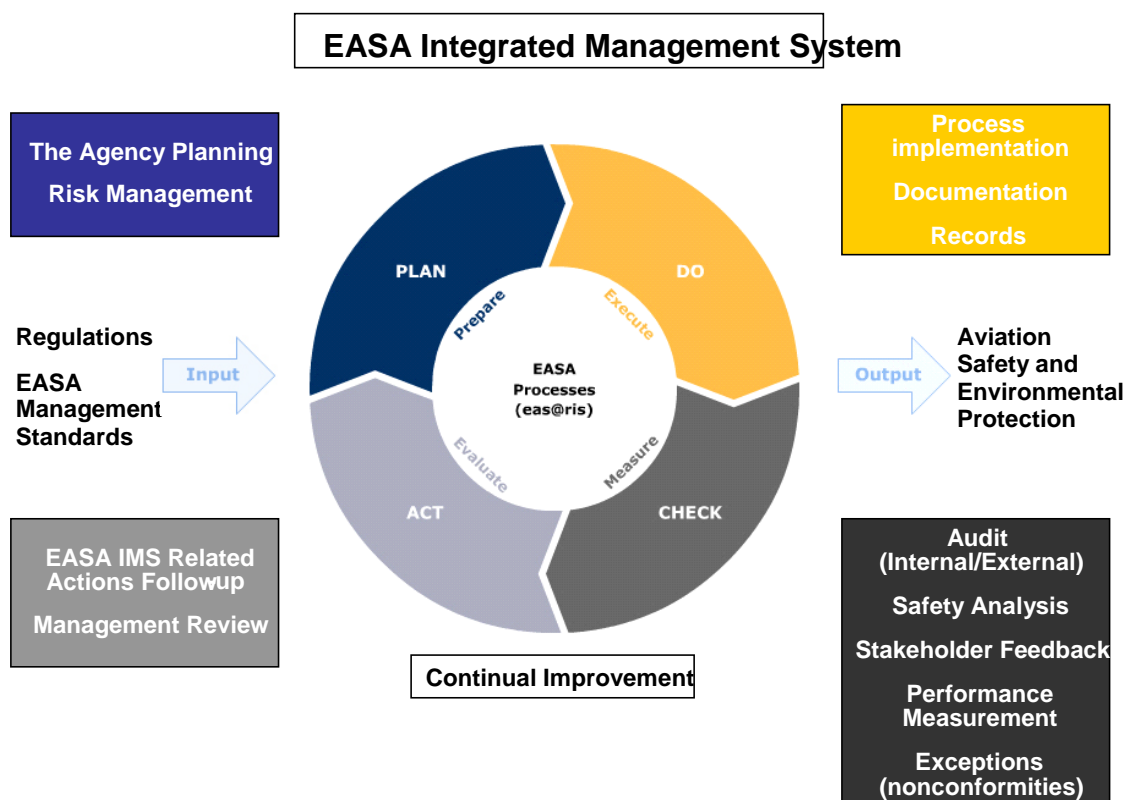
Controlo interno e mitigação de riscos

➤ 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 2011 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 assentam nas normas de controlo interno formuladas pela Comissão Europeia e na 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

EASA Integrated Management System	Sistema de gestão integrada EASA
The Agency Planning	Planeamento da Agência
Risk Management	Gestão dos riscos
Regulations	Regulamentos
Easa Management Standards	Normas de gestão da EASA
INPUT	Aplicação
Easa IMS Related Actions Follow-up	Acompanhamento das ações relacionadas com o

	IMS da EASA
Management Review	Análise de gestão
PLAN	PLANEAR
DO	EXECUTAR
CHECK	VERIFICAR
ACT	AGIR
Prepare	Preparar
Execute	Executar
Measure	Medir
Evaluate	Avaliar
EASA Processes (eas@ris)	Processos EASA (eas@ris)
Continual Improvement	Melhoria contínua
Process Implementation	Implementação de processos
Documentation	Documentação
Records	Registos
Output	Resultado
Aviation Safety and Environmental Protection	Segurança da Aviação e Proteção Ambiental
Audit (Internal/External)	Auditoria (Interna/Externa)
Safety Analysis	Análise da segurança
Stakeholder Feedback	Reação dos intervenientes
Performance measurement	Medição do desempenho
Exceptions (non conformities)	Exceções (não conformidades)
Continual improvement	Melhoria contínua

➤ **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 2011 e as ações realizadas e/ou iniciadas para mitigá-los

Riscos	Principais ações de mitigação realizadas/iniciadas em 2011
Processos de gestão	
A Agência ou os seus funcionários são condenados e/ou foi acionada a sua responsabilidade civil/penal	Introdução de um procedimento e plano de ação para promoção de ações coordenadas quando a Agência é demandada; Introdução de procedimentos administrativos para processos em que a EASA seja intimada pelos autores da ação a renunciar à imunidade; Política de comunicação adequada (falar a uma só voz); Definição de um ponto de comunicação único e sua transmissão à Agência, aos clientes e às entidades terceiras.
A imagem da Agência perante a Comissão Europeia ou o Parlamento Europeu é negativa, devido a uma falta de resposta adequada a uma situação de crise, a críticas/reclamações de partes interessadas, alegações ou impropriedades com grande visibilidade ou imagem negativa da Agência.	Plano de comunicação de crises; Política de comunicação adequada (falar a uma só voz); Definição de um ponto de comunicação único e sua transmissão à Agência, aos clientes e às entidades terceiras.
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 da 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.	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. Ministração de formação recorrente ao pessoal técnico para garantir uma competência contínua; Controlo efetivo dos serviços prestados por AAN.
Questões de segurança não tratadas resultando na queda de uma aeronave, devido à não	Introdução de procedimentos de trabalho eficazes para a aceitação de meios alternativos a diretivas de

Riscos	Principais ações de mitigação realizadas/iniciadas em 2011
emissão de uma diretiva de aeronavegabilidade, à insuficiência das ações corretivas ou à inadequação do período de conformidade especificado por uma diretiva de aeronavegabilidade.	aeronavegabilidade, incluindo controles 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; Sistema interno de comunicação de ocorrências; Controlo efetivo dos serviços prestados por AAN.
Questões de segurança não tratadas resultando na queda de uma aeronave devido à aceitação errada de meios de conformidade alternativos com as diretivas de aeronavegabilidade.	Introdução de procedimentos de trabalho eficazes para a aceitação de meios alternativos a diretivas de aeronavegabilidade, incluindo controles 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 por AAN.
Sistema inadequado de comunicação de ocorrências e processamento ineficaz de relatórios de ocorrências contestando 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 controles 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 por AAN.
Processos de apoio	
Evento que pode afetar negativamente a segurança das instalações, a capacidade de trabalho das pessoas ou a disponibilidade de dados/documentação. (por exemplo, incêndio, ataque terrorista, epidemia grave, roubo).	Implementação de um sistema de segurança eficaz; Subscrição de um seguro adequado; Utilização de funcionalidades TI de <i>backup</i> e armazenamento remoto de dados para assegurar a continuidade das operações; Plano de continuidade das operações; Plano de resposta a epidemias graves.

Atividades da Agência

1. Segurança

a. Estratégia de segurança e EASP

Objetivo e âmbito de aplicação

A Agência assumiu a liderança na coordenação e complementação dos esforços envidados pelos Estados-Membros da UE no sentido de implementar os requisitos definidos pela 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. Impõe-se garantir uma abordagem regional (europeia) dos princípios de gestão da segurança.

Perante esta necessidade, avançou-se para a criação, em outubro de 2009, de um Comité Consultivo Europeu para a Segurança da Aviação (EASAC) que integra representantes da Comissão Europeia, do órgão de análise do desempenho (PRB), da indústria, do EUROCONTROL, dos Estados-Membros e da EASA.

Em 2011, o trabalho de cooperação desenvolvido por este comité recebeu um apoio significativo com a adoção da Comunicação da Comissão Europeia ao Conselho e ao Parlamento Europeu que estabelece um sistema de gestão da segurança da aviação para a Europa (a Comunicação) e que inclui o EASP (Programa Europeu para a Segurança da Aviação) em anexo. A segunda edição do Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp) também foi subscrita pelo Conselho de Administração em dezembro. Deste modo, foi posta em prática a abordagem tripartida prevista que integra uma estratégia, um programa e um plano.

Principais realizações em 2011

➤ Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP)

Na sequência do trabalho desenvolvido pelo EASAC com a elaboração de um manual para o Programa Europeu para a Segurança da Aviação (manual EASAC), o programa foi reformulado para seguir a estrutura da OACI e integrado como anexo na Comunicação, formando assim uma base estratégica e política que permitirá prosseguir os trabalhos. Também enuncia os objetivos para os próximos anos. A segunda edição do Plano Europeu para a Segurança da Aviação foi elaborada com base na primeira edição.

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

- um conjunto de políticas e objetivos (a estratégia), que configuram atualmente a Comunicação;
- 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 ano terminou com a validação, pelo Conselho de Administração, da segunda edição do plano europeu para a segurança da aviação (EASp). Este plano abrange o período de 2012 a 2015 e foi elaborado com a mesma metodologia utilizada na primeira edição. As principais áreas de risco não foram assim alteradas.

Tal como a edição anterior, a segunda edição 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 pelos Estados-Membros, o Eurocontrol, a Comissão Europeia, a indústria e a Agência. Este procedimento implica um trabalho de cooperação que visa agilizar as atividades e os esforços conduzidos para reduzir as nossas taxas de acidentes.

A segunda edição do plano contempla ainda duas atividades paralelas:

- a. apresenta um relatório da situação sobre as 91 ações desenvolvidas em 2010.
- b. completa a lista de ações propostas na primeira edição, com 24 novas ações. Estas novas iniciativas foram avaliadas pelo EASAC e introduzidas no atual quadro de ações.

Até à data, 23 Estados-Membros formalizaram o seu compromisso de implementar voluntariamente o Plano de Segurança com a criação de um ponto focal. Durante o ano, foi enviado um relatório aos pontos focais para dar conta do estado de execução das ações previstas no Plano de Segurança. Até à data de publicação do presente documento, foram recebidos quinze (15) relatórios.

O processo de implementação voluntária foi também alargado aos países membros da ECAC que não pertencem à UE. Até à data de publicação do presente documento, cinco (5) países tinham designado um ponto focal. Estes países serão chamados a dar o seu contributo ao longo do ano de 2012 para implementar e melhorar a abordagem.

Em síntese, a rede de ação desenvolvida por via da Comunicação fornece uma base política para a criação de um sistema de gestão da segurança na Europa. O EASP fornece uma orientação interna e o EASp permite assegurar uma atualização periódica das ações. O sistema depende, no seu conjunto, da coordenação e colaboração contínuas dos agentes envolvidos, a fim de assegurar que os esforços desenvolvidos continuem atualizados.

b. Análise da segurança e investigação

Objetivo e âmbito de aplicação

A EASA recolhe e analisa dados com vista a contribuir para a melhoria do desempenho da segurança no sistema de aviação. Conduz estudos, apresenta relatórios, acompanha as investigações de acidentes, promove iniciativas de segurança e recolhe, utiliza e fornece informações relacionadas com a segurança.

O trabalho de análise da 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).

A Análise da 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 2011, os esforços concentraram-se no desenvolvimento de um sistema de informação sobre recomendações de segurança, no desenvolvimento e operacionalidade faseada de um sistema interno de comunicação de ocorrências e na introdução de uma secção de informações sobre segurança no Departamento IORS.

Principais realizações em 2011

Análise da segurança

- Utilização produtiva de dados sobre segurança

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.

Um dos principais objetivos do protocolo de cooperação celebrado entre a Agência e o EUROCONTROL é o alargamento do Relatório Anual de Segurança (ASR), de modo a incluir uma componente ATM. Foi ainda recrutado um coordenador para a «Rede de Análise», permitindo que o projeto pudesse arrancar em 2011.

Também se trabalhou no sentido de reforçar a política da Agência no domínio da proteção da informação sobre segurança e da aplicação dos princípios da «cultura justa».

- Sistema interno de comunicação de ocorrências (IORS)

Foram envidados esforços significativos em 2011 para concluir o Sistema Interno de Comunicação de Ocorrências. A fase piloto do IORS arrancou em outubro e a plena operacionalidade do sistema está prevista para o início de 2012.

O IORS permitiu centralizar a gestão de todas as ocorrências sobre segurança, assumindo o processamento de 44 formulários de relatório a partir das análises de segurança, criando uma base de dados de ocorrências e um processamento de ocorrências harmonizado, em consonância com as instruções e políticas de procedimento estabelecidas.

Este trabalho culminou no novo sistema em circuito fechado, conhecido por ferramenta de fluxo de trabalho IORS, que começou a rececionar relatórios dos quatro principais organismos notificantes no final de 2011.

Graças à introdução progressiva da ferramenta de fluxo de trabalho IORS, foi possível realizar um intensivo programa de comunicação envolvendo três workshops, um «mini-sítio» externo específico e uma maior participação noutras reuniões, workshops e conferências. Foram criados módulos específicos de formação sobre o IORS e, até ao final do ano, mais de 250 pessoas participaram em ações de formação.

No que respeita aos recursos humanos, após a criação do departamento IORS em 2010, foram recrutados dois oficiais de comunicação de ocorrências durante o primeiro trimestre de

2011 para gerir os aspetos técnicos, assim como um assistente técnico no último trimestre para reforçar as atividades de comunicação e apoio.

