



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT
AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

Relatório Geral Anual de 2010



Junho de 2011

Preâmbulo pelo Presidente do Conselho de Administração

É meu privilégio, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, apresentar o relatório anual da organização para 2010. O relatório ilustra cabalmente o trabalho multifacetado da Agência e os progressos que, no ano transacto, registou em muitas frentes.

Os avanços mais significativos de 2010 prenderam-se com a estratégia de segurança. A Assembleia-Geral da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que se realizou em Outubro, definiu orientações para uma regulação de segurança mais proactiva e baseada no risco, permitindo a produção de informações de segurança mais transparentes e a utilização de indicadores de desempenho de segurança. Juntamente com os principais reguladores mundiais, a EASA ocupou o seu lugar na Assembleia e tomou parte activa nos debates.

O padrão da segurança aérea na Europa é elevado, mas não é o melhor do mundo. O recente Livro Branco dos Transportes, elaborado pela Comissão Europeia, define como meta uma Europa com o nível de segurança aeronáutica mais elevado do mundo. Num discurso proferido em Janeiro de 2011 (inicialmente programado para a Primavera de 2010, mas adiado por causa da crise das cinzas vulcânicas), o Vice-Presidente da Comissão Europeia, Siim Kallas, desafiou a UE a alcançar o mais elevado desempenho de segurança, que seja desfrutado uniformemente em toda a União Europeia e que continue a melhorar com o tempo. A EASA encontra-se no cerne da resposta a este desafio.

Em 2010, a Agência elaborou o primeiro Programa Europeu para a Segurança e o primeiro Plano Europeu para a Segurança. O Programa descreve como funciona o sistema de regulação da segurança aérea europeia e como se conjugam as funções e responsabilidades de todas as partes envolvidas. Na verdade, define um sistema de gestão da segurança para a Europa.

O Plano é um documento operacional baseado na recolha de um vasto leque de dados e informações, que identifica as principais áreas de risco para a segurança com que se deparam os operadores e que define um conjunto de medidas de mitigação desses riscos. O Plano impulsionará as políticas e o programa de trabalho da Agência e será sujeito a um escrutínio permanente. Como ficou demonstrado pelo episódio das cinzas vulcânicas de 2010, os reguladores da segurança têm de redireccionar os seus esforços e assumir outras competências perante as novas circunstâncias e riscos que se apresentam.

Em 2010, a Agência prosseguiu o seu curso no sentido de criar um regime de segurança abrangente e fundado em disposições legais para os 27 Estados-Membros e os outros países europeus que aplicam a legislação da União Europeia em matéria de aviação. Trata-se de um objectivo exigente e ambicioso que, gradualmente, se vai tornando realidade. O ano passado registou avanços muito significativos, estando quase concluído um acordo sobre as regras para o licenciamento do pessoal e para a gestão do tráfego aéreo, e tendo sido desenvolvido um amplo trabalho preparatório noutras áreas.

O trabalho da Agência tem muitas facetas, impossíveis de especificar nesta breve introdução. Mais uma vez, no entanto, presto o meu tributo à competência e dedicação de todos quantos trabalham na EASA. O sucesso desta Agência depende dos esforços e do empenho dos seus colaboradores que, em conjunto, constroem uma organização de que a Europa se pode orgulhar.

Michael Smethers
Presidente do Conselho de Administração

Preâmbulo pelo Director Executivo

A evolução registada em 2010 reiterou a importância de uma acção coordenada para a segurança da aviação. Embora os números demonstrem que foi um bom ano para a segurança na Europa, não se tendo registado nenhum acidente no transporte aéreo comercial europeu efectuado com aeronaves de asas fixas, foi um mau ano para a aviação civil fora da região europeia, tendo-se verificado 52 acidentes fatais e 881 mortes nesta categoria. É imperativa uma gestão de segurança colectiva à escala global para dar resposta a questões de segurança como a perda de controlo e a saída de pista.

A EASA esteve na vanguarda dos importantes progressos registados em 2010 rumo a uma abordagem baseada no risco, com vista a promover uma acção de segurança coordenada na Europa e no mundo. A Agência desempenhou um papel importante na 37.ª Sessão da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que se realizou em Montreal em Setembro e Outubro de 2010. A EASA preparou posições que propunham uma estratégia europeia comum, coordenada com as instituições da União Europeia e com outros parceiros. Das 33 posições comuns adoptadas e distribuídas a todas as delegações europeias participantes na Assembleia, 27 foram preparadas pela EASA.

Durante o ano, a Agência registou progressos quanto ao estabelecimento do primeiro sistema europeu para a gestão da segurança da aviação. O Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP) coordena e complementa o trabalho dos Estados-Membros, identificando os principais riscos para a segurança que devem ser abordados no plano europeu e definindo metas nacionais concretas de segurança. O Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp) é uma parte essencial do EASP. Este documento de referência para os decisores políticos fecha o ciclo de gestão da segurança, na medida em que associa amplas questões de segurança de alto nível na Europa a acções e iniciativas de mitigação dos riscos subjacentes.

Em conjunto, o Programa e o Plano apontam um caminho para os próximos quatro anos de trabalho em matéria de segurança na Europa, em todos os domínios da aviação. No âmbito da competência alargada da EASA, que passou a incluir a gestão do tráfego aéreo (ATM) e os aeródromos, está assim concluído e pronto a implementar o quadro para uma abordagem sistémica à segurança da aviação.

Impõe-se que esta abordagem abrangente seja o pilar de suporte para a indústria, que garanta níveis de segurança cada vez mais elevados e que, simultaneamente, providencie certificação e procedimentos normativos uniformes. Um primeiro desafio deste compromisso será a certificação da próxima geração de tecnologia ATM para apoio do Céu Único Europeu, tendo sido celebrados protocolos de cooperação nesse sentido com a Empresa Comum SESAR e com o EUROCONTROL.

Na sequência da erupção do vulcão Eyjafjallajökull em Abril de 2010, a EASA cooperou com inúmeras entidades no sentido de garantir a segurança aeronáutica na reabertura do espaço aéreo europeu. A Agência também ajudou a definir uma nova abordagem europeia para garantir a manutenção de elevados padrões de segurança em futuros eventos desta natureza, sem o colapso do tráfego aéreo europeu.

Por último, é com orgulho que anuncio que a EASA superou com êxito a auditoria efectuada em Novembro de 2010 no âmbito da ISO 9001:2008. Esta certificação, que não teria sido possível sem o compromisso e o empenho de todo o seu pessoal, é o reconhecimento das capacidades da Agência na implementação de processos eficientes de trabalho e de organização. A EASA é assim a primeira agência da União Europeia com total certificação ISO 9001:2008.

Patrick Goudou
Director Executivo

Índice

PREÂMBULO PELO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	2
PREÂMBULO PELO DIRECTOR EXECUTIVO	3
ÍNDICE	4
INTRODUÇÃO	6
A AGÊNCIA	7
ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	8
PRINCIPAIS EVENTOS EM 2010	9
ACTIVIDADES DA AGÊNCIA	10
1. ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA	10
1.1. Objectivo e âmbito de aplicação	10
1.2. Principais realizações em 2010.....	10
2. ANÁLISE DA SEGURANÇA E INVESTIGAÇÃO	12
2.1. Objectivo e âmbito de aplicação	12
2.2. Principais realizações em 2010.....	12
Análise da segurança	12
Investigação	14
2.3. Indicadores de desempenho fundamentais	15
3. REGULAÇÃO	16
3.1. Objectivo e âmbito de aplicação	16
3.2. Principais realizações em 2010.....	16
3.3. Indicadores de desempenho fundamentais	18
4. CERTIFICAÇÃO DE PRODUTOS	19
4.1. Objectivo e âmbito de aplicação	19
4.2. Principais realizações em 2010.....	19
4.3. Indicadores de desempenho fundamentais	22
5. CERTIFICAÇÃO DE ENTIDADES	23
5.1. Objectivo e âmbito de aplicação	23
5.2. Principais realizações em 2010.....	23
5.3. Indicadores de desempenho fundamentais	25
6. INSPECÇÕES NOS ESTADOS-MEMBROS	26
6.1. Objectivo e âmbito de aplicação	26
6.2. Principais realizações em 2010.....	26
6.3. Indicadores de desempenho fundamentais	28
7. OPERADORES	29
7.1. Objectivo e âmbito de aplicação	29
7.2. Principais realizações em 2010.....	29
SAFA.....	29
Operadores de países terceiros	30
7.3. Indicadores de desempenho fundamentais	31
8. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL	32
8.1. Objectivo e âmbito de aplicação	32
8.2. Principais realizações em 2010.....	32
8.3. Indicadores de desempenho fundamentais	33

9. ACTIVIDADES DE APOIO.....	34
9.1. Objectivo e âmbito de aplicação	34
9.2. Principais realizações em 2010.....	34
Gestão geral	34
Gestão de requerimentos e serviços de contratação pública	34
Serviços Financeiros.....	35
Serviços jurídicos	35
Comunicações.....	35
Recursos Humanos	36
Formação técnica	37
Informação e serviços empresariais	37
9.3. Indicadores de desempenho fundamentais	38
CONTROLO INTERNO E MITIGAÇÃO DE RISCOS	39
ANEXOS.....	42
ANEXO 1: DECLARAÇÃO DE FIABILIDADE DO GESTOR ORÇAMENTAL	43
ANEXO 2: ESTUDOS E PROJECTOS DE INVESTIGAÇÃO EM 2010	44
ANEXO 3: DECISÕES, PARECERES E NPA EM 2010	45
ANEXO 4: DESEMPENHO FINANCEIRO DA AGÊNCIA EM 2010 (EXECUÇÃO ORÇAMENTAL DA EASA)	47
ANEXO 5: NÚMEROS E DEMOGRAFIA DO PESSOAL	51
ANEXO 6: CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA EASA	53
ANEXO 7: LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS	54

1.

Introdução¹

Em 2010, a Agência prosseguiu a preparação dos seus novos mandatos e responsabilidades e, em paralelo, o reforço e a promoção do seu papel central na estratégia para a segurança da aviação da União Europeia. Nesse contexto, a Agência continuou na senda do estabelecimento de um quadro legal europeu abrangente no domínio da segurança da aviação civil e contribuiu significativamente para a criação de uma estratégia de segurança da aviação europeia.

Em 2010, a Agência passou a assumir novas tarefas:

- desenvolvimento de um Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP) e de um Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp);
- estabelecimento do Sistema Interno de Comunicação de Ocorrências (IORS);
- trabalho preparatório sobre a certificação de Operadores de Países Terceiros (TCO);
- participação na Comissão de Avaliação do Desempenho (PRB) associada ao programa de desempenho da gestão de tráfego aéreo (ATM).

Grande parte do trabalho exigiu uma cooperação estreita com outras autoridades. A EASA garantiu uma representação europeia consistente na 37.^a Assembleia-Geral da OACI, tendo apoiado a elaboração dos Documentos de Trabalho e de Informação apresentados pela presidência belga. Além disso, a Agência continuou directamente envolvida num conjunto de grupos e painéis de trabalho da OACI. No plano europeu, a Agência adoptou um protocolo de cooperação com o EUROCONTROL, tendo sido assinada uma Carta de Acordo (LoA) com a Empresa Comum SESAR, com vista a definir tarefas e modalidades associadas ao programa SESAR.

Em 2010, a Agência continuou a concentrar esforços no sentido de ser reconhecida como uma organização de qualidade de alto nível. Em Novembro de 2010, a EASA obteve a certificação em conformidade com a norma ISO 9001:2008, sendo a primeira agência europeia a receber a certificação total. Em 2010, o Serviço de Auditoria Interna da Agência também foi certificado em conformidade com o Quadro Internacional de Práticas Profissionais (IPPF).

Por último, a Agência realizou o seu exercício anual de avaliação dos riscos. Os riscos identificados e as acções realizadas e/ou iniciadas com vista à sua mitigação são apresentados neste relatório.

¹ O Relatório Geral Anual da Agência para 2010 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 actividades nucleares da Agência e descreve a forma como a Agência implementou o Programa de Trabalho de 2010. Conforme realçam os quadros específicos sobre cada actividade, quase todos os objectivos definidos no programa de trabalho de 2010 estavam alcançados no final desse ano.

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 protecção ambiental na aviação civil é a nossa missão.

Uma estratégia comum

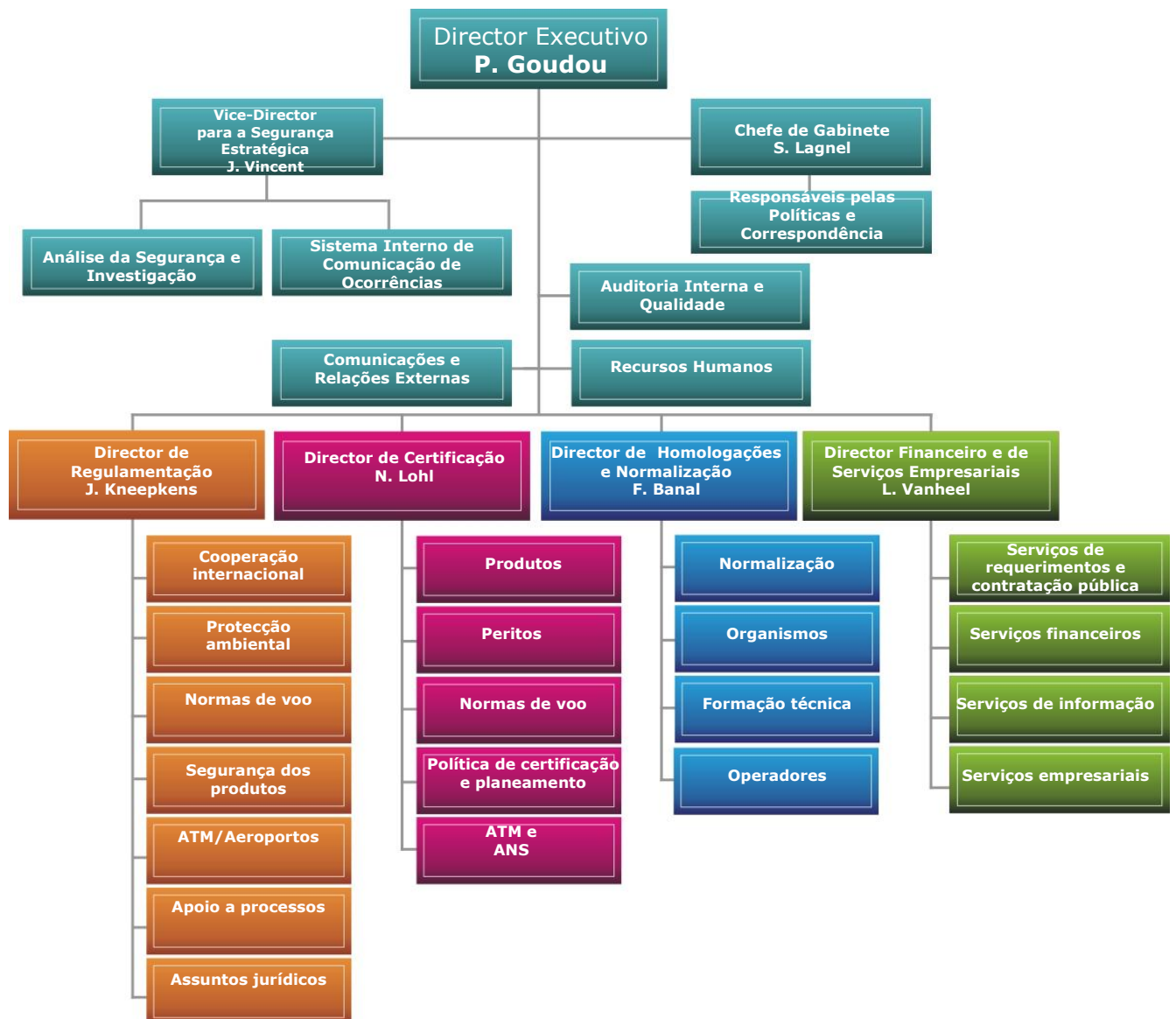
O transporte aéreo é uma das formas mais seguras de viajar. O aumento contínuo do tráfego aéreo exige um esforço comum ao nível europeu para garantir a segurança e a sustentabilidade do transporte aéreo. A Agência elabora normas comuns em matéria de segurança e de protecção ambiental. Controla a aplicação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

As nossas competências

A Agência possui actualmente as seguintes competências principais:

- Regulação: elaboração de legislação em matéria de segurança da aviação; prestação de consultoria técnica à Comissão e aos Estados-Membros.
- Inspecções 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 projecto 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.
- Recolha, análise e investigação de dados para melhorar a segurança da aviação.