- Informações sobre segurança

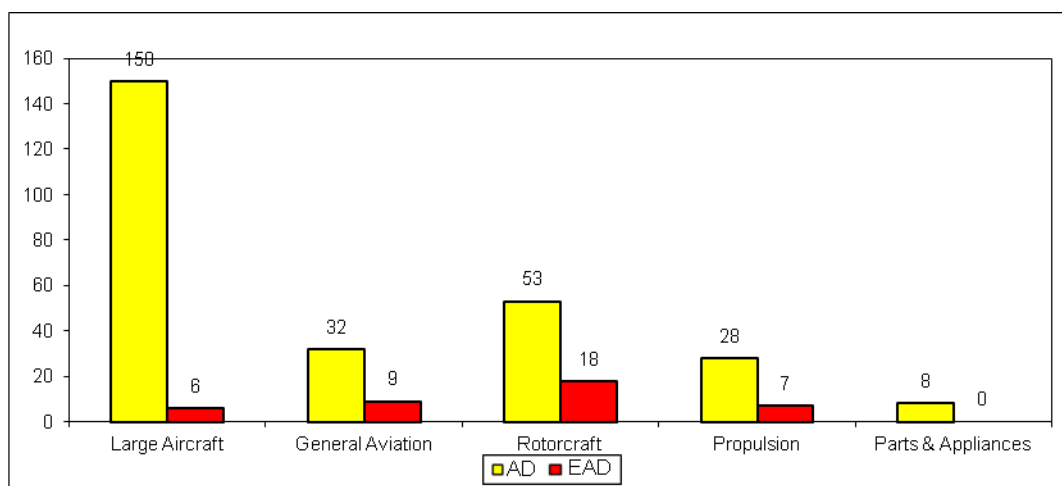
A transferência da Secção de Informações sobre Segurança para a Direção E (E6-IORS) ficou concluída em meados de 2011.

A Secção de Informações sobre Segurança contribui para a supervisão da aeronavegabilidade permanente de produtos, peças e equipamentos concebidos ou em serviço nos Estados-Membros da UE ou nos países associados.

A 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 projeto e adotados na Europa. O portal de publicação de AD está disponível em <http://ad.easa.europa.eu/>.

As AD relativas aos modelos A380 têm um grande mediatismo e a Agência dedicou uma atenção especial ao seu enquadramento e à gestão da sua emissão.

Em 2011, a Secção de Informações sobre Segurança emitiu 271 AD e 40 EAD. O gráfico seguinte apresenta os dados relativos à emissão destes documentos:



Legendas:

Large Aircraft	Aeronaves de grandes dimensões
General Aviation	Aviação geral
AD	AD
EAD	EAD
Rotorcraft	Aeronaves de asas rotativas
Propulsion	Propulsão
Parts & Appliances	Peças e equipamentos

Foram também publicados 41 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.

- Cooperação em investigação

Uma das principais realizações de 2011 foi o desenvolvimento de um software para o sistema de informação sobre recomendações de segurança, destinado a compilar todas as recomendações num repositório central europeu. A EASA processou 118 novas recomendações de segurança, tendo encerrado 75 recomendações em aberto e procedido à atualização de 132 recomendações pendentes. Foram processados 80 projetos de relatórios de investigação para fins de formulação de observações, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 996/2010. No acompanhamento dos grandes acidentes ou incidentes graves de aviação civil ocorridos em 2011 incluem-se os seguintes:

- 20 de agosto de 2008: MD-82, EC-HFP, Spanair, acidente no aeroporto de Barajas em Madrid;
- 27 de julho de 2010: MD-11, D-ALCQ, aterragem ao segundo contacto com o solo em Riade;
- 4 de novembro de 2010: Airbus A380, VH-OQA Rolls Royce Trent 900, falha no motor;
- 1 de junho de 2009: Airbus A330 F-GZCP, queda de aparelho no Atlântico;
- 27 de janeiro de 2009: ATR 42 N902FX, perda durante a aproximação em Lubbock Preston;
- 3 de setembro de 2010: B-747-400F, N571UP, acidente provocado por incêndio no Dubai, EAU;
- 1 de abril de 2009: Aerospatiale (Eurocopter) AS332 L2 Super Puma, G-REDL, 11 nm NE de Peterhead, Escócia, Reino Unido.

- Cinzas vulcânicas

Em 2011, registaram-se diversos riscos associados às cinzas vulcânicas que desafiaram a segurança da aviação. As erupções vulcânicas que ocorreram na Islândia e no Chile tiveram particular relevância. Os desafios para a segurança da aviação Europeia, resultantes do vulcão **Grímsvötn**, na Islândia, permitiram demonstrar a capacidade técnica da Agência na mobilização de uma resposta coordenada a nível europeu.

As lições retiradas com o caso mais grave de erupção ocorrido em 2010 e o trabalho desenvolvido pelo Grupo de Trabalho Internacional da OACI sobre Cinzas Vulcânicas (IVATF) e pela Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia (EACCC) contribuíram para uma gestão mais célere do problema em 2011.

A EASA prosseguiu o seu trabalho na elaboração de orientações apropriadas sobre avaliação de riscos, através da análise de dados relevantes sobre segurança. Para esse efeito, a Agência organizou dois workshops sobre cinzas vulcânicas em 2011. O primeiro workshop foi dedicado às operações na presença de cinzas vulcânicas e decorreu em janeiro. Incidiu sobre as metodologias de avaliação de riscos para perigos naturais em geral e erupções vulcânicas em particular. O segundo workshop sobre cinzas vulcânicas, dirigido às AAN/ASN, foi realizado em novembro e permitiu a administrações, agências e autoridades trocarem pontos de vista sobre políticas, planeamento e avaliação de riscos relacionados com erupções vulcânicas, tendo em vista assegurar uma resposta harmonizada e normalizada dos sistemas de aviação às erupções vulcânicas na Europa.

- Iniciativas de segurança com produção de resultados

Os três pilares da ESSI (ECAS, EGAST e EHEST) que foram associados ao EASP em 2010 continuaram a trabalhar na execução dos seus respetivos programas de trabalho no âmbito do Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp). As equipas resultam de parcerias voluntárias entre entidades reguladoras e a indústria e desenvolvem em conjunto produtos

destinados a melhorar a segurança através de soluções para os riscos identificados que mais comprometem a segurança.

A Equipa Europeia da Segurança da Aviação Comercial (ECAST), a Equipa Europeia da Segurança dos Helicópteros (EHEST) e a Equipa Europeia da Segurança da Aviação Geral (EGAST) contribuíram com a introdução de novas ações no EASp e produziram em 2011 novos materiais promocionais na área da segurança, disponíveis no sítio Web da ESSI e prontos para serem imediatamente utilizados pelas partes interessadas: <http://easa.europa.eu/essi/index.html>.

Foi também decidido concentrar mais esforços ao nível dos pequenos operadores e da aviação geral, um domínio partilhado pela EGAST e pela EHEST. No plano internacional, a cooperação foi reforçada com a Equipa Norte-Americana da Segurança da Aviação Comercial (CAST), a Equipa Internacional da Segurança dos Helicópteros (IHST) e o Comité de Direção Misto da FAA para a Aviação Geral (GA-JSC).

- Gestão do Desempenho da Segurança

O funcionamento da Comissão de Avaliação do Desempenho (PRB) envolve um trabalho de cooperação com a Agência, na medida em que o sistema de desempenho contempla a segurança. As principais áreas de cooperação são: a definição de indicadores de desempenho fundamentais, a análise dos planos de desempenho nacionais e os relatórios anuais da Comissão de Avaliação do Desempenho (PRB). Esta cooperação foi formalizada por um Memorando de Entendimento (ME) assinado em fevereiro de 2011 pelos diretores da Agência e da PRB. A EASA contribuiu para os seguintes resultados em 2011: avaliação dos planos de desempenho a nível nacional e dos FAB; adoção dos AMC (meios de conformidade aceitáveis) pelo diretor executivo relativamente aos IDF de segurança para o RP1 (período a que se reporta o primeiro relatório); e cooperação com o PRU na definição de uma abordagem de regulação para o RP2, nomeadamente no que diz respeito aos aspetos de segurança.

Esta cooperação estratégica é crucial e exige um ajustamento dos recursos.

- Promoção internacional da segurança

Nos dias 4 e 5 de outubro de 2011, a EASA organizou uma conferência anual sobre segurança intitulada Manter o controlo - Prevenção da perda de controlo e recuperação. A perda de controlo é uma das principais áreas de risco identificadas no Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp). Foram abordados inúmeros fatores de risco que contribuem para a perda de controlo, incluindo questões relacionadas com fatores humanos, análise de segurança, investigação de acidentes, formação, investigação, ensaios de voo, etc. A conferência permitiu ainda identificar uma série de ações de acompanhamento que foram introduzidas no EASp.

No âmbito da interoperabilidade global e juntamente com as suas organizações parceiras, a Comissão Europeia, o Eurocontrol e a Empresa Comum SESAR, a EASA apresentou em setembro de 2011 a abordagem da Europa em matéria de ATM global durante o Simpósio internacional sobre navegação aérea (GANIS) realizado em Montreal.

Investigação

➤ Planeamento da investigação para o futuro

Tomando em consideração as prioridades máximas do Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp) e o programa temático do Grupo de Parceria para a Investigação no Setor da Aviação Europeu (EARPG), em 2011 a Agência integrou 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 2012-2014. O plano inclui propostas

e pedidos de projetos decorrentes do Programa de Regulamentação, projetos sugeridos por Recomendações de Segurança, e propostas apresentadas pela ESSI, pelas direções de Certificação e Regulamentação e pelo Grupo Consultivo Europeu sobre Fatores Humanos (EHFAG).

A Agência cooperou estreitamente com a Comissão Europeia no âmbito das atividades de investigação comunitárias com impacto no sistema EASA (7.º Programa-Quadro [FP7], subárea 7.1 Aeronáutica e Transporte Aéreo). Neste contexto, a EASA elaborou princípios básicos para a participação dos seus funcionários em comités de avaliação e em comités consultivos de projetos no âmbito do programa-quadro da CE.

A EASA estabeleceu ainda interfaces com as iniciativas de tecnologia em larga escala SESAR e CLEAN SKY. Em 2011, a Agência também participou na criação do novo Conselho Consultivo para a Investigação Aeronáutica na Europa (ACARE). Contribuiu ainda para o desenvolvimento de uma Agenda Estratégica Europeia para a Inovação e a Investigação (SRIA) assumindo a co-presidência do Grupo de Trabalho para a Segurança e apoiando outros grupos de trabalho no âmbito da SRIA.

O **Anexo 2** apresenta uma lista dos estudos e projetos de investigação levados a cabo em 2011.

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.

Principais realizações em 2011

➤ Programa de regulamentação

Em 2011, a Agência continuou a trabalhar na elaboração de propostas de legislação e regras conexas no âmbito do primeiro e do segundo alargamento do seu mandato. A apresentação atempada de regras no domínio da aeronavegabilidade (segurança e proteção ambiental) continuou a ser um importante desafio em 2011.

A Agência concluiu vinte tarefas de regulamentação. O **Anexo 3** apresenta uma lista de todas as decisões, pareceres e anúncios de proposta de alteração (NPA) publicados em 2011.

➤ Aeronavegabilidade e proteção ambiental

A Agência publicou vários NPA importantes sobre a contratação de serviços técnicos, sobre a adaptação do Regulamento (CE) n.º 2042/2003², sobre a proteção das aeronaves de grandes dimensões contra o baixo nível de combustível e o esgotamento de combustível, sobre a proteção de aviões de grandes dimensões e motores de turbina contra o gelo, bem como sobre atualização das CS de aeronavegabilidade em conformidade com a legislação da UE relativa à proibição de halon. A Agência publicou propostas de melhorias para os documentos de orientação, relativamente à regra sobre produtos alterados constante da Parte 21, que foi totalmente harmonizada com as disposições dos Estados Unidos e do Canadá.

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.

➤ Alargamento do âmbito de atuação

- Operações aéreas e licenças de pilotos

A Agência prosseguiu o seu trabalho 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, bem como a reestruturação dos requisitos técnicos das OPS.

Neste contexto, o trabalho da Agência concentrou-se na conclusão dos CRD e dos próximos pareceres respeitantes ao primeiro alargamento. Os primeiros 4 anexos do Regulamento relativo às tripulações aéreas (Parte-FCL, Parte-MED, condições relativas à conversão de

² Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, de 20 de novembro de 2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 315, p. 1).

licenças nacionais e à aceitação de licenças de países terceiros) foram publicados no Jornal Oficial em novembro de 2011. Os meios de conformidade aceitáveis e o material de orientação referentes a estes anexos foram publicados através de Decisões da Agência no sítio Web em dezembro de 2011. Todos os CRD OPS foram publicados em 2011, juntamente com o parecer sobre os requisitos aplicáveis às autoridades e organizações e com um parecer sobre operações de transporte aéreo comercial.

Após 5 anos de trabalho, a Agência emitiu um parecer propondo a introdução do conceito de Dados de Adequação Operacional (OSD) na Parte 21 e noutras regras de execução. Relativamente à aplicação deste conceito, foram também publicados dois NPA com propostas de especificações de certificação relativamente à formação para a qualificação de tipo de tripulações de cabina e à MMEL.

- Segurança de aeródromos, gestão do tráfego aéreo e serviços de navegação aérea

No domínio da ATM, a Agência apoiou ativamente a Comissão no processo de adoção de quatro regras de ATM: licenciamento de controladores de tráfego aéreo, supervisão da segurança em ATM/ANS e requisitos comuns na utilização do espaço aéreo e na primeira subparte sobre a versão 7.1 do software ACAS II. Após a emissão de um Parecer sobre a Parte B das SERA (Regras Europeias Normalizadas da Aviação) em outubro de 2011, a Agência continuou a apoiar a Comissão na preparação da estrutura integrada das Partes A e B das SERA. A Agência publicou ainda, no âmbito do seu apoio à introdução do sistema de desempenho relativo ao céu único europeu, AMC/GM para os IDF em matéria de segurança (regra de execução relativa ao desempenho da ATM).

Após a elaboração das regras de execução respeitantes à segurança dos aeródromos, foram emitidos os respetivos NPA em dezembro de 2011, dentro do prazo previsto para a adoção das regras de execução (2013), estipulado no Regulamento de Base.

- Implementação do programa de trabalho para 2011 no domínio da regulamentação: interface com as organizações

No âmbito da implementação do seu programa de trabalho para 2011, a Direção de Regulamentação reforçou a interação com o EUROCONTROL, a SESAR e a OACI.

As tarefas que poderiam possivelmente ser assumidas pela Agência no âmbito do programa SESAR eram consideráveis. Foi por essa razão celebrado um acordo entre a Agência e a Empresa Comum SESAR para o financiamento destas potenciais tarefas.

A Comissão Europeia convidou a Agência a preparar uma nova tarefa e, em estreita cooperação com o EUROCONTROL, uma avaliação sobre a altitude de transição harmonizada para o espaço aéreo europeu (HETA).

A Agência contribuiu ativamente para desenvolver, em colaboração com a Comissão e o EUROCONTROL, os indicadores de desempenho fundamentais em matéria de segurança, com vista a implementar o sistema, tendo apresentado neste contexto à Comissão uma proposta de alteração ao Regulamento (CE) n.º 691/2010.

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.

O principal objetivo era preparar a execução das tarefas inerentes ao seu novo mandato, nomeadamente a introdução do conceito de Dados de Adequação Operacional (OSD) e a melhoria das ações da Agência relacionadas com a aeronavegabilidade permanente.

Principais realizações em 2011

Em 2011, a Agência continuou a adaptar a sua organização no sentido de reforçar a sua capacidade para enfrentar os próximos desafios, decorrentes da execução das novas tarefas e da implementação do sistema interno de comunicação de ocorrências (IORS). Neste contexto, o recém-criado Departamento de ATM/ANS, no seio da Direção de Certificação, que é responsável por todas as investigações e pela supervisão dos sistemas utilizados na prestação de serviços de ATM/ANS pan-europeus (por ex., EGNOS, Galileo, IRIS, sistemas utilizados pelos gestores de redes de ATM, futuros sistemas desenvolvidos no âmbito do SESAR) já está operacional, com a admissão de 2 peritos superiores de ATM/ANS na equipa. Por último, à luz do conceito de Dados de Adequação Operacional (OSD), em que a avaliação dos elementos operacionais será integrada na certificação inicial de produtos aeronáuticos, procedeu-se à fusão do Departamento de Peritos com o Departamento de Normas de Voo.

A Agência continuou a promover ativamente a sua cooperação e a melhorar a sua comunicação com as diversas partes interessadas através de uma série de eventos específicos. Foi pela primeira vez organizado um workshop sobre certificação com a indústria, que teve lugar em janeiro de 2011.

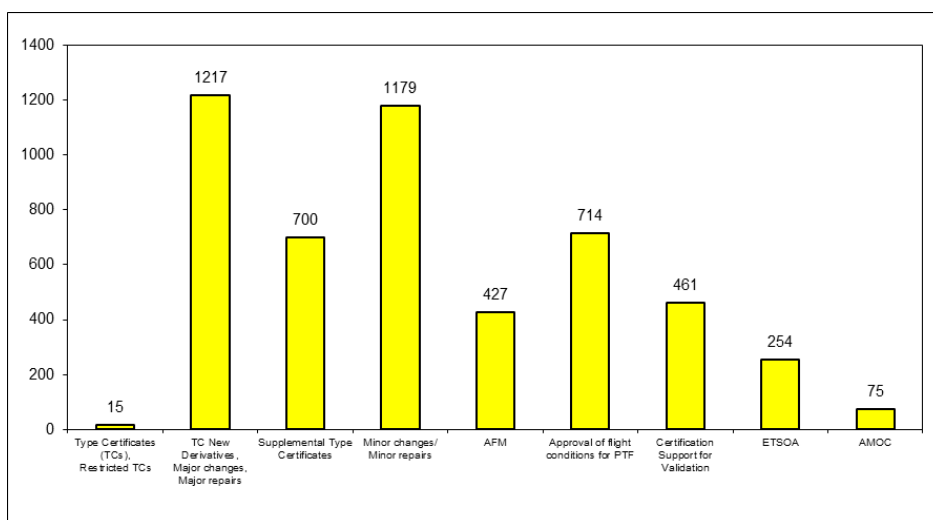
No que respeita aos aspetos relacionados com a cooperação internacional, foram alcançados marcos importantes em 2011. Após a entrada em vigor do Acordo de cooperação celebrado em 1 de maio entre os Estados Unidos e a União Europeia na área da Regulamentação da segurança da aviação civil, o Conselho de Supervisão da Certificação adotou, em 5 de maio, os Procedimentos de Execução Técnica (TIP) para a aeronavegabilidade e certificação ambiental. Os TIP estabelecidos no Acordo Bilateral de Segurança da Aviação assinado pela UE e o Canadá foram também adotados em setembro pelo Comité Setorial Misto para a Certificação.

Por último, na sequência da criação, em 2010, do quadro geral para os programas de formandos na EASA, foi lançado em outubro de 2011 o primeiro programa de formandos na EASA, destinado a atrair estudantes universitários altamente qualificados com ou sem diploma.

➤ **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 2011 (5.042) manteve-se ao mesmo nível. Os pedidos de certificação de novos projetos de tipo contemplaram um vasto leque de produtos aeronáuticos, incluindo jatos executivos de médias dimensões e longo curso, Falcon SMS da Dassault Aviation, os helicópteros de grandes dimensões AW169 e AW189 da AgustaWestland, o motor turbohélice Silvercrest da SNECMA, os balões da série GB da Cameron Balloons Ltd e vários pedidos do setor da aviação geral respeitantes essencialmente a aviões muito ligeiros. O diagrama apresenta os pedidos recebidos, distribuídos em função da sua natureza:



Legendas:

Type certificates (TCs)	Certificados de tipo (TC)
Restricted TCs	TC restritos
TC New Derivatives	Novas variantes de TC
Major Changes	Grandes alterações
Major repairs	Grandes reparações
Supplemental Type Certificates	Certificados de tipo suplementares
Minor Changes/Minor Repairs	Pequenas alterações/Pequenas reparações
AFM	AFM
Approval of flight conditions for PTF	Aprovação de condições de voo para PTF
Certification Support for validation	Meios de apoio à certificação para validação
ETSOA	ETSOA
AMOC	AMOC

Importa salientar que estão previstos novos projetos de países emergentes (China, Índia) em 2012.

• **Principais programas plurianuais de certificação-tipo em curso**

A agência manteve em 2011 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 Airbus A400M para transporte militar, os jatos executivos EMB-545/550 da Embraer, o Jato Regional da Mitsubishi, o MRJ-200 e o Sukhoi Superjet 100.

- Número de certificados emitidos

Em 2011, foram emitidos 3 823 certificados. Foram emitidos certificados-tipo para, entre outros produtos, o TP400-D6, o primeiro grande motor turbohélice certificado pela EASA, a versão do Boeing B747-8 para transporte de mercadorias e de passageiros, e o Boeing Dreamliner B787-8.

➤ **Aeronavegabilidade permanente**

- Acidente da Qantas

Desde a ocorrência, em novembro de 2010, de uma avaria não controlada de motor num Airbus A380 operado pela companhia aérea Qantas, os avanços realizados na investigação, a avaliação aprofundada dos dados de fabrico e as análises de pressão adicionais, assim como a adoção de medidas de segurança adicionais, conduziram à revogação da Diretiva de aeronavegabilidade 2010-0242R1 relativa às inspeções obrigatórias às estruturas de alta pressão/média pressão (HP/IP) nos motores da série Trent 900 em março de 2011.

- Questão dos assentos da Koito

No que diz respeito à falsificação dos resultados dos testes efetuados aos assentos de que foi acusada a Koito Industries Ltd (Japão) no início de 2010, a EASA e a FAA definiram as suas ações vinculativas em estreita colaboração e de forma harmonizada. As Diretivas de aeronavegabilidade da EASA e da FAA (AD 2011-0098 da EASA, e AD 2011-12-01 da FAA) foram publicadas em junho e entraram em vigor em 1 de agosto.

➤ **Tarefas de certificação relacionadas com operações**

Neste domínio, a Agência preparou a execução das tarefas respeitantes ao primeiro alargamento do mandato, reforçando as atividades de regulamentação da EASA (elaboração de NPA, CRD e especificações de certificação) e promovendo a aceitação do conceito OSD pelas AAN e pelas suas homólogas internacionais, como a FAA e a TCCA. Foram ainda cumpridos os programas da Comissão de Avaliação da Manutenção (MRB) e realizada a avaliação da adequação operacional com novas tecnologias (EVS) e procedimentos. Está prevista para 2012 uma melhoria do sistema europeu de comunicação de ocorrências relativamente aos elementos operacionais.

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 fora do território de um ou mais Estados-Membros, quando solicitada por estes. Em 2011, as atividades de certificação de entidades enquadradas no âmbito inicial da Agência atingiram a maturidade em termos de atividade e metodologias.

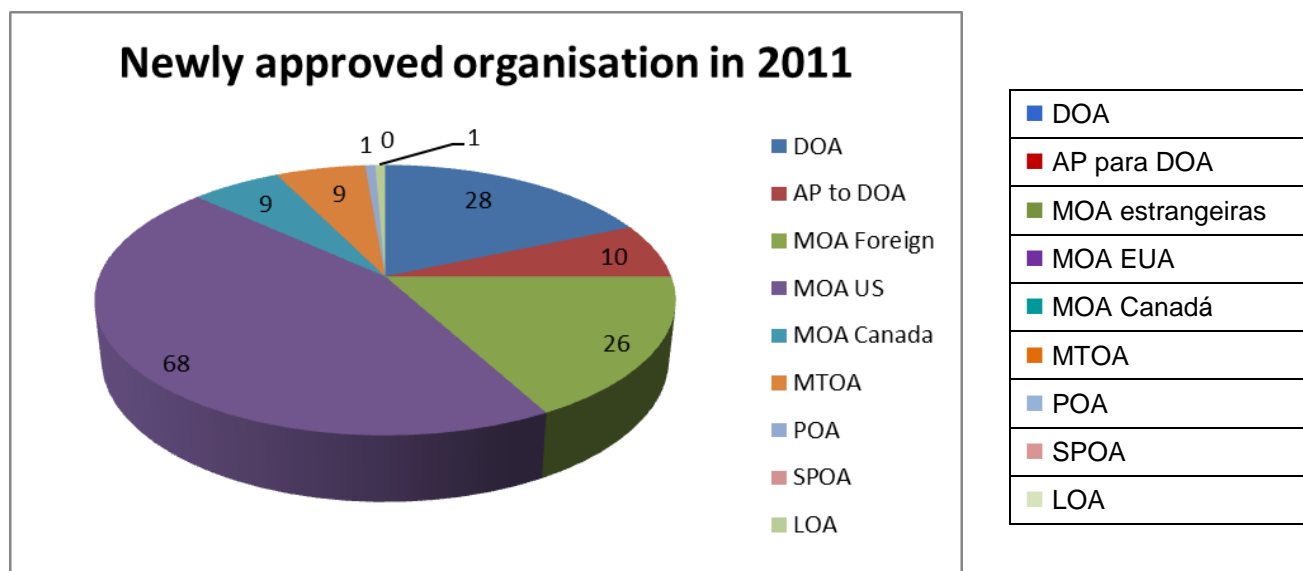
Além do âmbito inicial, o departamento foi incumbido de novas tarefas específicas. A secção ATM/ANS deve apoiar a Comissão na supervisão da função de gestor da rede do Eurocontrol e foi solicitada a preparar a transferência da responsabilidade pela supervisão do EGNOS e a aprovação das escolas de controladores de tráfego aéreo fora da Europa. A secção FCLOA tomou todas as medidas necessárias para preparar o processo de aprovação e supervisão das

organizações de formação autorizadas para ministrar formação de voo e dos centros de medicina aeronáutica, localizados fora do território dos países membros da EASA até 2012.

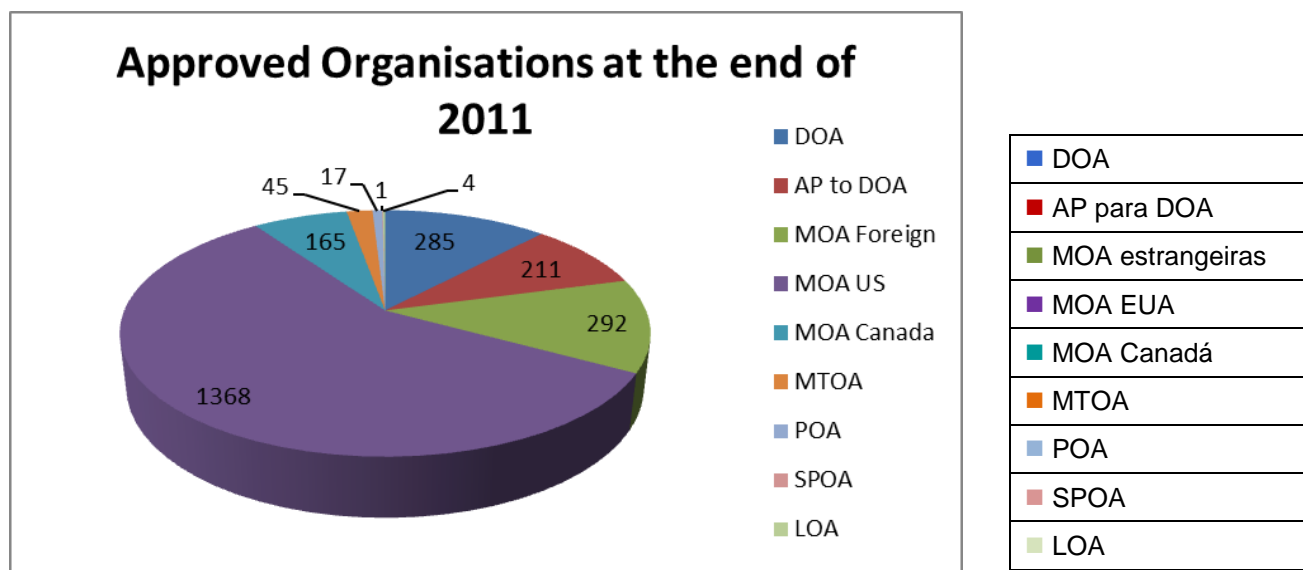
Principais realizações em 2011

As atividades no domínio da certificação de entidades registaram um crescimento constante em 2011, 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:

Novas entidades certificadas em 2011



Entidades certificadas em 31 de dezembro de 2011



➤ **Certificação de entidades de projeto**

Em 31 de dezembro de 2011, tinha sido emitido um total de 285 certificações DOA, 218 das quais internalizadas pela Agência. As AAN mantiveram 67 certificações na sua posse, 76 entidades encontravam-se na fase de avaliação inicial para DOA e 42 em procedimentos alternativos (AP) para DOA. A internalização de atividades atingiu a meta prevista. Em 2011, foram transferidas mais 21 entidades para chefes de equipas da EASA, incluindo 7 para a área da DOA e 14 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**

Em 2011, foram emitidas 17 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 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 2011.