Estrutura organizacional



Situação em Maio de 2011

Principais eventos em 2010

Evento	Data
Organizado/co-organizado pela EASA	
Dia de Informação EASA – O segundo alargamento da EASA: Aeródromos e ATM, Oslo	22 de Janeiro de 2010
2.º Fórum de Cooperação Internacional (ICF-2), Dubai	27-29 de Abril de 2010
Visita de Siim Kallas, Vice-presidente da Comissão Europeia e Comissário Europeu dos Transportes, Colónia	31 de Maio de 2010
Conferência Internacional EUA/Europa sobre Segurança da Aviação, Nova Orleães	8-10 de Junho de 2010
<i>Workshop</i> sobre questões relativas a nuvens de cinzas vulcânicas, Colónia	21 de Junho de 2010
Conferência EASA «Rumo a Normas de Segurança Comuns – primeira fase de pareceres ATM», Colónia	24 de Junho de 2010
Conferência Internacional sobre o Impacto das Alterações Climáticas na Segurança da Aviação, Colónia	8 e 9 de Setembro de 2010
Conferência AR/OR, Colónia	20 e 21 de Outubro de 2010
Conferência OPS sobre a Parte-CAT e a Parte-SPA, Colónia	25 de Novembro de 2010
Organizado a nível da OACI/UE	
8.ª Reunião do Comité OACI de Protecção Ambiental da Aviação (CAEP/8), Montreal	1-12 de Fevereiro de 2010
Conferência sobre o Céu Único Europeu II, Madrid	25 e 26 de Fevereiro de 2010
Conferência OACI de alto nível sobre Segurança, Montreal	29-31 de Março de 2010
Primeira Cimeira UE-América Latina sobre Aviação, Rio de Janeiro	24-26 de Maio de 2010
37.ª Assembleia-Geral da OACI, Montreal	27 de Setembro-8 de Outubro de 2010
Cimeira Europeia sobre a Aviação, Bruges	26 e 27 de Outubro de 2010

Actividades da Agência

1. Estratégia de segurança

1.1. Objectivo 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, da indústria, do EUROCONTROL, dos Estados-Membros e da EASA.

Em 2010, este trabalho culminou na produção do primeiro sistema europeu de segurança da aviação, constituído pelo Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP) e pelo Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp) conexo.

1.2. Principais realizações em 2010

➤ **Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP)**

Em 2010, o EASAC desenvolveu um manual para o Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP) e um Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp). Com base neste trabalho, a Comissão Europeia produzirá uma comunicação sobre a estratégia para o futuro da aviação europeia, em que enunciará os objectivos para os próximos anos. Com estes três elementos: uma estratégia, um programa e planos de segurança periódicos, o quadro está completo.

A Europa é pioneira nesta iniciativa, porque nenhuma outra região do mundo possui uma estrutura capaz de colocar em prática as medidas de gestão da segurança. Os elementos enunciados foram calorosamente subscritos pelo Conselho de Administração da Agência em Dezembro de 2010.

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

- um conjunto de políticas e objectivos (a estratégia);
 - um conjunto integrado de regulamentações e actividades tendentes a melhorar a segurança (o programa); e
 - uma avaliação de alto nível das questões de segurança e um plano de acção conexo (o plano de segurança).
- O manual EASP

O EASP é descrito num manual que inclui um conjunto de processos e actividades e que se encontra dividido em duas partes.

A primeira parte aborda o sistema de segurança da aviação europeia instituído pelo Regulamento de Base. Define o cenário e descreve os diferentes actores, as suas

funções e responsabilidades e a forma como interagem. Esta descrição é fundamental para compreender de que forma pode o sistema ser utilizado para melhorar a segurança. O documento também descreve os actores externos que influenciam o sistema.

A segunda parte descreve a forma como o sistema deve funcionar para alcançar uma melhoria contínua da segurança. A introdução de um sistema formal de gestão de segurança em todos os sectores da indústria da aviação civil ainda se encontra em desenvolvimento. Na verdade, a OACI introduziu uma mudança de paradigma que está a ser aplicada actualmente. Esta mudança de paradigma é composta por dois elementos: o SMS/SSP e a regulamentação baseada no desempenho, integrados numa abordagem total do sistema. Para tomar em consideração o novo ambiente, esta parte do documento propõe novos objectivos e chama a atenção para processos já existentes. A proposta coloca a gestão colectiva da segurança no âmago do sistema da aviação.

O manual EASP é um documento inicial. O sistema terá de evoluir à medida que os princípios de gestão da segurança forem sendo implementados. A colaboração é a chave para uma implementação bem-sucedida da gestão da segurança. Este é um facto especialmente evidente para a Agência e pode bem servir de modelo para outras abordagens de cooperação regional.

O EASP também tem por objectivo prestar assistência aos Estados-Membros na preparação dos seus programas SSP. Fornece uma perspectiva europeia das diferentes interfaces e das questões comuns a abordar. Esta visão europeia é fundamental para a abordagem colaborativa, e vice-versa. De facto, uma compreensão comum do funcionamento do sistema EASA e das funções e actividades de todos os intervenientes constitui a base do trabalho de equipa que terá de ser definido para que esta iniciativa possa ter êxito.

- O Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp)

Em 2010 foi elaborada a primeira edição do EASp na sequência de uma abordagem realizada da base para o topo. As prioridades iniciais foram definidas agregando as prioridades nacionais comunicadas pelos Estados-Membros. Estas foram comparadas com as prioridades definidas pela Iniciativa Europeia de Segurança Estratégica (ESSI), pelo EUROCONTROL e pela Agência. Futuras edições adoptarão uma metodologia cooperativa mais robusta do que o método da base para o topo utilizado para esta primeira versão. Os princípios para o desenvolvimento dos próximos planos são descritos no manual EASP.

A gestão da segurança tem evoluído ao longo dos anos. Melhorar o registo de segurança tornou-se uma tarefa árdua que exige esforços colectivos e hierarquização de recursos escassos. A publicação de um Plano de Segurança testemunha o compromisso europeu para com a concretização das medidas.

Por detrás deste documento está a intenção de fechar o circuito da gestão da segurança, associando as questões de segurança (identificadas a nível europeu mediante a análise das ocorrências nesta matéria) aos planos de acção e iniciativas lançados para mitigar os riscos subjacentes.

O EASp propõe um caminho para os próximos quatro anos que traça um quadro abrangente do trabalho de segurança na Europa em todos os domínios da aviação. Define o primeiro conjunto de prioridades, que é complementado por planos de segurança nacionais e, ao nível da Agência, por um programa de segurança interno. O plano constrói ainda uma rede de acção. A coordenação e a colaboração estreita são fundamentais para mantê-lo actualizado e eficaz.

2. Análise da segurança e investigação

2.1. Objectivo 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 acções 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 factores 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 acções de comunicação da EASA com as outras partes interessadas.

O ano 2010 centrou-se na consolidação das capacidades existentes, apostando, por exemplo, na prossecução do aperfeiçoamento da abordagem sistemática que liga as actividades de segurança aos riscos de segurança identificados e no alargamento da utilização e da partilha de dados sobre segurança.

2.2. Principais realizações em 2010

Análise da segurança

- Utilização produtiva de dados sobre segurança

O alargamento da utilização de dados de segurança resultou numa maior focalização dos trabalhos na detecção de tendências e de precursores, com vista a evitar futuros acidentes. Novos acordos internacionais de partilha de dados foram debatidos para reforçar a cooperação e foram fornecidas novas ferramentas para melhorar a disponibilidade de dados relativos à segurança no seio da Agência.

Um dos principais objectivos 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», o que significa que o projecto pode arrancar em 2011.

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

- Sistema Interno de Comunicação de Ocorrências (IORS)

Uma importante realização em 2010 foi a criação do Sistema Interno de Comunicação de Ocorrências (IORS), que tem como objectivo melhorar os sistemas internos da Agência em termos de organização e processamento de todas as ocorrências que lhe são comunicadas. O trabalho debruçou-se, entre outros aspectos, sobre o desenvolvimento da política IORS, os procedimentos necessários e a forma como deve usada. O Departamento IORS foi criado em Outubro de 2010.

- Cooperação em investigação

Com métodos de trabalho que promoveram uma cooperação mais estreita e uma maior confiança, foi possível realizar acções correctivas mais rápidas e seguras após a ocorrência de acidentes e incidentes graves. Foi desenvolvido e adoptado um novo instrumento legislativo europeu, o Regulamento (UE) n.º 996/2010², que clarifica o papel e as responsabilidades da EASA.

No acompanhamento dos grandes acidentes ou incidentes graves de aviação civil ocorridos em 2010 incluem-se os seguintes:

- 21 de Janeiro de 2010: Agusta AW139 EC-KYR, acidente, Almeria, Espanha;
- 10 de Abril de 2010: TU-154M, Forças Armadas Polacas, acidente em Smolensk, Rússia;
- 13 de Abril de 2010: Airbus A300B4-203F, XA-TUE da AeroUnion, Monterrey, México;
- 12 de Maio de 2010: Airbus A330, 5A-ONG, acidente, Líbia;
- 28 de Julho de 2010: Airbus A321, AP-BJB Airblue, acidente, Islamabad;
- 27 de Julho de 2010: Boeing MD-11, avião de carga da Lufthansa, D-ALCQ, acidente no aeroporto de Riade, Arábia Saudita;
- 3 de Setembro de 2010: Boeing 747-400F, N571UP, acidente, Dubai, EAU;
- 4 de Novembro de 2010: Airbus A380, Qantas, acidente por falha de motor (não fatal).

- Cinzas vulcânicas

No seguimento da enorme perturbação que a erupção do vulcão Eyjafjallajökull (Islândia) provocou, em Abril de 2010, no tráfego aéreo do Ocidente e do Norte da Europa, a Agência envidou esforços significativos no sentido de estabelecer medidas adequadas que promovessem a continuidade segura das operações aéreas. Foi dada prioridade à coordenação, à realização de *workshops* e de apresentações e à participação em grupos de trabalho, com o objectivo de minimizar o impacto de eventuais futuros eventos. Para esse efeito, foi emitido um Boletim de Informações de Segurança³ com recomendações destinadas aos operadores de aviões ou helicópteros de turbina em fase de travessia ou aproximação de espaços aéreos comprovada ou potencialmente contaminados por cinzas vulcânicas. No âmbito da recém-criada Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia (EACCC), a Agência tem procurado garantir uma resposta consistente, coerente e atempada às situações de crise. Foi ainda iniciada uma colaboração com a OACI com vista à adopção de novas normas de certificação para cinzas vulcânicas.

² Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Directiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35—50).

³ EASA SIB N.º 2010-17R2: Voo em espaço aéreo com baixa contaminação de cinza vulcânica.

- Iniciativas de segurança com produção de resultados

Os três pilares ESSI foram associados ao Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP).

- Equipa Europeia da Segurança da Aviação Comercial (EGAST): Foram adoptados novos Termos de Referência com uma ligação ao Comité Consultivo Europeu para a Segurança da Aviação (EASAC). Foi lançada a actividade ECAST Runway Safety, liderada pelo Grupo de Trabalho Europeu para a Prevenção de Saídas de Pista (EWGPRES). Está a ser preparado o lançamento do Fórum Europeu de Monitorização de Dados de Voo (FDM).
- Equipa Europeia da Segurança dos Helicópteros (EHEST): Foi publicado um relatório EHEST sobre os acidentes ocorridos em 2000-2005, bem como vídeos e duas brochuras sobre segurança. Na Europa, organizou-se, em 2010, o Seminário Internacional de Segurança dos Helicópteros (International Helicopter Safety Seminar – IHSS).
- Equipa Europeia da Segurança da Aviação Geral (EGAST): Foram publicadas as orientações de promoção da segurança da EGAST, bem como brochuras e vídeos relacionados com as mesmas.

- Gestão do desempenho da segurança

A Comissão de Avaliação do Desempenho (PRB), foi criada na sequência da instituição do órgão de análise do desempenho pelo Regulamento (UE) n.º 691/2010⁴ no âmbito do sistema de desempenho da gestão de tráfego aéreo. Na medida em que este sistema de desempenho também abrange a segurança, a cooperação com a Agência foi incluída no regulamento. 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 directores da Agência e da Comissão de Avaliação do Desempenho (PRB).

- Promoção internacional da segurança

A Conferência de Alto Nível sobre Segurança (HLSC) da OACI realizou-se em Março de 2010. A EASA presidiu ao grupo que reuniu os países na produção e apresentação conjunta dos trabalhos, o que permitiu à Europa falar a uma só voz na Conferência.

Em Setembro de 2010, a Agência organizou uma importante conferência internacional sobre o impacto das alterações climáticas na aviação.

Investigação

➤ Planeamento da investigação para o futuro

Tomando em consideração as prioridades máximas do Plano Europeu para a Segurança da Aviação e o programa temático do Grupo de Parceria para a Investigação no Sector da Aviação Europeu (EARPG), em 2010 a Agência integrou as suas necessidades e pedidos de propostas de novos projectos, bem como os projectos acumulados de anos anteriores, no ambicioso Plano de Investigação da EASA para o período 2011-2013. O

⁴ Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, de 29 de Julho de 2010, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea (JO L 201 de 3.8.2010, p. 1–22).

plano inclui propostas de projectos decorrentes do Programa de Regulamentação, projectos sugeridos por Recomendações de Segurança, e propostas apresentadas pela ESSI, pelas direcções de Certificação e Regulamentação e pelo Grupo Consultivo Europeu sobre Factores Humanos (EHFAG).