➤ **Certificação de entidades de licenciamento das tripulações de voo**

Em 2011, 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 2011, já tinham sido selecionadas as entidades qualificadas para a formação de pilotos e 3 AAN para a vigilância dos centros de medicina aeronáutica.

➤ **Certificação de entidades de ATM/ANS**

A secção de certificação de entidades de ATM/ANS foi criada em maio de 2011. A principal atividade desta nova secção consiste em criar mecanismos com a Comissão e o Eurocontrol para assegurar a supervisão do gestor da rede de ATM/ANS. Os mecanismos foram apresentados num workshop ao Comité do Céu Único Europeu.

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 com as autoridades francesas e belgas, assim como na participação em auditorias.

Tratando-se de uma nova secção com novos objetivos, foram desenvolvidos novos processos, formulários e procedimentos e foram recrutados novos funcionários.

c. Inspeções nos Estados-Membros

Objetivo e âmbito de aplicação

A Agência assiste a Comissão Europeia na monitorização da implementação uniforme e eficaz do direito comunitário pelas AAN dos Estados-Membros através de inspeções de normalização. Estas inspeções podem também incluir inspeções de empresas ou associações de empresas sob a supervisão das AAN inspecionadas.

Nas áreas da aeronavegabilidade inicial e permanente, a Agência monitoriza a conformidade das AAN com os requisitos do Regulamento de Base e respetivas regras de execução, de acordo com o quadro definido pelo Regulamento (CE) n.º 736/2006 da Comissão.³ Nos domínios das operações aéreas (OPS), do licenciamento das tripulações de voo (FCL) e dos dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD), a Agência realiza inspeções de normalização para garantir uma transição suave e para evitar a ocorrência de falhas de segurança até à adoção das próximas regras de execução. Continuam aplicáveis os anteriores requisitos comuns da aviação (JAR) e, para as operações de transporte aéreo comercial em avião, os requisitos do Regulamento (CEE) n.º 3922/91⁴ («OPS-UE»).

A adoção de diversas regras de execução entre agosto e dezembro de 2011 no domínio da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea (ATM/ANS) permitiram à EASA iniciar as suas inspeções de normalização neste domínio.

Principais realizações em 2011

➤ Contexto

Em 2011, o âmbito da normalização abrangia 46 países: os 31 «Estados EASA», mais 15 países que assinaram um protocolo de cooperação (WA) com a EASA. Durante o ano, foram realizadas inspeções em 27 «Estados EASA» e em 6 «Estados com protocolo de cooperação». A normalização continuou a contemplar de forma combinada todas as inspeções setoriais planeadas para o mesmo país, para dotar a Comissão Europeia de um «quadro global» consistente em todos os domínios técnicos. Assim, a maioria das inspeções periódicas realizadas em 2011 foram planeadas e executadas como «inspeções combinadas».

➤ 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 2011, 96 membros da equipa eram inspetores destacados das AAN (58 %). Foram ministrados cinco cursos de formação inicial para inspetores de normalização, dois dos quais incidiram especificamente nas áreas da ATM/ANS, na perspetiva do aumento previsto das atividades de normalização. Foram formados mais de 80 novos inspetores, sobretudo nas áreas da ATM/ANS, FCL, OPS e FSTD.

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.

⁴ Regulamento (CE) n.º 859/2008 da Comissão, de 20 de agosto de 2008, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil, JO L 254/1.

➤ **Principais resultados no domínio da normalização**

Em 2011, foram realizadas 107 inspeções de normalização⁵, nas seguintes áreas:

Tipo de inspeção	AIR	OPS	LIST	MEST	FSTD
Periódica	20	17	18	18	8
Acompanhamento	4	4	3	2	0
Ad-hoc	4	7	1	1	0
Total	28	28	22	21	8

Nota: Em 2011, as atividades de normalização respeitantes à aeronavegabilidade inicial e à aeronavegabilidade permanente foram incluídas no âmbito da aeronavegabilidade (AIR), a nível geral.

Deste modo, foi apurado um total de 781 constatações, das quais 738 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.

➤ **Reuniões de normalização**

Em 2011, o departamento de normalização organizou 9 reuniões que contaram com a participação total de 442 representantes de AAN. As reuniões de normalização revelaram-se uma boa ferramenta para alcançar um nível mais elevado de entendimento comum e interpretação dos requisitos aplicáveis. As conclusões de cada reunião são partilhadas com a Direção de Regulamentação, o que permite avançar com o desenvolvimento dos instrumentos que se considera terem potencial regulamentar. A Agência decidiu aumentar a frequência das reuniões de normalização perante o *feedback* positivo recebido pelas AAN.

➤ **Melhoria permanente do processo de normalização**

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

No entanto, a Agência continua a envidar esforços no sentido de melhorar permanentemente a qualidade, eficiência e eficácia do processo. Para esse efeito, já implementou em 2011 um conjunto de medidas que serão alvo de nova melhoria em 2012, quando o processo registar uma evolução mais significativa. Para esse fim, já foi criado um sistema de comunicação de informações por país, devendo-se ainda proceder à definição de uma abordagem de monitorização contínua (CMA) baseada num modelo de confiança e à revisão dos métodos de trabalho para a realização de inspeções (Regulamento 736/2006).

Paralelamente, a execução das inspeções de normalização no domínio da ATM/ANS e a entrada em vigor das regras de execução nos domínios das Operações Aéreas, Licenciamento de Tripulações de Voo e Dispositivos de Treino de Simulação de Voo representarão um grande desafio para a normalização.

⁵ O Departamento de Normalização participou ainda em 7 visitas de normalização internacional (EUA, Canadá, Brasil) e em 9 visitas de acreditação.

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 Comunidade 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 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.

Em 2011, a Agência centrou a sua atenção na melhoria do programa SAFA (por exemplo, no desenvolvimento e utilização da aplicação SAFA, entretanto reformulada, na atualização dos procedimentos SAFA), na realização de auditorias de normalização SAFA às AAN e na prestação de apoio permanente à Comissão no âmbito do Comité da Segurança Aérea (ASC) relativamente à Lista de Segurança da UE.

Principais realizações em 2011

SAFA

➤ Melhoria do programa SAFA

Em setembro de 2011, entrou em funcionamento a nova aplicação e base de dados do programa SAFA e todos os dados existentes foram migrados para a nova base de dados. Esta nova aplicação presta pleno apoio a todo o processo (preparação, elaboração de relatórios, acompanhamento e conclusão dos resultados), integra funcionalidades mais completas de pesquisa e análise e permite às AAN (de países não participantes no programa SAFA) e aos operadores um acesso direto aos relatórios SAFA em linha.

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 em conformidade com os Termos de Referência para a normalização SAFA acordados com os Estados participantes no programa SAFA, a EASA prosseguiu o processo de normalização SAFA iniciado em 2009. Em 2011, foram agendadas e concluídas no total 12 inspeções de normalização nos Estados participantes na SAFA, pertencentes e não pertencentes à UE, sendo concluído pela primeira vez um ciclo de normalização abrangendo todos os Estados participantes no programa SAFA (com exceção do Mónaco).

O ano de 2011 ficou também marcado por uma maior transparência na indústria da aviação. A EASA organizou o primeiro Fórum SAFA para entidades reguladoras e a indústria, que juntou representantes dos Estados participantes no programa SAFA, a OACI, a IATA, a AEA, a ELFAA, a IACA, a AACO e a AAPA num debate aberto sobre questões relacionadas com a SAFA.

➤ **Promoção internacional do programa SAFA da UE**

O programa SAFA da UE continuou a ser promovido junto de instâncias internacionais, tendo sido organizada uma inspeção internacional numa plataforma de estacionamento na sequência do segundo Fórum Internacional de Cooperação da EASA. O programa SAFA da UE foi também apresentado em vários seminários, *workshops* e reuniões bilaterais a várias organizações nacionais e regionais: Canadá, Montenegro, Japão, Singapura, CASSOA (Agência de Supervisão da Segurança na Aviação Civil para a Comunidade da África Oriental), países da América Latina membros da OACI.

Na sequência das negociações encetadas com alguns parceiros estratégicos para a sua inclusão no programa SAFA da UE, a Agência concluiu em 2011 o primeiro protocolo de cooperação com um país não pertencente à UE, Marrocos, que se tornou o 43.º país participante no programa SAFA. Prosseguiram as negociações com o Canadá e o Brasil e foram iniciadas novas negociações com Montenegro.

Operadores de países terceiros

No âmbito do alargamento do seu mandato, a Agência deu início aos trabalhos de preparação (definição do âmbito exato, volume de trabalho e procedimentos) no contexto da certificação de operadores de países terceiros (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.

4. Cooperação internacional

Objetivo e âmbito de aplicação

A Agência celebra protocolos de cooperação com AAN estrangeiras e auxilia a Comissão Europeia na negociação e execução de acordos bilaterais de segurança da aviação (BASA).

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

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

Principais realizações em 2011

➤ Acordos bilaterais e protocolos de cooperação

Os acordos bilaterais de segurança da aviação (BASA) celebrados pela UE com os EUA e com o Canadá no domínio da segurança da aviação civil entraram em vigor em 1 de maio de 2011 e 26 de julho de 2011, respetivamente. A Agência organizou várias atividades no âmbito da execução destes acordos, tais como a organização das reuniões dos subcomités (para a certificação e a manutenção), a aprovação dos documentos de terceiro plano ou o desenvolvimento e realização de ações de formação técnica.

Foram assinados 5 protocolos de cooperação (WA) entre a EASA e a CAAC da China, 11 WA sobre o alargamento dos domínios de ATM/ANS entre a EASA e os países PANEP⁶, um WA entre a Autoridade da Aviação Civil do Japão e a EASA, incluindo os procedimentos de execução, um WA entre a EASA e a de Hong Kong, assim como alterações ao Apêndice 1 aos procedimentos de execução do WA entre a GCAA dos EAU e a EASA.⁷

➤ Cooperação com a OACI

A EASA tomou uma série de medidas importantes para reforçar a sua participação em domínios geridos pela OACI. Em julho de 2011, foi instalada uma representação da EASA em Montreal, no escritório da representação da UE na OACI. A EASA passou deste modo a ter uma maior proximidade do trabalho desenvolvido pela Comissão de Navegação Aérea e reforçou as suas relações com o Secretariado da OACI. A EASA destacou ainda um perito para apoiar o secretariado na elaboração do novo anexo sobre gestão da segurança e na definição do respetivo painel. O painel reuniu pela primeira vez em 2011. A EASA começou a trabalhar com a Comissão Europeia, os Estados-Membros da UE e a OACI no desenvolvimento de um método mais simples para colmatar as diferenças existentes nos domínios em que a UE ganhou competências. Por último, a EASA trabalhou com o escritório regional da OACI em Paris para ajudar a formar o novo Grupo regional europeu para a segurança da aviação.

➤ Cooperação técnica

A EASA apoiou a Comissão Europeia na definição de projetos de assistência europeus e na gestão de programas comunitários, em particular nos países dos Balcãs Ocidentais, nos países mediterrânicos e na Ásia Central. A EASA também apoiou programas comunitários na região da Ásia-Pacífico e em África. As atividades de cooperação técnica da EASA incluíram (1) a gestão direta de programas de assistência específicos e (2) a participação em missões de assistência técnica na Zâmbia, Benim, Gabão, Gana, Mauritânia, Mali, Congo e Camboja.

O 3.º Fórum de Cooperação Internacional EASA (ICF-3) foi realizado em Singapura em novembro de 2011.

⁶ «Parceiros pan-europeus» (PANEP)

⁷ A lista completa dos protocolos de cooperação EASA pode ser consultada no sítio Web da EASA através da seguinte hiperligação: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

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 aos 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 2011, 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 2011

Gestão geral

A conferência Europa/EUA de 2011, intitulada «Melhorar a segurança global da aviação: desafios para o futuro», foi realizada em Viena, Áustria, entre 14 e 16 de junho e reuniu mais de 300 participantes oriundos de AAN, da indústria e de organizações.

Gestão de pedidos e serviços de contratação pública

Foram emitidas mais de 10 000 faturas respeitantes a honorários e taxas.

Foram geridos e concluídos, em 2011, 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 contratação de tarefas de certificação, foi dado grande destaque ao procedimento de contratação pública para adjudicar as tarefas previstas nos novos mandatos a autoridades aeronáuticas nacionais e a entidades qualificadas, em abril de 2012. A primeira fase do concurso foi concluída com sucesso. A conclusão da segunda fase foi prevista para o início de 2012.

Graças a uma gestão criteriosa das ordens de compra dirigidas às AAN, não houve necessidade de retificar o orçamento em 2011.

Serviços financeiros

Foi alcançada uma execução orçamental de 98 % e o prazo médio de recebimento foi reduzido para 98 dias, graças a uma melhoria do processo de cobrança de dívidas. Os dados sobre o desempenho financeiro da Agência em 2011 constam do Anexo 4. As contas anuais relativas a 2010 foram aprovadas pelo Tribunal de Contas Europeu e o Parlamento Europeu deu quitação à Agência pela execução do seu orçamento para o exercício de 2009.

A capacidade de reporte foi reforçada para apoiar a gestão da Agência no processo de tomada de decisões e no planeamento dos recursos necessários tendo em vista o cumprimento da

missão da Agência. 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). Foram realizados relatórios e análises específicos e procedeu-se a um encerramento de contas trimestral, com previsões proativas sobre os resultados económicos do exercício, de modo a permitir um rigoroso controlo das atividades que impliquem honorários e taxas.

No que diz respeito ao planeamento, a Agência elaborou o seu plano de atividades quinquenal, que foi aprovado pelo Conselho de Administração. No ciclo anual de programação da Agência, este documento constitui uma referência para a definição do orçamento anual e do programa de atividade, bem como para o plano plurianual de política de pessoal. Foram envidados esforços específicos para simplificar os documentos, nomeadamente reduzindo o seu volume e tornando-os mais concisos. Foram também tomadas medidas específicas para melhorar todos os cálculos de recursos, com base em estimativas do volume de trabalho operacional e em indicadores de desempenho fundamentais, bem como para definir objetivos inteligentes.