A Agência cooperou estreitamente com a Comissão Europeia no âmbito das actividades de investigação comunitárias com impacto no sistema EASA (7.º Programa-Quadro [FP7], subárea 7.1 Aeronáutica e Transporte Aéreo). Neste contexto, a EASA participou em conselhos de intervenientes e/ou comités consultivos e organizou reuniões de avaliação de progressos.

A EASA estabeleceu ainda interfaces com as iniciativas de tecnologia em larga escala SESAR e CLEAN SKY. Em 2010, a Agência também participou e prestou o seu contributo para o Grupo de Implementação e para a Equipa de Integração do Conselho Consultivo para a Investigação Aeronáutica na Europa (ACARE). O **Anexo 2** apresenta uma lista dos estudos e projectos de investigação levados a cabo em 2010.

2.3. Indicadores de desempenho fundamentais

Objectivo	IDF	Meta 2009	Meta 2010	Resultado 2010
Disponibilizar atempadamente e melhorar o conteúdo do Relatório Anual de Segurança.	Data de publicação antecipada, melhores indicadores, maior abrangência e rigor.	Conteúdo completo e aprovado até 1 de Junho.	Conteúdo completo e aprovado até 25 de Maio.	O Relatório Anual de Segurança (ASR) 2009, revisto em termos de conteúdo, foi aprovado pelo Comité Interno de Segurança em 6 de Abril de 2010.
Melhorar a resposta da Agência a Recomendações de Segurança formais.	Percentagem de novas Recomendações de Segurança que obtiveram resposta no prazo máximo de 90 dias.	90 %	95 %	88 %
Coordenação, avaliação e fornecimento atempado de respostas a grandes acidentes fatais de aviação civil.	Acompanhamento e investigação activa para determinação do melhor plano de acção correctivo.	Acompanhamento de cinco grandes acidentes fatais de aviação civil.	Acompanhamento de sete grandes acidentes fatais de aviação civil.	Superado.
Melhorar o planeamento e a taxa de implementação das acções planeadas.	Planos de acção aceites. Acompanhamento dos planos de acção indicando que uma percentagem elevada de acções está a ser implementada.	Os grupos de trabalho ECAST apresentam resultados; a EHEST aprova um plano de acção; a EGAST publica materiais de promoção da segurança.	Os grupos de trabalho ECAST apresentam resultados; a EHEST aprova um plano de acção; a EGAST publica materiais de promoção da segurança.	Alcançado.

3. Regulação

3.1. Objectivo e âmbito de aplicação

A Agência, em estreita cooperação com a Comissão Europeia, gere e coordena a preparação de legislação comunitária 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 materiais de orientação e de apoio à certificação.

Em 2010, a Agência prosseguiu as suas actividades em conformidade com as prioridades definidas pela Comissão Europeia e tendentes à plena implementação do Regulamento de Base. A apresentação atempada de instrumentos de regulamentação continuou a ser um importante desafio em 2010, em particular no que diz respeito às três normas ATM sujeitas a um «processo acelerado».

3.2. Principais realizações em 2010

➤ Programa de regulamentação

A EASA levou a cabo um número significativamente maior de acções do que as 17 inicialmente previstas no Programa de Regulamentação, incluindo a emissão do parecer relativo à introdução do novo *software* ACAS II, a emissão da decisão que introduz meios de conformidade aceitáveis (AMC) e materiais de orientação (GM) na Parte-M sobre «degelo/antigelo», a emissão dos três pareceres ATM sujeitos a um processo acelerado, bem como a emissão dos documentos de resposta às observações (CRD) sobre as partes relativas ao licenciamento das tripulações de voo (FCL), à certificação médica (MED), aos requisitos aplicáveis às autoridades e/ou requisitos aplicáveis às organizações (AR/OR), às tripulações de cabina (CC) e às operações aéreas (OPS)⁵. Os pareceres sobre a Parte-FCL e a Parte-MED foram apresentados em 2010. O **Anexo 3** enuncia uma lista com as decisões, pareceres e anúncios de proposta de alteração (NPA) apresentados em 2010.

➤ Mandato actual

A EASA emitiu vários NPA importantes sobre a contratação de serviços técnicos, a adaptação do Regulamento (CE) n.º 2042/2003⁶ e as especificações de certificação CS-25 sobre o tipo e número de Saídas de Emergência para Passageiros e CS-27/CS-29 sobre o Controlo da Vibração.

➤ Alargamento do âmbito de actuação

- Primeiro alargamento

A Agência prosseguiu o seu trabalho em conformidade com os oito pacotes de trabalho prioritários acordados pelo Conselho de Administração 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.

⁵ OPS, relativas a operações de transporte aéreo comercial em helicópteros e aviões (CAT [A+H]) e operações exigindo certificações específicas (SPA).

⁶ 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 de 28.11.2003, p. 1–165).

Os CRD sobre a Parte-AR e sobre a Parte-OR foram publicados em Outubro de 2010. Contêm os requisitos aplicáveis às autoridades (AR) em matéria de FCL, de organizações de formação, de centros de medicina aeronáutica, de dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD), de operações aéreas, de certificação médica aeronáutica e de tripulações de cabina, bem como os requisitos aplicáveis às organizações (OR) em matéria de organizações que ministram formação, de centros de medicina aeronáutica, de FSTD e de tripulações de cabina. Os CRD sobre as especificações de certificação para FSTD para aviões e helicópteros foram publicados em Dezembro de 2010.

- Segundo alargamento

A Agência emitiu os pareceres da «primeira fase» («processo acelerado») sobre três regras ATM essenciais e prosseguiu as suas actividades de regulamentação em conformidade com as prioridades acordadas. A EASA também emitiu o parecer sobre a norma relativa aos requisitos de utilização do espaço aéreo comum com a primeira subparte sobre o *software* ACAS II versão 7.1, que é obrigatório no espaço aéreo europeu. A elaboração de Regras de Execução para a segurança dos aeródromos prosseguiu com o objectivo de emitir os NPA conexos até 2011 e de adoptar as regras até 2013, tal como estipulado no Regulamento de Base.

Na sequência do pedido efectuado pela Comissão Europeia, e atendendo à função consultiva da Agência em matéria de segurança (artigo 13.º-A do Regulamento que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu [«Regulamento-Quadro»]), a Agência contribuiu activamente para a elaboração das regras de execução do céu único europeu para as funções de gestão da rede ATM e para o esquema de desempenho ATM, bem como para o fornecimento de informações para o estabelecimento ou a modificação de blocos funcionais de espaço aéreo (FAB).

- Implementação do programa de trabalho para 2010 no domínio da regulamentação: interface com organizações

No âmbito da implementação do seu programa de trabalho para 2010, a Direcção de Regulamentação reforçou a interacção com o EUROCONTROL, com a SESAR e com a OACI.

O protocolo de cooperação celebrado entre a Agência e o EUROCONTROL foi adoptado e o Programa de Trabalho para 2011 e respectivas especificações de competências foram executados para maximizar sinergias no trabalho de ambas as organizações e para facilitar a implementação do novo ambiente regulador no domínio ATM. Na área da protecção ambiental, foi igualmente estabelecida uma estreita relação de trabalho.

Uma Carta de Acordo (LoA) entre a Agência e a Empresa Comum SESAR foi formalmente assinada para definir competências e modalidades associadas ao programa SESAR. Do ponto de vista regulamentar, a Agência está envolvida em tarefas de planeamento, segurança e elaboração de projectos de normas, além de desempenhar um papel fundamental no processo de validação dos pacotes de trabalho SESAR. A Agência também apoiou o programa SESAR na validação dos aspectos da segurança relacionados com a implementação do programa.

A EASA continuou ainda a participar directamente em diferentes grupos de trabalho e painéis da OACI, reforçando a sua cooperação com esta organização e o seu apoio no desenvolvimento de novas regras e normas. A EASA cooperou com o grupo de trabalho da OACI e com os painéis sobre operações e serviços de aeródromos do grupo de estudo da OACI para operações de sistemas de aeronaves não tripuladas e com o grupo de trabalho sobre a nova geração de profissionais da aviação (NGAP). Também participou nas reuniões dos grupos de trabalho sobre ruído de aeronaves, emissões de aeronaves,

modelação e bases de dados. Foi prestado apoio à Comissão Europeia na preparação da reunião do Grupo Director OACI/CAEP.

3.3. Indicadores de desempenho fundamentais

Objectivo	IDF	Meta 2009	Meta 2010	Resultado 2010
Melhorar o processo de regulamentação através da organização de conferências, para comunicar com os intervenientes numa fase mais precoce do processo.	Número de conferências de alto nível organizadas no início de novas atribuições.	4	4	6 ⁷
Ser mais proactivo para com as instituições da OACI, EM e UE para assumir um papel de liderança na preparação de regras e na definição de objectivos de segurança.	Adopção e grau de implementação de uma política de interacção com estes diferentes actores fundamentais.	A política elaborada pelo departamento de regulamentação é adoptada pelos directores.	75 % da política implementada.	95 %
Implementar os procedimentos de trabalho adoptados pelo departamento de regulamentação.	% das tarefas implementadas.	95 %	95 %	135 %

⁷ Dia de Informação EASA – O segundo alargamento da EASA: Aeródromos e ATM, Parte-21J/145 Workshop de interface – Debate sobre a aceitação de peças e reparações, Workshop sobre MDM.047, M.014 e 145.012, Conferência AR/OR, Conferência OPS sobre a Parte-CAT e a Parte-SPA.

4. Certificação de produtos

4.1. Objectivo e âmbito de aplicação

A Agência é responsável pela certificação-tipo de aeronavegabilidade e ambiental dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos. As suas competências abrangem a certificação inicial de novos projectos de tipo e uma multiplicidade de actividades conexas, tais como a emissão de certificados-tipo suplementares, a aprovação de alterações e projectos de reparação. Também cobrem actividades destinadas a garantir a aeronavegabilidade permanente dos produtos, peças e equipamentos certificados durante a totalidade do seu ciclo de vida. Tais actividades implicam uma capacidade de reacção imediata a problemas de segurança, bem como a emissão e divulgação das informações obrigatórias aplicáveis (as Directivas de Aeronavegabilidade [AD]).

Em 2010, a Direcção de Certificação da Agência focou a sua atenção na melhoria das acções relacionadas com a aeronavegabilidade permanente e na preparação da implementação das novas tarefas, além de assegurar o exercício da sua competência principal no domínio da certificação de aeronavegabilidade e ambiental dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos.

4.2. Principais realizações em 2010

A Direcção de Certificação promoveu e apoiou activamente o desenvolvimento de um novo sistema (ferramentas e métodos de trabalho) para uma recolha, análise e registo consistente das informações de segurança recebidas. Também contribuiu para o desenvolvimento do quadro regulamentar relativo às novas responsabilidades da Agência e apoiou a revisão do actual Regulamento relativo aos honorários e às taxas⁸, com vista a criar um mecanismo de financiamento adequado para as novas actividades.

A Direcção moldou a sua estrutura organizacional em conformidade com o exposto e criou o Departamento de Gestão de Tráfego Aéreo (ATM) e Sistemas de Navegação Aérea (ANS), que ficará incumbido de todas as investigações e supervisão dos sistemas utilizados para prestar serviços ATM/ANS.

O desenvolvimento de um «Programa de Formandos» para jovens técnicos registou novos avanços com a adopção de uma Decisão pelo Director Executivo⁹, definindo o quadro geral que estará na base dos programas de formandos executados na EASA.

A Agência promoveu activamente a sua cooperação com as diversas partes interessadas através de um conjunto de eventos específicos (*workshops*, seminários, reuniões de gestão, etc.) e de uma ferramenta de comunicação recentemente desenvolvida, os Memorandos de Certificação¹⁰.

➤ **Certificação-tipo de aeronavegabilidade e ambiental dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos**

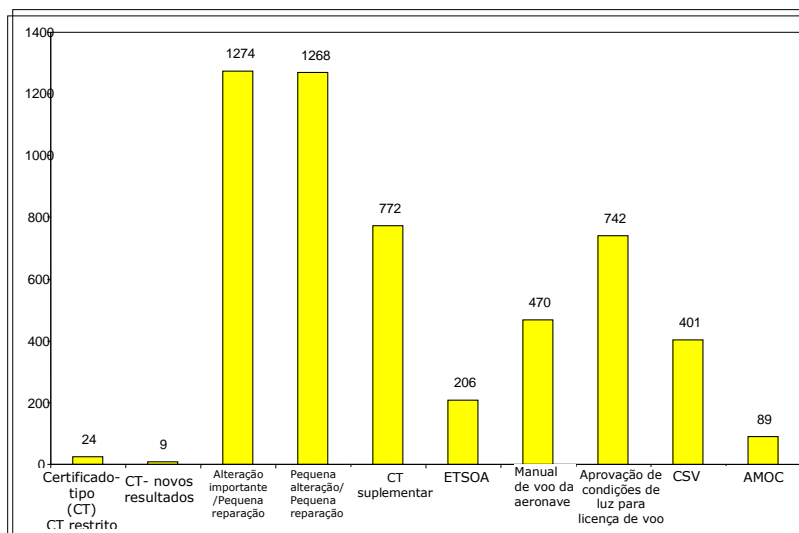
- Tendência dos pedidos recebidos

⁸ Regulamento (CE) n.º 593/2007 da Comissão, de 31 de Maio de 2007, relativo aos honorários e às taxas cobrados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação e Regulamento (CE) n.º 1356/2008 da Comissão, de 23 de Dezembro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 593/2007, relativo aos honorários e às taxas cobrados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação.

⁹ Decisão n.º 2010/175/E do Director Executivo da Agência, de 16 de Dezembro de 2010, relativa às regras que regem o Programa de Formandos da EASA.

¹⁰ Os Memorandos de Certificação da EASA clarificam em termos gerais o rumo que a Agência deve adoptar relativamente a componentes de certificação específicos. Visam fornecer orientações sobre determinados temas e, enquanto instrumentos não vinculativos, podem prestar informações e orientações complementares para efeitos de demonstração da conformidade com as normas vigentes.

O número de novos pedidos de certificação de aeronavegabilidade e ambiental apresentados à Agência em 2010 provou que a indústria recuperou da crise financeira. O número (5255) manteve-se estável em comparação com 2009. Foram recebidos pedidos de certificação de novos projectos de tipo para diversos tipos de produtos, desde aerostatos, balões, motores e hélices a pequenos aviões e autogiros. No que diz respeito a aviões de grandes dimensões, a Bombardier, um fabricante de aeronaves canadiano, submeteu um pedido de certificação simultânea europeia (EASA)/canadiana (Transportadora de Aviação Civil do Canadá – Transport Canada Civil Aviation, TCCA) para os seus aviões bimotores (CS100 e CS300), série C, de médio curso. O diagrama apresenta os pedidos recebidos, distribuídos em função da sua natureza:



- Principais programas plurianuais de certificação-tipo em curso

Foram envidados esforços significativos num conjunto de projectos plurianuais de certificação-tipo, tais como o Airbus A350, o A400M para transporte militar e o helicóptero Eurocopter EC175, bem como na validação dos jactos executivos Embraer EMB-550 e EMB-545, do Jacto Regional Mitsubishi (MRJ), do helicóptero multifunções HAL Dhruv e do jacto regional Sukhoi Superjet 100. Em 2010, a validação dos aviões de transporte de passageiros a jacto Boeing B787 e B747-8 entrou na sua fase final, mas os dois projectos sofreram alguns atrasos por questões de ordem técnica.

- Número de certificados emitidos

Durante o ano foram emitidos 3996 certificados¹¹. Foram concedidos certificados-tipo ao monoplano bimotor com configuração *pusher*, Skycar, ao motor de turbina SaM146-IS17, ao motor de pistões *diesel* TDA CR 1.9 8V e ao hélice Helix H50F. A Agência concluiu ainda com sucesso a validação do jacto executivo leve brasileiro Embraer EMB-505, do jacto executivo de cabina super-*midsize* americano Hawker Model 4000, e de vários tipos de balão de ar quente de Kavanagh, Austrália. Foi entregue um certificado-tipo restrito (RTC) à Beriev Aircraft Company relativo à sua aeronave anfíbia polivalente Be-200ES-E.

¹¹ Certificado: homologação, licença ou outro documento emitido como resultado da certificação.

➤ **Aeronavegabilidade permanente**

- Questão dos assentos da Koito

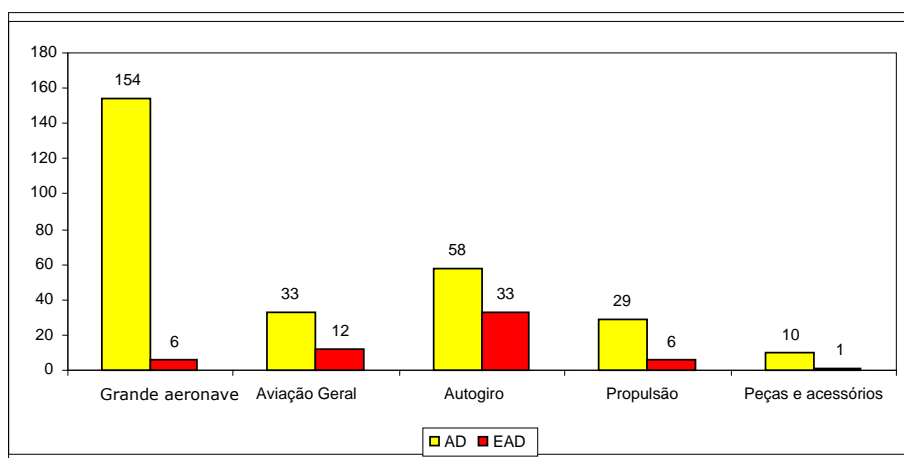
No que diz respeito à falsificação dos resultados dos testes efectuados aos assentos de que foi acusada a Koito Industries Ltd (Japão), a EASA trabalhou em estreita cooperação com a sua homóloga americana, a Administração Federal da Aviação (FAA), na definição de acções vinculativas tendentes a promover a harmonização dos conteúdos da proposta de directiva de aeronavegabilidade (PAD) da EASA e do aviso de proposta de regulamentação (NPRM) da FAA relevantes nesta matéria. Antes da publicação das normas finais, foram organizadas duas sessões de informação sectorial, para facilitar a apresentação de observações.

- Acidente da Qantas

Ao longo do ano, a Direcção participou activamente na análise de investigações sobre acidentes e incidentes, incluindo o acidente com o Airbus A380, operado pela transportadora Qantas Airlines, em Novembro de 2010.

- AD e EAD

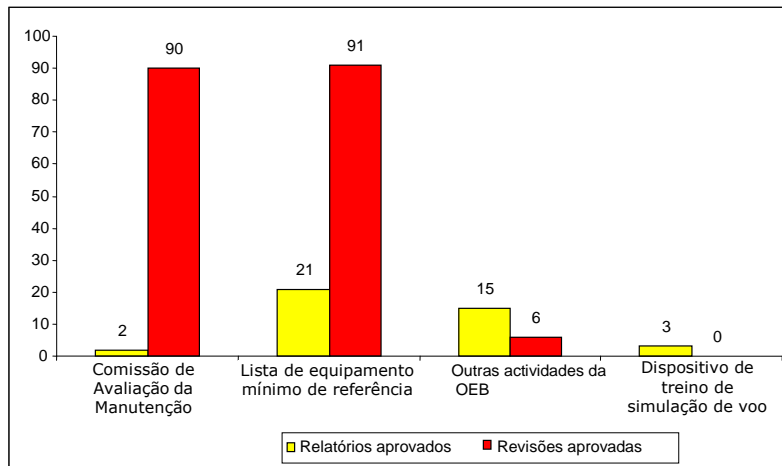
Finalmente, para garantir as funções de aeronavegabilidade permanente associadas aos produtos, peças e equipamentos sob supervisão da Agência, foram emitidas 284 directivas de aeronavegabilidade (AD) e 58 directivas de aeronavegabilidade de emergência (EAD). As informações correspondentes são apresentadas no diagrama infra:



➤ **Tarefas de certificação relacionadas com operações**

Estas tarefas de certificação compreendem o processo da Comissão de Avaliação da Manutenção (MRB) e uma multiplicidade de actividades da Comissão de Avaliação Operacional (OEB), tais como a aprovação de uma lista de equipamento mínimo de referência (MMEL), questões de formação-tipo de tripulações de voo e de cabina e qualificações do dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD).

Os resultados são apresentados a seguir:



4.3. Indicadores de desempenho fundamentais

Objectivo	IDF	Meta 2009	Meta 2010	Resultado 2010
Garantir 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 %	88,19 %
Internalizar tarefas de certificação em conformidade com a política de internalização.	Horas internas em percentagem do total de horas.	62 %	64 %	70,95 %
Melhorar a eficiência do pessoal técnico.	Quota de horas técnicas (trabalho de projecto) em percentagem do total de horas.	65 %	66 %	80,11 %
Garantir o cumprimento adequado de todas as tarefas de certificação no âmbito das normas de voo.	Número de horas de trabalho técnico despendidas por projecto em percentagem do número de horas projectadas.	-	90 %	97,85 %
Satisfação da indústria.	Percentagem de <i>feedback</i> positivo recebido através de inquéritos efectuados junto das partes interessadas.		80 %	72 % (com base numa taxa de participação de 29 %)
Qualidade da supervisão da segurança relacionada com projectos (aeronavegabilidade inicial e permanente [IAW e CAW])	Número de incidentes ou acidentes importantes (CS 25 e CS 29 a/c) causados ou parcialmente causados por deficiências de projecto.		Igual ou inferior à média dos últimos 10 anos.	Em fase de revisão, com vista a desenvolver um indicador mais válido.

5. Certificação de entidades

5.1. Objectivo e âmbito de aplicação

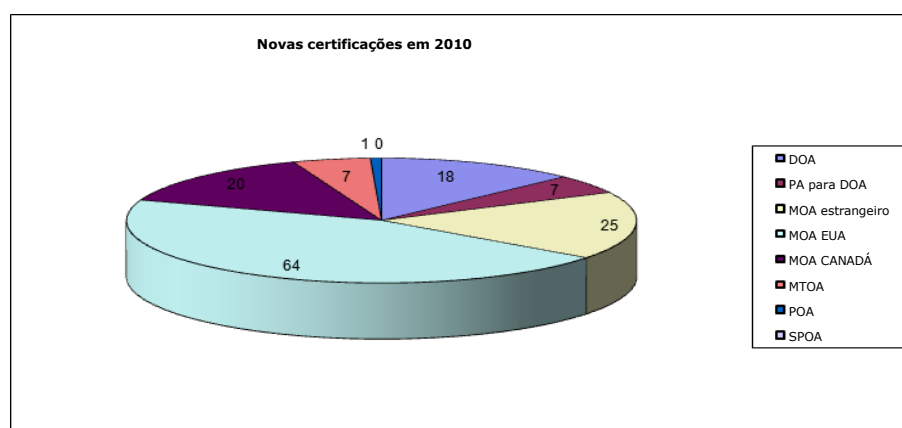
A EASA é responsável pela certificação de entidades de projecto, independentemente da sua localização, e de entidades responsáveis pela produção, manutenção, formação em manutenção e gestão da aeronavegabilidade permanente localizadas fora do território dos Estados-Membros. Tais competências também incluem a certificação de entidades de produção localizadas fora do território de um ou mais Estados-Membros, quando solicitada por estes.

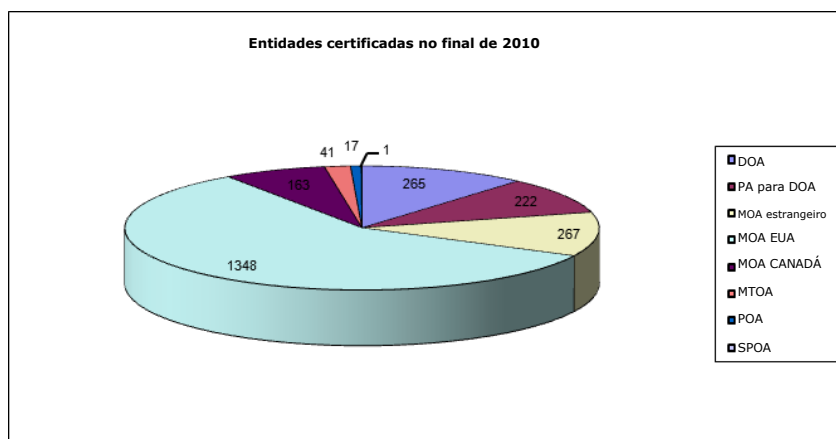
Em 2010, as actividades de certificação de entidades enquadradas no âmbito inicial da Agência atingiram a maturidade em termos de actividade e metodologias. O trabalho em 2010 centrou-se na promoção do actual método e abordagem à certificação de entidades, na preparação de novas competências e na implementação de processos conexos, por exemplo, alargamento ao licenciamento de tripulações de voo e ATM/ANS (processo acelerado).

5.2. Principais realizações em 2010

As actividades no domínio da certificação de entidades registaram uma subida constante em 2010, nomeadamente a certificação de entidades de projecto (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, inclusivamente em locais fora da Europa. Os valores relativos à certificação de entidades são os seguintes:

Novas certificações em 2010



Entidades certificadas em 31.12.2010➤ **Certificação de entidades de projecto**

Em 31 de Dezembro de 2010, tinha sido emitido um total de 265 certificações DOA, 192 das quais internalizadas pela Agência. As AAN mantiveram 73 certificações na sua posse, 92 entidades encontravam-se na fase de avaliação inicial para DOA e 45 em procedimentos alternativos (AP) para DOA. A internalização de actividades atingiu a meta prevista. Em 2010, foram transferidas mais três entidades para chefes de equipas da EASA, uma para DOA e duas para AP para DOA. Novas transferências ocorrerão se as AAN decidirem suspender as suas actividades ou se o alargamento do âmbito da DOA o exigir.

➤ **Certificação de entidades de produção**

Foram reforçados os contactos com a autoridade competente chinesa relativamente às instalações de produção implantadas na China de duas entidades titulares de POA da EASA e à Linha de Montagem Final (LMF) da Airbus também estabelecida naquele país. Além disso, foi ainda accionado e promovido o processo de emissão dos certificados de aeronavegabilidade para exportação (ECofA) da EASA para aeronaves fabricadas na China. O apoio a esta actividade específica foi prestado pelo representante da EASA na China.

➤ **Certificação das entidades de manutenção e/ou aeronavegabilidade permanente**

No domínio da certificação das entidades de manutenção e/ou aeronavegabilidade permanente, a EASA tem, na maioria dos casos, optado por subcontratar às AAN dos Estados-Membros as investigações técnicas e a vigilância permanente dessas entidades. Os peritos internos cobrem directamente um número limitado de certificações, a fim de assegurarem e desenvolverem conhecimentos técnicos especializados e uma gestão eficaz da actividade das AAN. A EASA contribuiu para preparar uma transição sem sobressaltos dos acordos bilaterais existentes sobre manutenção para os novos acordos bilaterais UE-EUA.

5.3. Indicadores de desempenho fundamentais

Objectivo	IDF	Meta 2009	Meta 2010	Resultado 2010
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 AAN acompanhadas por chefes de equipa da EASA ou por quadros administrativos da EASA.	n.d.	5 %	3,8 %
Implementar novas competências, ajustadas em tempo útil às alterações das datas de implementação.	Disponibilidade de um plano de implementação.	Ajustar regularmente o plano de implementação.	Implementar as novas competências em conformidade com o plano de implementação.	Ajustamento ao plano de implementação, em conformidade com as alterações às regras de execução.
Desenvolver de forma proactiva ligações estruturadas com a Comissão e com as principais autoridades reguladoras em matéria de operadores de países terceiros, preservando a independência da Agência.	Número de reuniões regulares realizadas com a CE.	n.d.	Reuniões trimestrais.	Foram realizadas reuniões regulares.
Preparação de procedimentos adequados para subcontratação às AAN no âmbito das novas competências.	Percentagem de tarefas subcontratadas <i>versus</i> tarefas desempenhadas por pessoal da EASA.	Finalizar a fase de elaboração dos procedimentos de subcontratação.	Estabelecer procedimentos de subcontratação (meta 80 %).	Ajustamento a procedimentos de subcontratação devido ao adiamento da política de subcontratação.
Desenvolver um sistema de vigilância baseado no risco, com fases definidas de teste e implementação.	Implementação das fases de vigilância baseadas no risco <i>versus</i> plano de implementação.	Finalização da fase de definição.	Finalização da fase de teste.	Conceito finalizado, novos avanços sujeitos à disponibilidade de ferramentas de teste.

6. Inspecções nos Estados-Membros

6.1. Objectivo 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 inspecções de normalização. Estas inspecções podem também incluir inspecções de empresas ou associações de empresas sob a supervisão das AAN inspeccionadas.

Nas áreas da aeronavegabilidade inicial e permanente, a Agência monitoriza a conformidade das AAN com os requisitos do Regulamento de Base e respectivas regras de execução, de acordo com o quadro definido pelo Regulamento (CE) n.º 736/2006 da Comissão.¹² 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 inspecções de normalização para garantir uma transição suave e para evitar a ocorrência de falhas de segurança até à adopção 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 3922/91¹³ do Conselho («OPS-EU»). Em 2010, a Agência centrou a sua atenção na prossecução da melhoria das suas actividades de normalização e trabalhou no sentido de uma melhoria contínua do processo de normalização.