As melhorias introduzidas contemplaram também outras áreas: a comunicação interna da Agência (organização de jornadas financeiras com as direções operacionais), o sistema de contabilidade (em particular a contabilização de custos destinada a permitir a gestão do orçamento e dos custos por atividade e por projeto), o quadro regulamentar financeiro (a Agência apresentou propostas para rever e simplificar as regras contabilísticas e financeiras que serão discutidas mais aprofundadamente com a Comissão Europeia) e a simplificação administrativa.

Serviços jurídicos

O Departamento Jurídico contribuiu ativamente para o desenvolvimento dos trabalhos de regulamentação.

Além disso, o Departamento Jurídico apoiou a Agência no exercício das suas funções técnicas/operacionais, tais como as relacionadas com a aplicação do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento de Base, bem como na aplicação das disposições do artigo 83.º-A da Convenção de Chicago sobre o sistema da UE e das disposições relacionadas com a definição do quadro contratual destinado a assegurar a recorrência das licenças de piloto de ensaio concedidas pela EASA.

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. Criou ainda o seu sítio Web para o DPO interno na 5.ª edição do Dia Europeu da proteção de dados, tendo desenvolvido trabalhos em diversas áreas relacionadas com a proteção de dados, tais como as comunicações eletrónicas, os processos disciplinares, a política de CCTV, o registo de pedidos em SAP.

Por último, o Departamento participou no grupo de trabalho da OACI sobre proteção de informações de segurança no âmbito da delegação da UE, que liderou, tendo presidido em 2011 à Rede jurídica interagências.

Comunicações

Foram criadas várias ferramentas de comunicação importantes em 2011. A rede intranet da Agência foi totalmente reformulada e dispõe atualmente de funcionalidades de navegação e pesquisa melhoradas para facilitar o intercâmbio de informações. Um boletim informativo

semanal sobre a atividade da EASA e uma revista de imprensa diária estão agora disponíveis para todos os funcionários da Agência.

A EASA publicou comunicados de imprensa sobre as regras harmonizadas relativas às limitações de tempo de voo, assim como uma edição especial da «EASA News», com a certificação do TP 400, o motor do Airbus A400M, a certificação do Boeing 787. A EASA também esteve envolvida no processo relacionado com o pedido de certificação de material compósito apresentado pelo Serviço de Responsabilização Governativa dos Estados Unidos.

Os quadros da EASA participaram ainda em inúmeras entrevistas na televisão, rádio e imprensa escrita, para esclarecer questões relacionadas com o acidente do voo 447 da Air France e com as atividades de regulamentação sobre as limitações do tempo de voo.

Foi lançado um novo portal para permitir o intercâmbio de informações entre as AAN e a EASA, que está acessível aos membros da EASA e das AAN europeias responsáveis pela comunicação.

As publicações externas da Agência em 2011 incluíram: uma brochura de informação geral intitulada «Por que é segura a aviação», o Relatório Anual de Segurança 2010, o Relatório Geral Anual de 2010, o *Fact Book* 2005-2010, um conjunto de publicações para a Equipa Europeia da Segurança dos Helicópteros (EHEST) e para a Equipa Europeia da Segurança da Aviação Geral, as edições 6, 7, 8 e 9 da «EASA News».

Recursos humanos

No final de 2011, a EASA empregava 574 agentes temporários (TA), mais 50 do que no ano transato. Tinha ainda ao seu serviço 57 agentes contratados (CA) e 11 peritos nacionais destacados (SNE). Em 2011, a EASA celebrou 85 novos contratos de trabalho e 28 funcionários deixaram a Agência por diversos motivos (demissão, fim do contrato, reforma e despedimento), o que se traduziu num aumento líquido de 57 funcionários. Vinte e sete (27) funcionários superaram com êxito os procedimentos de seleção internos e externos.

A Agência anunciou 63 vagas, visando 69 postos de trabalho, e concluiu 60 procedimentos de seleção correspondendo a 70 postos de trabalho visados. Foram recebidas aproximadamente 4 145 candidaturas e conduzidas mais de 525 entrevistas.

Novos contratos celebrados em 2011 (TA/CA/SNE)	85
Funcionários que saíram em 2011 (TA/CA/SNE)	28
Aumento líquido de funcionários em 2011 (TA/CA/SNE)	57
Vagas publicadas em 2011 (TA/CA/SNE)	63
Candidatos internos bem-sucedidos (TA)	27

Além dos funcionários já recrutados, 16 candidatos para TA aceitaram ofertas de emprego e ocuparão os seus postos de trabalho nos primeiros meses de 2012. O **Anexo 5** apresenta em detalhe os números e a demografia do pessoal da Agência em 2011.

Na sequência do procedimento de avaliação e reclassificação, 109 funcionários foram propostos para reclassificação, dos quais 83 foram efetivamente reclassificados após comprovada a conformidade com o artigo 45.º, n.º 2 (B2 - conhecimento de uma terceira língua comunitária). 2011 foi o segundo ano em que agentes contratados também foram alvo de reclassificação.

O primeiro Inquérito à Motivação do Pessoal foi concluído e o relatório elaborado pela empresa Ipsos Loyalty GmbH foi publicado e disponibilizado a todo o pessoal no primeiro trimestre de 2011. Seguiu-se uma apresentação a todas as direções, tendo sido em seguida agendado um *workshop* com todos os diretores e chefes de departamento para o primeiro

trimestre de 2012 para discutir os resultados e formular um plano de ação. Será realizado um segundo inquérito ao pessoal (sob a forma de questionário de satisfação) no terceiro trimestre de 2012.

Foi realizado no primeiro trimestre de 2011 um inquérito para recensear todas as competências técnicas disponíveis no domínio da aviação entre os funcionários da EASA, que será regularmente atualizado. Todos os novos funcionários devem preencher esse inquérito aquando da sua entrada em funções na EASA.

No quarto trimestre de 2011, a Agência lançou o seu primeiro inquérito às partes interessadas realizado através de um processo interno, com vista a identificar as expectativas e avaliar a satisfação das partes interessadas que interagem com os recursos humanos internos. Os resultados registados no primeiro trimestre de 2012 mostram que um elevado número de funcionários participou neste inquérito e que a taxa de satisfação global relativamente aos processos de RH é de 72 %. Este resultado é encorajador e as observações apresentadas mostraram que esta iniciativa foi bem acolhida.

Formação geral e técnica

Formação geral

No que respeita à gestão e desenvolvimento do pessoal, a Agência organizou e promoveu 322 cursos de formação geral (dos quais 103 cursos e testes na área linguística), englobando um total de 1709 (594 em cursos/testes na área linguística) participantes. Para complementar a formação linguística ministrada em sala de aula, foi disponibilizada em junho de 2011 uma plataforma de e-learning a todos os funcionários. Uma vez concluída a sua configuração, a ferramenta de gestão de formação (ELG – *EASA Learning Gateway*) foi implementada e disponibilizada a todos os funcionários em setembro de 2011.

Após a celebração do contrato com os novos prestadores de serviços de formação no final de 2010, foram desenvolvidas várias atividades para estimular o espírito de equipa, assim como aulas de formação geral e aulas especificamente destinadas à sensibilização para questões interculturais. O objetivo é promover uma cultura de trabalho em equipa no seio da EASA e sensibilizar os membros do pessoal para os aspetos multiculturais presentes nas relações laborais diárias.

A formação em cargos de chefia foi ministrada pelo novo prestador de serviços, a *Cognos International*, contemplou no total 83 quadros de chefia da EASA e registou uma taxa de participação superior a 90 %. A formação em competências de avaliação foi, como vem sendo hábito, ministrada aos novos avaliadores. O feedback foi positivo e este tipo de iniciativas de gestão foi bem acolhido.

Por último, a fim de zelar pelas normas de segurança dentro das instalações, foi adotada uma política de saúde e segurança no trabalho, introduzido um programa de primeiros socorros no plano de formação geral e realizado um controlo de segurança integral de todos os equipamentos portáteis.

Formação técnica

Para satisfazer a procura crescente de formação atempada e *ad hoc*, foram adotadas as seguintes ações em 2011:

- publicação no sítio Web da EASA dos programas de formação técnica para AAN, a indústria, as AAN e instituições académicas internacionais com vista a melhorar a visibilidade e a utilização de um registo único;

- publicação de um crescente número de cursos de formação eletrónica, incluindo sobre o acordo UE/EUA 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 assinaturas eletrónicas das principais publicações de normas;
- formação sobre a nova plataforma ELG de exames eletrónicos para entidades e AAN.

As principais realizações de 2011 foram as seguintes:

- aumento do número de entidades que realizam exames eletrónicos para 43, incluindo 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;
- publicação do calendário de formação para 2012 (dezembro de 2011).

Em 2011, foram realizadas as seguintes atividades de formação:

Sessões de formação	78
Cursos	40
Participantes da EASA	495
Participantes de AAN	235

Serviços de informação

A nível de aplicações empresariais, foram iniciados dois projetos estratégicos: o programa de avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras (SAFA) e o sistema interno de comunicação de ocorrências (IORS), assim como uma ferramenta de gestão para as atividades de formação interna e externa.

Foi também realizada uma análise para outro projeto estratégico no domínio dos TCO (operadores de países terceiros), cuja execução está prevista para 2012.

Paralelamente, foi prestado apoio continuado à manutenção e melhoria de várias aplicações empresariais nucleares, tais como as diretivas de aeronavegabilidade (AWD), a ferramenta de resposta comum (CRT) e o sistema de recursos humanos. Foi lançado um projeto de gestão de dados principais para assegurar a harmonização e a existência de uma só fonte de informações de base quer ao nível das aplicações empresariais desenvolvidas internamente, quer ao nível do sistema SAP.

No que respeita à ferramenta de planeamento de recursos empresariais (ERP), a Agência deu seguimento ao processo de otimização da ferramenta SAP, adicionando-lhe características e aperfeiçoando as suas funcionalidades. Os elementos e análises tendo em vista futuros desenvolvimentos neste domínio, incluindo o sistema Flexitime e o portal para requerentes na Internet, foram já concluídos, devendo ser postos em prática em 2012.

Ao nível das infraestruturas, já foram iniciados os preparativos para alojar no centro de dados do CEPD (Agência da UE sediada em Estocolmo) os serviços de TI mais críticos da EASA, estando a data de entrada em funcionamento prevista para 2012.

A Agência mudou ainda o seu pacote de aplicações informáticas para o MS Office 2010 e tenciona adotar o Windows 7 em 2012.

Serviços empresariais

Gestão de instalações

Foram abertos escritórios temporários em Bruxelas e as instalações permanentes serão abertas na Avenida Cortenbergh, n.º 100. No momento em que o presente relatório está a ser redigido, o pessoal afeto às instalações em Bruxelas já estava operacional, embora o processo de instalação não estivesse ainda concluído.

Gestão de viagens

A fim de conter as despesas de viagem, foi publicada uma versão revista da nossa política de viagens, que inclui um plano com os melhores preços disponíveis. Os resultados serão avaliados no início de 2012. Os prazos de processamento dos pedidos de reembolso de despesas foram mantidos, sem que houvesse um aumento de efetivos, apesar de se ter verificado um aumento de 14 % no volume de viagens.

Anexos

- **Anexo 1:** **Declaração de fiabilidade do gestor orçamental**
- **Anexo 2:** **Estudos e projetos de investigação em 2011**
- **Anexo 3:** **Decisões, pareceres e NPA em 2011**
- **Anexo 4:** **Desempenho financeiro da Agência em 2011 (Execução orçamental da EASA)**
- **Anexo 5:** **Processos de contratação pública iniciados e/ou concluídos em 2011**
- **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 fiel⁸.
- 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

⁸ Neste contexto, imagem fiel significa uma visão fiável, completa e correta da situação do serviço.

Anexo 2: Estudos e projetos de investigação em 2011

Em 2011, na sequência de um concurso público, a Agência financiou os 15 projetos a seguir especificados, com uma duração de 6 a 15 meses cada, num valor total de milhões de euros (1,263 milhões de euros para o projeto BL3903 + 480 mil euros para o projeto BL3600):

• CODAMEIN II – Impacto contundente (a elevada energia) sobre painéis compósitos – extensão do 1º projeto
• FUAD – aditivos antigelo para combustíveis usados por aviões a jato civis
• HELMGOP – Soluções para a perda de lubrificação na transmissão principal de helicópteros
• HFOD – Estudo sobre tolerância a danos por objetos estranhos em helicópteros (rotor de cauda)
• HDVE –Voo em helicóptero em ambiente visual degradado
• HighIWC- Teor de gelo hídrico presente nas nuvens em altitudes elevadas
• MULCORS - Utilização de processadores multicores em sistemas de navegação
• NGW – Detecção de rajadas de vento perto do solo
• RECAT – Análise de propostas de alterações à categorização de aeronaves e à separação vertical mínima utilizadas nos critérios de separação de turbulência
• SHARDELD – Implicações ao nível da segurança da utilização de ferramentas de desenvolvimento de hardware para equipamentos de navegação eletrónicos programáveis
• SISA – Introdução de melhorias no âmbito de aplicação do princípio «ver e prevenir» utilizado na aviação geral
• WATUS-II – Separação de turbulência de aeronaves de grandes dimensões – extensão do estudo inicial
• SEBED-II – Degradação do cinto de segurança – extensão do projeto inicial para a realização de testes adicionais
• Equipamento para medição da fricção contínua (CFME) – utilização em superfícies contaminadas
• SAMPLE III: Emissões de partículas de motores de aeronaves SC-2

Em 2011, a Agência recebeu e aprovou os relatórios finais dos seguintes projetos:

• CODAMEIN: Medição e inspeção dos danos nas estruturas compósitas (ameaças de impacto contundente a elevada energia)
• WAFCOLT: Água no combustível para a aviação submetido a baixas temperaturas
• SEBED: Degradação de cinto de segurança
• SOMCA: Implicações ao nível da segurança da execução da análise de cobertura do modelo de software
• WATUS: Separação de turbulência de aeronaves de grandes dimensões
• RECAT – Análise de propostas de alterações à categorização de aeronaves e à separação vertical mínima utilizadas nos critérios de separação de turbulência

Os relatórios podem ser consultados e descarregados na página da Internet da Agência relativa à investigação⁹

⁹ Consultar <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php>.