6.2. Principais realizações em 2010

➤ Contexto:

Em 2010, 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 inspecções em 26 «Estados EASA» e em sete «Estados com protocolo de cooperação». A normalização continuou a combinar todas as inspecções sectoriais planeadas para o mesmo país, para dotar a Comissão Europeia de um «quadro global» consistente em todos os domínios técnicos. Aproximadamente 90 % das inspecções periódicas realizadas em 2010 foram planeadas e executadas como «inspecções combinadas».

➤ Pool de inspectores

A EASA está decidida a integrar inspectores destacados das AAN nas suas equipas de inspecção, o que lhe permite, 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 proactiva). Em 2010, 95 membros das equipas eram inspectores destacados das AAN (54 %). Foram ministrados três cursos de formação inicial para inspectores de normalização, que formaram mais de 40 novos inspectores, sobretudo nas áreas FCL, OPS e FSTD.

¹² 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 inspecções de normalização (JO L 129 de 17.5.2006, p. 10—15).

¹³ 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 sector da aviação civil, (JO L 254 de 20.9.2008, p. 1—238).

➤ **Resultados fundamentais no domínio da normalização**

Em 2010, foram realizadas 111 inspecções de normalização¹⁴:

Tipo de inspecção	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Regular	14	22	12	18	18	7
Acompanhamento	0	4	9	3	2	0
Ad-hoc	0	1	1	0	0	0
Total	14	27	22	21	20	7

Foi apurado um total de 949 constatações, das quais 876 foram classificadas como não conformidades exigindo acções correctivas a serem propostas e implementadas pela AAN inspeccionada. Aproximadamente 20 % de todas as constatações foram classificadas como deficiências significativas passíveis de suscitar preocupações de segurança se não forem devidamente corrigidas.

Todas as acções correctivas propostas pelas AAN foram avaliadas pelos departamentos de normalização competentes. Nalguns casos específicos, não foi possível chegar a acordo, havendo que elaborar relatórios suplementares. As acções acordadas são monitorizadas pela Agência para garantir a sua implementação.

➤ **Reuniões de normalização**

Em 2010, o departamento de normalização organizou 10 reuniões que contaram com a participação total de 448 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 Direcção 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 objectivos.

No entanto, a Agência continua a envidar esforços no sentido de melhorar permanentemente a qualidade, eficiência e eficácia do processo. Para este efeito, já implementou um conjunto de medidas que serão alvo de nova melhoria em 2011 e, no futuro, o processo evoluirá marcadamente para uma abordagem de monitorização contínua (CMA) e baseada no risco.

Esta abordagem dinâmica foi reiterada na auditoria do SAI¹⁵ realizada em Setembro. O relatório da auditoria concluiu que o sistema de controlo interno vigente fornece garantias razoáveis de que serão alcançados os objectivos relacionados com a inspecção das AAN.

¹⁴ O departamento de normalização participou ainda em sete visitas de normalização internacional (EUA, Canadá, Brasil) e em nove visitas de acreditação.

¹⁵ Serviço de Auditoria Interna da Comissão Europeia.

6.3. Indicadores de desempenho fundamentais

Objectivo	IDF	Meta 2009	Meta 2010	Resultado 2010
Efectuar o número de visitas fixado no plano anual aprovado.	Percentagem de visitas planeadas executada.		100 % das visitas planeadas, mais visitas <i>ad hoc</i> e outras visitas não planeadas.	Planeadas: 104. Realizadas: 111 (2 <i>ad hoc</i>).
Alargar as reuniões de normalização às novas competências.	Número de reuniões de normalização por âmbito de actividade.	Uma reunião por âmbito de actividade.	Uma reunião por âmbito de actividade.	Duas reuniões por âmbito de actividade nas novas competências.
Participar activamente nos cursos ministrados pelas AAN.	Número de colaboradores que participam activamente.	Um membro do pessoal por âmbito de actividade.	Pelo menos um membro do pessoal por âmbito de actividade.	Participou um membro do pessoal por âmbito de actividade.
Alargar as mesmas qualificações de inspectores a OPS/FCL/FSTD.		Elaborar a lista dos inspectores elegíveis para qualificação.	Iniciar a qualificação.	A qualificação foi iniciada.
Continuar a consolidar a actual <i>pool</i> de inspectores.		Aumento de 10 %.	Aumento de 10 %.	Aumento médio em 2010 > 10 %.
Explorar a possibilidade (disponibilidade) de destacamentos de curto prazo (um ano) de pessoal das AAN para a EASA.	Definir a necessidade e o procedimento.	Enviar uma carta a todas as AAN para identificar o universo prospectivo.	Pelo menos 1 END.	Um perito nacional destacado em 2010.
Utilizar o índice de reactividade para definir o planeamento de visitas.		Alterar os procedimentos para considerar possíveis implicações da implementação do sistema baseado no risco (mais breve, um ano, e mais longo, três anos).	Alterar os procedimentos para considerar possíveis implicações da implementação do sistema baseado no risco (mais breve, um ano, e mais longo, três anos).	Meta parcialmente alcançada; os procedimentos estão a ser alterados no sentido de uma abordagem baseada no risco, em consonância com o modelo CMA da OACI.

7. Operadores

7.1. Objectivo e âmbito de aplicação

O Departamento de Operadores abrange as actividades 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 desenvolve uma função de coordenação, que inclui:

- manter e actualizar a base de dados dos relatórios sobre as inspecções nas plataformas de estacionamento SAFA;
- fornecer análises e relatórios sobre os dados coligidos;
- promover a organização e a implementação de cursos de formação;
- fornecer propostas para manuais e procedimentos;
- promover a normalização da actividade SAFA.

Adicionalmente, 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 2010, a Agência centrou a sua atenção na melhoria do programa SAFA (por exemplo, no desenvolvimento e utilização da aplicação SAFA, entretanto redesenhada, na implementação do sistema centralizado de acompanhamento de acções correctivas e na actualização permanente 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.

Relativamente aos TCO, a Agência focou-se nos trabalhos de preparação (definição do âmbito exacto, volume de trabalho e procedimentos).

7.2. Principais realizações em 2010

SAFA

➤ Melhoria do programa SAFA

Em 2010, a EASA iniciou a reestruturação de uma nova aplicação e base de dados SAFA com a definição de requisitos de alto nível e de requisitos comerciais detalhados. Esta nova aplicação prestará pleno apoio a todo o processo (preparação, elaboração de relatórios, acompanhamento e conclusão dos resultados).

A análise SAFA foi realizada dentro do calendário estabelecido. Todas as análises regulares foram precedidas por um controlo de qualidade destinado a identificar erros. Os resultados da análise, bem como os resultados do processo de hierarquização das inspecções 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.

Em 2010, os materiais de orientação SAFA (nomeadamente, os procedimentos detalhados para a realização de inspecções nas plataformas de estacionamento, a elaboração de relatórios e o acompanhamento) foram revistos tendo em conta as alterações mais recentes das normas OACI aplicáveis, bem como as contribuições recebidas dos Estados participantes na SAFA e os resultados das auditorias de normalização SAFA executadas pela Agência.

Tal como exigido pela directiva 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 2010, foram planeadas e concluídas 24 inspecções de normalização nos Estados participantes na SAFA, dentro e fora da UE.

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

Com vista a promover o Programa SAFA no plano internacional, os princípios e metodologia SAFA utilizados foram apresentados a diversos públicos internacionais durante o Fórum de Cooperação Internacional EASA e o 2.º *Workshop* sobre o Roteiro Global da Segurança da Aviação organizados pela OACI e pelo Comité Interestadual da Aviação. O Programa SAFA foi apresentado também em vários seminários, *workshops* e reuniões bilaterais com diversos países: EAU, Índia, Venezuela e China.

Em linha com o mandato conferido pela Comissão Europeia, a Agência entabulou negociações com países não europeus no sentido de serem incluídos no programa SAFA da UE. Na primeira fase, foram apresentados convites a quatro países: Brasil, Canadá, Marrocos e Tunísia, já tendo sido encetadas negociações com o Brasil, Canadá e Marrocos.

Operadores de países terceiros

No âmbito do alargamento do seu mandato, a Agência deu início aos trabalhos de preparação (definição do âmbito exacto, volume de trabalho e procedimentos) no contexto da certificação de operadores de países terceiros (TCO). Foram executadas as seguintes acções:

- elaboração de um plano global para os TCO e desenvolvimento de regras iniciais para uma supervisão baseada no desempenho e atenta aos princípios de avaliação do risco;
- elaboração de procedimentos técnicos e administrativos EASA para TCO;
- apoio a actividades de regulamentação no domínio das certificações a TCO;
- início do recrutamento de pessoal.

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 disponibilizou conhecimentos técnicos durante várias missões de avaliação da segurança no quadro do Comité de Segurança Aérea. A Secção TCO assumiu a coordenação das acções e reactivou o grupo de trabalho de análise de relatórios OACI/USOAP.

7.3. Indicadores de desempenho fundamentais

Objectivo	IDF	Meta 2009	Meta 2010	Resultado 2010
Participar em seminários, conferências, exposições itinerantes.	Número de iniciativas decorridas à margem dos eventos de rotina.	Pelo menos três.	Pelo menos três.	4
Apresentar o sistema SAFA-CE em conferências internacionais relevantes e a pedido de cada país, para alinhar os métodos de inspecção nas plataformas de estacionamento com os de outras autoridades de aviação importantes.	Número de apresentações externas e intercâmbios com autoridades de países terceiros.		5	7
Qualificação de inspectores SAFA.	Conclusão da formação ministrada por uma organização de formação aprovada pela EASA.		Melhoria ano após ano.	Concluídos os requisitos comerciais da base de dados SAFA. Iniciados trabalhos de desenvolvimento efectivo.
Desenvolvimento da base de dados SAFA.	Facilidade de utilização e qualidade dos resultados.	Cinco inspecções.	24 inspecções.	24 (100%)

8. Cooperação internacional

8.1. Objectivo e âmbito de aplicação

A Agência ajuda a celebrar protocolos de cooperação com AAN estrangeiras e auxilia a Comissão Europeia na negociação de acordos bilaterais de segurança da aviação (BASA). Apoia ainda países em desenvolvimento no reforço das suas capacidades regulamentares.

8.2. Principais realizações em 2010

➤ Acordos bilaterais e protocolos de cooperação

O acordo bilateral de segurança da aviação (BASA) celebrado entre o Brasil e a União Europeia no domínio da segurança da aviação civil, incluindo os anexos sobre a certificação de produtos aeronáuticos e manutenção, foi assinado em Brasília em 14 de Julho de 2010.

Foram igualmente assinados oito protocolos de cooperação entre a EASA e a Administração Geral da Aviação Civil (CAAC) da China, uma parceria internacional com a Rússia, duas alterações ao apêndice acordado com o Japão e um apêndice com os Emirados Árabes Unidos (EAU).¹⁶

➤ Cooperação técnica

A EASA apoiou a Comissão Europeia na definição de projectos de assistência europeus e na gestão de programas comunitários (por exemplo, Ásia Meridional, Sudeste Asiático, Índia, China, República Democrática do Congo, Rússia, países dos Balcãs, países mediterrânicos e Ásia Central).

As actividades de cooperação técnica da EASA incluíram (1) a gestão directa de programas de assistência dedicados e (2) a participação em missões de assistência técnica no Gabão, Congo, Bangladeche, Montenegro, Geórgia, Costa Rica e Malavi.

O 2.º Fórum de Cooperação Internacional EASA (ICF-2) foi realizado no Dubai em Abril de 2010.

¹⁶ Uma lista completa dos protocolos de cooperação EASA está disponível no sítio Web da EASA, através da seguinte hiperligação: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

8.3. Indicadores de desempenho fundamentais

Objectivo	IDF	Meta 2009	Meta 2010	Resultado 2010
Promover o sistema EASA através de acordos bilaterais, protocolos de cooperação e representantes locais.	Número de iniciativas activas a decorrer.	Uma (um acordo bilateral com o Canadá e início do alargamento).	Continuação do alargamento.	O sistema EASA foi continuamente promovido, por exemplo, através de: (1) Apoio a acordos bilaterais (Brasil); (2) Protocolos de cooperação (oito com a CAAC, dois com o JCAB, um com a IAC).
Desenvolver acções de formação e organizar <i>workshops</i> práticos.	Número de <i>workshops</i> organizados que explicam o impacto das regulamentações da eu.	3	Uma conferência para o universo EASA.	12 actividades organizadas, oito missões de lista de segurança e de assistência técnica ao abrigo IPA.
Assumir a liderança na coordenação dos diferentes actores europeus envolvidos na cooperação técnica.	Número de acções de cooperação técnica coordenadas pela Agência, incluindo o protocolo de cooperação com JAA de países não EASA.	Arranque da coordenação europeia.	Um programa coordenado com a ECAC.	Três eventos ICF com a participação de AAN Projecto IPA.

9. Actividades de apoio

9.1. Objectivo e âmbito de aplicação

As actividades de apoio da EASA abrangem a gestão e administração geral da Agência. Incluem as actividades 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 recursos humanos, contratação pública, serviços empresariais e serviços de informação) e o apoio operacional (gestão de requerimentos, investigação em matéria de segurança, acreditação, formação técnica, contratos junto das AAN).

Em 2010, os principais desafios na área de apoio incluíram a finalização da certificação ISO 9001:2008, o aprofundamento da consolidação ERP/SAP e o prosseguimento da melhoria dos processos de desenvolvimento na área dos recursos humanos.

9.2. Principais realizações em 2010

Gestão geral

A conferência «Gestão global da segurança: desenvolvimento de uma cultura comum» sobre a segurança da aviação internacional, realizada ao nível EUA/Europa, em Nova Orleães, Luisiana, de 8 a 10 de Junho de 2010, reuniu mais de 300 participantes de AAN e dos sectores industrial e empresarial.

Gestão de requerimentos e serviços de contratação pública

A preparação dos processos administrativos para os novos mandatos da Agência teve início em 2010, e incluiu a identificação dos formulários de candidatura e dos certificados necessários para o exercício das novas tarefas.

No final de 2010, tinha sido facturada a receita prevista de honorários e taxas, no montante de 72 milhões de EUR. A proposta para a terceira geração do Regulamento relativo a honorários e taxas da Agência foi novamente debatida com a indústria e com a Comissão, tendo sido facultado um projecto de regulamento consolidado ao Conselho de Administração em Junho de 2010.

Foi ainda implementado o conceito de ordens de compra individuais para a subcontratação de tarefas de certificação. No T4/2010, iniciou-se o planeamento e a preparação dos processos de contratação pública das tarefas de certificação subcontratadas (novo e actual mandato da Agência).

Durante o ano de 2010, foram geridos 23 procedimentos de concursos com implicação de montantes elevados para cobrir as necessidades operacionais e administrativas da Agência. Desses procedimentos, 20 foram concluídos com êxito, tendo sido assinados 29 ambiciosos contratos com um valor aproximado de 14 milhões de EUR. Foram ainda assinados 428 contratos em resultado de procedimentos de contratação pública de baixo valor, que totalizaram aproximadamente 1,65 milhões de EUR.

Serviços Financeiros

Em 2010, o Departamento de Serviços Financeiros registou uma execução orçamental satisfatória de 98,4 %. Os dados sobre o desempenho financeiro da Agência constam do **Anexo 4**.

O sistema de Planeamento de Recursos Empresariais (ERP) foi alvo de novas melhorias e utilizado sistematicamente para todo o tipo de transacções financeiras e para o fecho do exercício.

Procedeu-se a uma revisão do Plano de Actividades da Agência para 2011-2015 e foi elaborada uma nova versão, incluindo um pacote de poupança de 3 milhões de EUR relativo ao subsídio da UE, para aprovação pelo Conselho de Administração em Dezembro de 2010.

Serviços jurídicos

O Departamento Jurídico contribuiu activamente para o desenvolvimento dos trabalhos de regulamentação, incluindo várias questões importantes como os pareceres sobre os requisitos médicos, os requisitos aplicáveis às autoridades e às organizações (AOR) e os NPA sobre limitações de tempo de voo e operadores de países terceiros.

Além disso, o Departamento Jurídico apoiou a Agência no exercício das suas funções técnicas/operacionais, tais como as relacionadas com a implementação 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.

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 direcções operacionais e o aconselhamento jurídico externo. Garantiu igualmente o progresso contínuo da implementação, pela Agência, do Regulamento relativo à protecção de dados.

Finalmente, o departamento processou diversos pedidos de acesso público a documentos e pedidos dos EUA para consulta de entidades terceiras ao abrigo da Lei da liberdade de informação norte-americana (FOIA); também prestou um apoio decisivo na continuação do desenvolvimento da política da Agência em matéria de protecção dos dados de segurança.

Comunicações

O sítio Web easa.europa.eu foi totalmente redesenhado e dotado de novas funcionalidades que melhoram a navegação e as capacidades de pesquisa. A EASA também marcou presença nas redes sociais, publicando informações no Facebook e no Twitter.

A EASA publicou comunicados de imprensa sobre temas como as regras harmonizadas para o licenciamento de pilotos, propostas para limitações de tempo de voo, a primeira certificação EASA para um motor franco-russo (SaM146) e o Boletim de Informações de Segurança sobre a crise das cinzas vulcânicas. A EASA também esteve fortemente envolvida na resolução da crise Qantas/A380/Trent 900.

Os quadros da EASA participaram ainda num número elevado de entrevistas na televisão, rádio e imprensa escrita, para esclarecer questões relacionadas com os

desenvolvimentos no domínio da regulamentação (FCL, FTL, etc.), com a certificação e com a segurança estratégica.

As publicações da Agência em 2010 incluíram: o Relatório Anual de Segurança 2009, o Relatório Anual 2009, o *Fact Book* 2005-2009, o Relatório de Segurança EHEST e as notícias EASA.

Recursos Humanos

No final de 2010, a EASA empregava 524 agentes temporários (TA), mais 63 do que no ano transacto. Tinha ainda ao seu serviço 54 agentes contratados (CA) e oito peritos nacionais destacados (SNE). Em 2010, a EASA celebrou 92 novos contratos de trabalho que se traduziram num aumento líquido de 72 funcionários. Vinte funcionários deixaram a Agência por diversos motivos (demissão, fim do contrato, reforma e despedimento) e 31 funcionários superaram com êxito os procedimentos de selecção internos e externos.

A Agência anunciou 57 vagas, visando 67 postos de trabalho, e concluiu 60 procedimentos de selecção correspondendo a 66 postos de trabalho visados. Foram recebidas aproximadamente 2800 candidaturas e conduzidas mais de 405 entrevistas.

Aumento líquido de funcionários 2010 (TA/CA/SNE)	72
Vagas publicadas 2010 (TA/CA/SNE)	57
Candidatos internos bem-sucedidos (TA)	31
Funcionários que saíram em 2010 (TA/CA)	20

Além dos funcionários já recrutados, 16 candidatos TA aceitaram ofertas de emprego e ocuparão os seus postos de trabalho nos primeiros meses de 2011. O **Anexo 5** apresenta em detalhe os números e a demografia do pessoal da Agência em 2010.

No que toca à gestão e desenvolvimento do pessoal, a Agência organizou e promoveu 235 cursos de formação geral (dos quais 104 para testes linguísticos), englobando um total de 1248 (684) participantes. Foi adquirida uma ferramenta de gestão para formação e a sua configuração teve início no final de 2010. Prevê-se que a ferramenta esteja concluída e disponibilizada a todos os funcionários no T2/2011.

Na sequência do procedimento de avaliação e reclassificação, 100 funcionários foram propostos para reclassificação, dos quais 68 foram efectivamente reclassificados após comprovada a conformidade com o artigo 45.º, n.º 2 (conhecimento de uma terceira língua comunitária). 2010 foi o primeiro ano em que agentes contratados também foram alvo de reclassificação.

O Projecto de Avaliação de Funções ficou concluído em Novembro de 2010. O projecto actualizou e concluiu todas as descrições de funções na EASA, avaliou todos os postos de trabalho e desenvolveu um sistema de classificação organizacional que, em 2011, sofrerá novos ajustamentos às necessidades da EASA.

Foi ainda lançado o Inquérito à Motivação do Pessoal, através da contratação da empresa Ipsos Loyalty GmbH, tendo o inquérito sido disponibilizado a todos os funcionários entre Dezembro de 2010 e 10 de Janeiro de 2011. O relatório completo foi publicado e disponibilizado a todo o pessoal no T1/2011.

Foi elaborada uma lista de conhecimentos sobre aviação com o contributo da área de actividade principal da EASA. Está planeada para o T1/2011 a realização de um estudo destinado a registar todos os conhecimentos sobre aviação do pessoal EASA.

Formação técnica

Para satisfazer a procura crescente de formação atempada e *ad hoc*, foram adoptadas as seguintes acções em 2010:

- aperfeiçoamento do sistema do Departamento de Formação Técnica (TTD) com vista à calendarização, visibilidade e registo dos cursos, bem como consolidação de pedidos de cursos pontuais;
- publicação de um número crescente de cursos de aprendizagem electrónica (*e-learning*);
- partilha das melhores práticas e das necessidades de formação com AAN através de reuniões do Grupo «Iniciativa Comum de Formação» (CTIG);
- racionalização e inventário geral dos recursos técnicos da biblioteca e promoção do recurso a exames electrónicos (*e-examination*) por organizações de formação e AAN.

Em 2010, as acções da Agência tiveram os seguintes resultados principais:

- acordo sobre os critérios de qualificação dos inspectores através de procedimentos do CTIG;
- aumento do número de entidades que realizam exames electrónicos para 29, mais AAN de 13 países membros;
- revisão e actualização do conteúdo programático dos seis exames electrónicos mais vendidos;
- adopção de novas tecnologias de formação para satisfazer a base de clientes em expansão;
- desenvolvimento e fornecimento de cursos especializados nos seguintes domínios: CS-23, aeronavegabilidade permanente do projecto-tipo, formação de formadores, acordo UE/Canadá;
- cooperação estreita com peritos para o desenvolvimento de cursos baseados em conteúdos e competências;
- publicação do calendário de formação para 2011 (Dezembro de 2010).

Em 2010 foram realizadas as seguintes actividades de formação:

Sessões de formação	70
Cursos	44
Participantes da EASA	484
Participantes de AAN	121

Informação e serviços empresariais

A nível de aplicações empresariais foram iniciados diversos projectos estratégicos, como, por exemplo, os projectos SAFA e IORS, com data de implementação final agendada para 2011. Paralelamente, o departamento competente prestou apoio continuado à manutenção e melhoria de várias aplicações empresariais nucleares, tais como as directivas de aeronavegabilidade aérea (AWD), as ferramentas de resposta comum (CRT), vários sítios Sharepoint de gestão de conteúdos empresariais, o sistema de recursos humanos e o portal Web.

A Agência deu ainda seguimento ao processo de optimização da ferramenta de planeamento de recursos empresariais (ERP), adicionando-lhe características e optimizando as suas funcionalidades.

A nível das infra-estruturas, os departamentos de TI do Centro Europeu para Prevenção e Controlo das Doenças (CEPCD) e a EASA decidiram colaborar para reduzir efectivamente os custos, alojando os seus respectivos centros de dados com redireccionamento remoto em caso de falha.

No que diz respeito aos serviços empresariais, uma análise rigorosa dos requisitos de espaço e de eficiência operacional identificou a necessidade de a Agência ponderar alternativas para a sua sede, o mais tardar até ao final do actual contrato de arrendamento, que expira em 2016. O procedimento prolongar-se-á por vários meses em 2011.

Relativamente à gestão de viagens, o aumento do número de viagens de negócios para cidades aumentou também os riscos de segurança, tendo sido introduzida uma avaliação de risco prévio para certos destinos.

A nível da gestão de documentos e registos, foram catalogados 5500 ficheiros transmitidos pelas JAA e transferidos para o arquivo central.

9.3. Indicadores de desempenho fundamentais

Objectivo	IDF	Meta 2009	Meta 2010	Resultado 2010
Agilizar os processos de atribuição de tarefas para actividades relacionadas com a certificação da aeronavegabilidade inicial.	Percentagem de candidaturas processadas com a atribuição de tarefas no prazo de cinco dias úteis a partir da data de recepção da candidatura.	70 %	75 %	73 %
Agilizar o processo de emissão de certificados.	Percentagem de vistos técnicos certificados no prazo de cinco dias úteis a partir da data de recepção do visto técnico.	70 %	75 %	88 %
Manter uma taxa de execução orçamental elevada.	Percentagem de compromissos executados em comparação com o previsto no orçamento anual global.	98 %	98 %	98 %
Melhorar a eficiência dos processos de recuperação de dívidas.	Número médio de dias para recuperação efectiva das dívidas.	133	120	108
Implementação do quadro de efectivos.	Percentagem de postos de trabalho autorizados para agentes temporários preenchida no final de 2010.	95 %	98 %	92 %
Definir o programa-padrão de formação (critérios comuns para conhecimentos, competências e experiência) para inspectores de segurança da aviação.	Documento de trabalho final.	Projecto de documento de trabalho.	Documento de trabalho final acordado e autorizado.	Alcançado.
Promover a utilização do sistema de exames electrónicos por entidades de formação externas e desenvolver um conjunto de temas de exame electrónico e de perguntas de escolha múltipla (MCQ).	N.º de exames electrónicos realizados, n.º de temas de exame electrónico e MCQ.	N.º de exames electrónicos: 500 N.º de temas de exame electrónico: pelo menos 16.	N.º de exames electrónicos: 1000. N.º de temas de exame electrónico: pelo menos 24.	N.º de temas de exame electrónico: 5.
Certificação ISO 9001.	Obtido o certificado.	Preparação e auditoria prévia.	Certificado obtido.	Certificado concedido em 15 de Dezembro de 2010.
Definir um sistema comum de gestão de registos na EASA que cumpra os requisitos de conformidade e a norma ISO 9001.	Introdução com sucesso do <i>software</i> de gestão de registos em todos os departamentos.		Dois departamento s-piloto.	O projecto foi suspenso devido à reformulação de prioridades da carteira de projectos dos serviços de informação.

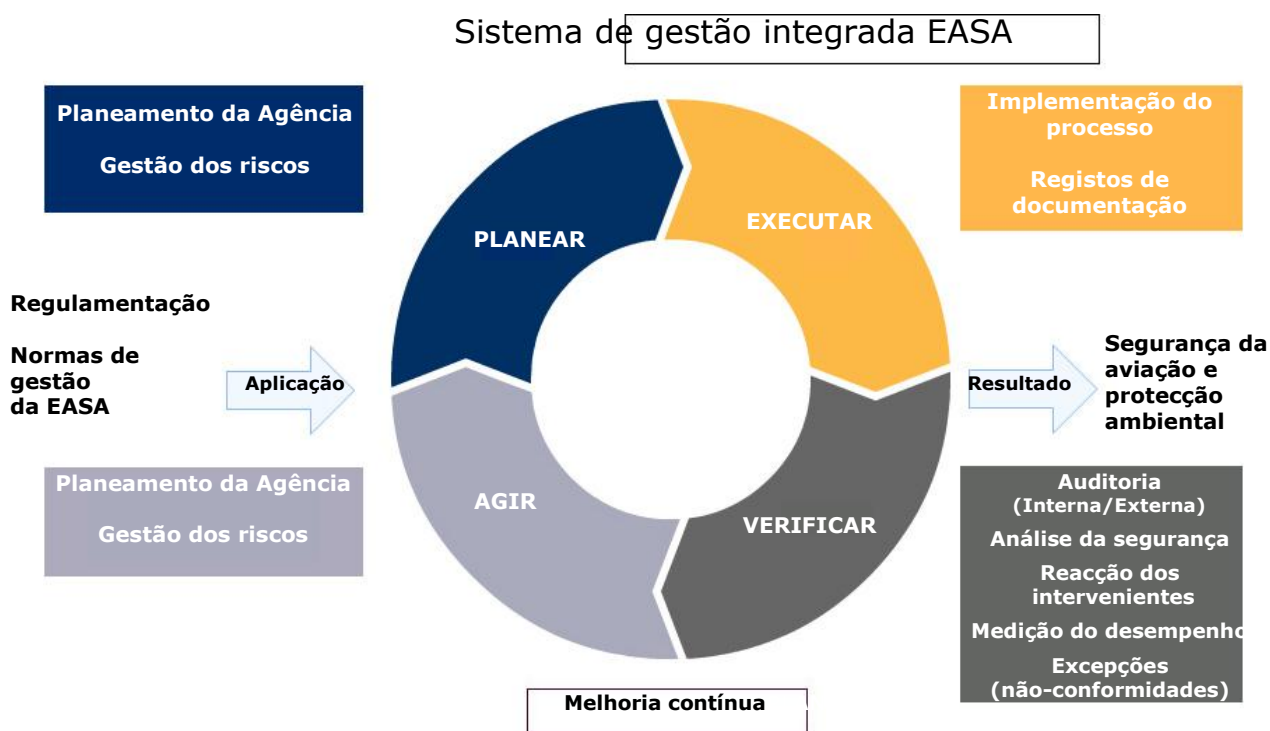
Controlo interno e mitigação de riscos

➤ **Controlo interno**

Em 2010, a EASA consolidou o seu sistema de gestão integrada (IMS), criado em 2008, com vista a obter, em 2010, a sua certificação ISO em conformidade com a norma 9001:2008.

O sistema de gestão integrada (IMS) EASA baseia-se nas normas de gestão adoptadas 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 objectivos operacionais, de qualidade, de conformidade e financeiros. O sistema foi criado seguindo um programa de quatro etapas baseado nas melhores práticas adoptadas por várias organizações dos sectores público e privado.