Anexo 3: Decisões, pareceres e NPA em 2011

Decisões

Decisão	Número de tarefa	Assunto
Decisão 2011/001/R	ATM.002	Introdução da versão 7.1 do software ACAS II Atualização do AMC-20
Decisão 2011/002/R	M.022	Alterações aos elementos AMC referentes à Parte-M, introdução de novas disposições no AMC M.A.706 (e)(2): Alterações ao AMC M.A. 706 (e) (2)
Decisão 2011/004/R	25.037 (a)	Sistemas aviônicos – Harmonização com base num 25.1322/AMC sobre meios de alerta da tripulação de voo e no AMC 25-11 sobre sistemas de indicação eletrónicos em coordenação com HF HWG
Decisão 2011/005/R	MDM.032 (e)	Decisão relativa a uma nova CS-LSA
Decisão 2011/006/R	21.059	Proteção do ambiente - classificação das alterações a um projeto de tipo
Decisão 2011/008/R	66.026	Apêndice 1 Qualificações de tipo de aeronave para licença de manutenção de aeronave da Parte-66
Decisão 2011/010/R	21.018	Melhoria do GM referente ao 21A.101
Decisão 2011/011/R	145.022	Controlo do pessoal de manutenção contratado (prg. 145.A30)
Decisão 2011/012/R Decisão 2011/013/R	31.003	Balões livres a gás – Elaboração de especificações de certificação para balões livres a gás (CS-31GB)
Decisão 2011/014/R	OPS.089	A-NPA – Gestão de operações de voo na presença conhecida ou prevista de nuvens de cinzas vulcânicas
Decisão 2011/015/R	FCL.001	Parte MED dos AMC & GM
Decisão 2011/016/R	FCL.001	Parte FCL dos AMC & GM
Decisão 2011/017/R	ATM.022	Elaboração de AMC/GM para IDF em matéria de segurança (Regras de execução sobre desempenho da ATM)

Pareceres

Pareceres	Número de tarefa	Assunto
Parecer n.º 01/2011	MDM.032 (e)	«Processo aeronave ligeira europeia (ELA)» e «alterações e reparações normalizadas»
Parecer n.º 03/2011	FCL.001 / OPS.001	Requisitos aplicáveis às autoridades e requisitos aplicáveis às organizações
Parecer n.º 02/2011	FCL.001	Qualificações da tripulação de cabina e respetivos certificados
Parecer n.º 04/2011	OPS.001 (a)	Regras de execução relativas às operações aéreas
Parecer n.º 05/2011	ATM.001(a)	Requisitos relativos aos serviços de navegação aérea
Parecer n.º 06/2011	BR.008	Aplicação do CAEP 8, alterações
Parecer 07/2011	21.039 (a)	Dados de adequação operacional

NPA

NPA	Número de tarefa	Assunto
NPA 2011-01	31.003-004	CS relativas a «balões livres a gás (CS-31GB)» e a «Balões de ar quente (CS-31HB)»
NPA 2011-02	ATM.001	Parte B das SERA
NPA 2011-03	25.058	Certificação de aviões de grandes dimensões em condições de gelo
NPA 2011-04	E.009	Certificação de motores de turbina em condições de gelo
NPA 2011-05	OPS.004	Operadores de países terceiros
NPA 2011-06 (A-NPA)	OPS.089	Consulta sobre o documento do IVATF da OACI relativo às operações de voo com a presença conhecida ou prevista de nuvens de cinzas vulcânicas
NPA 2011-07	66.026	Qualificações de tipo para aeronaves no âmbito da Parte-66 AML
NPA 2011-08	BR.008, 34.002 & 36.006	Aplicação do CAEP -8, alterações
NPA 2011-09	25.070	Introdução de SC genéricas e CRI AMC nas CS-25
NPA 2011-10	21.039(f))	CS-CC (tripulação de cabina)
NPA 2011-11	21.039(c)	CS-MMEL (lista de equipamento mínimo de referência)
NPA 2011-12	ETSO.008	Revisão e transposição sistemática das TSO da FAA relativamente a peças e equipamentos para as ETSO da EASA
NPA 2011-13	25.055	Proteção de aviões de grande porte contra o baixo nível de combustível e o esgotamento de combustível
NPA 2011-14	MDM.071	Halon – atualização das CS em conformidade com os regulamentos da UE

NPA 2011-15	MDM.038 - (RMT.0239)	Orientações não vinculativas sobre limites relativos aos TBO
NPA 2011-16	FCL.008 (RMT 0198-0199)	Qualificações para voo em IMC
NPA 2011-17	MDM.089 (RMT.0364)	Cinzas vulcânicas
NPA 2011-18	ATM.022	IDF sobre segurança
NPA 2011-19	M.027	Monitorização da aeronavegabilidade permanente de aeronaves
NPA 2011-20	ADR.001, 002 & 003	ADR

Anexo 4: Desempenho financeiro da Agência em 2011 (Execução orçamental da EASA) ¹⁰

4.1. Resultado preliminar das contas de resultados do orçamento para 2011 (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	2011	2010
Subsídios da Comissão (para o orçamento operacional – Títulos 1, 2 e 3 – da agência)	35 192	35 025
Fundos Phare da Comissão	946	515
Outras contribuições e financiamentos recebidos através da Comissão	1525	962
Receitas de honorários	72 000	68 260
Outras receitas	1308	802
TOTAL DE RECEITAS (a)	110 949	105 564
DESPESAS		
Título I: Despesas com pessoal	57 911	56 215
Título II: Despesas administrativas	13 871	13 919
Título III: Despesas de funcionamento, excluindo receitas afetadas decorrentes de honorários e taxas	51 442	52 654
Receitas afetadas, transitadas de taxas e encargos	26 281	21 230
TOTAL DE DESPESAS (b)	149 505	144 018
RESULTADO DO EXERCÍCIO (a-b)	- 38 556	- 38 454
Anulação de dotações de pagamento transitadas de exercícios anteriores e não utilizadas	2526	1 101
Ajustamentos de dotações de pagamento disponíveis em 31.12, transitadas de exercícios anteriores, decorrentes de receitas afetadas	36 350	38 934
Diferenças cambiais do exercício (ganhos +/-perdas -)	- 13	- 16
SALDO DA CONTA DE RESULTADOS DO EXERCÍCIO	306 2	1565
Saldo do ano N-1	1565	1083
Saldo positivo do ano N-1, reembolsado no ano N à Comissão	- 1565	- 1083
Resultado utilizado para determinar verbas na contabilidade geral	306 2	1565
Subsídio da Comissão – acréscimos de receitas nos registos da agência e acréscimos de despesas da Comissão	34 885	33 460
Pré-financiamento pendente, a ser reembolsado pela agência à Comissão no ano N+1	306 2	1565
Não incluído nos resultados orçamentais:		
Juros em 31/12/N recebidos sobre os fundos subsidiados pela Comissão e a serem reembolsados à Comissão (passivo)	59 217	49 734

¹⁰ O envio do relatório final do Tribunal de Contas Europeu sobre as contas da EASA relativas a 2010 está previsto para junho de 2010.

Em 2011, a Agência utilizou apenas dotações não diferenciadas.

O consumo total de dotações de autorização atingiu os 149 506 mil euros (144 018 mil euros em 2010), dos quais 121 966 mil euros (122 271 mil euros em 2010) foram autorizados e 27 539 mil euros (21 747 mil euros em 2010) 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 149 506 mil euros (144 018 mil euros em 2010), dos quais 93 917 mil euros (95 884 mil euros em 2010) foram desembolsados e 55 588 mil euros (48 134 mil euros em 2010) foram automaticamente transitados (28 049 mil euros para dotações de autorização e 27 539 mil euros para dotações de crédito decorrentes de receitas afetadas).

Os 27 539 mil euros de dotações de crédito decorrentes de receitas afetadas, que foram automaticamente transitados, dividem-se em 26 281 mil euros de receitas afetadas externas decorrentes de honorários e taxas e 1 258 mil euros de outras receitas afetadas.

As dotações correspondentes a receitas afetadas de 1233 mil euros para dar continuidade aos projetos de assistência técnica e cooperação com países terceiros foram autorizadas no orçamento final de 2011. Com os montantes transitados de 2010, foram disponibilizadas dotações num valor total de 1 444 mil euros, das quais 422 mil euros foram autorizados e 1 022 mil euros de dotações de crédito foram automaticamente transitados para 2012.

Os rigorosos esforços de controlo orçamental envidados durante o exercício contribuíram para uma elevada taxa de execução orçamental de 98,80 %.

4.2. Execução orçamental preliminar referente a 2011 (em milhares de euros).

	2011		2010	
TÍTULO I – Despesas com pessoal				
	Pagamentos	Autorizações	Pagamentos	Autorizações
Dotações orçamentais - C1+R0+C4+C5(1)	58 658	58 658	56 288	56.288
Autorizações	0	57 911	0	56.214
Pagamentos	57 212	0	55 429	0
Transitadas automaticamente	699	0	786	0
Total de despesas/autorizações (2)	57 911	57 911	56 215	56.214
Dotações transitadas de receitas afetadas (3)	0	0	0	1
Anulações	747	747	73	73
% utilizada sobre dotações orçamentais (2+3)/(1)	98,73 %	98,73 %	99,87 %	99,87 %
TÍTULO II – Despesas administrativas				
Dotações orçamentais - C1+R0+C4+C5(1)	14 359	14 359	14 102	14 102
Autorizações	0	13 871	0	13 919
Pagamentos	9931	0	10 357	0

Transitadas automaticamente	3940	0	3 563	0
Não transitadas automaticamente	0	0	0	0
Total de despesas/autorizações (2)	13 871	13 871	13 919	13 919
Dotações transitadas de receitas afetadas (3)	0	0	0	0
Anulações	488	488	183	183
% utilizada sobre dotações orçamentais (2+3)/(1)	96,60 %	96,60 %	98,70 %	98,70 %
TÍTULO III – Despesas de funcionamento				
Dotações orçamentais - C1+R0+C4+C5(1)	78 300	78 300	74 038	74 038
Autorizações	0	50 184	0	52 138
Pagamentos	26 774	0	30 098	0
Transitadas automaticamente	50 949	0	43 786	0
Não transitadas automaticamente	0	0	0	0
Total de despesas/autorizações (2)	77 723	50 184	73 884	52 138
Dotações transitadas de receitas afetadas (3)	0	27 539	0	21 746
Anulações	577	577	154	154
% utilizada sobre dotações orçamentais (2+3)/(1)	99,26 %	99,26 %	99,79 %	99,79 %
TOTAL				
Dotações orçamentais - C1+R0+C4+C5(1)	151 318	151 318	144 428	144 428
Autorizações	0	121 966	0	122 271
Pagamentos	93 917	0	95 884	0
Transitadas automaticamente	55 588	0	48 134	0
Não transitadas automaticamente	0	0	0	0
Total de despesas/autorizações (2)	149 506	121 966	144 018	122 271
Dotações transitadas de receitas afetadas (3)	0	27 539	0	21 747
Anulações	1812	1812	410	410
% utilizada sobre dotações orçamentais (2+3)/(1)	98,80 %	98,80 %	99,72 %	99,72 %

4.3. Conta de resultados económicos preliminar de 2011 *(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

	2011	2010
RECEITAS DE FUNCIONAMENTO		
Honorários e taxas	69 419	77 374
Contribuições de organismos da CE	35 607	33 725
Recuperação de despesas	573	417
Outras	-	399
Contribuições de países da EFTA	980	962
TOTAL DE RECEITAS DE FUNCIONAMENTO	106 579	112 079
DESPESAS DE FUNCIONAMENTO		
Despesas com pessoal	- 55 799	- 53 023
Edifícios e despesas conexas	- 7794	- 8187
Outras despesas	- 5769	- 7088
Amortizações e reduções de valor	- 3152	- 3670
Atividades de externalização e contratação	- 30 287	- 36 016
TOTAL DE DESPESAS DE FUNCIONAMENTO	- 102 802	- 107 984
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES DE FUNCIONAMENTO	3778	4094
RECEITAS (DESPESAS) DE ATIVIDADES EXTRA-FUNCIONAMENTO		
Juros pagos por terceiros	598	413
Juros e taxas pagos a terceiros	- 69	-96
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRA-FUNCIONAMENTO	528	317
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES ORDINÁRIAS	4306	4411
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRAORDINÁRIAS	-	0
EXCEDENTE LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	4306	4411

4.3.2. Resultados exclusivamente respeitantes a honorários e taxas

	2011	2010
RECEITAS DE FUNCIONAMENTO		
Honorários e taxas	69 419	77 374
Contribuições de organismos da CE	-	-
Recuperação de despesas	242	252
Outras	-	-
Contribuições de países da EFTA	-	-
TOTAL DE RECEITAS DE FUNCIONAMENTO	69 661	77 626
DESPESAS DE FUNCIONAMENTO		
Despesas com pessoal	- 33 190	- 32 264
Edifícios e despesas conexas	- 4 657	- 5 091
Outras despesas	- 3 384	- 4 347
Amortizações e reduções de valor	- 1 993	- 2 949
Atividades de externalização e contratação	- 22 851	- 27 145
TOTAL DE DESPESAS DE FUNCIONAMENTO	- 66 076	- 71 796
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES DE FUNCIONAMENTO	3585	5830
RECEITAS (DESPESAS) DE ATIVIDADES EXTRA-FUNCIONAMENTO		
Juros pagos por terceiros	598	413
Juros e taxas pagos a terceiros	- 41	- 64
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRA-FUNCIONAMENTO	557	349
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES ORDINÁRIAS	4142	6179
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRAORDINÁRIAS	-	-
EXCEDENTE LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	4142	6179