➤ **Mitigação de riscos**

A Agência implementou também um processo anual de avaliação de riscos, com vista a identificar riscos elevados por macroprocesso. Os riscos são avaliados pela sua probabilidade de ocorrência e potencial impacto. O quadro seguinte apresenta os riscos identificados em 2010 e as acções realizadas e/ou iniciadas para mitigá-los.

Riscos	Principais acções de mitigação realizadas/iniciadas em 2010
Processos de gestão	
É instaurado um processo contra a Agência, sendo accionada a sua responsabilidade.	Introdução de um procedimento e plano de acção para promoção de acções coordenadas quando a Agência é demandada; Introdução de procedimentos administrativos para processos em que a EASA seja intimada pelos autores da acção 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.
Cobertura negativa nos meios de comunicação social, devida, por exemplo, a razões políticas, incluindo reclamações de partes interessadas, queda de uma aeronave ou alegações de impropriedade com grande visibilidade.	Plano de comunicação de crises; Política de comunicação adequada (falar a uma só voz); Definição de um ponto de comunicação único e transmissão do mesmo 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 actividades de certificação, incluindo controlos adequados. Fornecimento de provas do trabalho realizado graças à manutenção dos respectivos documentos e registos; Ministração de formação recorrente ao pessoal técnico para garantir uma competência contínua; Controlo efectivo dos serviços prestados por AAN.
Queda de aeronave de teste devido à sua utilização incorrecta, à aprovação errada da organização de testes de voo, aos requisitos de conformidade excessivos ou à pressão sobre o candidato.	Procedimentos de trabalho eficazes para actividades de certificação/certificação de entidades (DOA), incluindo controlos adequados. Capacidade de fornecer provas do trabalho realizado graças à manutenção dos respectivos documentos e registos; Ministração de formação recorrente ao pessoal técnico para garantir uma competência contínua.
Emissão indevida de certificação, alargamento indevido do âmbito de certificação ou continuação indevida da certificação com impacto na segurança (devido a erro/omissão na certificação inicial ou na vigilância continuada).	Introdução de procedimentos de trabalho eficazes para actividades de certificação de entidades, incluindo controlos adequados. Capacidade de fornecer provas do trabalho realizado graças à manutenção dos respectivos documentos e registos; Ministração de formação recorrente ao pessoal técnico para garantir a competência contínua; Controlo efectivo dos serviços prestados por AAN.
Incumprimento de um titular de certificação (por exemplo: manutenção inadequada resultando na queda de uma grande aeronave) devido a validação errada de recomendações da AAN.	
Emissão indevida de uma especificação de aeronavegabilidade especial (SAS) resultando na queda de uma aeronave.	Introdução de regras de execução e documentos de orientação relativos à emissão de uma SAS; Introdução de procedimentos de trabalho eficazes para a emissão de uma SAS, incluindo controlos adequados. Capacidade de fornecer provas do trabalho realizado graças à manutenção dos respectivos documentos e registos.
Questões de segurança não tratadas resultando na queda de uma aeronave, devido à não emissão de uma directiva de aeronavegabilidade, à insuficiência das acções correctivas ou à inadequação do período de conformidade especificado por uma directiva de aeronavegabilidade.	Introdução de procedimentos de trabalho eficazes para a aceitação de meios alternativos a directivas de aeronavegabilidade, incluindo controlos adequados. Capacidade de fornecer provas do trabalho realizado graças à manutenção dos respectivos documentos e registos; Ministração de formação recorrente ao pessoal técnico para garantir a competência contínua;

Riscos	Principais acções de mitigação realizadas/iniciadas em 2010
	Sistema eficaz de comunicação de ocorrências; Controlo efectivo dos serviços prestados por AAN.
Questões de segurança não tratadas resultando na queda de uma aeronave devido à aceitação errada de meios alternativos de conformidade com as directivas de aeronavegabilidade.	Introdução de procedimentos de trabalho eficazes para a aceitação de meios alternativos a directivas de aeronavegabilidade, incluindo controlos adequados. Capacidade de fornecer provas do trabalho realizado graças à manutenção dos respectivos documentos e registos; Ministração de formação recorrente ao pessoal técnico para garantir a competência contínua; Controlo efectivo 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 acções relevantes; Introdução de procedimentos de trabalho eficazes para a análise de relatórios de ocorrências e especificação das acções necessárias, incluindo controlos adequados. Capacidade de fornecer provas do trabalho realizado graças à manutenção dos respectivos documentos e registos; Ministração de formação recorrente ao pessoal técnico para garantir a competência contínua; Controlo efectivo dos serviços prestados por AAN.
Processos de apoio	
Evento que pode afectar 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.

Anexos

- **Anexo 1:** **Declaração de fiabilidade do gestor orçamental**
- **Anexo 2:** **Estudos e projectos de investigação em 2010**
- **Anexo 3:** **Decisões, pareceres e NPA em 2010**
- **Anexo 4:** **Desempenho financeiro da Agência em 2010 (Execução orçamental da EASA)**
- **Anexo 5:** **Números e demografia do pessoal**
- **Anexo 6:** **Conselho de Administração da EASA**
- **Anexo 7:** **Lista de acrónimos e siglas**

Anexo 1: Declaração de fiabilidade do gestor orçamental

Eu, abaixo-assinado, Patrick Goudou, Director 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 fiel¹⁷.
- Declaro que tenho um grau de confiança razoável em que os recursos atribuídos às actividades 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.

Local Colónia

Data

Assinatura

Patrick Goudou,
Director Executivo da Agência Europeia para a Segurança da
Aviação

¹⁷ Neste contexto, imagem fiel significa uma visão fiável, completa e correcta da situação do serviço.

Anexo 2: Estudos e projectos de investigação em 2010

Em 2010, na sequência de um concurso público, a Agência financiou os sete projectos inframencionados, com uma duração de seis a 15 meses cada. O orçamento total cifrou-se em 1507 EUR.

• CODAMEIN: Medição e inspecção dos danos das estruturas compósitas (ameaças de impacto contundente a elevada energia)
• WAFCOLT: Água no combustível para a aviação submetido a baixas temperaturas
• SEBED: Degradação do cinto de segurança
• SOMCA: Implicações ao nível da segurança na execução da análise de cobertura do modelo de <i>software</i>
• WATUS: Estudo de segurança relativo à separação de turbulência de aeronaves de grandes dimensões
• Estudo relativo à regulamentação de serviços de descongelamento e de antigelo no solo
• SAMPLE III: Emissões de partículas de motores de aeronaves

Em 2010, a Agência recebeu e aprovou os relatórios finais dos seguintes projectos:

• SAVE: Estudo sobre modelação económica em aviação
• SAMPLE II: Estudo, amostragem e medição de emissões de partículas por aeronaves
• Potencialidades de modelação económica na aviação para avaliação do impacto regulamentar em matéria de ambiente
• LIBCOS: Repercussão da carga no comportamento em caso de colisão da estrutura compósita
• SAPOX: Aspectos de segurança de sistemas de impulso de oxigénio
• MOSTDONT: Transpondedor Modo S num ambiente operacional de alta densidade
• Ultraleves, estudo para identificar os regulamentos actualmente em vigor nos Estados-Membros
• Normalização da ameaça de granizo
• RuFAB: Análise das características das pistas em termos de atrito e travagem de aeronaves

Os relatórios podem ser consultados e descarregados na página da Internet da Agência relativa à investigação.¹⁸

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

Anexo 3: Decisões, pareceres e NPA em 2010

Decisões

Decisão	Número de tarefa	Assunto
Decisão 2010/001/R	21.001	Certificação de entidade de produção (POA) para fornecedores de bases de dados de navegação
	21.002	Número de certificado de entidades aprovadas
	21.003	Aperfeiçoamento da Parte 21 e dos AMC/GM
	21.023(c)	Licença de voo: Prerrogativas para as entidades de gestão de aeronavegabilidade permanente
	MDM.007 (c)	Certificado de Aptidão para Serviço
Decisão 2010/002/R	21.023(c)	Licença de voo: Prerrogativas para as entidades de gestão de aeronavegabilidade permanente
	66.001 (b)	Correcção de erros editoriais constantes da Parte-66 e dos AMC conexos
	145.001 (b)	Correcção de erros editoriais constantes da Parte-145 e dos AMC conexos
	147.001 (b)	Correcção de erros editoriais constantes da Parte-147 e dos AMC conexos
	M.001 (b)	Correcção de erros editoriais constantes da Parte-M e dos AMC conexos
	MDM.007 (b)	Certificado de Aptidão para Serviço
	MDM.002 (c)	Sistemas de interconexão de cablagem eléctrica, trabalho proposto: decisão que altera AMC/GM da Parte-M (sujeito a alteração da Parte-M em conformidade com MDM.002[a])
Decisão 2010/003/R	MDM.034	Compósitos
Decisão 2010/005/R	25.040	Saídas de tipo III (acesso e facilidade de funcionamento)
	25.057	Normas de projecto relacionadas com a segurança
	MDM.034	Compósitos
Decisão 2010/006/R	MDM.054	AMC e GM para degelo/antigelo após o anúncio antecipado A-NPA 2007-11
Decisão 2010/007/R Decisão 2010/008/R	MDM.034	Compósitos
Decisão 2010/010/R	ETSO.007	Revisão e transposição sistemática das especificações técnicas normalizadas (TSO) da FAA relativamente a peças e equipamentos para as especificações técnicas normalizadas europeias (ETSO) da EASA
Decisão 2010/011/R	66.025	Actualização regular destes AMC, que são utilizados como referência para a emissão de qualificações-tipo Trabalho proposto: uma decisão actualizando o Apêndice I dos AMC da Parte-66
Decisão 2010/012/R Decisão 2010/013/R Decisão 2010/014/R Decisão 2010/015/R	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS
Decisão 2010/016/R	21.042	Parte-21 Controlo de fornecedor por entidade terceira
	ETSO.007	Revisão e transposição sistemática das especificações técnicas normalizadas (TSO) da FAA relativamente a peças e equipamentos para as especificações técnicas normalizadas europeias (ETSO) da EASA
	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS

Pareceres

Parecer	Número de tarefa	Assunto
Parecer n.º 01/2010	21.024(a)	Subparte J, Aprovação de Entidade de Projecto
Parecer n.º 02/2010	ATM.001 (PROCESSO ACELERADO)	Extensão do sistema EASA à regulação da segurança da gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea (ANS): concepção de regras sobre os requisitos para prestadores de serviços de navegação aérea
	ATM.004 (PROCESSO ACELERADO)	Extensão do sistema EASA à regulação da segurança da gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea (ANS) – concepção de regras relativas às autoridades competentes
Parecer n.º 03/2010	ATM.003 (PROCESSO ACELERADO)	Extensão do sistema EASA à regulação da segurança da gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea (ANS) – concepção de regras sobre as licenças dos controladores de tráfego aéreo
Parecer n.º 04/2010	FCL.001	Parte-FCL. Alargamento do Regulamento de Base ao licenciamento das tripulações de voo
Parecer n.º 05/2010	ATM/ANS.002	Introdução do <i>software</i> ACAS II, Versão 7.1
Parecer n.º 06/2010	145.012 (a)	Parte-145 Certificação única e certificação múltipla
Parecer n.º 07/2010	FCL.001	Parte-MED Extensão do Regulamento de Base ao licenciamento das tripulações de voo

NPA

NPA	Número de tarefa	Assunto
NPA 2010-01	21.042	Controlo de fornecedor por entidade terceira
NPA 2010-02	21.018	Melhoria dos GM referentes ao 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	Introdução do <i>software</i> ACAS II, Versão 7.1
NPA 2010-04	27&29.002	Tolerância aos danos e avaliação da fadiga em estruturas compósitas de autogiros
NPA 2010-05	66.025	Apêndice 1 Qualificações de tipo de aeronave para licença de manutenção de aeronave da Parte-66
NPA 2010-06	27&29.002	Tolerância aos danos e avaliação da fadiga em estruturas metálicas de autogiros
NPA 2010-07	M.022	Alteração dos AMC M.A.706(e), de modo a cobrir situações que permitam à autoridade competente aceitar a contratação do responsável nomeado do operador/entidade referida da Parte-M, Subparte G, pela entidade contratada e certificada nos termos da Parte-145
NPA 2010-08	145.022	Controlo do pessoal de manutenção contratado
NPA 2010-09	M-014	Contratação de serviços de gestão de aeronavegabilidade permanente
NPA 2010-10	MDM.047	Harmonização do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com o Anexo 6 da OACI que impõe a observância dos princípios ligados aos factores humanos como condição a ter em conta na concepção e aplicação do programa de manutenção de aeronaves
NPA 2010-11	25.039	Saídas de emergência para os passageiros, funcionalidades de emergência e vias de evacuação – Harmonização com a FAA
NPA 2010-12	27&29.019	Controlo da vibração
NPA 2010-13	21.059	Protecção do ambiente – classificação das alterações a um projecto de tipo
NPA 2010-14	OPS.055	Regras de execução sobre as limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e requisitos de repouso no domínio dos aviões de transporte aéreo comercial (CAT)

Anexo 4: Desempenho financeiro da Agência em 2010 (Execução orçamental da EASA)¹⁹

4.1. Resultado preliminar das contas de resultados do orçamento para 2010 (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	2010	2009
Subsídio da Comissão (para o orçamento operacional – Títulos 1, 2 e 3 – da agência)	35 025	33 862
Fundos <i>Phare</i> da Comissão	515	322
Outras contribuições e financiamentos recebidos através da Comissão	962	972
Receitas de honorários	68 260	54 867
Outras receitas	802	1 909
TOTAL DE RECEITAS (a)	105 564	91 932
DESPESAS		
Título I: Despesas com pessoal	56 215	46 887
Título II: Despesas administrativas	13 919	12 927
Título III: Despesas de funcionamento, excluindo receitas afectadas decorrentes de honorários e taxas	52 654	46 505
Receitas afectadas, transitadas de taxas e encargos	21 230	27 135
TOTAL DE DESPESAS (b)	144 018	133 454
RESULTADO DO EXERCÍCIO (a-b)	-38 454	-41 522
Anulação de dotações de pagamento transitadas de exercícios anteriores e não utilizadas	1 101	1 283
Ajustamentos de dotações de pagamento disponíveis em 31.12, transitadas de exercícios anteriores, decorrentes de receitas afectadas	38 934	41 325
Diferenças cambiais do exercício (ganhos +/-perdas -)	-16	-3
SALDO DA CONTA DE RESULTADOS DO EXERCÍCIO	1 565	1 083

¹⁹ O envio do relatório final do Tribunal de Contas Europeu sobre as contas da EASA relativas a 2010 está previsto para Junho de 2010.

Saldo do ano N-1	1 083	1 316
Saldo positivo do ano N-1, reembolsado no ano N à Comissão	-1 083	-1 316
Resultado utilizado para determinar verbas na contabilidade geral	1 565	1 083
Subsídio da Comissão – acréscimos de receitas nos registos da agência e acréscimos de despesas da Comissão	33 460	32 779
Pré-financiamento pendente, a ser reembolsado pela agência à Comissão no ano N+1	1 565	1 083
Não incluído nos resultados orçamentais:		
Juros em 31/12/N recebidos sobre os fundos subsidiados pela Comissão e a serem reembolsados à Comissão (passivo)	49 734	133 600

Em 2010, a Agência utilizou apenas dotações não diferenciadas. O consumo total de dotações de autorização atingiu os 144.018 mil EUR (133.454 mil EUR em 2009), dos quais 122.271 mil EUR (106.137 mil EUR em 2009) foram autorizados e 21.747 mil EUR (27.317 mil EUR em 2009) de dotações de crédito decorrentes de receitas afectadas foram automaticamente transitados nos termos do artigo 10.º do Regulamento Financeiro da EASA. Os 21.747 mil EUR de dotações de crédito decorrentes de receitas afectadas, que foram automaticamente transitados, dividem-se em 21.230 mil EUR de receitas afectadas externas decorrentes de honorários e taxas e 517 mil EUR de outras receitas afectadas.

4.2. Execução orçamental preliminar (em milhares de euros).

	2010		2009	
TÍTULO I – Despesas com pessoal				
	Dotações	Autorizações	Dotações	Autorizações
Dotações orçamentais – C1+R0+C4+C5(1)	56 288	56 288	47 763	47 763
Autorizações	0	56 214	0	46 887
Pagamentos	55 429	0	46 306	0
Transitados automaticamente	786	0	581	0
Total de despesas/autorizações (2)	56 215	56 214	46 887	46 887
Dotações transitadas de receitas afectadas (3)	0	1	0	0
Anulações	73	73	876	876
% utilizada para dotações orçamentais (2+3)/(1)	99,87%	99,87%	98,17%	98,17%
TÍTULO II – Despesas administrativas				
Dotações orçamentais – C1+R0+C4+C5(1)	14 102	14 102	13 270	13 270
Autorizações	0	13 919	0	12 926

Pagamentos	10 357	0	9 666	0
Transitados automaticamente	3 563	0	3 260	0
Não transitados automaticamente	0	0	0	0
Total de despesas/autorizações (2)	13 919	13 919	12 926	12 926
Dotações transitadas de receitas afectadas (3)	0	0	0	0
Anulações	183	183	343	343
% utilizada para dotações orçamentais (2+3)/(1)	98,70%	98,70%	97,41%	97,41%
TÍTULO III – Despesas de funcionamento				
Dotações orçamentais – C1+R0+C4+C5(1)	74 038	74 038	73 917	73 917
Autorizações	0	52 138	0	46 323
Pagamentos	30 098	0	25 752	0
Transitados automaticamente	43 786	0	47 888	0
Não transitados automaticamente	0	0	0	0
Total de despesas/autorizações (2)	73 884	52 138	73 641	46 323
Dotações transitadas de receitas afectadas (3)	0	21 746	0	27 317
Anulações	154	154	277	277
% utilizada para dotações orçamentais (2+3)/(1)	99,79%	99,79%	99,63%	99,63%
TOTAL				
Dotações orçamentais – C1+R0+C4+C5(1)	144 428	144 428	134 950	134 950
Autorizações	0	122 271	0	106 137
Pagamentos	95 884	0	81 725	0
Transitados automaticamente	48 134	0	51 729	0
Não transitados automaticamente	0	0	0	0
Total de despesas/autorizações (2)	144.018	122.271	133.454	106.137
Dotações transitadas de receitas afectadas (3)	0	21.747	0	27.317
Anulações	410	410	1.496	1.496
% utilizada para dotações orçamentais (2+3)/(1)	99,72%	99,72%	98,89%	98,89%

4.3. Conta de resultados económicos preliminar de 2010 *(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.

	2010	2009
RECEITAS DE FUNCIONAMENTO		
Honorários e taxas	77 374	61 621
Contribuições de organismos da CE	33 725	32 661
Recuperação de despesas	417	645
Outras	-399	0
Contribuições de países da EFTA	962	1 729
TOTAL DE RECEITAS DE FUNCIONAMENTO	112 079	96 657
DESPESAS DE FUNCIONAMENTO		
Despesas com pessoal	-53 023	-44 977
Edifícios e despesas conexas	-8 187	-7 707
Outras despesas	-7 088	-6 901
Amortizações e reduções de valor	-3 670	-1 645
Actividades de externalização e contratação	-36 016	-33 693
TOTAL DE DESPESAS DE FUNCIONAMENTO	-107 984	-94 922
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ACTIVIDADES DE FUNCIONAMENTO	4 094	1 735
RECEITAS (DESPESAS) DE ACTIVIDADES EXTRA FUNCIONAMENTO		
Juros pagos por terceiros	413	630
Juros e taxas pagos a terceiros	-96	-86
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ACTIVIDADES EXTRA FUNCIONAMENTO	317	544
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ACTIVIDADES ORDINÁRIAS	4 411	2 278
EXCEDENTE (DÉFICE) DAS ACTIVIDADES EXTRAORDINÁRIAS	0	0
EXCEDENTE LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	4 411	2 278

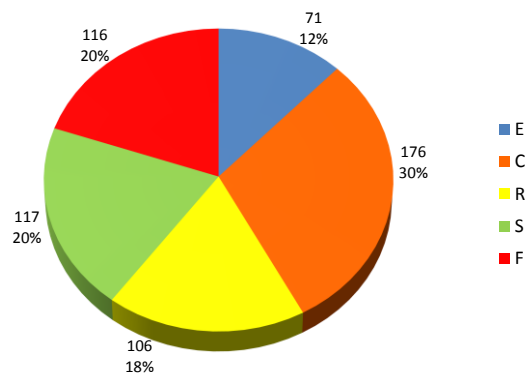
Anexo 5: Números e demografia do pessoal

A presente parte fornece 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 reflectem a situação em 31.12.2010.

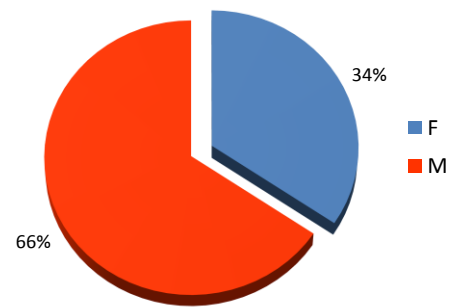
Figura 1: Quadro de efectivos

Categoria/ Grau	Lugares preenchidos em 31.12.2009	Plano de efectivos 2010	Lugares preenchidos em 31-12-2010	Taxa de ocupação em 31.12.2010
AD	354	447	404	90%
15	2	2	2	
14	3	6	3	
13	3	12	4	
12	21	26	27	
11	19	50	15	
10	15	55	33	
9	96	75	91	
8	63	104	68	
7	58	58	74	
6	55	55	69	
5	19	4	18	
AST	106	123	119	97 %
7		3		
6		7		
5	3	24	8	
4	13	30	17	
3	36	30	45	
2	41	18	33	
1	13	11	16	
Total	460	570	523	92 %

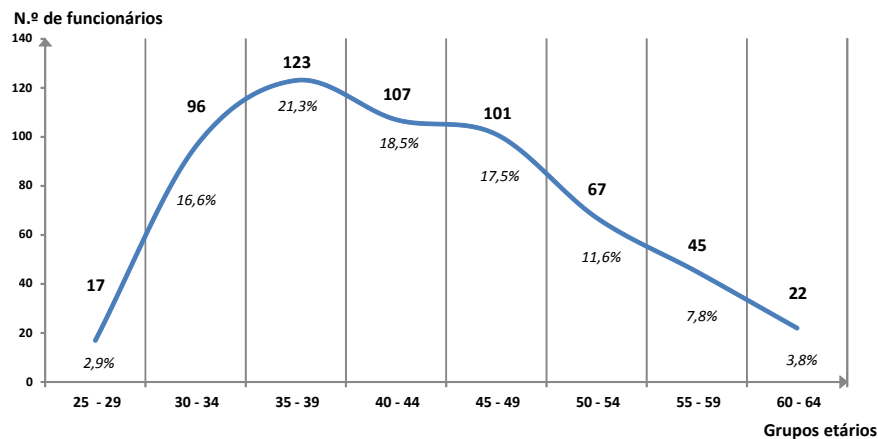
- O quadro apenas apresenta os postos de trabalho dos agentes temporários. Este quadro apresenta os postos de trabalho preenchidos no fim do período a que se reporta o relatório e não o número de empregados (dois funcionários em regime de tempo parcial). No fim de 2010, estavam empregados 54 agentes contratados (CA) e 8 peritos nacionais destacados (SNE).
- Todos os postos de trabalho autorizados no Plano de Efectivos 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.
- De facto, a distribuição de graus no Plano de Efectivos 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 direcção

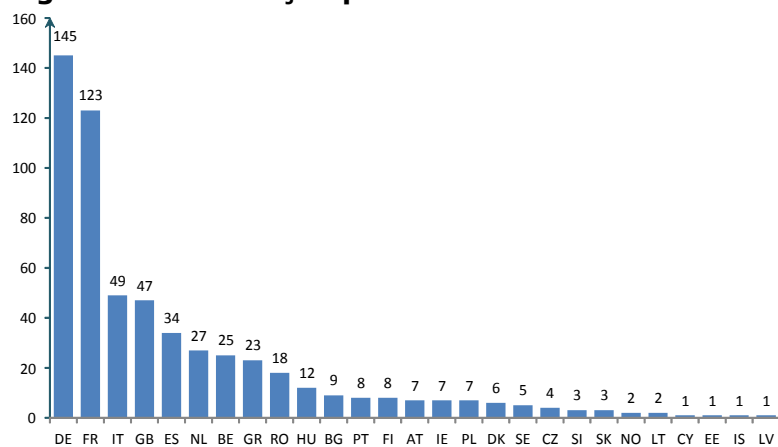
Funcionários considerados: TA, CA, SNE.

Figura 3: Distribuição por género

Funcionários considerados: TA, CA, SNE.

Figura 4: Distribuição etária

Funcionários considerados: TA, CA.

Figura 5: Distribuição por nacionalidade

Funcionários considerados: TA, CA.

Anexo 6: 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.

Composição²⁰

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	Maxime COFFIN

²⁰ 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 7: Lista de acrónimos e siglas

ACARE	Conselho Consultivo para a Investigação Aeronáutica na Europa
ACI	Conselho Internacional dos Aeroportos
AD	Directiva 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
AC	Agente contratado
CAAC	Administração Geral da Aviação Civil da China
CAEP	Comité de Protecção Ambiental da Aviação (OACI)
CANSO	Organização dos Serviços de Navegação Aérea Civil
CAT	Transporte aéreo comercial
CAW	Aeronavegabilidade permanente
CC	Tripulação de cabina
CMA	Abordagem de monitorização contínua
CRD	Documento de resposta às observações
CRT	Ferramenta de resposta comum
CTIG	Grupo «Iniciativa Comum de Formação»
COA	Entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente
DOA	Certificação da entidade de projecto
EACCC	Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia
EAD	Directiva de aeronavegabilidade de emergência
EARPG	Grupo de Parceria para a Investigação no Sector da Aviação Europeu
EASAC	Comité Consultivo para a Segurança da Aviação na Europa
EASP	Programa Europeu para a Segurança da Aviação
EASp	Plano Europeu para a Segurança da Aviação
CE	Comissão Europeia
ECAC	Conferência Europeia da Aviação Civil
ECAST	Equipa Europeia da Segurança da Aviação Comercial
ECofA	Certificado de aeronavegabilidade para exportação
CEPCD	Centro Europeu de Prevenção e Controlo de Doenças
EGAST	Equipa Europeia da Segurança da Aviação Geral
EHFAG	Grupo Consultivo Europeu sobre os Factores Humanos
EHEST	Equipa Europeia da Segurança dos Helicópteros
ERP	Planeamento de Recursos Empresariais
ESSI	Iniciativa Europeia de Segurança Estratégica
ETSOA	Autorização de especificação técnica normalizada europeia
UE	União Europeia
EUROCAE	Organização Europeia para o Equipamento da Aviação Civil
FAA	Administração Federal da Aviação (EUA)
FAB	Blocos funcionais 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	Materiais de orientação
HLSC	Conferência de Alto Nível sobre Segurança (OACI)
RH	Recursos Humanos
IAC	Comité Interestadual da Aviação
SAI	Serviço de Auditoria Interna (Comissão Europeia)
IAW	Aeronavegabilidade inicial
ICF	Fórum de Cooperação Internacional
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
IGPT	Intergrupo para a Formação de Pilotos (EASA)
IORS	Sistema Interno de Comunicação de Ocorrências (EASA)
IPPF	Quadro Internacional de Práticas Profissionais
ISC	Comité de Segurança Interna
TI	Tecnologias da informação
ITQI	Iniciativa Internacional de Qualificação e Formação (IATA)
JAA	Autoridades Comuns da Aviação

JAR	Requisitos Comuns da Aviação
JCAB	<i>Bureau</i> da Aviação Civil do Japão
LoA	Carta de acordo
MMEL	Lista de equipamento mínimo de referência
MOA	Certificação da entidade de manutenção
MRB	Comissão de Avaliação da Manutenção
AAN	Autoridade aeronáutica nacional
NGAP	Nova Geração de Profissionais da Aviação (OACI)
N.º	Número
NPA	Aviso de Proposta de Alteração (EASA)
NPRM	Aviso de Proposta de Regulamentação (FAA)
FFOEB	Comissão de Avaliação Operacional
OPS	Operações aéreas
OR	Requisitos aplicáveis às organizações
PAD	Proposta de emissão de uma directiva de aeronavegabilidade (EASA)
POA	Certificação de entidade de produção
PRB	Comissão de Análise do Desempenho
T	Trimestre
RTC	Certificado-tipo restrito
SAE	Associação dos Engenheiros Automóveis
SAFA	Avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras
SAP	<i>Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung</i> [DE] Sistemas, Aplicações e Produtos no Processamento de Dados [PT]
SARPS	Normas e Práticas Recomendadas (OACI)
SAN	Rede de Área de Armazenamento
SAS	Especificação de aeronavegabilidade especial
SESAR	Programa de Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu
SPOA	Certificação única de entidades de produção
SNE	Perito nacional destacado
SMS	Sistema de Gestão da Segurança
SSP	Programa de Segurança do Estado
STC	Certificado-tipo suplementar
STD	Dispositivo de treino artificial
TA	Agente temporário
TC	Certificado-tipo
TCO	Operadores de países terceiros
TCCA	Departamento de Transportes do Canadá – Aviação Civil
EAU	Emirados Árabes Unidos
USOAP	Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (OACI)
WA	Protocolo de cooperação