4.3.3 Resultados exclusivamente respeitantes a subsídios

	2011	2010
RECEITAS DE FUNCIONAMENTO		
Honorários e taxas	-	-
Contribuições de organismos da CE	35 607	33 725
Recuperação de despesas	331	165
Outras	-	399
Contribuições de países da EFTA	980	962
TOTAL DE RECEITAS DE FUNCIONAMENTO	36 919	34 453
DESPESAS DE FUNCIONAMENTO		
Despesas com pessoal	- 22 609	- 20 759
Edifícios e despesas conexas	- 3137	- 3097
Outras despesas	- 2385	- 2741
Amortizações e reduções de valor	- 1159	- 720
Atividades de externalização e contratação	- 7436	- 8871
TOTAL DE DESPESAS DE FUNCIONAMENTO	- 36 725	- 36 188
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES DE FUNCIONAMENTO	193	- 1736
RECEITAS (DESPESAS) DE ATIVIDADES EXTRA-FUNCIONAMENTO	-	-
Juros pagos por terceiros	-	-
Juros e taxas pagos a terceiros	29	-32
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRA-FUNCIONAMENTO	29	-32
	-	
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES ORDINÁRIAS	164	-1768
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ATIVIDADES EXTRAORDINÁRIAS	-	
EXCEDENTE LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	164	-1768

Anexo 5: Processos de contratação pública iniciados e/ou concluídos em 2011

SITUAÇÃO	
	CONCLUÍDO
	ANULADO (depois de iniciado o procedimento de concurso)

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.2010.OP.06		CODAMEIN – Medição e inspeção de danos nas estruturas compósitas	Direto	EASA.2010.C13	Bishop GmbH	175 000,00 €	03/01/2011	CONCLUÍDO
F	CP	EASA.2010.OP.09	Lote 1	Material de escritório – Material e consumíveis de escritório, papel	Quadro	EASA.2011.FC01	Lyreco GmbH Deutschland	600 000,00 €	09/03/2011	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2010.OP.15		E-learning para línguas estrangeiras	Quadro	EASA.2011.FC02	Digital publishing	250 000,00 €	11/04/2011	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2010.OP.15		E-learning para línguas estrangeiras	Quadro	EASA.2011.FC03	Auralog	250 000,00 €	18/04/2011	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2010.OP.22		WATUS – Estudo de segurança relativo à Separação de turbulência de aeronaves de grandes dimensões	Direto	EASA.2010.C14	Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	65 000,00 €	03/02/2011	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2010.OP.21		SEBD - Degradação de cinto de segurança	Direto	EASA.2010.C21	Consórcio entre a MIRA Ltd. (líder) e a HSL (parceiro)	246 400,00 €	24/02/2011	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2011.OP.01	Lote 1	Serviços de restauração – Serviços básicos de restauração	Quadro	EASA.2011.FC32	Rebekka Rücker (L'Orange - CafeBistroRestaurant)	120 000,00 €	09/01/2012	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2011.OP.04	Lote 4	Formação técnica – Formação inicial para inspetores de mercadorias perigosas	Quadro	EASA.2011.FC08	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	20/10/2011	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2011.OP.04	Lote 8	Formação técnica – auditor da IOSA	Quadro	EASA.2011.FC09	Aviation Quality Services GmbH	150 000,00 €	05/10/2011	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2011.OP.04	Lote 16	Formação técnica - EWIS para pessoal qualificado que executa tarefas de manutenção	Quadro	EASA.2011.FC10	CAA Intl Ltd	150 000,00 €	20/10/2011	CONCLUÍDO

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
S	CP	EASA.2011.OP.04	Lote 17	Formação técnica – Segurança de sistemas complexos	Quadro	EASA.2011.FC11	RGW Cherry & Associates Ltd	150 000,00 €	11/10/2011	CONCLUÍDO
S	CP	EASA.2011.OP.04	Lote 18	Formação – Cooperação técnica e internacional	Quadro	EASA.2011.FC04	CAA Intl Ltd	4 000 000,00 €	15/07/2011	CONCLUÍDO
F	PN	EASA.2011.NP.05		Serviços Microsoft	Interinstitucional	DI/05950-00-EASA.SU01	Microsoft	2 000 000,00 €	02/03/2011	CONCLUÍDO
F	CL	EASA.2011.RP.06 – FASE 1		Subcontratação de tarefas de certificação a autoridades aeronáuticas nacionais e entidades qualificadas	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	CONCLUÍDO
F	PN	EASA.2011.NP.07		Material de escritório - Lote 2 - acessórios de TI, tinta, Toner, unidades de armazenamento USB	Quadro	EASA.2011.FC05	Lyreco GmbH Deutschland	300 000,00 €	10/08/2011	CONCLUÍDO
F	PN	EASA.2011.NP.08		Serviços de agência de viagens implantada localmente	Quadro	EASA.2011.FC06	Top Service Reisebüro GmbH	1 000 000,00 €	22/08/2011	CONCLUÍDO
F	PN	EASA.2011.NP.09		Licenças de software (Oracle) – Adenda ao contrato	Interinstitucional Quadro	DI/06410-00-EASA.SU01	Oracle Belgium bvba	145 000,00 €	10/02/2011	CONCLUÍDO
E	LVP	EASA.2011.E5.NP.01		Formação em TIC	Quadro	EASA.2011.E.5.NP.01	Prokoda GmbH	60 000,00 €	14/10/2011	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.12		Contribuição para a elaboração de uma norma da OACI relativa às emissões de CO2 de aeronaves	Quadro	EASA.2011.FC.07	Envisa SAS	1 000 000,00 €	05/09/2011	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.13		Equipamento para medição da fricção contínua – utilização em pistas contaminadas	Direto	EASA.2011.C22	Consórcio entre a Douglas Equipment (líder; unidade comercial da Curtiss Wright Flow Control (Reino Unido) Ltd.) e IHS Global Ltd. (ESDU)	76 405,00 €	22/12/2011	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 1	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC12	Envisa SAS	1 500 000,00 €	03/11/2011	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 1	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC13	AEA Technology plc	1 500 000,00 €	03/11/2011	CONCLUÍDO

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
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 1	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC14	NLR	1 500 000,00 €	03/11/2011	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 1	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC15	J.W. Pulles	1 500 000,00 €	03/11/2011	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 1	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC16	CAA International Ltd	1 500 000,00 €	03/11/2011	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 2	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC24	Consórcio entre a SGI Aviation Services B.V (leader) e a R.G.W. Cherry & Associates Limited	2 500 000,00 €	24/01/2012	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 2	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC25	Consórcio entre a ECORYS Nederland B.V. (líder) e a NLR	2 500 000,00 €	24/01/2012	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 2	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC26	Airsight GmbH	2 500 000,00 €	24/01/2012	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 2	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC27	Consórcio entre a Dornier Consulting GmbH (líder) e a Airport Research Center GmbH	2 500 000,00 €	24/01/2012	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 2	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC28	Consórcio entre a Egis Avia (líder) e a Bureau Veritas	2 500 000,00 €	24/01/2012	CONCLUÍDO
R	CP	EASA.2011.OP.14	Lote 2	Apoio à avaliação de impacto das normas da EASA (ASSESS I)	Multi-quadro (com reabertura de concurso)	EASA.2011.FC29	CAA International	2 500 000,00 €	24/01/2012	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2011.OP.17		HDVE –Voo em helicóptero com ambiente visual degradado	Direto	EASA.2011.C21	NLR	197 000,00 €	15/12/2011	CONCLUÍDO
E	PN	EASA.E.2.2011.NP.01		Análise RECAT	Direto	EASA.E.2.2011.NP.01	NLR	42 500,00 €	01/08/2011	CONCLUÍDO
S	PN	EASA.2011.NP.18		ASCEND – Fornecimento de uma base de dados sobre segurança da aviação	Quadro	EASA.2011.FC19	ASCEND Worldwide Limited	96 000,00 €	21/11/2011	CONCLUÍDO
F	PN	EASA.2011.NP.23		Escritório de Bruxelas – Arrendamento de uma propriedade comercial	Quadro	n.d.	Deka Immobilien GmbH	n.d.	06/02/2012	CONCLUÍDO

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	PN	EASA.2011.NP.23		Escritório de Bruxelas – Instalação (obras)	Direto	n.d.	DTZ Consulting Brussels	219 101,02 €	07/02/2012	CONCLUÍDO
		EASA.2011.NP.23		Escritório de Bruxelas – Gestão de equipamento	Quadro	n.d.	Jones Lang Lasalle	n.d.	27/02/2012	CONCLUÍDO
E	PN	EASA.2011.NP.24		CODAMEIN II – Medição e inspeção de danos nas estruturas compósitas	Direto	EASA.2011.C20	Bishop GmbH	190 000,00 €	06/01/2012	CONCLUÍDO
F	PN	EASA.2011.NP.26		Licenças para sistemas SAP	Quadro	BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 – EASA.SU01	SAP Belgium S.A.	540 533,08 €	07/10/2011	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2011.OP.28		HighIWC- Teor de gelo hídrico presente nas nuvens em altitudes elevadas	Direto	EASA.2011.C30	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Delegation Rhone Auvergne	298 500,00 €	06/01/2012	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2011.OP.29		HELMGOP – Soluções para a perda de lubrificação na transmissão principal de helicópteros	Direto	EASA.2011.C23	Cranfield University	90 000,00 €	06/01/2012	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2011.OP.30		MULCORS - Utilização de processadores multicores em sistemas de navegação	Direto	EASA.2011.C31	Thales Avionics S.A.	100 000,00 €	19/12/2011	CONCLUÍDO
E	PN	EASA.2011.NP.33		SHARDELD 2011 – Implicações ao nível da segurança da utilização de ferramentas de desenvolvimento de hardware para equipamentos de navegação eletrónicos programáveis	Direto	EASA.2011.C33	IOxOS Technologies S.A	90 000,00 €	16/12/2011	CONCLUÍDO
R	PN	EASA.2011.NP.32		Equipamento de investigação	Direto	EASA.2011.C34	AVL List	85 000,00 €	16/12/2011	CONCLUÍDO
E	CP	EASA.2011.OP.01	Lote 2	Serviços de restauração – Serviços de restauração de alto nível	Quadro	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	ANULADO – não foram recebidas propostas em resposta ao anúncio de concurso
S	CP	EASA.2011.OP.04	Lotes 1–3 Lotes 5-7 Lotes 9-14	Serviços de formação técnica	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	ANULADO – não foram recebidas propostas adequadas

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.2011.OP.19		Consultor médico	Quadro	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	ANULADO - LVP em 2012
F	PN	EASA.F.1.2011.NP.01 e EASA.F.1.2011.NP.02		Estudo sobre seguros de responsabilidade para entidades qualificadas	Direto	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	ANULADO – as propostas não cumpriam os critérios mínimos de qualidade técnica
E	CP	EASA.2011.OP.27		SHARDELD 2011 – Implicações ao nível da segurança da utilização de ferramentas de desenvolvimento de hardware para equipamentos de navegação eletrónicos programáveis	Quadro	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	ANULADO – não foram recebidas propostas em resposta ao anúncio de concurso
E	CP	EASA.2011.OP.31		HyLiG – Hidrogénio usado como gás de elevação	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	ANULADO – a proposta não cumpria os critérios mínimos de qualidade técnica

TIPO DE CONCURSO

PN	Procedimento por negociação
CL	Concurso limitado
CP	Concurso público

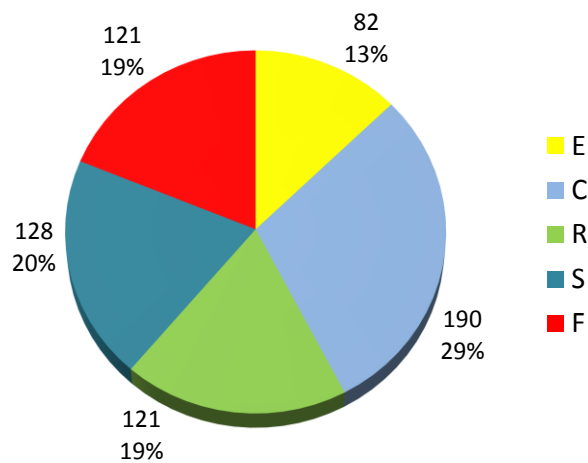
Anexo 6: Números e demografia do pessoal

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 31.12.2011.

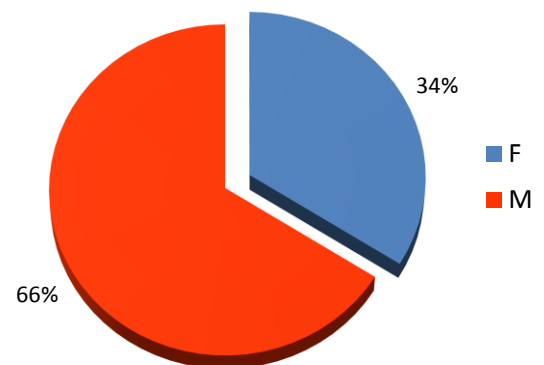
Figura 1: Quadro de pessoal

Categoria/ grau	Postos ocupados em 31.12.2010	Quadro de efetivos 2011	Postos ocupados em 31.12.2011	Taxa de ocupação em 31.12.2010
AD	404	448	443	99%
16		1		
15	2	1	2	
14	3	8	5	
13	4	14	8	
12	27	30	21	
11	15	51	14	
10	36	64	55	
9	89	84	78	
8	67	94	73	
7	74	58	98	
6	70	38	73	
5	17	5	16	
AST	119	126	130	103%
7		5		
6		11	2	
5	8	27	7	
4	17	31	24	
3	45	28	52	
2	33	17	29	
1	16	7	16	
Total	523	574	573	100%

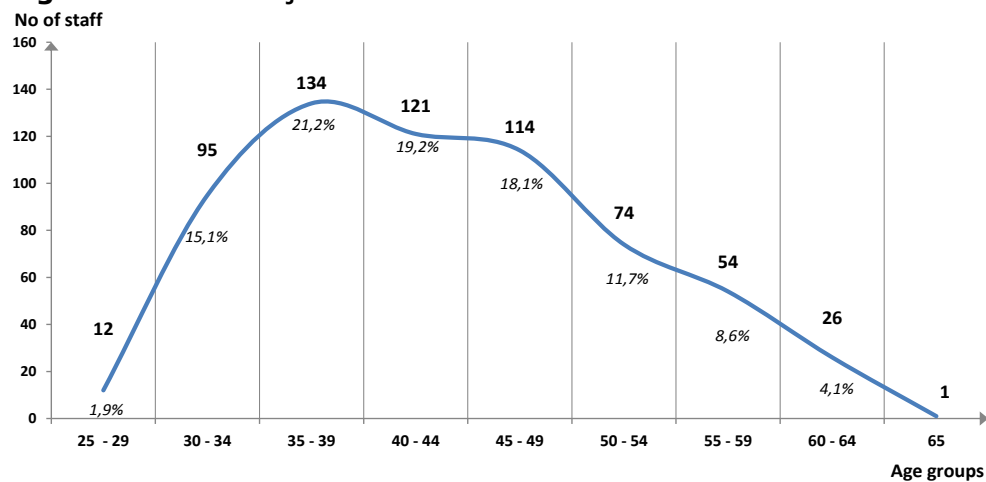
- O quadro apenas apresenta os postos de trabalho dos agentes temporários (TA). Este quadro apresenta os postos de trabalho preenchidos no fim do período a que se reporta o relatório e não o número de empregados. Importa notar que existem dois pilotos a tempo parcial que ocupam apenas um posto. A EASA emprega deste modo 524 agentes temporários que preenchem 523 postos de trabalho. No fim de 2011, estavam empregados 57 agentes contratados (CA) e 11 peritos nacionais destacados (SNE).
- 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

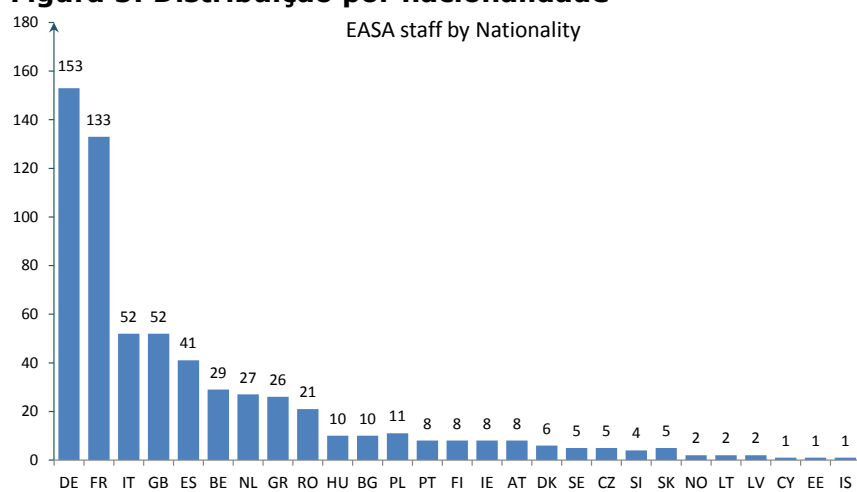
Funcionários considerados: TA, CA, SNE.

Figura 3: Distribuição por género

Funcionários considerados: TA, CA, SNE.

Figura 4: Distribuição etária

Funcionários considerados: TA, CA

Legendas:Nº of staff
Age groupsN.º de efetivos
Grupos etários**Figura 5: Distribuição por nacionalidade**

Funcionários considerados: TA, CA.

Legenda:

EASA staff by nationality

Funcionários da EASA por nacionalidade

Anexo 7: Indicadores de desempenho fundamentais

ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA E EASP E ANÁLISE DA SEGURANÇA E INVESTIGAÇÃO

Objetivo	IDF	Meta 2010	Meta 2011	Resultado 2011
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 maio	Conteúdo concluído e aprovado até 25 de abril	Alcançado, aditamento de novo capítulo sobre ATM
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.	n.d.	IORS em funcionamento com 5 entidades de comunicação principais	Introdução progressiva do sistema no 4.º trimestre de 2011
Melhorar a resposta da Agência às recomendações de segurança formais	Percentagem de novas recomendações de segurança respondidas no prazo máximo de 90 dias	95 %	97 %	91 %
Coordenação, avaliação e fornecimento atempado de respostas a grandes acidentes fatais de aviação civil.	Acompanhamento e investigação ativa para determinação do melhor plano de ação corretiva.	Acompanhamento de 7 grandes acidentes fatais de aviação civil	Capacidade para dar resposta a 10 grandes acidentes de aviação civil	
Melhorar o planeamento e a taxa de execução das ações planeadas	Aceitação dos planos de ação. Acompanhamento da execução do plano de ação indicando que uma elevada percentagem de ações está a ser implementada	Os grupos de trabalho ECAST apresentam resultados; a EHEST aprova um plano de ação; a EGAST publica materiais de promoção da segurança.	Os grupos de trabalho ECAST apresentam resultados; a EHEST aprova um plano de ação; a EGAST publica materiais de promoção da segurança.	Em curso. A estrutura normalizada da agenda reflete os três programas de trabalho das equipas. Maior visibilidade das ações mais importantes através do EASp

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 2010	Meta 2011	Resultado 2011
Intensificar a comunicação e a cooperação com os intervenientes	- Número de eventos organizados	25 eventos	25 eventos	22 eventos
	- Percentagem de reações positivas recebidas dos intervenientes sobre o conteúdo e organização dos eventos	n.d.	65 %	n.d.
	- Equivalentes a tempo inteiro afetos ao apoio à indústria em percentagem dos ETI planeados	n.d.	20 % ETI	5 % ETI
	- Percentagem de correspondência da indústria, dos Estados-Membros e da Comissão fornecida	n.d.	60 %	87 %

	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 afetos a: <ul style="list-style-type: none"> • Comissão (CE) • Estados-Membros (EM) • Países terceiros (PT) 	95 %	98 %	100 %
		n.d.	60 %	86 %
		n.d.	15 % ETI	5,5 % ETI
			o 4 % CE	o 1,7 % CE
			o 5 % EM	o 3,4 % EM
			o 6 % PT	o 0,5 % 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 afetos à produção de regras em percentagem dos ETI planeados 	95 %	95 %	91 %
		n.d.	35 % ETI	48 % ETI
Melhorar/simplificar os processos de regulamentação	- Equivalentes a tempo inteiro afetos à melhoria dos processos geridos pelo Departamento de Regulamentação em percentagem dos ETI planeados	n.d.	30 % ETI	1,6 %

SUPERVISÃO DA SEGURANÇA DOS PRODUTOS

Objetivo	IDF	Meta 2010	Meta 2011	Resultado 2011
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 %	87,87 %
Internalizar tarefas de certificação de projeto e aeronavegabilidade permanente em conformidade com a política de internalização (média)	Horas de trabalho interno em percentagem do total de horas	64 %	72 %	75,85 %
Melhorar a eficiência do pessoal técnico	Percentagem de horas de trabalho técnico (trabalho de projeto) em percentagem do total de horas	66 %	77 %	81,66 %
Assegurar o desempenho adequado de todas as tarefas de certificação das normas de voo	Número de horas de trabalho técnico anuais despendidas por projeto em percentagem das horas previstas	90 %	90 %	114,22 %
Satisfação da indústria	Percentagem de <i>feedback</i> positivo recebido através de inquéritos junto das partes interessadas	80 %	65 %	n.a*

CERTIFICAÇÃO DE ENTIDADES

Objetivo	IDF	Meta 2010	Meta 2011	Resultado 2011
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 %	5 %
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	A implementação foi concluída na medida permitida pela disponibilidade de procedimentos e formulários.
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 80 %)	O apoio ao processo de concurso está em curso; o apoio à acreditação tinha sido agendado (novas competências)
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 %	O conceito tinha sido alargado a todas as atividades do mandato relacionadas com a certificação de entidades; está em curso a coordenação com S.1 e S.4
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	90 % dos pedidos satisfeitos

INSPEÇÕES NOS ESTADOS-MEMBROS

Objetivo	IDF	Meta 2010	Meta 2011	Resultado 2011
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 % (Ad-hoc, 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 2010	Meta 2011	Resultado 2011
Estabelecer os processos e os procedimentos necessários, incluindo uma base de dados exhaustiva 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, por motivos alheios à S.4.2 (CRD publicado em janeiro 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	Ausência de missões solicitadas pela CION (Lista de segurança da UE) 10 audições/reuniões do ASC em Bruxelas
Participar em seminários, conferências, eventos itinerantes	Número de iniciativas decorridas à margem dos eventos de rotina	Pelo menos três	5	7
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	9
Qualificação de inspetores SAFA	Conclusão da formação ministrada por uma entidade de formação certificada pela EASA	Melhoria ano após ano	Todos os STL e STM	Cumprido
Desenvolvimento da base de dados SAFA	Facilidade de utilização e qualidade dos resultados	24 inspeções	100 %	100 %

COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Objetivo	IDF	Meta 2010	Meta 2011	Resultado 2011
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	n.d.	90 % dos pedidos respondidos de forma positiva em prazos razoáveis 90 % de reuniões de coordenação organizadas	98 % 100 %
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, contribuição para atividades técnicas, etc.)	5 projetos	7 projetos	19 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 difundir e explicar a regulamentação da UE	15 eventos	15 eventos	20 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 %	98 %

ATIVIDADES DE APOIO¹¹

Objetivo	IDF	Meta 2010	Meta 2011	Resultado 2011
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 %	73 %
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	75 % ¹	80 % ²	90 %
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	100 % ²	98 % ³	99 %

¹¹ 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)	90 %	92 %	96 %
Manter uma elevada taxa de execução orçamental	Percentagem de autorizações executadas em comparação com as previsões, tendo em conta o orçamento anual global	98 %	98 %	98 %
Melhorar a eficiência do processo de cobrança de dívidas	Número médio de dias para cobrar as ordens de pagamento	120	100	98
Fornecer relatórios de gestão adequados ao Conselho de Administração	Painel de avaliação fornecido em cada reunião do Conselho de Administração	3	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	2 departamentos piloto	Estudo de viabilidade sobre gestão de informações	Avaliação empresarial concluída
Implementar o quadro de pessoal	Percentagem de lugares de agente temporário preenchidos até ao fim de 2011	98 %	97 %	100 %
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	Aprovação pelo CTIG da Versão 3 do documento relativo aos critérios de qualificação de inspetores com os perfis de inspetores de IAW e CAW
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
Acreditação - assegurar um processo de supervisão contínuo e estável das AAN e/ou entidades qualificadas a quem tenham sido atribuídas tarefas de certificação - 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.	Indicador de conformidade: Plano anual de acreditação implementado. <i>Objetivo: Todas as inspeções planeadas para um determinado ano N foram executadas</i> Indicador de desempenho: Identificada a incorporação de auditorias ACCR adicionais durante o ano N <i>Objetivo: Todas as auditorias adicionais a realizar no ano N.</i>	100 % atualizado	100 % atualizado	100 % atualizado

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 2011.

Composição¹²

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)

¹² 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>.

Anexo 9: Lista de acrónimos e siglas

AAN	Autoridade Aeronáutica Nacional
ACARE	Conselho Consultivo para a Investigação Aeronáutica na Europa
ACI	Conselho Internacional dos Aeroportos
AD	Diretiva de aeronavegabilidade
AMC	Métodos 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
CA	Agente contratado
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
CE	Comissão Europeia
CEAC	Conferência Europeia da Aviação Civil
CEPCD	Centro Europeu de Prevenção e Controlo de Doenças
CMA	Abordagem de monitorização contínua
COA	Entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente
CRD	Documento de resposta às observações
CRT	Ferramenta de resposta comum
CTIG	Grupo «Iniciativa comum de formação»
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 Europeia
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
EAU	Emirados Árabes Unidos
ECAST	Equipa Europeia da Segurança da Aviação Comercial
ECofA	Certificado de aeronavegabilidade para exportação
EGAST	Equipa Europeia da Segurança da Aviação Geral
EHEST	Equipa Europeia da Segurança dos Helicópteros
EHFAG	Grupo Consultivo Europeu sobre os Fatores Humanos
ERP	Planeamento de recursos empresariais
ESSI	Iniciativa Europeia de Segurança Estratégica
ETI	Equivalente a tempo inteiro
ETSOA	Autorização de especificação técnica normalizada europeia
EUROCAE	Organização Europeia para o Equipamento da Aviação Civil
FAA	Administração Federal da Aviação (EUA)
FAB	Bloco funcional de 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 de simulação de voo
GM	Material de orientação
HLSC	Conferência de Alto Nível sobre Segurança (OACI)
IAC	Comité Interestadual da Aviação
IAW	Aeronavegabilidade inicial
ICF	Fórum de Cooperação 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
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
N.º	Número
NGAP	Nova Geração de Profissionais da Aviação (OACI)
NPA	Aviso de Proposta de Alteração (EASA)
NPRM	Aviso de Proposta de Regulamentação (EASA)
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
OPS	Operações aéreas
OR	Requisitos aplicáveis às organizações
PAD	Proposta de emissão de uma diretiva de aeronavegabilidade (EASA)
PND	Perito nacional destacado
POA	Certificação de entidade de produção
PRB	Comissão de Análise do Desempenho
RH	Recursos humanos
RTC	Certificado-tipo restrito
SAE	Associação dos Engenheiros Automóveis
SAFA	Avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras
SAI	Serviço de Auditoria Interna (Comissão Europeia)
SAN	Rede de Área de Armazenamento
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Sistemas, aplicações e produtos no processamento de dados [PT]
SARPS	Normas e Práticas Recomendadas (OACI)
SAS	Especificação de Aeronave Especial
SESAR	Programa de Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu
SMS	Sistema de Gestão da Segurança
SPOA	Certificação única de entidades de produção
SSP	Programa de Segurança do Estado
STC	Certificação-tipo suplementar
STD	Dispositivo de treino artificial
T	Trimestre
TA	Agente temporário
TC	Certificado-tipo
TCCA	Departamento de Transportes do Canadá – Aviação Civil
TCO	Operadores de países terceiros
TFOEB	Conselho de Avaliação Operacional
TI	Tecnologias da informação
UE	União Europeia
USOAP	Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (OACI)
WA	Protocolo de cooperação